

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ИҚТИСОДИЙ ТАРАҚҚИЁТ ВА  
КАМБАҒАЛЛИКНИ ҚИСҚАРТИРИШ ВАЗИРЛИГИ ҲУЗУРИДАГИ  
ПРОГНОЗЛАШТИРИШ ВА МАКРОИҚТИСОДИЙ ТАДҚИҚОТЛАР  
ИНСТИТУТИ ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ  
DSc.14/30.12.2019.I.84.01 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

---

**ПРОГНОЗЛАШТИРИШ ВА МАКРОИҚТИСОДИЙ ТАДҚИҚОТЛАР  
ИНСТИТУТИ**

**ЯРАШОВА ВАСИЛА КАМАЛОВНА**

**ЎЗБЕКИСТОН ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИ РИВОЖЛАНТИРИШНИНГ  
МАКРОИҚТИСОДИЙ ЖИҲАТЛАРИ**

**08.00.02 – «Макроиктисодиёт»**

**Иқтисодиёт фанлари доктори (Doctor of Science) диссертацияси  
АВТОРЕФЕРАТИ**

**Тошкент – 2022**

**Фан доктори (DSc) диссертацияси автореферати мундарижаси**

**Оглавление автореферата докторской (DSc) диссертации**

**Content of Doctoral (DSc) Dissertation Abstract**

**Ярашова Васи́ла Камаловна**

Ўзбекистон транспорт тизимини ривожлантиришнинг  
макроиқтисодий жиҳатлари ..... 3

**Ярашова Васи́ла Камаловна**

Макроэкономические аспекты развития  
транспортной системы Узбекистана..... 37

**Yarashova Vasila Kamalovna**

Macroeconomic aspects of the development of the transport system of  
Uzbekistan ..... 71

**Список опубликованных работ**

Эълон қилинган ишлар рўйхати  
List of published works..... 76

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ИҚТИСОДИЙ ТАРАҚҚИЁТ ВА  
КАМБАҒАЛЛИКНИ ҚИСҚАРТИРИШ ВАЗИРЛИГИ ҲУЗУРИДАГИ  
ПРОГНОЗЛАШТИРИШ ВА МАКРОИҚТИСОДИЙ ТАДҚИҚОТЛАР  
ИНСТИТУТИ ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ  
DSc.14/30.12.2019.I.84.01 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

---

**ПРОГНОЗЛАШТИРИШ ВА МАКРОИҚТИСОДИЙ ТАДҚИҚОТЛАР  
ИНСТИТУТИ**

**ЯРАШОВА ВАСИЛА КАМАЛОВНА**

**ЎЗБЕКИСТОН ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИ РИВОЖЛАНТИРИШНИНГ  
МАКРОИҚТИСОДИЙ ЖИҲАТЛАРИ**

**08.00.02 – «Макроиқтисодиёт»**

**Иқтисодиёт фанлари доктори (Doctor of Science) диссертацияси  
АВТОРЕФЕРАТИ**

**Тошкент – 2022**

**Фан доктори (DSc) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида №B2017.3.DSc/Iqt87 рақам билан рўйхатга олинган.**

Диссертация Ўзбекистон Республикаси Иқтисодий тараққиёт ва камбағалликни қисқартириш вазирлиги ҳузуридаги Прогнозлаштириш ва макроиқтисодий тадқиқотлар институтида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (рус, ўзбек, инглиз (резюме)) Илмий кенгаш веб-саҳифасида ([www.ifmr.uz](http://www.ifmr.uz)), "Ziynet" Ахборот-таълим порталида ([www.ziynet.uz](http://www.ziynet.uz)) жойлаштирилган.

**Илмий маслаҳатчи:**

**Ахмедов Турсун Мухитович,**  
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

**Расмий оппонентлар:**

**Ғуломов Саидахрор Саидахмедович**  
Ўзбекистон Республикаси Фанлар академияси академиги, иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

**Хошимова Наима Абидовна**  
фан доктори (DSc), профессор

**Зоҳидов Азаматжон Аъзамович**  
фан доктори (DSc), профессор.

**Етақчи ташкилот:**

**Ўзбекистон Миллий университети**

Диссертация химояси Ўзбекистон Республикаси Иқтисодий тараққиёт ва камбағалликни қисқартириш вазирлиги ҳузуридаги Прогнозлаштириш ва макроиқтисодий тадқиқотлар институтининг илмий даражалар берувчи DSc.14/30.12.2019.1.84.01 рақамли Илмий кенгашнинг 2022 йил "9" 02 соат 14<sup>00</sup> даги мажлисида бўлиб ўтди. Манзил: 100011, Тошкент ш., Хадра кўч., 33-А-уй. Тел.: +998-71-244-01-17, e-mail: [info@ifmr.uz](mailto:info@ifmr.uz).

Диссертация билан Ўзбекистон Республикаси Иқтисодий тараққиёт ва камбағалликни қисқартириш вазирлиги ҳузуридаги Прогнозлаштириш ва макроиқтисодий тадқиқотлар институтининг Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин ( 31 рақами билан рўйхатга олинган). Манзил: 100011, Тошкент ш., Хадра кўч., 33-А-уй. Тел.: +99871-244-01-17.

Диссертация автореферати 2022 йил "27" 01 кун тарқатилди.  
(2022 йил "27" 01 кун "3" рақамли реестр баённомаси).



**О.О.Олимжонов**

Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш раиси ўринбосари в.в.б, иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

**Н.М.Расулов**

Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш илмий котиби, иқтисодиёт фанлари доктори (DSc)

**З.У.Бердиназаров**

Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш қошидаги илмий семинар раиси, иқтисодиёт фанлари доктори (DSc)

## КИРИШ (фан доктори (DSc) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати. Дунёда замонавий транспорт тизими рақамлаштириш ва глобаллашув жараёнлари ҳамда иқтисодиётдаги чуқур таркибий силжишлар таъсири остида шаклланмоқда. Мамлакатларда иқтисодиётнинг ўсиши ички ва халқаро миқёсда юк оқимлари ҳажмини сезиларли даражада кўпайиши ҳисобига юз бермоқда. Сўнгги ўн йилликда жаҳон транспорт маршрутлари узунлигини 50 млн. километрдан ортиқ даражада барқарорлаштириш қайд этилган. Жаҳон банкининг маълумотларига кўра, ҳозирги кунда “халқаро транспорт бозори 2,2 триллионга тенг баҳоланмоқда (ЯИМни 6,8%)”<sup>1</sup>. Дунёнинг аксарият мамлакатларида транспортни ЯИМда улуши 4 – 9 фоизни, аҳоли бандлигида 3 – 7 фоизни ташкил этади.

Охирги йилларда ривожланган ва ривожланаётган давлатларда макроиқтисодий омиллар таъсири остида юк ва йўловчилар ташиш ҳажмини ошиши, транспорт соҳасида хусусий секторнинг ўрнини ўрганишга қизиқиш ортиб бормоқда. Шунингдек, иқтисодиётни мутаносиб ва динамик ривожлантиришда транспорт логистикасининг аҳамиятига алоҳида эътибор берилмоқда. Жаҳон илмий мактабларида транспортни ривожлантириш шартлари аҳоли бандлигини таъминлаш, соғлиқни сақлаш, таълим, спорт, туризм ва бошқа ижтимоий йўналишлар билан ўзаро боғлиқ ҳолда ўрганилмоқда. Транспорт тизимини ривожлантириш бўйича устувор тадқиқотлар асосан уни макроиқтисодий йўналишлар билан боғлаш, мамлакатнинг рақобатбардошлигини ошириш, иқтисодиётнинг бошқа тармоқлари билан алоқаларини аниқлаш, мамлакатни жаҳон транспорт тизимига улаш, транзит салоҳиятидан самарали фойдаланишга қаратилган.

Ўзбекистон иқтисодиётини барқарор ривожланиши унинг транспорт тизимига бевосита боғлиқ. 2017-2021 йилларда мамлакатни ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Ўзбекистоннинг барқарор ўсишини таъминлаш бўйича қабул қилинган стратегияда иқтисодиётнинг ўсиши билан мутаносиб транспорт инфратузилмасини ривожлантириш кўзда тутилган.<sup>2</sup> Транспорт тизимининг шаклланиши ва ривожланишининг ўзига хос хусусиятлари, ушбу соҳани давлат томонидан тартибга солишнинг аниқ тизими, мамлакатни барқарор ижтимоий-иқтисодий ривожланиши билан ўзаро мувофиқлигини таъминлаш муҳим вазифалар каторига киради.

Ушбу диссертация иши маълум даражада Ўзбекистон Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947 сонли “Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича ҳаракатлар стратегияси тўғрисида” ва 2019 йил 1 февралдаги ПФ-5647 сонли “Транспорт соҳасида давлат бошқаруви тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги фармонлари ва 2017 йил 2 декабрдаги ПҚ-3422-сонли “2018-2022 йилларда транс-

<sup>1</sup> <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.GOOD.MT.K1>

<sup>2</sup> Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сонли “Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича ҳаракатлар стратегияси тўғрисида” фармони.

порт инфратузилмасини такомиллаштириш ва юкларни ташиш, ташқи савдо йўналишларини диверсификация қилиш чора-тадбирлари тўғрисида"ги қарори ва бошқа ушбу соҳадаги меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишига хизмат қилади.

**Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг асосий устувор йўналишларига мослиги.** Мазкур тадқиқот республика фан ва технология тараққиётининг истиқбол йилларга мўлжалланган “Демократик ва ҳуқуқий жамиятни маънавий-ахлоқий ва маданий ривожлантириш, инновацион иқтисодиётни шакллантириш” устувор йўналишларига мувофиқ амалга оширилган.

**Диссертация мавзуси бўйича хорижий илмий тадқиқотлар шарҳи.** Транспортни ривожлантириш ва уни макрорежада тартибга солиш бўйича тадқиқот ишлари етакчи илмий марказлар, жумладан, АҚШни Транспорт сиёсати ва ривожланиш Институти, Буюк Британияни Дипломли Логистика ва транспорт институти, Италияни Флоренция Транспортни бошқариш мактаби, Испанияни Мадрид Политехника университети ва бошқа илмий мактаблар томонидан амалга оширилмоқда. Россиянинг Иқтисодий тараққиёт вазирлигининг Транспорт соҳасидаги комплекс муаммолар ва иқтисодий ҳамкорлик илмий маркази, Умумроссия темир йўл транспорти илмий-тадқиқот институти, Россия Фанлар академиясининг Транспорт муаммолари институти, Қозоғистоннинг Транспорт ва коммуникация академияси, Беларуссиянинг "Транстехника" транспорт илмий-тадқиқот институти ва бошқаларда транспортни ривожлантириш муаммолари бўйича кўплаб илмий натижалар олинган. Жумладан, Россиянинг Иқтисодий тараққиёт вазирлиги қошидаги Транспорт соҳасида комплекс муаммолар ва иқтисодий ҳамкорлик илмий марказида 2030 йилгача Россияда Транспорт стратегиясини амалга ошириш учун унинг ташкилий ва иқтисодий модели, аҳолига транспорт хизматларини кўрсатиш сифатини яхшилаш, минтақалар бўйича транспорт-иқтисодий балансларни ишлаб чиқиш каби илмий лойиҳалар амалга оширилган. Москванинг Иқтисодиёт Олий мактабида Россиянинг транзит салоҳиятидан самарали фойдаланиш, транспорт хавфсизлиги, геосиёсат ва транспорт муаммолари, темир йўл транспортини демонополизациялаш, юк ва йўловчи ташишларнинг таннарҳини ҳисоблаш, логистика инфратузилмасини моделлаштириш бўйича илмий тадқиқотлар олиб борилмоқда.

Ўзбекистонда транспорт муаммоларини ҳал қилишга қаратилган тадқиқотлар асосан Ўзбекистон Республикаси Иқтисодий тараққиёт ва камбағалликни қисқартириш вазирлиги ҳузуридаги Прогнозлаштириш ва макроиқтисодий тадқиқотлар институти, Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлиги ҳузуридаги Транспорт ва логистикани ривожлантириш муаммоларини ўрганиш маркази ва Тошкент Давлат Транспорт университети (ТДТУ) да амалга оширилган тадқиқотларда, асосан, алоҳида транспорт турларини ўзига хос йўналишлари ўрганилган бўлиб, транспорт тизимини ривожлантиришнинг макроиқтисодий жиҳатлари етарли даражада ўрганилмаган.

**Муаммонинг ўрганилганлик даражаси.** Хориж мамлакатларида иқтисодий ўсиш ва унга таъсир қилувчи омилларга иқтисодчи олимлар катта эъти-

бор қаратганлар, жумладан, Р.Солоу, Й.Шумпетер, Х.Домар, С.Фишер, В.Эстерли, А.Алесино, В.В.Леонтьев, Р.Барро, Д.Аджемоглу<sup>3</sup> Н.Minken, В.G. Rodrigue, J.Cao, E.L.Glaesera, G.A.M.Ponzetto, Kr.Odolinski, R.Eberts, T.Lakshmanan, W.Andersen<sup>4</sup> ва бошқа хорижий олимларнинг илмий ишлари транспортни молиялаштириш, ташиш хизматлари сифатини баҳолаш, ташишни оптимал схемаларини моделлаштириш муаммоларига бағишланган.

МДХ мамлакатларида транспорт тизимини ривожлантириш муаммолари А.П.Абрамов, Б.А.Аникин, И.В.Белов, А.М.Гаджинский, В.Д.Герामी, В.Г.Галабурда, Л.Б.Миротин, О.Ф.Мирошниченко, В.А.Персианов, С.М.Резер, Е.Д.Хануков, Б.И.Шафиркин<sup>5</sup> ва бошқа олимлар тадқиқотларида ёритилган. Транспортнинг макроиктисодий ўрни Б.М.Лapidус, Д.А.Мачерет, Ю.А.Щербанин, Г.А.Гольц, Л.В.Эйхлер, В.М.Никоноров ва бошқалар томонидан ўрганилган.

Ўзбекистонда макроиктисодий барқарорлик ва иктисодий ўсиш масалалари Т.М.Ахмедов, З.У.Бердиназаров, А.У.Бурханов, С.С.Фулломов,

---

<sup>3</sup> Solow R. M. A Contribution to the Theory of Economic Growth // The Quarterly Journal of Economics. – 1956. – Февраль (vol. 70, № 1). – P. 65-94.; Шумпетер Й. Глава I. Маркс – пророк // Капитализм, Социализм и Демократия = Capitalism, Socialism and Democracy – М.: Экономика, 1996. – 540 с.; Domar E. D. The "Burden of the Debt" and the National Income // The American Economic Review – 1944. – Декабрь (т. 34, № 4). — С. 798—827.; Дорнбуш Р., Фишер С. Макроэкономика = Macroeconomics (1978). – М. : Изд-во Моск. ун-та : ИНФРА-М, 1997. –783 с.; Bruno M. Easterly W. Inflation Crises and and Rong–Run Grows. NBER Working Paper № 5209, 1995.; Alesina A. Designing Macroeconomic Policy for Europe (with Olivier Blanchard et al.), CEPR, London –1997.; Леонтьев В. Избранные произведения: в 3 т. / Науч. ред., вступ. статья А. Г. Гранберга – М.: Экономика, 2006-2007.; Barro R. J. Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth/NBER Working Paper No. 2588, May 1988.; Аджемоглу Д. Введение в теорию современного экономического роста / Пер. с англ = Introduction to Modern Economic Growth (2009). В 2 книгах. – М.: Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2018. 930+738 с.

<sup>4</sup> Harald Minken, Bjørn Gjerde Johansen. A logistics cost function with explicit transport costs. Economics of Transportation. Volume 19, 2019, Pages 1–13.; Jean–Paul Rodrigue. The Geography of Transport Systems. Fifth edition. (2020), New York: Routledge, 456 pages.; Jason Cao, Michael Iacono, David Levinson, Mengying Cui. The Impacts of Transportation Investment on Economic Growth in the Twin Cities. Humphrey School of Public Affairs University of Minnesota. 2016. 48 p.; Edward L.Glaesera, Giacomo A.M.Ponzetto. The political economy of transportation investment. Economics of Transportation. Volume 13, March 2018, Pages 4–26.; Lakshmanan T., Andersen W. Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth. Center for Transportation Studies. Boston University. 2002; Odolinski K. Contract design and performance of railway maintenance: Effects of incentive intensity and performance incentive schemes. Economics of Transportation. 18, 2019.pp. 50–59.; Randall Eberts. Understanding the Impact of Transportation on Economic Development. Transportation in the New Millennium. Washington: Transportation Research Board, 2000; Lakshmanan T., Andersen W. Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth. Center for Transportation Studies. Boston University. 2002.

<sup>5</sup> Абрамов А.П. Затраты железных дорог и цена перевозки. М., Транспорт, 1974. 256с.// Аникин Б.А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: учебник – Москва: Проспект, 2015.; И.В. Белов, В.Г. Галабурда, В.Ф. Данилин и др. Экономика железнодорожного транспорта. М., 1989. – 344 с.; Гаджинский А. М. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений. – 2–е изд. – М.: Информационно-внедренческий центр "Маркетинг", 1999. – 228 с.; Герामी, В. Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики : учебник и практикум для академического бакалавриата / В. Д. Герामी, А. В. Колик. – Москва : Издательство Юрайт, 2019. – 438 с.; Миротин Л. Б. Транспортная Логистика. –М.: Экзамен, 2002 – 506 с.; Мирошниченко О.Ф. Система управления экономическими результатами железнодорожных пассажирских перевозок. М.: Издательство МЭИ, 2002. – 304 с.; Персианов В.А., Федоров Л.С., Варнавский В.Г. Концессионный механизм управления на транспорте: Учебное пособие // М.: ГУ У, 2003.; Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: Проблемы формирования и развития. – М.: ВМНИТИ РАН. 2010. – 432 с.; Хануков Е.Д. Транспорт и размещение производства. – М., Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1955. – 412 с.; Шафиркин Б.И. Единая транспортная система СССР и взаимодействие различных видов транспорта. -М., Высшая школа,1983. -191с.

Д.М.Каримова, Н.М.Махмудов, Ф.Х.Назарова, О.О.Олимжонов, Н.А.Хошимова, С.В. Чепель, Л.И.Шибаршова<sup>6</sup> ва бошқалар томонидан ўрганилган. Транспорт соҳасини ривожлантиришнинг тармоқ ва тармоқ ичидаги муаммолари А.А.Зохидов, М.А.Икрамов, М.Н.Ирисбекова, А.С.Камалов, Э.А.Камалова, М.Б.Калонов, Я.Қ.Қарриева, Г.А.Саматов, К.Ў.Ўлжабоев<sup>7</sup> ва бошқалар ишларида кўрилган. Мазкур тадқиқотларда Ўзбекистонда амалга оширилаётган туб ислохотлар шароитида транспорт тизимининг ривожланишини иқтисодий ўсишга таъсирини баҳолашнинг илмий-услубий асослари ва амалиёти тўла ишлаб чиқилмаган. Соҳадаги муаммоларни ҳал қилишнинг макроиқтисодий жиҳатларига етарли даражада эътибор берилмаганлиги тадқиқот мавзусини танлашга асос бўлди.

**Диссертация мавзусининг диссертация бажарилаётган илмий-тадқиқот муассасасининг илмий-тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқ лиги.** Диссертация иши Ўзбекистон Республикаси Иқтисодий тараққиёт ва камбағалликни қисқартириш вазирлиги ҳузуридаги Прогнозлаштириш ва макроиқтисодий тадқиқотлар институтининг илмий-тадқиқот ишлари режасига мувофиқ ПЗ-2017-0929549 рақамли “Иқтисодиётда таркибий ўзгаришлар ва модернизациялашга оид аҳолини турмуш даражасини кўтаришни узоқ муддатли стратегияси” илмий лойиҳаси доирасида бажарилган (2018 – 2020 йиллар).

**Тадқиқотнинг мақсади** Ўзбекистонда транспорт тизимини ривожлантиришнинг макроиқтисодий жиҳатлари бўйича илмий ва амалий тавсиялар ишлаб чиқишдан иборат.

---

<sup>6</sup>Ахмедов Т.М. Регулирование территориальной организации производительных сил и комплексного развития регионов Узбекистана. Т.: Фан, 1992. – 80 с.; Бердиназаров З.У. Ўзбекистон Республикаси валюта сиёсати методологиясини такомиллаштириш. Иқтисод фан. д-ри дис.: Тошкент, 2018; Бурханов А.У. Инвестиция фондларининг молиявий хавфсизлигини таъминлаш. Илм-фан ва инновацион ривожланиш, №4, 2019, с.6–13; Гулямов С.С., А.М.Абдуллаев, А.У.Олимжонов Вақтли қаторларнинг статистик таҳлили ва мавсумий тебранишларини прогнозлаштириш/В.Тўраевнинг умумий таҳрири остида. – Т.: Фан ва технология. 2016. – 284 б.; Каримова Д. М. Формирование механизма социальной стабильности в условиях перехода к рыночной экономике (на примере Республики Узбекистан) дис. ... д-ра экон. наук. Т., 2001г.; Махмудов Н. М. Ўзбекистон саноати: ривожланиш омиллари, тенденцияси ва муаммолари. Монография. Тошкент: Iqtisodiyot, 2017.; Олимжонов О.О. ва б. Ўзбекистон ҳудудлари мустақиллик йилларида. Т.: Шарк, 1996, 208 с.; Хашимова Н.А., Буранова М.А. Развитие интеллектуального потенциала залог успешной политики РУз // Интернаука: электрон. научн. журн. 2020. № 13(142); Чепель С.В. Тенденции и перспективы достижения устойчивого экономического роста/ Экономическое обозрение, №1 (11), 2000; Шибаршова Л.И. Развитие сферы почты и телекоммуникаций Республики Узбекистан в период рыночных преобразований (макроэкономические аспекты). дис. ... д-ра экон. наук. Т., 2000.

<sup>7</sup>Зохидов А.А. (DCs) Марказий осий транспорт тизимини самарали бошқариш механизмини такомиллаштириш. Иқтисод фан. д-ри дис.: Тошкент, 2018; Икрамов М.А. Развитие автомобильных перевозок по Великому шелковому пути // Экономическое возрождение России, №4, 2010. – С. 28–36; Ирисбекова М. Н. Маркетинг тамойиллари асосида транспорт хизматлари бозорини оптималлаштириш. Иқтисод фан. д-ри дис.: Тошкент, 2017.; Камалов А. С. Экономическая оценка качества эксплуатации автомобилей на международных маршрутах. Дис. ... канд. экон. наук. Ташкент, 2004.; Э.А.Камалова (PhD) Юқларни ташишнинг логистик бошқарувини такомиллаштириш: иқт. фан. фалс. док. дисс. автореф. ТДИУ, 2019. –62 б.; М.Б.Калонов (PhD) Автомобиль транспорти корхоналарида харажатлар ҳисобини такомиллаштириш: иқт. фан. фалс. док. дисс. автореф. ТМИ, 2017. –54 б.; Қарриева Я. К. Ўзбекистонни жаҳон бозорига чиқиши учун халқаро йўлақлардан самарали фойдаланишнинг логистик транспорт муаммолари дис. ... иқтисод фан. д-ри. Ташкент, 2004.; Саматов Г.А. Повышение эффективности функционирования регионального пассажирского автотранспортного комплекса: Автор. дисс. док. экон. наук, –М.: МАДИ, 1990. –39 с.; Ульджабаев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. Т.: Мехнат, 1999 – 303 с.



### **Тадқиқотнинг вазифалари:**

транспорт тизимини ривожланишининг мамлакатнинг макроиктисодий кўрсаткичларига таъсирини илмий-услубий асосларини ўрганиш;

транспорт тизимининг ривожланишини таҳлил қилиш ва прогнозлаштириш услубиётини такомиллаштириш;

транспортни тартибга солиш ва ривожлантиришда жаҳон тажрибаси ва хорижий илмий мактабларни ЎзР шароитида тадбиқ этишни ўрганиш;

иктисодиётда транспорт юкламасини аниқлаш ва ташиш хизматларининг рақобатбардошлигини баҳолаш услубиятларини такомиллаштириш;

транспортни ривожлантириш стратегиясини услубий ва амалий асосларини ишлаб чиқиш;

транспорт хизматлари бозорининг барқарор ривожланишини макроиктисодий хатарлари ва номутаносибликларини ўрганиш;

узоқ муддатли келажакда транспорт тараққиётини иқтисодий ўсиш билан боғланган сценарий вариантларини ишлаб чиқиш;

транспорт тизимини тартибга солиш механизмлари бўйича аниқ таклифлар ишлаб чиқиш.

**Тадқиқотнинг объекти** сифатида Ўзбекистон Республикаси транспорт тизими танланган.

**Тадқиқотнинг предмети** бўлиб, Ўзбекистон Республикаси транспорт тизимини тартибга солиш ва унинг ривожланиши жараёнида юзага келадиган иқтисодий муносабатлар ҳисобланади.

**Тадқиқотнинг усуллари.** Тадқиқот давомида иқтисодий ва статистик таҳлил усуллари, эксперт баҳолаш, қиёсий ва таркибий таҳлил, транспорт-иктисодий баланс ва иқтисодий-математик моделлаштириш, SWOT, STEP ва GAP-таҳлиллар, «харажатлар-маҳсулот ишлаб чиқариш» ва стратегик прогнозлаштиришнинг мақсадли дастурий ёндашувларидан фойдаланилган.

**Тадқиқотнинг илмий янгилиги** қуйидагилардан иборат:

транспорт тизимини устувор ривожлантиришни иқтисодиётни барқарор ўсишига таъсири транспортни ишончли ишлаши ва хизматлари сифатини ошириш, ташилаётган товарларни ишлаб чиқаришда транспорт юкламасини қисқартириш, мамлакат транзит салоҳиятидан фойдаланиш даражасини ошириш, ташишни экологик юкламасини пасайтириш мезонлари бўйича асосланган;

мамлакатнинг транспорт-географик жойлашувини ноқулайлиги, ташиш харажатларини юқорилиги, иқтисодиёт ва аҳоли сонини тез суръатларда ўсиши, келажакда интеграцион жараёнларни ва инновацион технологияларни тубдан ўзгаришини ҳисобга олган ҳолда 2050 йилгача даврда Ўзбекистонни транспорт коммуникацияларини ривожлантириш ва модернизациялаш Бош схемасини ишлаб чиқиш таклиф этилган;

ишлаб чиқаришда транспорт харажатларини натурал ва қиймат шаклида ҳисобланган транспорт юкламаси асосида саноат маҳсулотларини паст, ўрта ва юқори гуруҳларга ажратган ҳолда инвестиция лойиҳаларини асослаш, уларни ҳудудларда жойлаштириш ва товарларни импорт қилиш бўйича тавсиялар ишлаб чиқилган;

транспорт хизматлари рақобатбардошлигини баҳолаш услубияти ташиш учун кетган харажатлар қийматига қўшимча еттига йуналишда тўла булмаган ва сифати паст транспорт хизматидан келтирилган зиён қийматини инобатга олган ҳолда такомиллаштирилган;

мавжуд йўналишларни 330 км га қисқартириш, транзит ташишдан тушадиган даромадларни 2,5-3 мартага оширишга мўжалланган келажакдаги транспортни ривожлантириш Бош схемасига мувофиқ Қашғар – Ўш – Асака – Поп – Охангарон – Пахтакор – Конимех – Мискин йўналишида янги халқаро темир йўл йўлагини барпо этиш асосланган;

келажакда 2050-Бошсхемада кўзда тутилган тадбирларни амалга оширилиши туфайли, 2035 йилгача даврда иқтисодий ўсишдаги ўзгаришлар, транспорт юкмасини 2 марта камайтиришни ҳисобга олган ҳолда юк ва йўловчи айланмасининг прогноз параметрлари эконометрик ва сценарий моделлар бўйича ишлаб чиқилган.

**Тадқиқотнинг амалий натижалари** қуйидагилардан иборат:

транспорт тизимини барқарор иқтисодий ривожланишга таъсири кўп-омилли таҳлил асосида аниқланган;

транспортни ривожлантириш стратегиясини ишлаб чиқиш тартиби асослаб берилган;

транспорт бозорини барқарор ривожланишини таъминлашдаги муаммолар ва макроиқтисодий номутаносибликлар аниқланган;

транспорт хизматининг рақобатбардошлигини баҳолаш услубиёти таклиф этилган;

эконометрик ва сценарий моделлари асосида транспорт тизими тараққиётининг кўп вариантли прогнозлари ишлаб чиқилган.

**Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги** диссертация ишининг натижалари ва хулосалари муаллиф томонидан танланган мавзу бўйича хорижий ва мамлакат илмий тадқиқотларини илмий-назарий умумлаштирилиши ва Ўзбекистон Республикаси Давлат Статистика қўмитасининг маълумотлари ва бошқа расмий манбаларни таҳлил қилиш асосида транспорт тизими тараққиёти ва уни тартибга солиш бўйича таклифлар ишлаб чиқилганлиги билан ифодаланади.

**Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти** шундаки, юк ва йўловчилар ташиш ҳолатини таҳлил қилиш ва умумлаштириш бўйича диссертацияда ишлаб чиқилган илмий-услубий ва амалий ёндашувлар Ўзбекистонда ва ривожланган мамлакатларда ташиш жараёнини тартибга солиш усуллари ва механизмларини такомиллаштириш бўйича йиғилган хулоса ва тавсиялар "Ўзбекистон темир йўллари" АЖ, "Uzbekistan Airways" АЖ, "Тошшаҳартрансхизмат" АЖда, ҳамда Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлиги, Инвестициялар ва ташқи савдо вазирлиги, Иқтисодий тараққиёт ва камбағалликни қисқартириш вазирлиги, Инновацион ривожланиш вазирлиги фаолиятида транспортни тартибга солиш механизми ва тараққиёти истиқболларини ишлаб чиқиш жараёнида қўллаши билан изоҳланади.

Мазкур ишда тўпланган транспорт логистикасини ривожлантириш кон-

цепцияси ва прогнозларидан транспорт соҳалари ўқув юртларида ва республиканинг бошқа олий ўқув юртларида “Макроиқтисодиёт”, “Рақамли иқтисодиёт”, “Транспорт иқтисодиёти”, “Логистика” бўйича ўқув режалари ва услубий тавсияларни тайёрлашда фойдаланиш мумкин.

**Тадқиқот натижаларини жорий қилиниши.** Ушбу тадқиқот давомида олинган натижалар асосида қуйидагилар амалга оширилган:

транспорт тизимини устувор ривожлантиришни иқтисодиётни барқарор ўсишига таъсири транспортни ишончли ишлаши ва хизматлари сифатини кўтариш, ташилаётган товарларни ишлаб чиқаришда транспорт юкларини қисқартириш, мамлакат транзит салоҳиятидан фойдаланиш даражасини ошириш, ташишни экологик юкларини пасайтириш мезонлари бўйича таклифлар Ўзбекистон Республикаси Инновацион ривожланиш вазирлиги томонидан Ўзбекистон Республикаси Президентининг “2020-2030 йилларда автомобил йўллари ривожлантириш Стратегиясини тасдиқлаш тўғрисида”ги қарорини (ID-20825) тайёрлашда фойдаланилган (Инновацион ривожланиш вазирлигининг 2020 йил 15 сентябрдаги 03-32/3454-сон маълумотномаси). Мазкур қарорни амалиётга тадбиқ этилиши Ўзбекистонни халқаро логистика самарадорлиги бўйича рейтингдаги ўрнини оширишга ёрдам беради, мамлакатнинг барқарор ижтимоий-иқтисодий ривожланишини транспорт тизимини ривожлантириш билан мувофиқлаштиришни таъминлайди;

2050 йилгача даврда Ўзбекистон транспорт коммуникацияларини ривожлантириш ва модернизациялаш Бош схемасини ишлаб чиқиш, уни амалга оширишнинг инновацион йўналишлари бўйича берилган таклифлар Ўзбекистон Республикаси Инновацион ривожланиш вазирлиги томонидан юк ва йўловчиларни ташишда янги инновацион технологияни қўллашга қаратилган “Транспорт–2050: энергетика ва экология” лойиҳасида фойдаланилган (Ўзбекистон Республикаси Инновацион ривожланиш вазирлигининг 2020 йил 15 сентябрдаги 03-32/3454-сон маълумотномаси), Ўзбекистон Республикаси Иқтисодий тараққиёт ва камбағалликни қисқартириш вазирлиги томонидан “Транспорт тизимини 2030 йилгача даврда ривожлантириш Стратегияси” лойиҳасини ишлаб чиқишда қўлланилган (Ўзбекистон Республикаси Иқтисодий тараққиёт ва камбағалликни қисқартириш вазирлигининг 2020 йил 14 сентябрдаги 06/18-01-13/20-469-сон маълумотномаси). Ушбу Бош схемада кўрсатилган транспортни стратегик ривожланиш йўллари амалиётда қўллаш келажакда шаклланидиган талаб ва таклиф, рақамли технологиялар асосида транспорт тизимини нисбатдан тез суръатларда ривожлантириш, ички ва ташқи хавф-хатарларни олдини олиш имконини беради;

иқтисодиётда транспорт юкларини натурал ва қиймат шаклларида баҳолаш натижалари Ўзбекистон Республикаси Инновацион ривожланиш вазирлигида Ўзбекистон Республикаси Президентининг “2020-2030 йилларда автомобил йўллари ривожлантириш Стратегиясини тасдиқлаш тўғрисида”ги қарорини (ID-20825) тайёрлашда фойдаланилган (Ўзбекистон Республикаси Инновацион ривожланиш вазирлигининг 2020 йил 15 сентябрдаги 03-32/3454-сон маълумотномаси). Ушбу ёндашувни амалиётга жорий этилиши

маҳсулотларнинг транспорт юкларидан келиб-чиқиб, ҳаражатларни оптималлаштиришга ва ишлаб чиқаришни тўғри жойлаштиришга хизмат қилади;

юк ва йўловчиларни ташиш бўйича хизматларнинг рақобатбардошлигини баҳолаш услубиёти “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ томонидан бошқарув, инвестиция, инновация ва ижтимоий сиёсатини шакллантиришда “2020 йилгача ривожланишнинг стратегик режаларини” ишлаб чиқишда фойдаланилган (“Ўзбекистон темир йўллари” АЖнинг 2020 йил 8 августда 04/2459-20-сон маълумотномаси). Мавжуд услубиёт темир йўл корхоналаридаги тизимли муаммолар, мавжуд тўсиқларни баҳолаш, кўрсатилаётган хизматлар сифатини аниқлашга хизмат қилган. Натижада ўртача йилига меҳнат унумдорлигини 3,7 фоизга ошириш, юк ортиш ва тушириш ҳаражатларини 1,6 фоизга камайтиришга эришилган;

келажакда ривожлантириш керак бўлган янги транзит йўллари бўйича берилган таклифлар Ўзбекистон Республикаси Инновацион ривожланиш вазирлиги томонидан “Транспорт коммуникацияларини модернизацияси (Генсхема 2050)” лойиҳани тайёрлашда фойдаланилган (Ўзбекистон Республикаси Инновацион ривожланиш вазирлигининг 2020 йил 15 сентябрдаги 03-32/3454-сон маълумотномаси). Ушбу таклифни амалга оширилиши темир йўл ҳаражатларини 2,0 мартагача камайишига олиб келади;

2035 йилгача Ўзбекистонда транспорт тизимини ривожлантиришни кўп вариантли прогноз параметрлари Ўзбекистон Республикаси Иқтисодий тараққиёт ва камбағалликни қисқартириш вазирлиги томонидан транспорт ва макроиқтисодиёт боғлиқни кўзда тутган ҳолда “2030 йилгача транспорт тизимини ривожлантириш Стратегияси” лойиҳасини ишлаб чиқишда фойдаланилган (Ўзбекистон Республикаси Иқтисодий тараққиёт ва камбағалликни қисқартириш вазирлигининг 2020 йил 14 сентябрдаги 06/18-01-13/20-469-сон маълумотномаси), Ўзбекистон Республикаси Инновацион ривожланиш вазирлиги томонидан “Транспорт–2035: Сертификациялаш”, “Транспорт– 2035: Ахборот тизим”, “Транспорт–2035: Ижтимоий сиёсат” лойиҳаларида ишлатилган (Ўзбекистон Республикаси Инновацион ривожланиш вазирлигининг 2020 йил 15 сентябрдаги 03-32/3454-сон маълумотномаси). Ушбу прогноз параметрларини амалга оширилиши транспорт тизимини ижтимоий-иқтисодий ривожланишини таъминлаш билан мувозанатлаш, ялпи ички маҳсулотни барқарор ўсишини ва экспорт ҳажминини оширишни таъминлаш учун кенг имкон яратади.

**Тадқиқот натижаларининг апробацияси.** Диссертация тадқиқотининг энг муҳим натижалари бўйича ҳисобот 7 та халқаро ва 6 та мамлакат миқёсида илмий-амалий анжуманларида баён қилинган ва муҳокамадан ўтказилган.

**Тадқиқот натижаларининг эълон қилинганлиги.** Диссертация мавзуси умумий 59 б.л. ҳажмдаги 38 та нашрда келтирилган, жумладан 3 та монография, 12 та илмий мақола ОАК тавсия этган илмий нашрларда чоп этилган.

**Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми.** Диссертация кириш қисми, тўртта боб, хулосалар, фойдаланилган адабиётлар рўйхати ва 3 та иловалардан иборат. Илмий ишнинг ҳажми 221 бетни ташкил этди.

## ДИССЕРТАЦИЯ ИШИНING МАЗМУНИ

Кириш қисмида мавзунинг долзарблиги асосланган, унинг республика фан ва техника тараққиётининг устувор йўналишларига мувофиқлиги, муаммони ўрганиш даражаси кўрсатилган, тадқиқотнинг объекти ва предмети ифодаланган, мақсади ва вазифалари баён қилинган, тадқиқот натижаларининг илмий янгилиги ва амалий аҳамияти очиб берилган, илмий ишни амалиётга тадбиқ этилиши, нашр этилган ишлар тўғрисида маълумотлар берилган.

Диссертациянинг **“Макроиктисодий координатлар тизимида транспортнинг шаклланиши ва ривожланишини таҳлил қилиш ва баҳолашнинг назарий асослари”** деб номланган биринчи бобда транспорт тизимининг шаклланиши ва ривожланишини тартибга солишнинг макроиктисодий жиҳатдан баҳолашнинг назарий асослари кўриб чиқилган, иқтисодиётни глобаллашув ва модернизациялаш шароитида Ўзбекистонда транспорт тараққиётини ўзига хос хусусиятлари таҳлил қилинган, хорижий тажриба умумлаштирилган.

Транспорт тизимини ривожлантириш каби мураккаб ва кўпқиррали муаммонинг ечимлари қуйидаги масалаларни ишлаб чиқишга боғлиқлиги асослаб берилган: мамлакат иқтисодиётини барқарор ўсишига транспорт омилининг таъсирини баҳолаш; транспорт тизимини келажакдаги истиқболнинг устувор йўналишларини асослаш; тизимда илмий-таълим соҳаларини шакллантириш; иқтисодиётнинг транспорт юқламаси ва ташиш хизматининг рақобатбардошлик индексини аниқлаш (1-расм). Шунингдек, ушбу ечимларнинг амалга ошириш механизмлари ва инструментларини, жумладан, иқтисодиётни тартибга солишнинг институционал меъёрлари ва қоидаларини янгилаш, амалдагиларни эса, қайта кўриб чиқиш талаб қилинади.

Ҳар қандай жамиятда транспорт ижтимоий меҳнат тақсимотини, ишлаб чиқаришни жойлаштириш ва ривожлантиришда, унинг таркибий тузилишини такомиллаштиришда ҳар доим муҳим роль ўйнаган. Унинг аҳамияти, айниқса, миллий иқтисодиётнинг барча турдаги интеграция муаммоларини ҳал қилишда, бозор муносабатларининг ривожланишини кучли омили ва товар айланиши жараёнида юк юборувчилар ва юк олувчилар ўртасида макрологистик алоқаларнинг муҳим боғловчи элементи сифатида аниқ намоён бўлади. Транспорт моддий ишлаб чиқаришнинг маҳсус ва мустақил соҳаси сифатида товар айланиши учун хизмат кўрсатади.

Транспорт инфратузилмасига киритилган инвестициялар товарларнинг якуний нархидаги транспорт таркибий қисмининг пасайишига олиб келади, минтақалар ўртасидаги иқтисодий мутаносиблик даражасини яхшилаш, уларнинг рақобатбардошлигини оширишда ва янги бозорларга чиқиши, ҳамда меҳнат миграцияси, ихтисослашув ва кооперациялаш муаммоларини ҳал қилишда муҳим аҳамият касб этади. Провардида бу иқтисодий барқарорлик ва ўсишга таъсир қилади. Транспорт харажатлари, улардан “қочиб қутулаолмайдиган иллат” сифатида, кўп жиҳатдан иқтисодиётнинг рақобатбардошлигига ҳам таъсир қилади. ХВФнинг ҳисоб-китобларига кўра, логистика харажат-

ларининг дунё ЯИМдаги ўртача улуши 12 фоизни ташкил этган”<sup>8</sup>. Ушбу харажатлар Ўзбекистонни ЯИМи таркибида, муаллифнинг Давлат Статистика қўмитасининг 2019 йилга берган рақамларидан келиб чиқиб бажарган ҳисоб-китобларига кўра, 10,2 фоизни ташкил этди.

<b>Тадқиқотга услубий ёндашувлар</b>		
<b>Транспорт тизимини ривожлантириш омиллари ва шартлари</b>		
<b>Иқтисодий</b>	<b>Сиёсий</b>	<b>Ижтимоий</b>
<b>Технологик</b>	<b>Экологик</b>	
<b>Транспорт тизими тараққиётининг барқарор иқтисодий ўсишга таъсирини баҳолашнинг асосий мезонлари</b>		
Говарлар ва йуловчиларни таъшишда минимал харажатлар билан максимал синергетик самара олиш	Минтақанинг транспорт-транзит салоҳиятидан фойдаланишни ошириш	
Транспортни ишончлилигини ошириш, кўрсатилаётган хизматининг сифатини кўтариш	Минтақада атроф-муҳитни транспортдан булғанишини камайтириш	Иқтисодиётнинг транспорт юкламасини қисқартириш
<b>Эконометрик таҳлил</b>		
Юк айланмаси ва киши бошига тўғри келадиган ЯИМнинг боғлиқлигини йилма-йил ўсиш суръатларининг корреляцион-регрессия модели	Автомобил транспорти юк айланмасини транспорт секторига ажратилган инвестициялар ва чакана савдо ҳажмига икки омилли AR(1) биринчи тартибдаги автокорреляцион боғлиқлиги	
<b>Амалга оширишнинг инструментлари</b>		
Ўзбекистон транспорт коммуникацияларини 2050 йилгача даврда ривожлантириш ва модернизациялаш Бош схемаси	Транспорт тизими тараққиётининг 2035 йилгача бўлган даврга стратегияси ва дастурлари	Транспорт логистикасининг амалдаги қонуний ҳужжатларини қайта кўриб чиқиш ва янгиларини ишлаб чиқиш
<b>Кутилаётган натижалар</b>		
Транспортнинг ривожланишини мамлакатнинг барқарор иқтисодий ўсиши билан мутаносиблиги	Жаҳон бозорида мамлакат транспорт тизимининг рақобатбардошлигини ошиши	Транспорт хизматлари бозори субъектлари ўртасидаги иқтисодий муносабатларни тартибга солишни такомиллаштириш
Транспорт инфраструктураси ва транспорт-логистик марказлар ва кластерларни жадал ривожлантириш	Ишлаб чиқариш объектларининг ресурслари ва чиқараётган маҳсулотларининг транспорт юкламасига қараб, оптимал жойлашиши	Транспорт ва логистика соҳаларида янги иш жойларини барпо этиш, соҳани ЯИМ ва экспортга кўшадиган ҳиссасини ошириш

**1-расм. Транспорт тизимини ривожлантиришнинг услубий ёндашувлари<sup>9</sup>**

<sup>8</sup><https://studme.org/41354/>. Логистические издержки в промышленно развитых странах и Российской Федерации /logistika/logisticheskie\_izderzhki\_promyshlennno\_razvityh\_stranah\_i\_rossiyskoy\_federatsii

<sup>9</sup> Муаллиф томонидан тадқиқот асосида ишлаб чиқилган.

Ўзбекистонда ЯИМ таркибидаги кимё, тоғ-кон ва бошқа саноатнинг, шунингдек, кишлок хўжалигининг улуши юқори бўлганлиги сабабли, транспорт харажатлари хизматлар ишлаб чиқаришда ихтисослашган ёки ишлаб чиқариш саноатининг юқори технологик соҳалари кучли ривож топган мамлакатларга нисбатан баланд бўлиши муқаррар. Бу, бир томондан, мамлакатда транспорт инфратузилмасини етарли даражада яхши ривожланмаганлиги, транспорт хизматлари бозорининг монополлашуви натижасидир, бошқа томондан, бу – мамлакатнинг умумий ривожланиш даражаси ва унинг жаҳон иқтисодиётида ихтисослашувининг ўзига хос хусусиятларидир. Ушбу харажатларнинг улуши “Россияда 19 фоизни, АҚШда - 9,9 фоизни, Японияда – тахминан 9 фоизни ташкил этди”<sup>10</sup>.

Мамлакатнинг иқтисодий ўсишига транспорт омилининг таъсири кўплаб чет эл олимлари томонидан ўрганилган. Муаллиф ишлаб чиққан мезонлар юқоридагилардан бироз фарқ қилади (2-расм). Транспорт логистикасининг ривожланиш даражасини минтақаларнинг иқтисодий ўсишига таъсирини баҳолаш қуйидаги мезонларга мувофиқ амалга оширилиши мумкин:

1. *Товарлар ва йўловчиларни ташишда минимал харажатлар билан максимал синергетик самара олиши.* Юк ташиш соҳасидаги самара транспорт хизматининг сифати билан боғлиқ барча соҳаларда қўшилган қийматни ҳисобга олган ҳолда юк юборувчи, юкни олувчиларга ва умуман жамиятга тегишли йиғилган синергетик самара қуйидаги кўринишларда шаклланади: ҳаракат тезлигини ошириш эвазига оборотдаги товар захираларини камайиши; юк массаси миқдори ва сифатини сақланиши; техник, экологик ва ижтимоий хавфсизлик даражаларини ўсиши, шунингдек, йўл-йўлакай кўрсатилган логистика хизматларидан топилган даромадлар. Йўловчи ташиш соҳасидаги синергетик самара келажакда ички ва ташқи йўналишларда хизмат бозори географиясини кенгайтириш, тезюрар темир йўл йўналишларида ва автобус маршрутларида ҳамда юқори комфортга эга авиалинияларда йўловчилар ташиш ҳажмларини кўпайтириш, туристларга хизмат кўрсатувчи транспорт турларини жадал ривожлантириш, Тошкент шаҳри ва бошқа йирик шаҳарларда метрополитен, трамвай, троллейбус, электромобил ва шу каби **яшил** транспорт ҳаракатини кенгайтириш фойдаланувчилар учун атроф муҳитни ҳимоя қилиш билан бирга анчагина кўп бўш вақтни тежаш шаклидаги ютуқлар билан баҳоланади.

2. *Транспорт фаолиятини ишончлилигини ва ташиш хизматларининг сифатини яхшилаш* транспорт паркинни янада тежамкор, юқори тезликда ва қулай комфортга эга турлари билан тўлдириш, автомагистрал ва темир йўлларни такомиллаштириш, транспорт узелларида ҳар хил йўл йўналишларининг қулай кесимлари ва аэропортларда хаблар қуриш, замонавий логистика тамоиллари асосида барча транспорт турларида ташиш технологияларини такомиллаштиришни назарда тутати.

3. *Минтақанинг транспорт-транзит салоҳиятидан фойдаланиш даражасини ошириш.* Ушбу мезон транспортда ҳаракатларнинг ўтказиш қобилияти,

---

<sup>10</sup><https://studme.org/41354/>. Логистические издержки в промышленно развитых странах и Российской Федерации /logistika/logisticheskie\_izderzhki\_promyshlennno\_razvityh\_stranah\_i\_rossiyskoy\_federatsii

харакатланувчи таркибнинг унумдорлиги, унинг бекор туришини ва бўм-бўш юришини камайтириш, божхона жараёнларини унификациялашга қаратилган. Бунда, айниқса, транзит ташишларни интенсив ўсиши кутилаётган халқаро транспорт йўлак (ХТЙ)ларнинг миллий қисмларини шакллантириш ва ривожлантиришга алоҳида эътибор берилади.

4. *Минтақада атроф-муҳитни транспортдан булганишини камайтириш.* Ушбу талаб транспорт соҳасидаги барча инвестиция лойиҳаларини амалга ошириш учун зарур шарт сифатида кўрсатилган. Ҳар бир минтақада транспортни устувор йўналишларини танлашда қаттиқ ва газ шаклидаги чиқиндилар, шунингдек ташиш жараёнида транспортда ишлатиш муддатини ўтаб бўлган техник ресурсларни утилизация қилишда амалдаги қонуниятда ўрнатилган тартибда экологик меъёрларга қатъий амал қилиш талаб этилади.

5. *Иқтисодиётнинг транспорт юкмасини қисқартириш.* Маҳсулотнинг транспорт юкмасини ҳисоблаш услубидан минтақа ёки умуман мамлакат

<b>Транспортни ривожланишини иқтисодий ўсишга таъсирини баҳолаш мезонини танлашнинг услубий ёндашувлари</b>		
<b>Чет эл олимларининг мезонларни асослашга услубий ёндашуви</b>	<b>Мезонларни асослашга муаллифнинг услубий ёндашуви</b>	<b>Мезонлардан фойдаланишдан 2035 йилга кутилаётган натижалар</b>
Юк ва йўловчиларни ташишнинг қиймати	Ташиш хизматини бажаришда камроқ сарфлаб, кўпроқ синергетик самара олиш	Логистика хизматлари доираси кенгайди (логистик аутсорсинг). Товарнинг қийматида ташиш харажатларининг улуши камаяди. Ташқи ва ички бозорларда унинг рақобатбардошлиги ошади
Транспортда меҳнат унумдорлиги	Транспортни ишончли ишлаши ва хизматлари сифатини кўтариш (унинг техник даражасини ошириш ҳисобига)	Транспорт-йўл шароитларини яхшилаш ҳисобига хусусий тадбиркорлик фаоллашади, янги иш жойлари барпо этилади. Минтақа корхоналарини ритмли ишлаши таъминланади. Меҳнат унумдорлиги йилига 1,5-2 фоизга ошади, аҳолининг реал даромади кўпаяди. Яшаш сифати кўтарилади
ЯИМда транспортни улуши	Маҳсулотнинг транспорт юкмасини қисқартириш	Йўловчи ташишда транспорт юкмаси 42 фоизга, юк ташишда – 30 фоизга қисқаради
Логистик харажатларни ЯИМдаги улушини баҳолаш. Минтақа транспортининг ишлаб чиқариш қувватларидан фойдаланиш даражаси	Мамлакатнинг транспорт-транзит салоҳиятидан фойдаланиш даражасини ошириш	Транспортдан фойдаланиш кўрсаткичлари яхшиланади. Оборотдаги моддий ресурслар ҳажми камаяди. Минтақа ЯҲМнинг ўсиш суръатлари ошади. Ўзбекистон орқали ўтадиган транзит юклар ҳажми 65-70 млн. тоннага етказилади
Транспортнинг ривожланишини мамлакатнинг иқтисодий ўсишига таъсирини баҳолаш ва таққослаш	Минтақанинг экологик юкмасини пасайтириш	Минтақаларда ТЙҲ камаяди. Транспортдан тушадиган зарарли чиқиндилар (1,5-2 мартага) камаяди, унинг умумий атроф муҳитни булғанишдаги улуши 35-40 фоизгача тушади

**2-расм. Транспортни ривожланишини иқтисодий ўсишга таъсирини баҳолашнинг услубий ёндашувлари<sup>11</sup>**

<sup>11</sup> Муаллиф томонидан тадқиқот асосида ишлаб чиқилган.



иқтисодиётининг ривожланишини таҳлил этиш ва башорат қилиш воситаси сифатида фойдаланиш тавсия этилади.

Ривожланган мамлакатларда транспорт хизмати тизимини ташкил этиш ва молиялаштириш тажрибасини умумлаштирилиш ва Ўзбекистон шароитида қўллаш учун муаллифга қуйидаги хулосаларни чиқаришга имкон берди:

АҚШ темир йўл тизимида тарифни эркинлаштирилиши сабабли темир йўл компаниялари транспорт харажатларини камайтириш эвазига ташишдан олинган соф фойдани ва киритилган капиталнинг рентабеллик даражасини икки бараварга кўпайтиришди, бесамара буюртмани рад этиш билан бирга фойдаланилмаётган активларни ҳам камайтиришга имкон топилди;

бир қатор давлатлар ҳукуматлари жамоат транспортини бошқаришни марказсизлаштириш тўғрисида қонунлар қабул қилдилар, уларнинг асосий мақсади транспортда давлат монополиясини йўқ қилиш эди;

аксарият ривожланган мамлакатлар учун хос бўлган асосий хусусият – бу жамоат транспорти фаолиятини кенгайтириш, уни бошқариш ва молиялаштиришда худудий органларнинг ролини ошириш тенденциясидир.

Диссертацияни "Транспорт тизимини ривожлантиришни таҳлил ва башорат қилишнинг услубий ёндашувлари" деб номланган иккинчи бобида транспорт тизимини ривожлантиришни стратегик режалаштириш ва прогностлаштиришнинг услубий ёндашувлари баён этилган, транспорт юкламаси ва ташиш хизматларининг рақобатбардошлик индексини ҳисоблаш услубиятлари ишлаб чиқилган.



3-расм. Транспорт истиқболини стратегик режалаштириш модели<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Муаллиф томонидан тадқиқот асосида ишлаб чиқилган.

Транспорт тизимининг яхлитлиги ушбу соҳани бошқариш жараёнида унинг барча транспорт турларини ривожлантириш ва ишлашини мувозанатлашган ҳолда мувофиқлаштиришни, бюджет ресурсларини улар орасида оқилона тақсимлашни, шунингдек, транспорт хизматлари бозорида турли компаниялар ўртасидаги рақобатни тўғри тартибга солишнинг бир хил тамойиллар асосида бошқаришни назарда тутди. Макроиқтисодий самарадорликка эришиш учун транспорт тизимини ҳам, унинг ҳар бир алоҳида турини ҳам, бошқа транспорт турлари билан биргаликда ривожлантиришнинг аҳамиятини тўғри англаш муҳимдир. Шу мақсадда бир қатор қуйи қисмлардан ташкил топган транспорт тизимини ривожлантириш учун соҳани стратегик режалаштириш модели таклиф қилинган (3-расм).

Диссертацияда иқтисодийнинг транспорт юкмасини ( $Y_T$ ) ҳисоблаш усулбияти ишлаб чиқилган. Бунда ташиш юкмаси икки усулда аниқланади (4-расм): *Натурал шаклда* – юк айланмаси, йўловчи айланмаси ва келтирилган тоннакм ҳажмини ЯИМга ёки ЯХМга нисбатан ўлчашни назарда тутди.

а) юк ташиш бўйича  $Y_T = P_L \text{ткм}/\text{ЯИМ};$  (2.1)

б) йўловчи ташиш бўйича  $Y_T = P_L \text{пасс-км}/\text{ЯИМ};$  (2.2)

в) барча ташишлар бўйича  $Y_T = P_L \text{келт.ткм}/\text{ЯИМ};$  (2.3)

*Қиймат шаклидаги* ташиш юкмаси икки хилда ҳисобланади: (1) транспортда топилган ялпи қўшилган қиймат ( $Y_{KQ_T}$ )ни ЯИМга ёки ЯХМга нисбати:

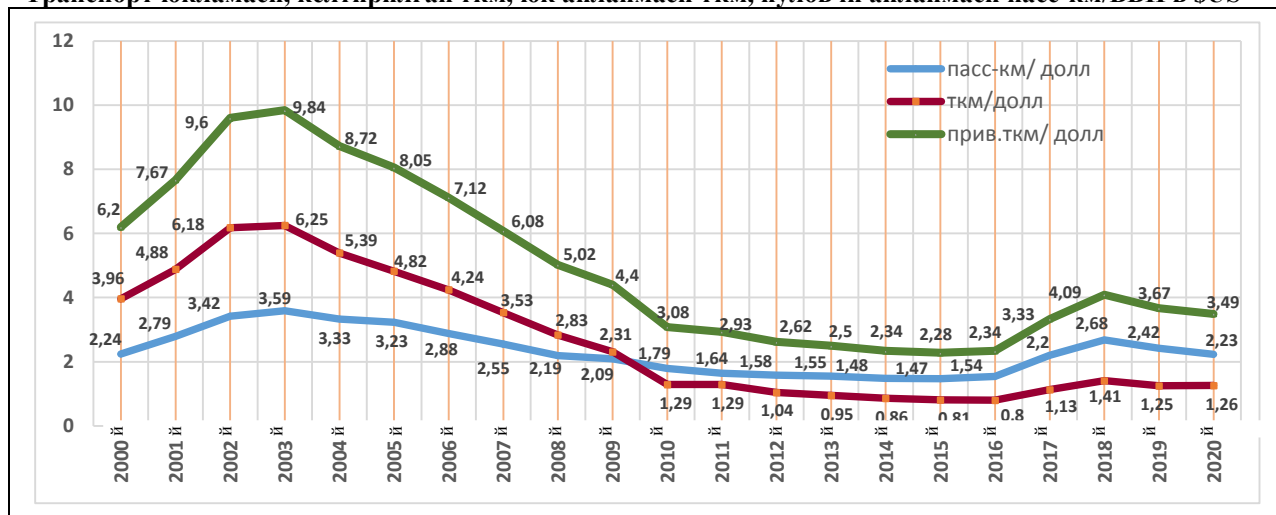
мамлакат бўйича  $Y_T = Y_{KQ_T}/\text{ЯИМ};$  (2.4)

минтақа бўйича  $Y_T = Y_{KQ_T}/\text{ЯХМ};$  (2.5)

(2) провард истеъмолчига етказиб берилган товар нархида ( $P_{\text{ит}}$ ) транспортга тегишли қисми ( $d_{\text{тр}}$ ):

$$Y_T = d_{\text{тр}}/P_{\text{ит}} . \quad (2.6)$$

Транспорт юкмаси, келтирилган ткм, юк айланмаси ткм, йўловчи айланмаси пасс-км/ВВП в \$US



4-расм. 2000-2020 йилларда Ўзбекистон ЯИМда транспорт юкмасининг динамикаси<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Муаллиф томонидан <https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika> маълумотлари асосида тузилган.

Мустақиллик даврида мамлакатда юк ташишда транспорт юкламаси 3 бараварга камайган бўлсада, ривожланган мамлакатлар билан таққослаганда, у ҳали ҳам юқори бўлиб қолмоқда. Шимолий Америкада бу кўрсаткич (ткм/JDP,\$US) -1,3, Ғарбий Европада - 0,3, Японияда - 0,4, Россияда - 5,3 га тенг<sup>14</sup>. Диссертация ишида Давлат Статистика қўмитасининг 2018 йил учун товарлар ва хизматлардан фойдаланиш бўйича маълумоти асосида ташиш хизмати ҳажми ҳар бир фаолият тури учун ҳисоблаб чиқилган ва паст (А), ўрта (Б) ва юқори (В) гуруҳ даражаларига бўлинган (1-жадвал). Қишлоқ хўжалиги, озиқ-овқат маҳсулотлари, хом нефт ва газ, металлургия саноати транспорт юкламасининг А гуруҳига эга. Б гуруҳга тўқимачилик, қоғоз, фармацевтика ва бошқа маҳсулотлар киради. В гуруҳи тоғ-кон саноатидаги техник хизматлар, кўмир ва лигнит қазиб олиш, транспорт воситаларини ишлаб чиқариш, улгуржи ва чакана савдо, автомобил ва мотоцикл савдоси бундан мустасно, қурилиш ва бошқа соҳалардан иборат. Агар транспорт тизимини лиқлигини таҳлил қилиш учун амалий натижаларни олиш зарурати бўлса, унда таҳлилнинг ягона ишончли усули – ишлаб чиқаришнинг ички тузилиши (технологияси)ни, шунингдек, ресурслар ва тайёр маҳсулотлар ўртасидаги боғ-

1-жадвал

**Миллий иқтисодиётнинг алоҳида тармоқлари фаолият турларини транспорт юкламаси даражаси бўйича гуруҳлаш<sup>15</sup>**

<b>А. Паст транспорт юкламасига эга тармоқлар (1 фойзгача)</b>	<b>Б. Ўртача транспорт юкламасига эга тармоқлар (1дан 2 фойзгача)</b>	<b>В.Юқори транспорт юкламасига эга тармоқлар (2 фойздан кўп)</b>
Дехқончилик ва чорвачилик, овчилик ва шу доирада хизмат кўрсатиш (0,3); Нефт и табиий газ қазиб олиш (0,37); Озиқ овқат ишлаб чиқариш (0,38); Кийим-кечак ишлаб чиқариш (0,14); Кокс и нефтепродукт чиқариш (0,54); Химия маҳс. ишлаб чиқариш (0,54); Металлургия саноати (0,48); Электр жиҳозлари ишлаб чиқариш (0,28); Мебел ишлаб чиқариш (0,2); Электротаъминот, газ, буғ и кондендат хаво етказиб бериш (0,34); Тамаки маҳсулотлари (0,79); Текстил маҳсулотлари(0,58); Нашр ва ёзиб олинган материалларни ижро этиш (0,66); Асосий формацевтик маҳсулотлар ва препаратлар (0,61); Бошқа транспорт жиҳозларини ишлаб чиқариш (0,71); Бошқа маҳсулот ишлаб чиқариш (0,22)	Қоғоз ва қоғоз маҳсулоти ишлаб чиқариш (1,05); Балиқчилик ва аквамаданият (1,37); Металл рудаларини қазиб олиш (1,3); Бошқа тоғкон саноати (1,36); Машина ва жиҳозларни монтаж қилиш ва таъмирлаш (1,23); Ичимликлар ишлаб чиқариш (1,89); Бошқа нометалл минерал маҳсулотлар ишлаб чиқариш (1,49); Нашр фаолияти (1,45); Бошқа хизматлар (1,48)	Кўмир ва лигнит қазиб олиш (2,23); Тоғкон қазиб саноатида техник хизматлар кўрсатиш (4,05); Автотранспорт воситаларини, трейлерлар ва ярим прицеплар ишлаб чиқариш (2,41); Чиқиндиларни йиғиш, қайта ишлаш, чиқариб ташлаш, утилизация қилиш (2,62); Қурилиш (2,56); Улгуржи савдо, автомобил ва мотоциклларни сотишдан ташқари (2,91); Чакана савдо, автомобил ва мотоциклларни сотишдан ташқари (5,61)

<sup>14</sup> Национальная экономика. Учебник для ВУЗОВ. 2-е изд. М.:Юрайт. 2020, с.41

<sup>15</sup> Муаллиф томонидан ЎЗР Давлат Статистика қўмитаси рақамлари асосида ҳисобланган. Кириш ва чиқиш ҳисоботи. 2018 йил.

ликликларни тавсифлашга имкон берадиган модел – В.Леонтъевнинг “кириш-чиқиш” классик модели ҳисобланади.

Ташиш хизматларига бўлган якуний талабнинг ўсишини саноат маҳсулоти, ЯИМ, ҳамда бандлик ва бошқа муҳим микро ва макроиқтисодий кўрсаткичларга таъсири орқали баҳолаш мумкин. Унда маҳсулотлар ишлаб чиқариш ва харажатларнинг боғлиқлигини аниқлайдиган технологияларнинг энг муҳим хусусиятлари – ишлаб чиқариш ресурслари ва харажатларнинг тўғридан тўғри технологик коэффицентлари ҳисобланади. Минтақаларни транспорт хизмати билан таъминланишини яхшилаш учун янги ишлаб чиқаришни жойлаштириш ва мавжуд қувватларни кенгайтиришда уларнинг транспорт юк-ламасини ҳисобга олиш тавсия этилади.

Диссертация муаллифи ишлаб чиққан транспорт хизматларининг рақобатбардошлик индексини ( $Y_k$ ) ҳисоблаш услубияти В.А.Зейтгамлнинг GАР-моделини қўллаган ҳолда рақобатни яхшилаш учун белгиланган етгита сифат кўрсаткичлари бўйича эришилган натижаларини (P) ташишга кетган харажатлар ( $C_T$ ) билан бирга тўлиқ бўлмаган ва паст сифатда ташишдан бозордаги субъектларга етказилган зиённи ( $C_{кўш}$ ) ҳисобга олган ҳолда, барча сарф-харажатларга нисбати кўринишида ишлаб чиқилган (2-жадвал). Жадвалда

2-жадвал

Транспорт хизматларининг рақобатбардошлигини ҳисоблаш услубияти<sup>16</sup>

№ т/р	Хизматларни рақобатбардошлик кўрсаткичи	Кўрсаткич и ҳисоблаш формуласи	Рақобат бардошлик балли	Тўла бўлмаган ва сифати паст транспорт хизматидан келтирилган зиён таснифи
1	Хизматни тўлалиги ва ҳамма бошлиги, бирни улуши ( $k_1$ )	$k_1 = \Pi_{\phi} / \Pi_{\text{талб}}$	$P_1$	Тўла бўлмаган кўрсатилган хизмат зиёни ( $C_1$ )
2	Мижозга маълумот хизмати даражаси, бирни улуши ( $k_2$ )	$k_2 = \sum_T a_j^{\phi} / \sum_T a_j^H$	$P_2$	Мижозларга тўла бўлмаган маълумот хизмати зиёни ( $C_2$ )
3	Транспортни ишончилиги ва ритмчилиги, бирни улуши ( $k_3$ )	$k_3 = (n_{\text{ум}} - n_{\text{рч}}) / n_{\text{ум}}$	$P_3$	Ишончсизлик транспорт хизматларидан зиён ( $C_3$ )
4	Ташиш муддати, бирни улуши ( $k_4$ )	$k_4 = T_m^{\phi} / T_m^H$	$P_4$	Ташиш муддатини чўзилишидан зиён ( $C_4$ )
5	Юкларни сақланиш даражаси, бирни улуши ( $k_5$ )	$k_5 = 1 - P_H$	$P_5$	Юкларни тўла сақланмаганлигидан зиён ( $C_5$ )
6	Ташишларни хавфсизлиги, бирни улуши ( $k_6$ )	$k_6 = N_{\text{тб}}^{\phi} / n_{\text{об}}$	$P_6$	Харакат хавфсизлиги талабларига риё этмаслик зиёни ( $C_6$ )
7	Ташишни экологиклиги, бирни улуши ( $k_7$ )	$k_7 = B_{\phi} / B_H$	$P_7$	Худудни экологик ҳолатига етказилган зиён ( $C_7$ )
	Жами баллар		$\sum_T P$	
8	Ташиш қиймати, кўшимча харажатлар билан ( $C$ )	$C = C_T + C_{кўш}$	$C$	Жами зиён $C_{кўш} = C_1 + C_2 + C_3 + C_4 + C_5 + C_6 + C_7$
	Хизматларни рақобатбардошлик индекси ( $Y_k$ )	$Y_k = \sum_T P / C$		

фойдаланган шартли белгилар:  $\Pi_{\phi}, \Pi_{\text{талб}}$  – транспортни амалда ва талаб бўйича ташиш қобиляти, бирлик,  $n_{\text{рч}}$  – йил бўйича транспорт воситалари

<sup>16</sup> Муаллиф томонидан тадқиқот асосида ишлаб чиқилган.

ҳаракатлар жадвалидан чиқиб кетиши сони, бирлик;  $n_{ym}$  – йил мобайнида режалаштирилган маршрутларда ҳаракатлар сони, бирлик;  $a_{jф}$ ,  $a_{jн}$  – миждозларни амалда ва меъёр бўйича транспорт хизматини маълумотлар билан таъминланганлик даражаси, бирни улуши;  $j = 1, \dots, z$ .  $J$  ва  $z$  – транспорт хизматига бериладиган маълумотлар тури ва сони, бирлик;  $N_{тх}^{\phi}$  – хавфсизлик қоидаларига амал қилмаган рейслар сони, бирлик;  $P_n$  – амалда юкларни ташиш жараёнида камайиши, бирни улуши;  $T_{мф}$ ,  $T_{мн}$  – юкларни дастлабки темир йўл станциясигача олиб келиш ҳамда кейинги станциядан то юк олувчининг манзилига етказиб беришга амалдаги ва меъёр бўйича ташишга кетган вақт, с;  $V_{ф}$ ,  $V_n$  – йил мобайнида транспортдан амалда ва меъёр бўйича ташланган чиқиндилар, т.

Ҳисоб-китоблар шуни кўрсатдики, автоташувчи 25 тоннали MAN автопоездида юкни нисбатан қисқа масофалар (100-150 км)га ташиганда, унинг рақобатбардошлик индекси юк вагонда ташишдан кўра юқори. Айни пайтда, юкларни узоқ масофаларга (масалан, Тошкент-Ургенч йўналишида) ташишда темир йўл транспортининг позициялари афзалроқдир. Йўловчилар ва алоҳида юкларни маълум йўналишларда ташишни ҳисоблаш натижалари темир йўл корхоналарида синовдан ўтказилди ва матбуотда батафсил ёритилган.<sup>17</sup>

Транспорт тизимини барқарор ишлаши учун, энг аввало, монополияга қарши курашни тартибга солишни такомиллаштириш ва рақобатли бозор секторида нархларни тартибга солишдан эркин нархлар тизимига босқичма-босқич ўтиш зарур. Бу темир йўл транспорти учун жуда муҳимдир, чунки унинг мутлақо табиий монопол мавқеи тўғрисида турли фикрлар билдирилган. Жаҳон амалиётида маълумки, масалан, АҚШда деярли барча темир йўл компаниялари хусусийдир (уларнинг сони 560 дан ортиқ). Президент Ш. Мирзиёев 2020 йил 25 январда Олий Мажлисга Мурожаатида қуйидагиларни таъкидлаб ўтди: "Темир йўл соҳасида йўловчилар ва юкларни ташишни, эксплуатация ва техник хизмат кўрсатишни аниқ чегаралаш, яъни табиий монопол қисмни ажратиш ва хусусий секторни жалб қилиш мумкин бўлган йўналишларни алоҳида ривожлантириш керак"<sup>18</sup>.

Ислоҳотларни ҳозирги босқичида бутун логистика занжири бўйлаб юк ташиш жараёнини тўғри ташкил этиш учун хизматлар турини кенгайтиришга қаратилган барқарор талаб шаклланмоқда, яъни "эшикдан эшиккача" ташиш жараёни билан бирга божхона ишлови, юкларни суғурталаш, саралаш, қадоқлаш, саклаш, қўриқлаш ва бошқа шу каби логистик операциялар бажарилмоқда, савдо-сотик ва юк ташиш тизимини логистик хизмати билан таъминлашни янги элементлари пайдо бўлмоқда. Шунингдек ахборот технологиялари ҳамда юк ташишнинг замонавий тизимларидан самарали фойдаланиш механизмини яратиш ва ҳудудларда кўп тармоқли транспорт инфратузил-

---

К.У.Ульджабаев, В.К.Ярашова Стратегическое планирование развития железнодорожных пассажирских перевозок. Т., «Extremum-Press», 2013. 344 с.; К.У.Ульджабаев, В.К.Ярашова Долгосрочное планирование развития железнодорожных грузовых перевозок. Т., «Extremum-Press», 2016. 216 с.

<sup>18</sup> 2020 йил 25 январдаги Ўзбекистон Республикаси Президенти Ш.Мирзиёевнинг Олий Мажлисга Мурожаатномаси.

маси комплекслари ва хабларни шакллантириш бўйича кенг камровли чоратадбирлар кўрилмоқда.

Давлатнинг транспорт сиёсати ташиш хизматлари бозорида рақобатли муҳитни шакллантиришни энг самарали йўлларини белгилаш, транспорт компанияларининг хизматларини жозибадорлиги ва рақобатбардошлигини кўтариш учун керакли шарт-шароитларни яратишга қаратилмоғи лозим. Ҳозирги кунда Ўзбекистоннинг логистика самарадорлиги рейтинги (LPI) ривожланган давлатлар билан таққослаганда жуда катта фарқ мавжуд: 2010 йилдаги 68-ўриндан 2018 йилдаги 99-ўрингача. Рейтингнинг бутун даврида нисбатан юқори кўрсаткичлар «Товарларни етказиб бериш муддатига мувофиқлиги» ва «Товарларнинг ўтишини кузатиш» субиндексларида кузатилмоқда. Аммо қолган бошқа субиндекслар бўйича – анча орқадамиз. Ҳозирги вақтда чегараларда товарларни назорат қилишни амалга ошириш шартларини уйғунлаштириш тўғрисидаги халқаро Конвенцияни фаоллаштиришни амалга ошириш зарурати мавжуд. Шунинг билан бирга МДҲ келишувида кўзда тутилган транспорт воситаларининг вазнини ўлчаш бўйича халқаро сертификатни жорий этиш тартибини тўлдириш, "Яшил карта" суғурта полиси эгаларининг халқаро суғурта тизимида кўшилиш масалаларининг долзарблиги тобора ортиб бормоқда. Айниқса "Божхона ишловининг самарадорлиги" жуда паст. Минтақадаги божхона хизматларига рискларни бошқариш асосида "танлаб, назоратдан ўтказишда "олдиндан хабар бериш" ва "яшил йўлак"нинг энг янги шакллари ва услублари, ҳамда "ягона дарча" тизимини жорий этиш билан бирга божхона транзитининг ягона тартибини қабул қилиш тавсия этилади. Ўзбекистонни LPI индекси бўйича рейтингини ошириш ва шу билан уни жаҳон транспорт-логистика тизимида тенг ҳуқуқли аъзо бўлиши учун муаллиф томонидан керакли тавсиялар берилди.

Денгиз йўлига рақобат муҳитни яратиш учун темир йўл транспорти орқали Буюк Ипак йўли бўйлаб юкларни ташиш тарифларини пасайтириш керак. Ҳозирги кунда Хитойдан денгиз орқали Ғарбий Европага, экспертларнинг фикрига кўра, йилига тахминан 12-14 млн. контейнер ташилади, худди шу йўналишда қуруқликдаги юклар атиги бир неча юз минг контейнерни ташкил қилади. Ушбу имтиёзнинг асосий сабаби денгиз йўлида юк ташиш нархларининг пастлигидир. Юкларни денгиз йўли билан ташишга 40-45 кун керак бўлса, янги "Ипак йўли" бўйлаб ташиш учун тахминан 10-15 кунни ташкил этади<sup>19</sup>. Ривожланган мамлакатларда логистика тизимларидан фойдаланиш эвазига транспорт харажатлари 7-20 фоизга, юк ортиш ва тушириш операциялари, моддий ресурслар ва тайёр маҳсулотларни сақлаш харажатлари 15-30 фоизга камаяди, умумий логистика харажатлари – 12-35 фоизга, моддий ресурсларнинг айланиши 20-40 фоизга тезлашади, моддий ресурслар ва тайёр маҳсулотлар захиралари 50-200 фоизга камаяди<sup>20</sup>.

Самарали рақобатбардош транспорт тизимини яратиш учун, диссертантининг фикрича, қуйидаги бешта асосий компонентларни барпо этиш талаб

<sup>19</sup> Бобрин П.П. Себестоимость перевозок... Экономические стратегии. 2018, №8, с.72–75.

<sup>20</sup>Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2001.

қилинади: (1) транспорт хизматларини бажара олиш қобилиятини ташишга бўлган талаб даражасидан ортиқроқ бўлиши учун керакли шароитларни яратиш; (2) юқори самарали ва хавфсиз транспорт хизматларини кўрсата олиш даражасидаги транспорт воситалари ва инфраструктураси; (3) логистика тизимларига асосланган юқори сифатли транспорт хизматлари; (4) транспортни тартибга солишнинг замонавий меъёрлари ва қоидалари; (5) транспорт-йўл хўжалигини ишлатиш, таъмирлаш ва ташишни бошқариш соҳасида юқори малакали кадрлар тизимини яратиш.

Диссертациянинг “**Транспорт тизимининг барқарор ишлаш ҳолати ва муаммолари**” деб номланган учинчи бобда транспорт тизимини ривожлантиришдаги таркибий ўзгаришлар кўриб чиқилиб, уларнинг иқтисодиётнинг барқарорлигига таъсири таҳлил қилинган, минтакаларда транспорт-логистика тизимини шакллантириш ва ривожлантиришнинг макроиқтисодий ва интегратив жиҳатлари баҳоланди, транспорт тизимини барқарор ишлаши шартлари ишлаб чиқилган.

Ҳар қандай давлатни транспорт-йўл тармоқлари билан таъминланганлик даражаси у ерда транспорт тармоқларининг зичлиги қандай, иқтисодиёт қанчалик ривож топганлиги, масалан, ЯИМ (В), аҳолиси (N), эгаллаган ҳудуди (S) ва бошқа омилларга боғлиқ. Шу билан бирга давлатни бирнеча транспорт тармоқлари (интеграл  $L_{ин}$ ) билан таъминланганлиги ( $L_{ин}^3/\sqrt{NSB}$ ) қаралганда, нисбатан бошқача ҳолатни кўриш мумкин (3-жадвал).

3-жадвал

Алоҳида давлатларнинг транспорт тармоғи билан таъминланганлик даражаси<sup>21</sup>

Давлатлар	Худуди, минг. кв. км, (S)	Аҳоли сони, минг киши (N)	ЯИМ (ИПС), \$US млрд (В)	Ўртача кўпайтма $\sqrt[3]{NSB}$	Трансп. тармоғининг узунлиги, минг км			Транспорт тармоғининг ўртача зичлиги, км		
					темир йўллар ( $L_{жл}$ )	авто-йўллар ( $L_A$ )	интегр. трансп. тармоғи $L_{ин} = L_{жл} + 0,1L_A$	темир йўллар ( $L_{жл}/S$ )	авто йўллар ( $L_A/S$ )	интегр. трансп. тармоғи ( $L_{ин}^3/\sqrt{NSB}$ )
Ўзбекистон	447,4	33581	235	15227	6,5	183,5	24,85	14,5	410,1	1,63
Козоғистон	2717,3	18777	487,9	29199	16,6	168,7	33,5	6,1	62,1	1,15
Туркменистон	488,1	6031	112,76	6924	3,6	55,6	9,2	7,4	113,9	1,32
Қирғизистон	198,5	6524	33,9	3528	0,4	18,5	2,3	2,0	93,2	0,64
Тожикистон	143,1	9538	31,5	3503	0,6	27,8	3,4	4,2	194,3	0,96
Россия	17075,4	145934	3968,2	214638	86,6	1542,2	240,8	5,1	90,0	1,12
Хитой	9597,0	1439324	22527	677635	124	5012,5	625,3	12,9	522,3	0,92
Ҳиндистон	3287,6	1380004	9229,2	347249	67,4	5903,3	657,7	20,5	1795,6	1,89
Эрон	1648,0	83992	1491	59096	12,3	214,0	33,7	7,5	129,8	0,57
Турция	780,6	84339	2350	53683	12	236,6	35,7	15,4	303,1	0,66
Япония	377,8	126476	5231,1	62994	27,3	1280	155,3	72,2	3387,7	2,47
БуюкБритания	244,1	67886	3121,1	37258	17,7	397	57,4	72,5	1626,4	1,54
Франция	547,0	65274	3097,1	47999	29,9	1090,2	138,9	54,7	1992,9	2,89
Германия	357,0	83784	4473,8	51150	43,5	644,5	107,9	121,8	1805,2	2,11
Италия	301,2	60462	2557,4	35980	24,2	487,7	73,0	80,34	1619,0	2,03
Испания	504,8	46755	1924,7	35681	15,9	683,2	84,2	31,5	1353,5	2,36
АҚШ	9372,6	331003	20575	399649	257,7	7150	329,2	27,5	762,9	2,43

<sup>21</sup> Муаллиф томонидан [https://ru.wikipedia.org/wiki/2019\\_йилда\\_берилган\\_маълумотлар\\_асосида\\_тузилган](https://ru.wikipedia.org/wiki/2019_йилда_берилган_маълумотлар_асосида_тузилган).

Макроиктисодий кўрсаткичлар тизимида транспортни ривожланиш тенденцияси<sup>22</sup>

Кўрсаткичлар	Улч.б ирл.	2010 й.	2011 й.	2012 й.	2013 й.	2014 й.	2015 й.	2016 й.	2017 й.	2018 й.	2019 й.	2020 й.
Ташиш ва сақлаш сферасида ЯҚҚ	трлн сум	6,09	7,85	9,87	14,61	17,0	19,2	21,1	25,3	30,6	36,6	38,5
Шуни ЯИМда улуши	%	9,4	9,2	9,3	9,5	8,9	8,2	7,6	7,3	6,5	6,1	6,9
Ташиш ва сақлаш сфераси асосий фондлари	трлн сум	13,6	17,4	22,0	23,8	28,3	34,3	38,5	45,5	62,9	76,0	87,0
Шуни умумий асосий фондга нисбати	%	15,8	16,9	17,8	17,7	18,4	17,4	16,6	16,7	9,9	10,0	10,2
Транспорт сферасига инвестициялар	трлн сум	3,52	2,85	3,4	4,35	4,2	3,74	5,78	6,37	8,49	14,05	14,1
Уни ЯИМга нисбати	%	5,66	3,62	3,3	3,60	2,9	2,18	2,9	2,11	2,08	2,74	2,33
Ташиш ва сақлаш сферасида бандлик	минг киши	164	163,7	159,1	189,6	174,4	176,3	175,2	198,3	209,0	228,2	210,2
Уни умумбандликка нисбати	%	4,4	4,4	4,5	4,6	4,6	4,7	4,8	4,6	4,7	5,3	4,3
Транспорт хизматлари хажми	трлн сум	10,5	13,6	16,5	18,3	21,6	26,8	30,6	36,2	44,2	54,5	53,7
Шуни умум хизмат хажмига нисбати	%	38,8	44,2	37,2	36,5	35	34,1	31,5	30,5	29,3	28,1	24,4
Юк айланмаси	млрд ткм	60,4	62,6	66,4	65,8	66,2	65,8	65,3	66,9	71,3	72,6	66,9
Йиллик ўсиш суръати	%	-12,4	3,6	6,1	-0,04	0,6	-0,4	-0,07	2,45	6,4	2,2	-7,9
Йўловчи айланмаси	млрд пасс-км	83,8	92,4	100,2	106,9	113,2	120,1	126	130	135,3	140,1	118,3
Йиллик ўсиш суръати	%	19,2	10,3	8,4	6,7	5,6	6,1	4,9	3,2	4,1	4,1	-15,6

Кейинги йилларда Ўзбекистоннинг ташқи савдо операцияларида транспорт хизматлари улушининг ўсиш тенденциялари мавжуд (5-жадвал). Шу билан бирга, хизматлар экспортида қувур ва ҳаво транспортининг ўрни кўпроқ, хизматлар импортида эса, темир йўллар, автомобил транспорти ва бошқа кўрсатилган қўшимча логистик хизматларнинг улуши сезиларли даражада юқорирокдир.

Мамлакатнинг юк айланмаси – бу ишлаб чиқариш ва хизмат кўрсатиш соҳаларининг ривожланишини динамик мониторинги кўрсаткичидир. Бу ерда маҳсулот ҳажмининг кўпайиши транспорт оқимининг ўсишига олиб келади ва маҳсулот миқдори камайса, ишлаб чиқаришни транспортга бўлган талаби пасаяди. Мамлакат ЯИМ ва умумий юк айланмаси ўртасидаги тренд доимо кучли корреляцион алоқаларга эга бўлавермайди (5-расм). ЯИМ ва йўловчи айланмаси ўртасидаги маълум даражадаги боғлиқлик, бироқ вақт оралиғида бўлсада, мавжудлиги кузатилган.

Мамлакатда барча транспорт турлари бўйича йўловчилар айланмаси 2019 йилда 2010 йилга нисбатан 84,2 фоизга ўсди, ҳаво (89,6%) ва автомобил (85,9%) транспортида йўловчилар ташишни сезиларли ўсиши кузатилди (5-расм). Ўтган йиллар давомида темир йўлларда юқори тезликда ҳаракатла-

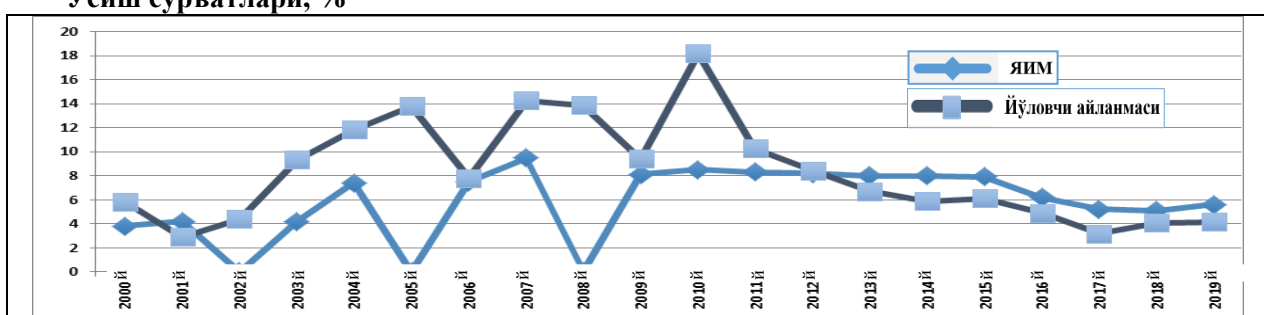
<sup>22</sup> Муаллиф томонидан Давлат Статистика қўмитаси маълумотлари асосида тузилган.  
<https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika>



Ўзбекистонда хизматлар экспорти ва импортида транспортнинг улуши, фоизлар<sup>23</sup>

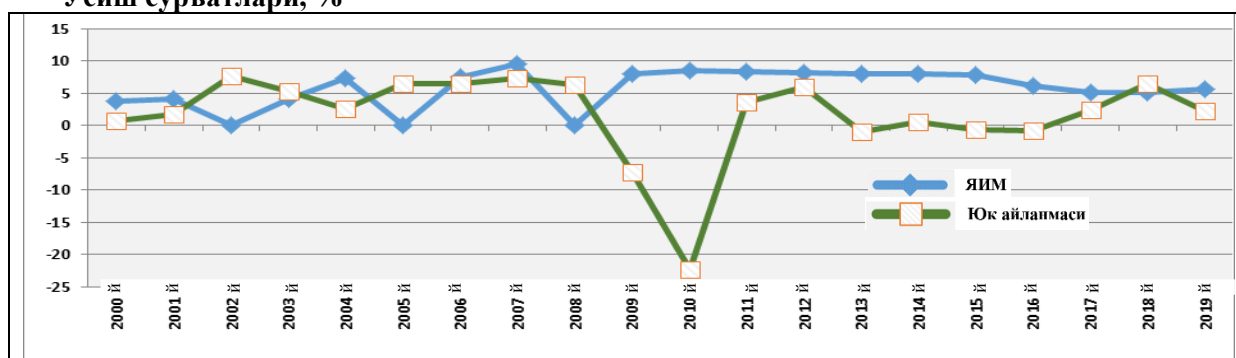
Харажатлар банди	Хизматлар экспортида			Хизматлар импортида		
	2016 й.	2018 й.	2020 й.	2016 й.	2018 й.	2020 й.
Транспорт хизматлари	44,1	55	71	10,7	17,1	13,2
Шу жумладан:						
- темир йўллар	11	12,5	28,9	1,7	3,9	2,0
- автотранспорт	0,3	0,4	1,4	7,9	0,5	0,8
- кувур транспорти	17,2	21,1	28,7	-	-	-
- сув транспорти	15,3	18,5	10,2	0,8	-	-
- авиатранспорт	0,3	2,5	1,8	0,3	0,4	0,3
- бошқа қўшимча ва ёрдамчи транспорт ва логистик хизматлар	-	-	-	-	12,3	10,1

## Ўсиш суръатлари, %



5-расм. Ўзбекистонда йўловчилар айланмаси ва ЯИМни ўсиш суръатлари динамикаси<sup>24</sup> ниш йўналишларида йўловчилар ташиш ҳажмининг ошиши йўловчи айланмасини 52 фоизга ўсишига таъсир қилди. Аммо 2020 йилда, пандемия сабабли, унинг ўртача ўсиш суръати кескин қисқарди, айниқса, ҳаво (3,7 мартага) ва темир йўл транспортида (2,4 мартага).

## Ўсиш суръатлари, %

6-расм. Ўзбекистонда юк айланмаси ва ЯИМни ўсиш суръатлари динамикаси<sup>25</sup>

2010-2020 йилларда юк айланмаси динамикасида автомобил транспортида интенсив ўсиш (79 фоизга), кувур транспортида эса пасайиш (7 фоизга)

<sup>23</sup> Муаллиф томонидан Давлат статистика қўмитаси маълумотлари асосида тузилган.  
<https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika>

<sup>24</sup> Муаллиф томонидан Давлат статистика қўмитаси маълумотлари асосида тузилган.  
<https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika>

<sup>25</sup> Муаллиф томонидан Давлат статистика қўмитаси маълумотлари асосида тузилган.  
<https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika>

кузатилган (6-расм). Ана шу йилларда юк айланмасининг секин суръатларда (темир йўлларда 5,8 фоизга ва ҳаво транспортида 29 фоизга) ўсиши ташишнинг ўртача масофасини ўзгаришига боғлиқ.

Транспорт соҳасида ҳал этилмасдан тўпланиб қолган қуйидаги **муаммолар, тизимли хатарлар ва номутаносибликлар** транспорт комплексини барқарор ва ишончли ишлашига тўсқинлик қилмоқда:

Ушбу соҳадаги юқори даражадаги монополлашув юк ва йўловчи ташиш бозорларида транспорт компанияларининг самарали ишлаши учун ўта муҳим бўлган тўлақонли рақобат муносабатларини ўрнатишга имкон бермайди. Мамлакатда жаҳон амалиётида кенг тарқалган прогрессив корпоратив бошқарув шаклидаги турли хил транспорт компаниялари фаолиятини мувофиқлаштириш тажрибасидан етарли даражада фойдаланилмаяпти.

Республикада Транспорт вазирлиги ташкил этилганлигига қарамай, транспорт тизимининг ривожланиши ва фаолият юритишини бошқаришда ҳанузгача мувофиқлаштириш ва тизимли комплекс ёндашув деярли мавжуд эмас. Мамлакат транспорт тизимининг зарурий яхлитлиги ва мувозанатини таъминлаш бўйича ташкилий, ҳудудий, иқтисодий институционал чоралар ва механизмлар етарли даражада ишлаб чиқилмаган. Стратегия-35 доирасида ислохотни чуқурлаштириш бўйича чора-тадбирларни амалга ошириш соҳани монополиядан чиқариш ва транспорт хизматлари бозорида рақобатли муҳит ва муносабатларни шакллантириш, минтақаларда замонавий транспорт инфратузилмасини яратиш, шунингдек, транспорт паркини янгилашда моддий ёрдам бериш, пухта ривожланган транзит йўлакларни, логистика марказлари ва кластерларини шакллантириш ва ривожлантириш, соҳани илмий ва ўқув базасини яратишда давлатнинг роли ва жавобгарлигини кучайтириш бўйича аниқ ечимларни ўз ичига олмоғи лозим.

Соҳани тартибга солишнинг меъёрий-ҳуқуқий базаси ўтиш даврининг дастлабки босқичида қабул қилинган. Ҳозирги кунда кўплаб қонун ҳужжатлари, уларни қайта-қайта тузатилишига қарамай, анчагина эскирган, халқаро меъёр ва стандартларга ҳамда логистика тамойиллари асосида шаклланаётган замонавий интеграция алоқаларнинг глобаллашув тенденциялари ва йўналишларига етарли даражада мос эмас. Транспорт хизматларининг амалдаги меъёрлари ва қоидалари бўйича бажарилаётган хизматларнинг сифати ва самарадорлиги минтақаларда экологик ва иқтисодий фаоллик кучайиши сабабли жамиятнинг кўп жихатдан қатъий талабларига тўла жавоб бермаяпти. Транспорт фаолиятининг оқибати натижасида пайдо бўлган экологик муаммолар, шаҳар йўлларидаги тирбандликлар, баъзи йўналишларда ташиш тарифларининг қимматлиги, имконияти чекланган йўловчи (ногирон)лар учун керакли шарт-шароитларни етарли эмаслиги ва ш.к. камчиликлар.

Транспорт тизимларининг технологик даражаси, уларнинг хавфсиз ишлаши учун халқаро стандартларда белгиланган регламент талабларини керакли даражада таъминламайди. Транспорт тармоқларини ривожлантиришида маълум минтақавий фарқлар мавжуд, бир қатор ХТЙларнинг ажралмас қисми бўлган автомобил йўлларнинг ҳолати ва ривожланиш суръатлари ўрнатилган стандартлар ва автомобиллаштиришни ўсишига мос келмайди. Мам-

лакатда темир йўл тармоғининг зичлиги оз, унинг атиги 12 фоизи икки йўналишли, минтақаларда муқобил йўналишлар етишмайди, ҳаракатланувчи паркни янгилаш суръатлари паст. Натижада темир йўл транспортининг маневрчанлиги ва рақобатдошлик қобилияти анча пасайган, айниқса, ташқи бозордаги юқори қўшилган қийматга эга бўлган транзит юкларни ташишдаги улушининг пастлиги ҳисобига, унинг ЯИМдаги ҳиссаси 1 фоиздан ошмаяпти.

Диссертациянинг **“Мамлакат транспорт тизимини барқарор ривожлантиришнинг йўналишларини асосланиши”** деб номланган тўртинчи бобида транспорт соҳасини барқарор ривожлантиришнинг энг муҳим йўналишларини танлашнинг асосий тамойиллари ва ёндашувлари билан бирга транспорт соҳасидаги давлат хусусий шерикчиликнинг (ДХШ) истиқболли томонларига қаратилган соҳани узоқ муддатда ривожлантиришнинг муқобил сценарийлари бўйича прогнозлар ишлаб чиқилган. Транспорт-логистика тизимини тартибга солишнинг институционал механизмларини тубдан такомиллаштириш бўйича зарур чора-тадбирларни кўриш асосланган.

Ўзбекистон Республикасининг экспорт салоҳияти ўсиб бораётгани ва ички маҳсулот бозорларини кенгайтириш зарурати янада қулай шарт-шароитларни яратиш бўйича қўшимча фаол чора-тадбирларни талаб қилмоқда. Ташқи савдо йўллари янада диверсификациялаш учун мамлакат экспорт маҳсулотлари билан истиқболли халқаро бозорларга чиқишни таъминловчи муқобил транзит йўлакларини шакллантириш Ўзбекистон Президентининг 2017 йил 2 декабрдаги юқорида қайд этилган ПФ-3422 сонли фармони билан яқин беш йиллик муддатда юк ташиш учун транспорт инфратузилмасини такомиллаштириш ва ташқи савдо йўналишларини диверсификациялаш бўйича комплекс дастурни амалга оширишни назарда тутди.

Диссертацияда келажакда транспорт инфратузилмаси тараққиётининг йўналишларини танлашда энг муҳим услубий тамойиллар ва концептуал ёндашувлар ишлаб чиқилган, транспортни тартибга солишнинг институционал механизмларини такомиллаштириш – унинг меъёрий-ҳуқуқий қоидаларини янги интеграцион алоқаларнинг глобаллашув тенденцияларини инобатга олган ҳолда, тубдан қайта кўриб чиқишни кўзда тутди. Диссертантнинг фикрига кўра, мамлакат транспорт логистикасининг янгилашган меъёрий ва ҳуқуқий базаси тўпламини ишлаб чиқиш ва қабул қилиш зарурати мавжуд бўлиб, унда транспорт хизматлари бозори субъектлари ўртасидаги кўп қиррали транспорт-иқтисодий муносабатларида янги қоидалар тузилишининг асосий тамойиллари, барча умумий ва ноумумий фойдаланишдаги транспорт турларини, уларнинг мулкчилик мақомидан қатъий назар, бир хил тамойиллар ва ёндашувлар асосида шаклланиши ва тараққий этишини назарда тутмоғи лозим. Ушбу меъёрий тизим доирасида транспорт хизматлари истеъмолчиларининг ҳуқуқларини тўла ҳимоя қилиш учун аниқроқ регламент қоидалари, ташувчиларга (уларнинг жавобгарликлари ва имтиёзлари), назорат қилувчи органлар, ш.ж. жамоат ташкилотлари, маҳаллий, минтақавий ва давлат ҳукуматининг тегишли органларига ташиш сифати ва самарадорлиги, унинг тўлаллиги ва ҳаммабплиги, транспортни қулайлиги, ишончилиги, техник ва экологик хавфсизлиги бўйича қўйиладиган конкрет ва қатъий талаблар-

ни белгилаш тартиби ўрнатилмоғи лозим. Бунда республика ва маҳаллий хокимиат органларининг, шу жумладан, соҳани тартибга солувчиларнинг ваколат ва мажбуриятлари чегараларининг ҳуқуқий томонлари, ташувчилар ва улар хизматларининг истеъмолчилари, ҳамда транспорт хизмати бозорини бошқа иштирокчиларининг ўзаро муносабатларининг ҳуқуқий жиҳатларини аниқ белгилаш талаб қилинади. Шунингдек, юк, йўловчилар, багаж, юкбагаж ва почта ташиш қоидаларини бузганлиги учун ҳам жавобгарликни ошириш талаб этилади. Транспорт ва логистика мутахассисларининг кенг доирасини тайёрлаш, қайта тайёрлаш ва малакасини ошириш учун ТДТУ қошида Транспорт логистикаси илмий марказини ташкил этиш таклиф этилган.

Келажакда миллий ҳудудларда жойлашган транспорт тармоқларининг таянчли қисмини шакллантиришга дифференциал ёндашув таклиф қилинган. Бунда уларни жойлаштиришни экстерриториал хусусиятларига амал қилган ҳолда йирик транспорт тугунларни четлаб ўтиш билан транзит оқимини йўлакларнинг энг қисқа йўллари орқали ўтказишни таъминлашнинг устуворлиги асосида амалга оширилмоғи даркор.

Транспортни ривожлантиришни молиялаштиришнинг бутун тизимини тубдан яхшилашни қўллаб-қувватлаш қуйидаги йўналишларда амалга ошириш мумкин: банк фоиз ставкаларининг бир қисмини давлат бюджетидан субсидиялаш, шунингдек, инвестицион лойиҳаларни амалга ошириш учун кредит ресурслари мавжудлигини ошириш; ички ва хорижий инвесторлар томонидан энг муҳим транспорт лойиҳаларини молиялаштириш учун жалб қилинган инвестициялар учун давлат кафолатларини тақдим этиш; ташиш харажатларни қоплаш мақсадида инфратузилмадан фойдалангани учун тўлов элементларини кенгайтириш; маблағ талаб қиладиган, шу жумладан, хорижий инвесторлар иштирокидаги лойиҳаларни молиялаштириш учун замонавий корпоратив тузилмаларни ташкил этишга кўмаклашиш.

Диссертацияда давлат ва хусусий бизнес ўртасидаги ҳамкорлик бўйича ривожланган давлатларнинг тажрибасини ўрганиш асосида транспорт соҳасида ДХШнинг бир неча устувор йўналишлари аниқланди: транспорт ҳаракатини ташкил этиш ва назорат қилиш учун рақамли технологияларни қўллаган ҳолда илғор автоматлаштириш ва телемеханика тизимларини жорий этиш; транзит темир йўл йўлаклари ва автойўл участкаларини янгилаш ва тиклаш асосида бу йўналишларда ташиш сифати ва тезлигини ошириш; темир йўл иншоотлари (станцион йўлларни узайтириш, икки йўналишли йўллар, кўприклар ва бошқалар)ни қуриш ҳисобига йўналишларда ҳаракатни ўтказувчанлигини ошириш; темир йўл линияларини электрификациялаш.

Муаллиф мамлакат темир йўлларини босқичма-босқич монополиядан чиқаришга қаратилган соҳани *қайта таркиблаш* зарурлиги ҳақидаги ғояни илгари сурди. Бу ерда бозор рақобат муҳитини яратиш ва ушбу соҳага хусусий сармояларни жалб қилишнинг асосий вазифалари – қонун ҳужжатларида кафолатланган темир йўл инфраструктураси тизимига мустақил юк ташувчи операторлар ва ҳаракатланувчи таркибдан фойдаланувчиларни, уларнинг ҳаракат ҳавфсизлигини таъминлаш бўйича белгиланган талабларга мувофиқлигини ҳисобга олган ҳолда, беғараз киришини таъминлашдир.

Ташқи йўналишда айланаётган товарларни қабул қилиш ва қайта ишлаш учун транспорт коммуникацияларини замон талабларига мос жиҳозлаш ва ривожлантириш билан бир қаторда, ХТЙ бўйлаб йирик транспорт узелларида замонавий логистика технологиялари асосида ишлайдиган ва барча транспорт турлари ва логистика занжирини бошқа иштирокчиларининг ўзаро алоқаларини мувофиқлаштиришни таъминлайдиган мултимодал логистика марказлари (МЛМ)ни яратиш биринчи даражадаги аҳамиятга эга. Ривожланган мамлакатларда замонавий МЛМ ва кластерларни шакллантириш иқтисодий ўсишнинг стратегик нуқталари сифатида қаралади.

Диссертацияда транспорт тизимининг ривожланишини башорат қилиш бўйича ишлаб чиқилган услубий ёндашувларга асосланиб, шахсий компьютерда регрессияларни ҳисоблаш ва прогнозлаш учун мўлжалланган Eviews дастури ёрдамида кўп факторли корреляцион-регрессия моделидан фойдаланиб, асосий макроиқтисодий кўрсаткичларнинг юк ташишга таъсири ўрганиб чиқилди. Юқоридаги барча экзоген омиллардан энг катта боғлиқлик юк айланмаси ва аҳоли жон бошига ЯИМ ва ўтган йилга нисбатан ўсиш суръатлари билан ифодаланган инвестициялар ўртасида аниқланди.

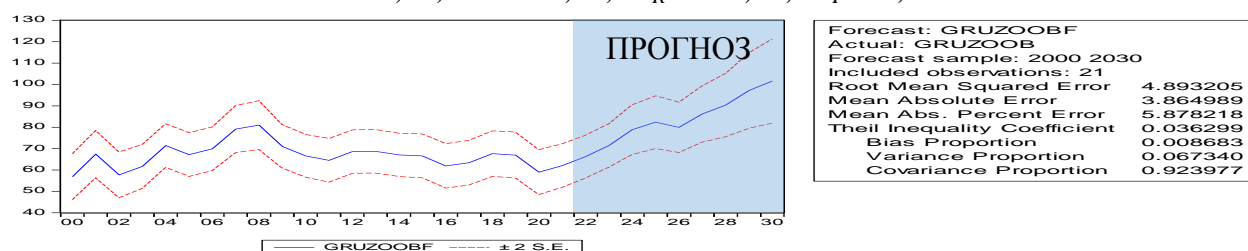
2000-2020 йилларда статистик маълумотлар асосида олиб борилган регрессия таҳлили қуйидаги боғлиқликни яратишга имкон берди:

$$GRUZOOB = 2,79GDP\_CAP\_TEMP + 0,22INVEST\_TEMP + 24,6 \quad (4.1)$$

(4,21)
(2,98)
(2,32)

(0,0006)
(0,0083)
(0,0329)

$R^2 = 0,61; DW = 1,69; F_R^2 = 13,73; P_F = 0,0002.$



7-расм. Юк айланмасининг ҳақиқий ва прогноз қилинган қийматлари<sup>26</sup>

Юқорда кўрсатилган барча ўзгарувчан экзоген параметрларнинг тахмин қилинган қийматлари асосида юк айланмаси ривожланишининг прогнози тузилди (7-расм). 2035 йилда мамлакатда юк айланмаси ҳажми, муаллиф ҳисоб-китобларига кўра, 122-141 млрд ткм ни ташкил қилади. Кузатув параметрлар сонини кўпайтириш учун макроиқтисодий кўрсаткичлар динамикаси минтақалар шароитида кузатилди (2010-2020 йилларда 140 та кузатув). Авто-транспорт юк айланмасининг регрессиялари турли хил омиллар билан ҳисоблаб чиқилган бўлиб, улардан бир неча энг муҳим тенгламалар танланган. Натижада, пакетдаги энг кичик квадратлар усули билан икки омилли биринчи даражали автокорреляция модели AR (1) қуйидаги кўрсаткичлар билан танланди:

$$GRUZ = 0,09 INVEST\_TRANS + 0,01 RETAIL + 0,74AR(1) + 874,0 \quad (4.2)$$

(7,20)
(3,53)
(14,25)
(16,39)

<sup>26</sup>Муаллиф томонидан махсус эконометрик Eviews пакети ёрдамида ҳисобланган.

$$(0,0000) \quad (0,0006) \quad (0,0000) \quad (0,0000)$$

$$R^2 = 0,98; \quad DW = 2,03$$

Муаллифнинг шахсий иштирокида ўтказилган темир йўл корхоналарида юк ва йўловчилар ташиш ҳолатини кенг ўрганиш асосида «Oztemiryoʻl-yoʻlovchi» ва «Oʻztemiryoʻlkonteyner» АЖларининг 2020 йилгача бўлган давр учун стратегик режалари ишлаб чиқилган. Ушбу башорат услуги бўйича транспорт тизимининг 2035 йилгача даврда ривожлантириш прогнозлари икки сценарий вариантлар бўйича ишлаб чиқилди (6-жадвал<sup>27</sup>, 8-расм<sup>28</sup>).

6-жадвал

**Транспорт тизимининг ривожланиш сценарийлари прогнозлари**

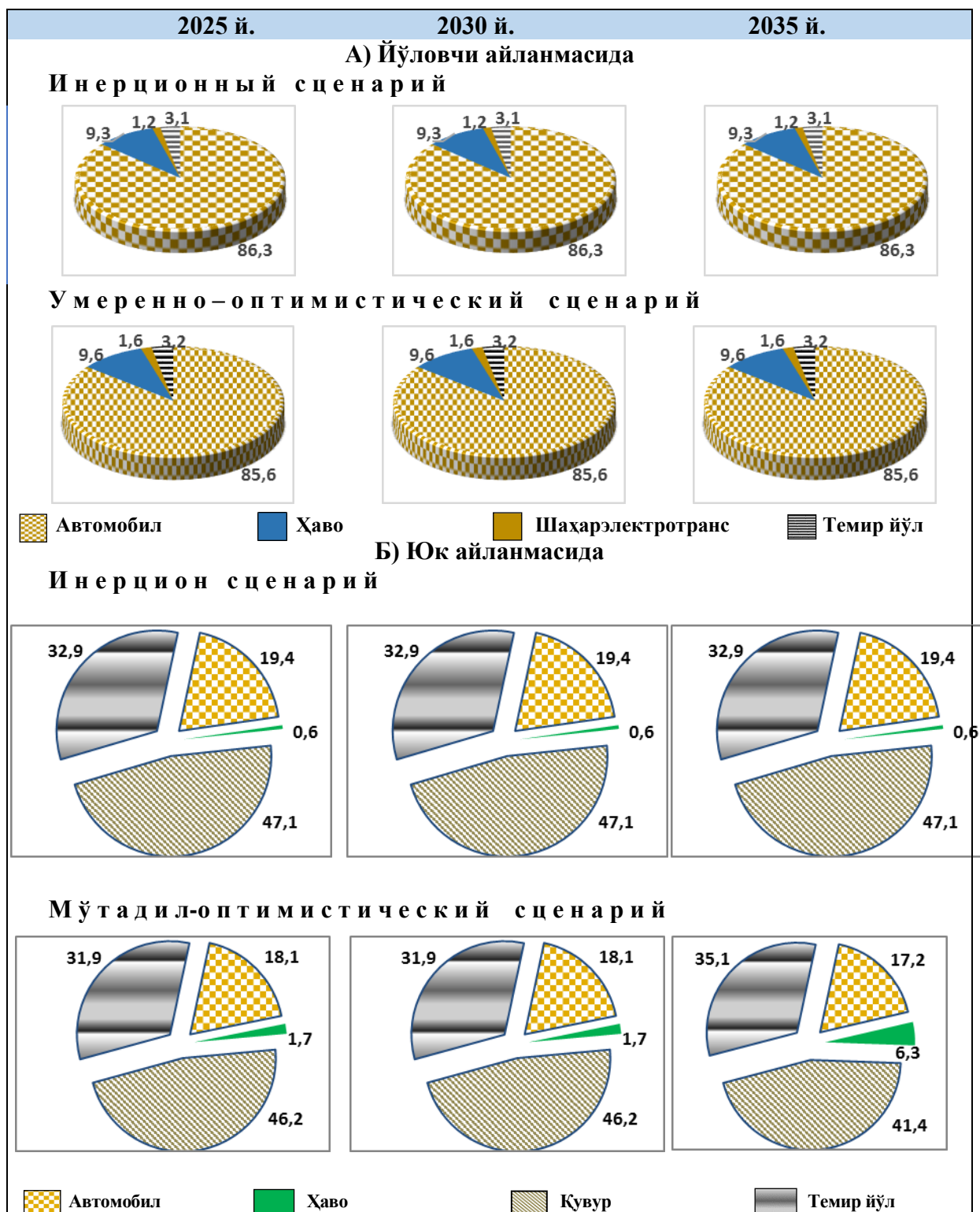
Иқтисодий кўрсаткичлар	Ўлчов бирлиги	2019й.	2020й.	Сценарий вариантлар					
				Инерцион			Мўътадил-оптимистик		
				2025й.	2030й.	2035й.	2025й.	2030й.	2035й.
ЯИМни йиллик ўсиш суръати	%	5,6	1,7	5,0	6,0	6,5	6,0	6,8	7,5
ЯИМда улуши:	%	28,1	27,4	30	32	34	31	36	40
- саноат	%	26,9	27,1	26	25	24	24	22	20
- қишлоқ, ўрмон ва балиқ хўжаликлари	%	26,9	27,1	26	25	24	24	22	20
- хизмат кўрсатиш сфераси	%	38,7	38,8	36	36	36	37	36	35
ш.ж. ташиш ва сақлаш	%	6,1	5,5	6,0	6,0	6,1	6,0	5,9	5,8
Ташиш ва сақлаш сферасига инвестициялар (2019й.нархи)	трлн. сўм	14,0	14,1	35,5	110	330	36,2	116	405
Ташиш ва сақлаш сфераларида бандлик	минг киши	228.2	210.2	242	254	259	243	260	268
Транспортда йўловчилар ташиш ҳажми, жами	млн. киши	6109	5089	6691	8140	9945	6667	9220	11050
Транспортда йўловчи айланмаси, жами	млрд. пасс-км	140,1	118,3	153	182	224	158	188	226
Аҳолини транспортда ўртача ҳаракатчанлиги, киши	сафар	182	150	177	197	223	177	206	247
	пасс-км	4196	3462	4055	4412	5015	4187	4209	5060
Транспортда юк ташиш ҳажми, жами	млн.т	1320	1367	1392	1688	1984	1456	1732	2060
Юк айланмаси, жами	млрд. ткм	72,6	66,9	95	113	122	104	120	141
Иқтисодиётнинг транспорт юкламаси	пасс-км/яИМ(\$US)	2,42	2,01	2,09	1,90	1,72	1,93	1,81	1,41
	ткм/яИМ(\$US)	1,26	1,14	1,30	1,18	0,94	1,27	1,15	0,88

Инерцион вариантга биноан транспорт соҳасини молиялаштириш ҳажми ЯИМнинг 2-2,5 фоизидан ошмайди ва қуйидагиларни назарда тутди: биринчи навбатда транспорт инфратузилмасининг муҳим объектларини реконструкция қилиш ва қуриш; транспорт тизимлари фаолиятининг хавфсиз-

<sup>27</sup> Муаллиф томонидан ЎЗР Статистика қўмитаси маълумотлари асосида пандемия Covid-19 таъсирини ҳисобга олган ҳолда ҳисобланган. <https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika>

<sup>28</sup> Муаллиф томонидан тадқиқот асосида ишлаб чиқилган.

лигини, шунингдек, транспорт паркини модернизация қилиш ва янгилашни кафолатловчи объектларни ривожлантириш; ижтимоий аҳамиятга эга бўлган ташишларни амалга ошириш учун субсидиялар бериш. Ушбу ноқулай ривож-



**8-расм. 2035 йилгача даврда транспорт хизмати бозори таркибининг динамикаси**

ланиш сценарийда, яқин келажакда халқаро ва ички алоқаларга ташиш хизматини кўрсатиш имконияти ва транспорт ҳаракатларини чеклаш муаммолари пайдо бўлиши мумкин.

Мўътадил-оптимистик сценарий ташқи ва ички омилларнинг янада қулай комбинациясига асосланган ва яқин келажакда ЯИМнинг ўртача йиллик ўсиш суръатларига (6 - 6,2% миқдорда) эришиш мумкин, кейинчалик инвестицияларни фаоллаштириш билан уларни ошириш аҳолининг реал даромадларини янада тез ўсишини таъминлайди. “Кенгайтирилган диверсификация сценарийси”ни сафарбар этиш мамлакатдаги инвестиция муҳитини тубдан яхшилаш асосида амалга оширилади. 2025 йилга келиб, транспорт секторининг асосий капиталдаги улуши 3-3,5 баравар, узоқ келажакда (2035 й.) 10 - 11 бараваргача ўсиши, яъни йилига 4,5 - 5 млрд USD миқдорда бўлиши керак бўлади. Интеграция жараёнларида мамлакатни ЕОИХ ва ЖСТга қулай шароитларда кириши унинг макроиктисодий кўрсаткичлари динамикасида иқтисодий ўсиши, юк ва йўловчиларни ташиш бозорларининг таркиби ва параметрларини белгилайди.

Диссертацияда ишлаб чиқилиши тақлиф этилган “Бошсхема-2050” доирасида 2035 йилгача бўлган даврда транспорт тармоқларида амалга оширилдиган энг муҳим инвестицион лойиҳалар рўйхати берилган (дисс.2-илова). Уларнинг ичида қуйидагиларни алоҳида кўрсатиш мумкин:

Буюк Ипак йўлининг **Урумчи (ХХР) – Қашғар – Ўш – Асака – Поп – Охангарон – Пахтакор – Конимех – Азанир – Мискин** (кейин Оқтау портидан (ҚР) Эрон, Туркия орқали Европага ўтиш) бўйича янги темир йўл йўлак барпо этилса (дисс. илова 2, расм П2.1), транзит ташишларнинг умумий масофаси мавжуд йўналишларга қараганда қуйидагича қисқароқ бўлади: Урумчи – Хоргос – Алмата – Чуқурсой – Мискин йўналишидан – **330** км га; Урумчи – Қашғар – Ўш – Андижон 2 – Поп – Тошкент – Мискин йўналишига нисбатан – **350** км га; Урумчи – Қашғар – Ўш – Андижон 1 – Хўжанд (Тожикистон) – Ховос – Мискин йўлагидан – **40** км га. Ташиш харажатларининг камлиги мамлакатнинг рақобат устунлигини оширади, транзит ташишдан тушадиган даромадлар 2,5-3 мартага кўпаяди. Янги йўлакда Андижон, Наманган, Тошкент, Гулистон, Жиззах, Самарқанд, Бухоро ва Навои транспорт тугунларини четлаб ўтиш йирик миқдорда иқтисодий ва ижтимоий самара беради.

Марказий Осиё давлатларини Эрон, Покистон, Ҳиндистон ва бошқа Жанубий Осиё давлатлари билан ташқи иқтисодий алоқаларини истиқболли ривожлантиришда Трансафғон йўналиши бўйича Хайратон – Қобул – Пешовар ва Мазори Шариф – Хирот темир йўл қурилиши лойиҳаларини амалга ошириш, келажакда уларга Ҳинд океани денгиз портларига чиқишда ва ташқи фаолиятдан катта миқдорда қўшимча даромад топишда муҳим аҳамият касб этади.

Яқин келажакда Тошкент, Наманган, Самарқанд, Андижон ва бошқа йирик шаҳарларнинг транспорт тугунларига кириб боришдаги муаммоларни ечиш учун пуллик ерусти тезюар автотўлларни ДХШ шаклида қурилиши иқтисодий ва экологик нуқтаи назардан алоҳида аҳамиятга эга.

Келажакда юқори тезликда ҳаракатланувчи тезюар темир йўл поездлар, автобус ва авиамаршрутларни ички ва ташқи йўналишларда кенгайтириш, метрополитенни Тошкент шаҳрида ва узоқ келажакда Самарқанд, Наманган, Андижон, Фарғона-Марғилонда ҳамда трамвай-троллейбус ва электромо-



биллар ҳаракатини ўрта ва йирик шаҳарларда жадал ривожлантириш анча бой экологик, иқтисодий ва ижтимоий самарага эга.

Диссертацияда транспорт комплексини илмий жиҳатдан таъминлашни мақсадли комплекс дастур “TransITD-35”ни беш блокли илмий-техник муаммолар бўйича амалга ошириш таклиф этилган:

I. Транспортда бозор муносабатларини ривожлантириш стратегияси;

II. Транспорт соҳасида илмий-техник ва инновацион сиёсат;

III. Транспортда қайта таркибланиш ва хизматлар бозорини тартибга солишнинг институционал механизмлари;

IV. Ўзбекистонни жаҳон транспорт коммуникацияларига интеграциялашувини кенгайтириш ва чуқурлаштириш;

V. Транспортда ижтимоий сиёсат ва персонални бошқариш.

Мазкур дастур доирасида транспорт-логистика инфратузилмасини узоқ келажакда ривожлантиришнинг энг долзарб макрологистик муаммолар каторида қуйидаги тадқиқот йўналишлари белгиланган:

Ўзбекистон транспорт коммуникациялари: Ривожлантириш ва модернизациялаш устуворлари Бош схемасини ишлаб чиқиш ва амалга ошириш (Бошсхема-2050);

Юк ва йўловчи ташиш учун энергия истеъмоли ва экологик параметрлари яхшиланган янги турдаги транспорт ва илғор ташиш технологияларини ишлаб чиқиш (Инновацион Транспорт-50);

Ташқи савдо тизимидаги тобора ўсиб бораётган асосий контейнер оқимларини логистик тизим асосида ташишни шакллантириш ва ривожлантириш («Интеграция-50»);

Узоқ келажакда Ўзбекистон Республикаси ҳудудида ва унинг ташқарисида темир йўлларда тезювар йўловчи поездлар ҳаракатини ташкил этиш Концепциясини ишлаб чиқиш («Тезювар ҳаракат ТҲ-50»);

Яқин ва узоқ келажакда Тошкент-Андижон ва Тошкент-Самарқанд ва бошқа йўналишларда ДХШ шаклида пуллик тезювар йўл ҳаракатини барпо этиш ҳамда Тошкент, Наманган, Самарқанд, Андижон транспорт тугунларига кириб боришда тезювар ерусти йўлларни қуриш («Тезювар йўллар-50»);

Ташиш жараёнини ахборотлар билан таъминлашни такомиллаштириш («Инфотранс-50»);

Транспорт объектларини экологик ва техник хавфсизлигини белгиловчи (халқаро техник регламентлар доирасига кирмаган) кўрсаткичларга миллий стандартларда қўйиладиган талаблар мажмуасини ишлаб чиқиш ва амалиётга киритиш («Сертификация-35»);

Транспорт ҳаракатини автоматлашган бошқарув тизими («АСУТРАНС-2050»);

Транспорт сферасида ижтимоий сиёсат ва инсон ресурсларини бошқариш («Инсон ресурслари-50»).

Транспорт комплексини илмий ва меъёрий лойиҳа базасини шакллантириш мақсадида Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлиги қошидаги Транспорт ва логистикани муаммоларини ўрганиш маркази негизида Ўзбекистон Транспорт илмий-тадқиқот институтини (“O‘zTransIT”) ва

«Boshtransloyiha» АЖ ва «Toshtemiryo‘loyiha» МЧЖ негизида Транспорт илмий-тадқиқот ва лойиҳалаш институти (АЖ “O‘zTransLITI”) ни ташкил этиш таклиф этилган.

## ХУЛОСА

Диссертацияда муҳим ижтимоий-иқтисодий аҳамиятига эга бўлган йирик илмий муаммо – Ўзбекистон транспорт тизимини ривожлантиришнинг макроиқтисодий жиҳатлари назарий томондан умумлаштирилиб, уларнинг қуйидаги амалий ечимлари таклиф этилган:

1. Транспорт омилини стабил иқтисодий ўсишга таъсирини баҳолаш бўйича дунё илмий мактабининг фикрлари ўрганилган, мамлакат транспорт инфра-тузилмасини узоқ келажакда барқарор ривожлантириш йўналишларини танлаш тамойиллари ва ёндашувлари асосланган.

2. Рақобатли транспорт сиёсатини ишлаб чиқиш учун хорижий (Европа Иттифоқи Иқтисодий Комиссияси, Россия Федерацияси, Қозоғистон Республикаси) ва бошқа давлатлар қабул қилган транспорт тараққиётининг истиқболли дастурларининг услубий ёндашувларидан фойдаланган ҳолда мамлакат транспорт тизимининг ривожланишини стратегик режалаштириш тамойиллари ва концептуал асослари ишлаб чиқилган.

3. Транспорт тизимининг ривожланиши билан макроиқтисодий вазиятда маълум ижобий ўзгаришлар юз беряпти. Сафарлар сони ва йўловчилар айланмасининг кўпайиши ташишга бўлган талабнинг ошишини, сафарларнинг камайиши – аҳоли фаровонлигини ва яшаш сифатини пасайишини кўрсатади. Юк айланмаси – ишлаб чиқариш ва хизмат соҳасини ривожланишининг динамика кўрсаткичидир. Товарлар ва йўловчилар оқимларини транспорт турлари бўйича тақсимланиши, иқтисодиётни тартибга солишнинг сифати ҳамда транспортнинг ички ва ташқи бозорларида рақобат шароитларининг ўзгариши билан чамбарчас боғлиқлиги аниқланган.

4. Транспорт-йўл шароитларини ривожлантириш ва транспорт хизматлари сифатини кўтариш реал тармоқларнинг иш фаолиятини сезиларли даражада яхшилайти, барқарор иқтисодий ўсишга бевосита таъсир қилади.

5. Давлатнинг узоқ муддатли ижтимоий-иқтисодий ва геосиёсий устувор йўналишлари билан бевосита боғлиқ транспорт тизимининг стратегик мақсади ва вазифалари асосланган. Транспорт сиёсатини амалга оширишда мамлакатни жаҳон транспорт коммуникацияларига интеграциялашувини чуқурлаштириш ва кенгайтириш, транспорт соҳасида монополияга қарши, бюджет, солиқ ва инвестиция сиёсатининг макроиқтисодий жиҳатларини тўлароқ ҳисобга олган ҳолда давлатнинг ролини кучайтиришнинг асосий йўналишлари таклиф этилган.

6. Давлат транспорт стратегиясининг қуйидаги энг муҳим вазифалари аниқланган: 2050 йилгача бўлган даврда транспорт коммуникацияларини ривожлантириш ва модернизациялашнинг Бош схемасини ишлаб чиқиш ва амалга ошириш; транспорт соҳасини инновацион ривожлантиришнинг опти-

мал йўналишларини асослаш; транспорт инфратузимасини янада комплекс ва мутаносиб ривожлантириш учун етарли даражада маблағ манбаларини шакллантириш; ҳар бир транспорт турининг хавфсиз ва самарали ишлаши учун керакли шароитлар яратиш; транспортда ДХШни амалга оширишнинг самарали шакллари ва механизмларини ишлаб чиқиш.

7. Транспорт тараққиёти стратегиясини ҳудудлар ва ресурслар билан таъминловчи тармоқларни ижтимоий-иқтисодий тараққиёт дастурлари билан боғлаш ва мувофиқлаштириш, экологик стандартларга риоя қилишда минимал ижтимоий меъёрлардан, ҳамда мамлакатнинг геосиёсий ҳолатидан келиб чиқиб, транзит ва экспорт хизматларини кенгайтириш тавсия этилган. 2035 йилгача даврда транспортни истиқболли ривожланишини инерцион ва мўътадил оптимистик вариантлари эконометрик модели бўйича ишлаб чиқилган ва темир йўл транспорти корхоналарида амалга оширилган.

8. Транспорт логистикасининг ривожланиш даражасини минтақанинг иқтисодий ўсишига таъсирини баҳолаш учун қуйидаги мезонлар таклиф этилган: юк ва йўловчиларни ташиш харажатларининг минимал миқдори билан транспорт фаолиятининг максимал синергетик самарасига эришиш; транспортни ишончли ишлаши ва хизматлари сифатини кўтариш; иқтисодиётнинг транспорт юкламасини қисқартириш; минтақанинг транспорт-транзит салоҳияти дан фойдаланиш даражаси; экологик юкламани камайтириш.

9. Турли йўналишлар бўйича товарларни ва йўловчиларни ташиш хизматларининг рақобатбардошлигини баҳолаш усуллари такомиллаштирилган. Бунда сифат кўрсаткичлар (хизматни тўлалиги ва ҳаммабоплиги, мижозга кўрсатилаётган хизмат ҳақида тегишли маълумотларни етказиб бериш; хизматни ритмлилиги ва ишончилиги; ташиш тезлиги; юкни ташиш жараёнида сақланиши; ташишнинг хавфсизлиги; транспортни экологик тозалигини яхшилаш бўйича эришилган синергетик самарани ташишга бевосита ва билвосита сарфланган харажатларга қараб баҳолаш тавсия этилган.

10. Иқтисодиётнинг транспорт юкламасини ҳисоблаш услубияти ишлаб чиқилган. Бу транспорт харажатларини паст, ўрта ва юқори даражаларига эга бўлган алоҳида товар гуруҳларини натурал ва қиймат шаклларида “харажат-маҳсулот чиқариш” модели бўйича аналитик тадқиқотлар ўтказиш ва келгусида бўлиши мумкин харажатларни бошқарув поғоналари (тармоқ, минтақа, мамлакат) ва фаолият турлари бўйича башорат қилиш учун имкон беради.

11. Транспорт соҳасида давлат-хусусий шериклик бўйича қуйидаги устувор йўналишлар аниқланган: транспорт ҳаракатини ташкил этиш ва назорат қилишни рақамлаштиришнинг янги тизимини жорий этиш; транспорт йўналишларида ташиш хизматининг тезлигини ошириш ва бошқа сифат кўрсаткичларни яхшилаш учун транзит темир йўл йўлаклари ва автойўл участкаларини янгилаш ва тиклаш таклиф этилган.

12. Минтақада товарларни юклаш ва тушириш тенденцияларини ўрганиш ва уларни келажакда ўзгаришини тадқиқ этиш учун, ҳамда йирик ҳажмдаги ташишларни билвосита тартибга солиш мақсадида ҳудудий моддий

баланслар асосида тузиладиган транспорт-иқтисодий баланслардан кенг фойдаланиш тавсия этилган. Ушбу баланслар тартибга солувчи органлар ҳамда бозор субъектлари учун кўрилаётган товарлар ва юк гуруҳлар бўйича талаб ва таклифлар динамикасини ўрганиш учун макрологистик мўлжал сифатида хизмат қилади.

13. Ташиш тизимини бошқариш бўйича ахборот базасини яратиш ва уни юритиш қуйидаги тамойиллари асосланган: ҳар хил турдаги транспорт хизматини маълумотлар билан таъминлашнинг шакллари бўйича қамраб олишнинг хилма-хиллиги ва тўлаллиги; товарлар ва йўловчиларни ташишда барча қонунбузарликларни аниқлаш ва баҳолаш; ташиш тизимига тегишли ҳужжатларнинг тўлиқлиги; транспорт билан устувор таъминлаш қоидалари; маълумотларни йиғиш ва қайта ишлаш жараёнларини рақамлаштириш.

14. Логистика тамойиллари асосида интеграция алоқаларини чуқурлаштириш, кенгайтириш ва глобаллаштиришнинг янги тенденциялари ва йўналишларини ҳисобга олган ҳолда транспорт хизмати бозори субъектлари ўртасидаги муносабатларни янги меъёр ва стандартлари асосида шакллантиришнинг умумий тартиби, мулк шаклидан қатъий назар, барча фойдаланишдаги транспорт турларини ривожлантиришнинг бир хил тамойиллар ва ёндашувлар асосида тартибга соладиган мамлакатнинг янгиланган институционал механизмларини ишлаб чиқиш ва қабул қилиш зарурати асосланган.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.14/30.12.2019.I.84.01 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ  
УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ИНСТИТУТЕ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ И  
МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ ПРИ  
МИНИСТЕРСТВЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И  
СОКРАЩЕНИЯ БЕДНОСТИ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**  

---

**ИНСТИТУТ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ И МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИХ  
ИССЛЕДОВАНИЙ**

**ЯРАШОВА ВАСИЛА КАМАЛОВНА**

**МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УЗБЕКИСТАНА**

**08.00.02 – «Макроэкономика»**

**АВТОРЕФЕРАТ**  
**диссертации доктора экономических наук (DSc)**

**Ташкент – 2022**

Тема докторской диссертации (DSc) зарегистрирована Высшей аттестационной комиссией при Кабинете Министров Республики Узбекистан под номером №B2017.3.DSc/Iqt87.

Диссертация выполнена в Институте прогнозирования и макроэкономических исследований при Министерстве экономического развития и сокращения бедности Республики Узбекистан.

Автореферат диссертации на трех языках (русский, узбекский, английский (резюме)) размещен на веб-странице Научного совета (www.ifmr.uz) и информационно-образовательном портале «ZiyoNet» (www.ziynet.uz).

**Научный консультант:** Ахмедов Турсун Мухитович  
доктор экономических наук, профессор

**Официальные оппоненты:** Гулямов Саидахроп Саидахмедович  
академик Академии наук РУз,  
доктор экономических наук, профессор

Хошимова Наима Абидовна  
доктор экономических наук (DSc), профессор

Зоҳидов Азаматжон Аъзамович  
доктор экономических наук (DSc), профессор

**Ведущая организация:** Национальный Университет Республики  
Узбекистан

Защита диссертации состоится "9" 02 2022 г. в 14<sup>00</sup> часов, на заседании Научного совета DSc.14/30.12.2019.1.84.01 по присуждению ученых степеней Научного совета при Институте прогнозирования и макроэкономических исследований при Министерстве экономического развития и сокращения бедности Республики Узбекистан. Адрес: 100011, г.Ташкент, ул. Хадра, д. 33-А.тел. +998-71-244-01-17 E-mail: info@ifmr.uz

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Института прогнозирования и макроэкономических исследований при Министерстве экономического развития и сокращения бедности Республики Узбекистан (регистрационный № 31). Адрес: 100011, город Ташкент, ул. Хадра, д. 33-А.Тел.: +998-71- 244-01-17 E-mail: info@ifmr.uz

Автореферат диссертации разослан "27" 01 2022 г.  
(протокол реестра № 3 от 27.01.2022 г.)



**О.О.Олимжонов**

И.о.председателя научного совета по присуждению ученых степеней, доктор экономических наук, профессор

**Н.М. Расулов**

Ученый секретарь научного совета по присуждению ученых степеней, доктор экономических наук (DSc)

**З.У.Бердиназаров**

Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш қошидаги илмий семинар раиси, иктисодиёт фанлари доктори (DSc)

## ВВЕДЕНИЕ (аннотация докторской диссертации (DSc))

**Актуальность и востребованность темы диссертации.** Современная транспортная система Узбекистана формируется под воздействием цифровизации и глобализации интеграционных процессов, а также глубоких структурных сдвигов в экономике стран. Рост мировой экономики приводит к значительному росту объемов как внутренних, так и международных грузовых потоков. В последнее десятилетие отмечается стабилизация протяженности мировых транспортных путей на уровне более 50 млн км. Ежегодно всеми видами транспорта в мире перевозится более 110 млрд т грузов и более 1 трлн пассажиров.<sup>29</sup> По данным Всемирного банка, международный транспортный рынок оценивается сегодня в 2,2 трлн долл. (6,8 процентов мирового ВВП).<sup>30</sup> В валовом внутреннем продукте большинства стран мира его доля составляет 4-9 процентов, а в занятости населения – 3-7 процентов.

В последние 25-30 лет во многих развитых и развивающихся странах под воздействием макроэкономических факторов происходит значительный рост грузовых и пассажирских перевозок, в связи с чем возрос в известной мере интерес к исследованиям проблем роста роли частного сектора в сфере транспорта. Также возрастает внимание к транспортной логистике в сбалансированном и динамичном развитии экономики. Мировыми научными школами исследуется взаимосвязь задач развития транспорта с обеспечением занятости населения, развитием системы здравоохранения, образования, спорта, туризма и другими направлениями социальных преобразований. При этом приоритетными направлениями исследования развития транспортной системы выступает увязка ее с макроэкономическими индикаторами, рост конкурентоспособности страны, определение межотраслевых связей транспорта с другими отраслями экономики, интеграция транспорта в мировую транспортную систему, эффективное использование транзитного потенциала страны.

Обеспечение устойчивого развития экономики Узбекистана непосредственно связано с транспортной системы страны. В принятой Стратегии обеспечения устойчивого роста Узбекистана по пяти приоритетным направлениям развития страны в 2017-2021 годах<sup>31</sup> предусматривается сбалансированное с ростом экономики развитие транспортной инфраструктуры. Специфика формирования и развития современной транспортной системы требует создания четкой системы государственного регулирования данной сферы, сбалансированную с устойчивым социально-экономическим развитием страны.

Данная диссертация в определенной степени служит выполнению задач, сформулированных в Указах Президента Узбекистана от 07.02.2017 г. №УП-4947 «О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики

---

<sup>29</sup> Филина В.Н. Основные тренды развития мирового транспорта и место в них России// Проблемы прогнозирования. 2018. №3. С.85.

<sup>30</sup> <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.GOOD.MT.K1>

<sup>31</sup> Указ Президента РУз №УП-4947 от 07.02.2017 г. «О стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан».

Узбекистан» и от 01.02.2019 г. №УП-5647 «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» и постановлении Президента Узбекистана от 02.12.2017 г. №ПП-3422 «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 годы» и других нормативно-правовых документах в данной сфере.

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

**Обзор зарубежных научных исследований по теме диссертации.** Вопросы развития и регулирования сферы транспорта исследуют такие мировые научные школы, как Институт политики транспорта и развития (США), Дипломированный институт логистики и транспорта (Великобритания), Флорентийская школа регулирования транспорта (Италия), Мадридский политехнический университет (Испания) и др. Многообразными исследованиями проблем развития транспорта занимаются Научный центр по комплексным проблемам и экономическому сотрудничеству в области транспорта Минэкономразвития РФ, Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта, Институт проблем транспорта РАН РФ, Казахская академия транспорта и коммуникаций, Белорусский НИИ транспорта «Транстехника» и др. В частности, Научным центром по комплексным проблемам и экономическому сотрудничеству в области транспорта Минэкономразвития РФ разработаны такие проекты, как организационно-экономическая модель реализации Транспортной стратегии России на период до 2030 года, разработка методического подхода к решению проблемы обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения, разработка транспортно-экономического баланса по регионам и другие. В Московской «Высшей школе экономики» исследовались вопросы безопасности на транспорте как фактора реализации транзитного потенциала России, проблемы геополитики и транспорта, демонополизации железнодорожного транспорта, калькулирования себестоимости грузовых и пассажирских перевозок, моделирования развития вариантов логистической инфраструктуры и др.

В Узбекистане проблемами транспорта, главным образом, занимаются в рамках инфраструктурных объектов в Институте прогнозирования и макроэкономических исследований при Министерстве экономического развития и сокращения бедности РУз, Центре изучения проблем развития транспорта и логистики при Министерстве транспорта РУз и Ташкентском государственном транспортном университете (ТГТУ). Все они, в основном, исследуют конкретные направления развития отдельных видов транспорта. Макроэкономические аспекты развития транспортной системы, по существу, недостаточно исследованы.

**Степень изученности проблемы.** Экономические, социальные, научно-технические факторы ускоренного экономического роста развитых стран исследованы в трудах зарубежных ученых-экономистов Р.Солоу,



Й.Шумпетера, Х.Домара, С.Фишера, В.Эстерли, А.Алесино, В.Леонтьева, Р.Барро, Д.Аджемоглу<sup>32</sup> и других. Проблемам финансирования транспорта, оценки качества транспортных услуг, моделирования оптимальных схем перевозок посвящены труды зарубежных ученых Н.Mincken, В.G.Johansen, J.P.Rodrigue, J.Cao, E.L.Glaesera, G.A.M.Ponzetto, Kr.Odolinski, R.Eberts, T.Lakshmanan, W.Andersen<sup>33</sup> и др.

В странах СНГ проблемы комплексного развития транспорта исследованы в трудах Б.А.Аникина, И.В.Белова, А.М.Гаджинского, В.Г.Галабурды, В.Д.Геррами, Л.Б.Миротина, О.Ф.Мирошниченко, В.А.Персианова, С.М.Резера, Е.Д.Ханукова, Б.И.Шафиркина<sup>34</sup> и других. Макроэкономическая роль транспорта изучена в работах Б.М.Лapidуса, Д.А.Мачерета, Ю.А.Щербанина, В.М.Никонорова<sup>35</sup> и др.

---

<sup>32</sup> Solow R.M. A Contribution to the Theory of Economic Growth // The Quarterly Journal of Economics. 1956. Февраль (Vol. 70. № 1). P. 65-94.; Шумпетер Й. Глава I. Маркс – пророк // Капитализм, Социализм и Демократия = Capitalism, Socialism and Democracy. М.: Экономика, 1996. 540 с.; Domar E. D. The "Burden of the Debt" and the National Income // The American Economic Review. 1944. Декабрь (Т. 34. № 4). С. 798-827.; Дорнбуш Р., Фишер С. Макроэкономика = Macroeconomics (1978). М.: Моск. ун-т. ИНФРА-М, 1997. 783 с.; Bruno M. Easterly W. Inflation Crises and and Rong-Run Grows. NBER Working Paper № 5209. 1995.; Alesina A. Designing Macroeconomic Policy for Europe (with Olivier Blanchard et al.). CEPR, London, 1997.; Леонтьев В. Избранные произведения: В 3 т. / Науч. ред. А.Г. Гранберга.М.: Экономика, 2006-2007.; Barro R.J. Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth//NBER Working Paper № 2588. 1988. May.; Аджемоглу Д. Введение в теорию современного экономического роста / Пер. с англ = Introduction to Modern Economic Growth (2009). В 2 книгах. М.: Дело РАНХиГС, 2018. 930+738 с.

<sup>33</sup> Harald Mincken, Bjørn Gjerde Johansen. A logistics cost function with explicit transport costs. Economics of Transportation. Volume 19. 2019. Pages 1-13.; Jean-Paul Rodrigue. The Geography of Transport Systems. Fifth edition. (2020). New York: Routledge, 456 p.; Jason Cao, Michael Iacono, David Levinson, Mengying Cui. The Impacts of Transportation Investment on Economic Growth in the Twin Cities. Humphrey School of Public Affairs University of Minnesota. 2016. 48 p.; Edward L.Glaesera, Giacomo A.M.Ponzetto. The political economy of transportation investment. Economics of Transportation. 2018. Volume 13. March. P. 4-26.; Lakshmanan T., Andersen W. Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth. Center for Transportation Studies. Boston University. 2002.; Odolinski K. Contract design and performance of railway maintenance: Effects of incentive intensity and performance incentive schemes. Economics of Transportation. 18, 2019. P. 50-59.; Randall Eberts. Understanding the Impact of Transportation on Economic Development. Transportation in the New Millennium. Washington: Transportation Research Board, 2000.; Lakshmanan T., Andersen W. Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth. Center for Transportation Studies. Boston University. 2002.

<sup>34</sup>Аникин Б.А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: Учебник. М.: Проспект, 2015.; И.В.Белов, В.Г.Галабурда, В.Ф.Данилин и др. Экономика железнодорожного транспорта. М., 1989. 344 с.; Гаджинский А.М. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений. М.: Информационно-внедренческий центр "Маркетинг", 1999. 228 с.; Геррами В.Д., Колик А.В. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики: Учебник и практикум для академического бакалавриата. М.: Юрайт, 2019. 438 с.; Миротин Л.Б. Транспортная логистика. М.: Экзамен, 2002. 506 с.; Мирошниченко О.Ф. Система управления экономическими результатами железнодорожных пассажирских перевозок. М.: МЭИ, 2002. 304 с.; Персианов В.А., Федоров Л.С., Варнавский В.Г. Концессионный механизм управления на транспорте: Учебное пособие. М.: ГУУ, 2003.; Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: Проблемы формирования и развития. М.:ВМНИТИ РАН, 2010. 432 с.; Хануков Е.Д. Транспорт и размещение производства. М., Гос.трансп.ж-д изд.во, 1955. 412 с.; Шафиркин Б.И. Единая транспортная система СССР и взаимодействие различных видов транспорта.М.: Высшая школа,1983.191с.

<sup>35</sup> Лapidус Б.М., Мачерет Д.А. Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта: Теоретические основы, исторические тенденции и взгляд в будущее. М.: КРАСАНД, 2014. 234 с.; Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // Евразийская экономическая интеграция. 2011. №3 (12). Август.; Гольц Г.А. Инфраструктура и общество: принципы опережающего развития России // Экономическая наука современной России. 2000. №2.; Эйхлер Л.В. Теоретическое осмысление интеграционных процессов на транспорте// Экономика. 19.09. 2012.; Никоноров В.М., Тютюкин В.К.

Вопросы социальной и макроэкономической стабильности и экономического роста изучены в трудах отечественных ученых-экономистов Т.М. Ахмедова, З.У.Бердиназарова, А.У.Бурханова, С.С.Гулямова, Д.М.Каримовой, Н.М.Махмудова, Ф.Х.Назаровой, О.О.Олимжонова, Н.А.Хошимовой, С.В.Чепеля, Л.И.Шибаршовой<sup>36</sup> и др. Отраслевые и внутриотраслевые проблемы развития сферы транспорта освещены в исследованиях А.А.Зохидова, М.А.Икрамова, М.Н.Ирисбековой, М.Б.Калонова, А.С.Камалова, Э.А.Камаловой, Я.К.Карриевой, Г.А.Саматова, К.У.Ульджабаева<sup>37</sup> и др. В то же время в работах вышеназванных авторов недостаточно отработаны методологические и методические вопросы оценки влияния развития транспортной системы на устойчивость экономического роста в условиях независимости и модернизации экономики Узбекистана. Слабая разработанность макроэкономических аспектов решения проблем данной сферы определила целевую направленность диссертационного исследования и актуальность выбранной темы.

**Связь диссертационной работы с научно-исследовательскими работами научно-исследовательского учреждения, где выполнено диссертационное исследование.** Диссертация выполнена в соответствии с планом научно-исследовательских работ Института прогнозирования и макроэкономических исследований при Министерстве экономического развития и сокращения бедности РУз в рамках государственного проекта прикладных исследований на тему «Долгосрочная стратегия повышения

---

Долгосрочная количественная зависимость ВВП России от грузооборота грузового автомобильного транспорта // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки. 2013. № 6-1(185). С.236-240.

<sup>36</sup> Ахмедов Т.М. Регулирование территориальной организации производительных сил и комплексного развития регионов Узбекистана. Т.: Фан, 1992. 80 с.; Бердиназаров З.У. Ўзбекистон Республикаси валюта сиёсати методологиясини такомиллаштириш: Иқтисод фан. д-ри дис. Т., 2018.; Бурханов А.У. Инвестиция фондларнинг молиявий хавфсизлигини таъминлаш // Илм-фан ва инновацион ривожланиш. 2019. №4. С.6-13.; Гулямов С.С., Абдуллаев А.М., Олимжонов А.У. Вактли қаторларнинг статистик таҳлили ва мавсумий тебранишларини прогнозлаштириш /В.Тўраевнинг умумий таҳрири остида. Т.: Фан ва технология, 2016. 284 б.; Каримова Д.М. Формирование механизма социальной стабильности в условиях перехода к рыночной экономике (на примере Республики Узбекистан): Дис. ... д-ра экон. наук. Т., 2001.; Махмудов Н.М. Ўзбекистон саноати: ривожланиш омиллари, тенденцияси ва муаммолари: Монография. Т.: Iqtisodiyot, 2017.; О.О. Олимжонов ва б. Узбекистон худудлари мустақиллик йилларида. Т.: Шарк, 1996. 208 с.; Хашимова Н.А., Буранова М.А. Развитие интеллектуального потенциала залог успешной политики РУз // Интернаука: электрон. научн. журн. 2020. № 13(142).; Чепель С.В. Тенденции и перспективы достижения устойчивого экономического роста // Экономическое обозрение. 2000. №1 (11).; Шибаршова Л.И. Развитие сферы почты и телекоммуникаций Республики Узбекистан в период рыночных преобразований (макроэкономические аспекты): Дис. ... д-ра экон. наук. Т., 2000.

<sup>37</sup> Зохидов А.А. (DCs) Марказий осий транспорт тизимини самарали бошқариш механизминини такомиллаштириш: Иқтисод фан. д-ри дис. Т., 2018; Икрамов М.А. Развитие автомобильных перевозок по Великому шелковому пути // Экономическое возрождение России. 2010. №4. С. 28-36.; Ирисбекова М.Н. Маркетинг тамойиллари асосида транспорт хизматлари бозорини оптималлаштириш: Иқтисод фан. д-ри дис. Т., 2017.; Камалов А.С. Экономическая оценка качества эксплуатации автомобилей на международных маршрутах: Дис. ... канд. экон. наук. Т., 2004.; Камалова Э.А. (PhD) Юқларни ташишнинг логистик бошқарувини такомиллаштириш: Иқт. фан. фалс. док. дисс. автореф. Т.:ТДИУ, 2019. 62 б.; Калонов М.Б. (PhD) Автомобиль транспорти корхоналарида харажатлар ҳисобини такомиллаштириш: Иқт. фан. фалс. док. дисс. автореф. Т.:ТМИ, 2017. 54 б.; Карриева Я.К. Ўзбекистонни жаҳон бозорига чиқиши учун халқаро йўлақлардан самарали фойдаланишнинг логистик транспорт муаммолари: Дис. ... иқтисод фан. д-ри. Т., 2004.; Саматов Г.А. Повышение эффективности функционирования регионального пассажирского автотранспортного комплекса: Автор. дисс. док. экон. наук. М.: МАДИ, 1990. 39 с.; Ульджабаев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. Т.: Мехнат, 1999. 303 с.

уровня жизни населения в соответствии со структурными преобразованиями и модернизацией экономики» (2018-2020 гг.).

**Целью исследования** является разработка научно-практических рекомендаций по совершенствованию транспортной системы через призму устойчивого экономического роста страны.

**Задачи исследования:**

изучить методологические и теоретические основы влияния развития транспортной системы на макроэкономические показатели страны;

усовершенствовать методологию и методику анализа и прогнозирования развития транспорта;

исследовать мировой опыт и зарубежные научные школы по формированию и развитию транспорта через призму возможностей их использования в условиях Узбекистана;

разработать методологии и методики расчетов транспортноёмкости экономики и оценки конкурентоспособности транспортных услуг;

выявить важнейшие социально-экономические предпосылки и факторы обеспечения устойчивого развития транспортной системы;

разработать научно-методические и практические основы, решения задач стратегического планирования развития транспорта;

исследовать макроэкономические риски и диспропорции в обеспечении устойчивого развития рынка транспортных услуг;

разработать альтернативные сценарии развития транспорта на долгосрочную перспективу в увязке с экономическим ростом;

выработать конкретные предложения по механизмам регулирования транспортной системы.

**Объектом исследования** является транспортная система Узбекистана.

**Предметом исследования** являются экономические отношения, возникающие в процессе регулирования и развития транспортной системы Республики Узбекистан

**Методы исследования.** В процессе исследования использованы методы экспертной оценки, экономико-математического моделирования, SWOT, STEP и GAP-анализа, модели структурного и экономико-статистического анализа, «затраты-выпуск», транспортно-экономического баланса, сценарный и программно-целевые подходы стратегического прогнозирования.

**Научная новизна** исследования заключается в следующем:

обоснованы критерии оценки влияния уровня развития транспортной логистики на экономический рост страны через повышение надёжности работы транспорта и минимизации издержек на доставку грузов и пассажиров, сокращение транспортноёмкости экономики, снижение уровня транспортной составляющей в цене потребляемых товаров, повышение уровня использования транспортно-транзитного потенциала и снижение экологической нагрузки на транспорте;

учитывая специфику необычного географического расположения страны, сложившиеся высокие транспортные расходы, быстрый рост экономики и населения, а также намечаемые в будущем глубокие изменения в глобали-

зации интегрированных процессов и инновационном её развитии, предложена разработка Генеральной схемы развития и модернизации транспортных коммуникаций Узбекистана на период до 2050 года;

разработана методика расчета транспортёмкости товаров и услуг, позволяющая в натуральной и стоимостной формах обосновывать инвестиционные проекты по размещению выпуска отдельных товаров и услуг с учетом их транспортёмкости по низким, средним и высоким группам транспортных затрат;

усовершенствована методика определения конкурентоспособности транспортных услуг, учитывающая наряду с затратами на их осуществление, также и ущерб от неполного и некачественного транспортного обслуживания;

обоснована необходимость формирования в рамках Генсхемы-2050 нового железнодорожного коридора по направлению Кашгар-Ош-Асака-Пап-Ахангаран-Пахтакор-Конимех-Мискин, где путь по доставке транзитных грузов из/в КНР на 330 км короче, чем по существующим коридорам, что повышает конкурентное преимущество страны за счет сокращения транспортных издержек, объёмы доходов от транзитных перевозок вырастут в 2,5 раза;

разработаны прогнозные параметры грузооборота и пассажирооборота до 2035 года на основе эконометрических и сценарных моделей с учетом изменений экономического роста за счет реализации мероприятий, предусматриваемых Генсхемой-2050 и снижения вдвое транспортёмкости экономики.

**Практические результаты исследования** состоят в следующем:

влияние транспортной системы на устойчивое экономическое развитие определено на основе многофакторного анализа;

обоснована необходимость применения транспортёмкости как важного макроэкономического показателя на практике;

обоснован порядок разработки стратегии развития транспорта;

выявлены проблемы и макроэкономические диспропорции в обеспечении устойчивого развития рынка транспортных услуг;

предложена методика оценки конкурентоспособности услуг транспорта;

разработаны многовариантные прогнозы развития транспортной системы на базе эконометрических моделей и программно-целевых сценариев.

**Достоверность результатов исследования** подтверждается результатами диссертационной работы, сделанными автором на основе теоретического обобщения зарубежных и отечественных научных исследований проблем макроэкономического регулирования транспортной системы, проведенных на основе анализа статистических данных Госкомстата РУз и других официальных источников, и предложениями по развитию и регулированию транспортной системы.

**Научная и практическая значимость результатов исследования** заключается в том, что разработанные в диссертации научно-методические и практические подходы к анализу и обобщению ситуации на транспорте, выводы и рекомендации по совершенствованию системы регулирования транспортных процессов могут быть использованы в АО «Ўзбекистон темир йўллари», АО «Uzbekistan Airways», АО «Тошшаҳартрансхизмат», Министерстве транспорта, Министерстве инвестиций и внешней торговли, Министерстве экономического развития и сокращения бедности, Министерстве

инновационного развития при разработке механизмов регулирования и стратегий развития транспорта. Разработанные в данной работе концепции и прогнозы развития транспортной логистики можно использовать в учебных заведениях сферы транспорта и других вузах республики при составлении учебных планов и методических рекомендаций по «Макроэкономике», «Цифровой экономике», «Экономике транспорта» и «Логистике».

**Внедрение результатов исследования.** На основе научных результатов, полученных в ходе данного исследования, внедрены в практику:

предложения по оценке влияния приоритетного развития транспортной системы на устойчивость экономического роста через критерии надёжности работы транспорта и повышения качества услуг, сокращения транспортёмкости производства перевозимых товаров и снижения экологичности перевозок были использованы Министерством инновационного развития Республики Узбекистан – при подготовке проекта Постановления Президента Узбекистана «Об утверждении стратегии развития автомобильных дорог на 2020-2030 годы» (ID-20825) (справка Министерства инновационного развития № 03-32/3454/от 15.09. 2020 г.). Внедрение данных предложений в практику будет способствовать повышению места РУз в международном рейтинге по эффективности логистики и позволит сбалансировать развитие транспорта с обеспечением устойчивого социально-экономического развития страны;

рекомендации по разработке Генеральной схемы развития и модернизации транспортных коммуникаций Узбекистана на период до 2050 года и формированию новых источников финансирования для дальнейшего комплексного и сбалансированного развития всех звеньев транспортной системы были использованы Министерством инновационного развития Республики Узбекистан при подготовке проекта «Транспорт-2050: энергетика и экология» (справка Министерства инновационного развития №03-32/3454 от 15.09.2020 г.), Министерством экономического развития и сокращения бедности Республики Узбекистан при подготовке проекта Стратегии развития транспортной системы Республики Узбекистан на период до 2030 года (справка Министерства экономического развития и сокращения бедности № 06/18-01-13/20-469 от 14.09.2020 г.). Показанные в Генсхеме направления инновационного стратегического развития транспорта приведут на практике к сравнительно быстрому развитию цифровых технологий на транспорте, возможности предупреждения внутренних и внешних угроз;

расчеты транспортёмкости экономики, позволяющие оценить транспортную нагрузку на экономику в натуральной и стоимостной формах, использованы в Министерстве инновационного развития Республики Узбекистан при подготовке проекта Постановления Президента Узбекистана «Об утверждении стратегии развития автомобильных дорог на 2020-2030 годы» (ID-20825) (справка Министерства инновационного развития №03-32/3454 от 15.09.2020г.). Внедрение в практику данного подхода даст возможность существенно снизить затраты транспорта, оптимизировать расходы и размещение производственных объектов, исходя из транспортёмкости их продукции;

разработанная методика определения конкурентоспособности транспортных услуг была апробирована в АО «Ўзбекистон темир йўллари» при

расчете конкурентоспособности услуг как грузовых, так и пассажирских перевозок (справка АО «Ўзбекистон темир йўллари» №04/2459-20 от 08.08.-2020 г.). Это позволило полнее оценить узкие места и недостатки в отрасли, выявить возможности улучшения качества транспортного обслуживания. В результате внедрения данной методики усовершенствована организационная структура управления указанных организаций, созданы современные региональные логистические центры, что позволило повысить производительность труда ежегодно на 3,7 процентов и снизить себестоимость погрузочно-разгрузочных работ на 1,6 процента;

предложения по новым транзитным маршрутам, которые необходимо разработать в будущем, были использованы Министерством инновационного развития Республики Узбекистан при подготовке проекта "Модернизация транспортных коммуникаций (Генсхема 2050)" (справка Министерства инновационного развития №03-32/3454 от 15.09. 2020г). Реализация этого предложения приведет к снижению железнодорожных расходов в два раза;

многовариантные прогнозы развития транспортной системы на период до 2035г. использованы Министерством экономического развития и сокращения бедности Республики Узбекистан при подготовке проекта Стратегии развития транспортной системы Республики Узбекистан на период до 2030 года (справка Министерства экономического развития и сокращения бедности № 06/18-01-13/20-469 от 14.09.2020г.). Реализация на практике данной стратегии дает возможность комплексному развитию транспортной системы, сбалансировать ее развитие с обеспечением социально-экономического развития страны, повышению вклада сферы в формирование ВВП и экспорта.

**Апробация результатов исследования.** Важнейшие результаты исследования были доложены и обсуждены на 7 международных и 6 республиканских научно-практических конференциях.

**Опубликованность результатов исследования.** Основные положения диссертации изложены в 38 публикациях общим объемом 59 п.л., в т.ч. 3 монографии, 12 статей в научных изданиях, рекомендованных ВАК РУз.

**Структура и объём диссертации.** Структура диссертации состоит из введения, четырех глав, заключения, списка использованной литературы и 3-х приложений. Общий объём диссертации составляет 221 страницу.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

**Во введении** обоснованы актуальность и востребованность темы диссертации, показано ее соответствие приоритетным направлениям развития науки и технологий республики, степень изученности проблемы, сформулированы цель и задачи, объект и предмет исследования, изложены научная новизна и практические результаты, приведены сведения о внедрении их в практику и об опубликованных работах.

В первой главе «**Теоретические основы анализа и оценки формирования и развития транспорта в системе макроэкономических координат**» рассмотрены теоретические основы анализа формирования и развития транспорта в системе макроэкономических индикаторов, проанализированы

особенности развития транспорта в условиях глобализации и модернизации экономики, обобщен зарубежный опыт по этим вопросам.

Решения сложных и многогранных проблем развития транспорта связаны (рис.1) с: обоснованиями критериев оценки влияния транспортного фак-

<b>Методологические подходы к исследованию проблемы</b>		
<b>Учет факторов и предпосылок развития транспортной системы</b>		
Экономические	Политические	Социальные
Технологические		Экологические
<b>Важнейшие критерии оценки влияния развития транспортной системы на устойчивость роста экономики</b>		
Рост синергетического эффекта от реализации услуг по перевозкам при минимуме транспортных издержек		Повышение уровня использования транспортно-транзитного потенциала
Повышение надёжности транспорта и улучшение качества оказываемых услуг	Снижение экологической нагрузки	Сокращение транспортёмкости продукции
<b>Выработка основных правил решения проблемы</b>		
Методика расчета транспортёмкости экономики	Методика определения конкурентоспособности транспортных услуг	Научно-методологические подходы к долгосрочной стратегии развития транспорта
Формирование системы научного обслуживания, подготовки и переподготовки кадров сферы		Рекомендации по совершенствованию институциональных механизмов регулирования транспортной системы
<b>Эконометрический анализ</b>		
Корреляционно-регрессионная модель зависимости между грузооборотом и ВВП на душу населения, инвестициями, выраженными в темпах роста к предыдущему году		Двухфакторная модель автокорреляции первого порядка AR(1) зависимости грузооборота транспорта от инвестиций в транспорт и объема розничной торговли
<b>Важнейшие механизмы и инструменты реализации</b>		
Генсхема развития и модернизации транспортных коммуникаций РУз до 2050 года	Стратегия и комплексные программы развития транспортной системы РУз на период до 2035 года	Разработка и принятие новых и пересмотр действующих законов и подзаконных актов по транспортной логистике
<b>Ожидаемые результаты</b>		
Сбалансирование развития транспорта с обеспечением устойчивого экономического роста	Повышение конкурентоспособности транспортной системы страны на мировом рынке	Совершенствование регулирования экономических отношений между субъектами рынка транспортных услуг
Опережающее развитие транспортной инфраструктуры и транспортно-логистических центров и кластеров	Оптимизация размещения производственных объектов с учетом транспортёмкости используемых ресурсов и выпускаемых товаров	Формирование новых раб. мест в сфере транспорта, повышение вклада сферы в ВВП и экспорт, снижение инфляции за счет ее дерегулирования

**Рис.1. Методологические подходы к исследованию проблем формирования и развития транспортной системы<sup>38</sup>**

<sup>38</sup> Муаллиф томонидан тадқиқот асосида ишлаб чиқилган.

тора на устойчивость роста экономики; определением приоритетов и направлений подходов к разработке долгосрочной стратегии развития транспортной системы страны; формированием научно-образовательной системы в сфере; разработкой и принятием методологии расчетов транспортноёмкости экономики и индексов конкурентоспособности транспортных услуг.

Транспорт всегда играл важную роль в любом обществе в разделении общественного труда, размещении и развитии производства, в совершенствовании его структуры. Его значение особенно проявляется в решении разного рода интеграционных задач национальной экономики, как сильного фактора развития рыночных отношений и как важного связующего элемента макрологистических отношений между грузоотправителями и грузополучателями в процессе обращения. Транспорт является особой и самостоятельной отраслью материального производства и служит для обращения товаров.

Транспортные издержки, как «неизбежное зло», во многом, влияют на конкурентоспособность национальной экономики. При среднемировой доле логистических издержек в ВВП, равной по оценкам МВФ<sup>39</sup> 12 процентов, она в РУз в 2019 г., по расчетам автора, составила 10,2 процента. С одной стороны, это является следствием неразвитости транспортной инфраструктуры и монополизации транспортного рынка, а с другой стороны, этот показатель отражает общий уровень развития страны и особенности ее специализации в мировом хозяйстве. В России доля этих издержек составила 19 процентов, в США – 9,9 процента, в Японии – около 9 процентов. Учитывая высокую долю химической, добывающей и некоторых других отраслей промышленности, а также сельского хозяйства в ВВП РУз, транспортные издержки неизбежно будут выше, чем в странах, специализирующихся преимущественно на производстве услуг или высоко-технологичных секторах обрабатывающей промышленности.

Транспортный фактор экономического роста исследовался многими учеными, которые выработали критерии влияния транспортной системы на экономический рост. Разработанные автором критерии несколько отличаются от вышеуказанных (рис.2).

Оценка влияния уровня развития транспортной системы на экономический рост страны может быть проведена по следующим критериям:

*(1) Максимум синергетического эффекта от деятельности транспорта при минимуме издержек на доставку грузов и пассажиров.* Совокупный синергетический эффект от грузовых перевозок формируется с учетом добавленной стоимости в сопутствующих сферах. При пассажирских перевозках он образуется за счет ускоренного развития туристических перевозок, приоритетного развития метрополитена, трамвая, роллейбуса, электромобилей и другого аналогичного **зеленого** движения в Ташкенте и других крупных городах. Громадный эффект достигается в виде высвобождения огромного количества

---

<sup>39</sup><https://studme.org/41354/>. Логистические издержки в промышленно развитых странах и Российской Федерации /logistika/logisticheskie izderzhki romyshlenno azvityih stranah i rossiyskoy federatsii.



свободного времени у пользователей в результате дальнейшего расширения географии скоростных сообщений на внутренних и внешних линиях.

(2) *Повышение надёжности работы транспорта и улучшение качества оказываемых услуг* путем пополнения транспортного парка более надёжными, экономичными, скоростными и комфортабельными типами, усовершенствованием дорог, железнодорожных путей сообщений, аэродромов, сооружением удобных развязок и хабов в транспортных узлах, улучшением технологии организации движения на всех видах транспорта, построенной на современных принципах логистики.

(3) *Повышение уровня использования транспортно-транзитного потенциала.* Система показателей по данному критерию характеризует рост провозной и пропускной способности транспортных линий, производительности подвижного состава, сокращение порожнего его пробега, унификация таможенных процедур. При этом особое значение придается развитию национальных участков МТК, где ожидается интенсивный рост перевозок.

<b>Методологические подходы к оценке влияния развития транспортной системы на экономический рост региона</b>		
<b>Методологические подходы зарубежных ученых к обоснованию критериев</b>	<b>Методологические подходы автора к обоснованию критериев</b>	<b>Ожидаемые результаты использования критерия в расчете применительно к 2035 году</b>
Стоимость перевозки пассажиров и грузов	Рост синергетического эффекта от реализации услуг по перевозкам при минимуме транспортных издержек	Расширятся сферы логистических услуг (их аутсорсинг). Снижение транспортной составляющей цены товара, рост конкурентоспособности его на внешнем и внутреннем рынках
Производительность труда на транспорте	Рост надёжности работы транспорта и улучшение качества оказываемых услуг (за счет повышения их технического уровня)	За счет улучшения транспортно-дорожных условий обеспечиваются ритмичная работа предприятий, деловая активность предпринимательства в регионе, формируются новые рабочие места. Улучшится качество жизни и благосостояние населения за счет роста производительности труда (ежегодно на 1,5-2 процента)
Вклад транспортной отрасли в ВВП	Сокращение транспортёмкости продукции	Сокращение транспортёмкости ВВП в грузовом движении на 30 процентов, в пассажирском – на 42 процента
Оценка логистических издержек с позиции доли их в ВРП региона. Уровень использования транспортных мощностей	Повышение уровня использования транспортно-транзитного потенциала	Улучшение показателей использования транспорта. Сокращение материальных ресурсов в обороте. Повышение темпов роста ВРП региона. Рост транзитных перевозок через страну до 65-70 млн т
Оценка влияния развития транспорта на экономический рост в целом	Снижение экологической нагрузки в регионе	Снижение ДТП на транспорте. Уменьшение доли транспорта в общем загрязнении окружающей среды (в 1,5-2 раза) до 35-40 процентов

**Рис. 2. Методологические основы оценки влияния транспортной системы на экономический рост региона<sup>40</sup>**

<sup>40</sup> Разработано автором на основе исследования.

(4) *Сокращение в регионе экологической нагрузки от транспорта.* Данное требование выдвигается как необходимое условие при реализации практически всех инвестиционных проектов в сфере транспорта. Экологические нормы выброса отработавших газов и твердых отходов, а также утилизации выработавших свои ресурсы элементов техники в процессе эксплуатации транспорта в соответствии с законодательством, должны учитываться при выборе приоритетов развития транспорта в каждом регионе.

(5) *Сокращение транспортной ёмкости экономики.* Данный критерий характеризует меру потребления транспортной продукции у потребителя. В работе рекомендуется использовать его в качестве инструмента для анализа и прогнозирования развития экономики региона или страны в целом.

Обобщение опыта организации систем транспортного обслуживания развитых стран позволило автору диссертации сделать следующие выводы:

дерегулирование тарифов в США помогло железнодорожным компаниям повысить более чем вдвое как чистую прибыль от эксплуатации, так и норму прибыли на инвестируемый капитал, они вынуждены были снижать себестоимость доставки, сокращать неэффективно используемые ресурсы, отказаться от мало доходных видов работ и непроизводительных активов;

правительства ряда государств приняли законы о децентрализации управления на общественном транспорте, главной целью которых являлось устранение государственной монополии на перевозки;

основной чертой, характерной для большинства развитых стран, является тенденция к расширению сферы использования общественного транспорта и усилению роли территориальных органов власти в управлении и финансировании общественного транспорта.

Во второй главе **«Методологические подходы к анализу и прогнозированию развития транспортной системы»** изложены методические подходы к выбору направлений стратегического планирования и прогнозирования развития транспортной системы, разработаны методы расчета транспортной ёмкости экономики и индекса конкурентоспособности услуг транспорта.

Для достижения макроэкономической эффективности важно иметь правильное понимание значения и перспектив развития каждого отдельного вида транспорта в совокупности с другими видами транспорта. Улучшение ряда показателей, таких как производительность и среднесуточный пробег вагонов и автомобилей, средняя дальность перевозки грузов и пассажиров, во многом, зависит от качества регулирования экономики, в частности, от степени рационального размещения производительных сил в регионе.

Диссертант в числе основных задач по укреплению конкурентных позиций страны на мировом рынке определил следующие важнейшие задачи государственной транспортной стратегии: разработка и реализация Генеральной схемы развития и модернизации транспортных коммуникаций на период до 2050 года; обоснование оптимальных направлений инновационного развития транспортной сферы; формирование достаточных источников средств для более комплексного и сбалансированного развития транспортной инфра-

структуры и создания необходимых условий для безопасной и эффективной эксплуатации каждого вида транспорта; разработка эффективных форм и механизмов реализации ГЧП на транспорте.

Единство транспортной системы страны предполагает координацию развития и эксплуатации всех видов транспорта на единых принципах институционального регулирования, сбалансированное распределение бюджетных ресурсов между ними, а также регулирование конкуренции между разными компаниями на рынке транспортных услуг. С этой целью рекомендуется изначально исходить из требований модели стратегического планирования развития транспортной системы, состоящей из ряда подсистем (рис. 3)<sup>41</sup>.

В периоды устойчивого роста производства и экономических подъемов после кризисов и при увеличении добычи сырьевых ресурсов, первичной будет экономика, инициирующая развитие транспортной отрасли для удовлетворения потребительского спроса. При реализации глобальных инновационных



Рис. 3. Модель стратегического планирования развития транспорта

транспортных проектов с большим мультипликативным эффектом первичность, безусловно, будет за транспортной отраслью, которая будет стимулировать интенсивное экономическое развитие регионов на долгие годы вперед. Примером такого проекта, в ближайшем будущем может стать проект КНР «Один пояс – один путь». Предлагаемая методика расчета транспортноёмкости экономики ( $Y_T$ ) предусматривает измерение ее (1) в натуральной форме в

<sup>41</sup> Разработано автором на основе исследования.

виде отношения объёмов грузооборота, пассажирооборота и приведенных ткм к ВВП (рис.4)<sup>42</sup>:

а) по перевозке грузов  $Y_T = PL_{\text{ткм}}/\text{ВВП};$  (2.1)

б) по перевозке пассажиров  $Y_T = PL_{\text{пасс-км}}/\text{ВВП};$  (2.2)

в) при доставке грузов и пассажиров всеми видами транспорта  $Y_T = PL_{\text{прив.ткм}}/\text{ВВП};$  (2.3)

(2) в стоимостной форме – это, во-первых, величина валовой добавленной стоимости перевозок ( $ВДС_T$ ) к ВВП или ВРП:

по стране  $Y_T = \text{ВДС}_T/\text{ВВП};$  (2.4)

по региону  $Y_T = \text{ВДС}_T/\text{ВРП};$  (2.5)

во-вторых, это доля транспортной составляющей ( $d_{\text{тр}}$ ) в цене товара ( $P_{\text{ит}}$ ) у конечного потребителя:

$$Y_T = d_{\text{тр}}/P_{\text{ит}} . \quad (2.6)$$

Транспортнóмкость, ткм грузов, пассажиро-км, приведенные ткм/ВВП в \$US

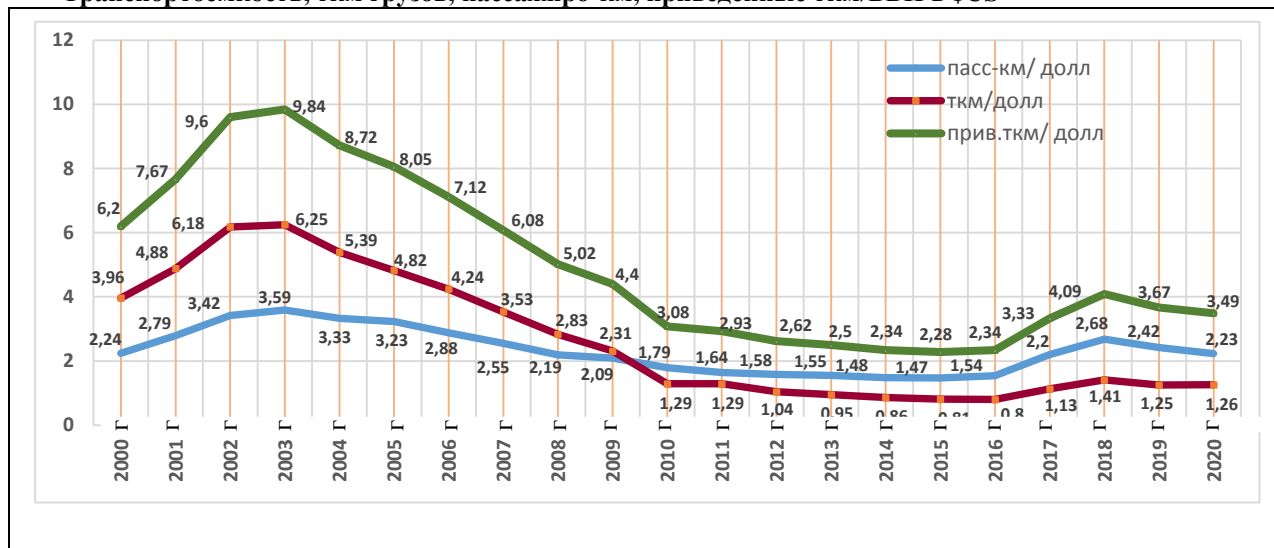


Рис. 4. Динамика изменения транспортнóмкости ВВП в Узбекистане<sup>43</sup>

Как видно из рис.4, величина транспортнóмкости экономики в Узбекистане, хотя и сократилась за годы независимости более чем втрое, но она остаётся ещё высокой в сравнении с развитыми странами. Так, в Северной Америке она (в ткм/JDP в \$US) составила – 1,3, Западной Европе – 0,3, в Японии – 0,4, России – 5,3<sup>44</sup>. Следует отметить, что если требуется получение практических результатов, связанных с анализом структурных сдвигов и взаимосвязей транспорта с различными отраслями – потребителями транспортных услуг, то единственным достоверным методом анализа является метод «затраты-выпуск». Классической моделью, позволяющей описывать внутреннюю

<sup>42</sup> Составлено автором на основе данных Госкомстата РУз <https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika>

<sup>43</sup> Составлено автором на основе данных Госкомстата РУз <https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika>

<sup>44</sup> Национальная экономика: Учебник для вузов. М.: Юрайт, 2020. С.41.

структуру производства (технологии), а также взаимосвязь ресурсов и готовой продукции, является модель В.Леонтьева «затраты-выпуск». В ней ключевыми характеристиками технологий, определяющими зависимости выпуска продукции и затрат ресурсов, служат технологические коэффициенты.

На основе отчетных таблиц «затраты–выпуск» Госкомстата можно оценить транспортотоёмкость различных отраслей добывающей и обрабатывающей промышленности (табл.1), влияние роста конечного спроса на услуги транспорта, отраслевые выпуски, ВВП, занятость и на другие ключевые микро- и макроэкономические индикаторы. В работе, исходя из данных по использованию товаров и услуг за 2018 г. были рассчитаны показатели транспортотоёмкости по каждому виду деятельности, которые сгруппированы в группы: с *низким* (А), *средним* (Б) и *высоким* (В) уровнями ее. Продукции сельского

**Таблица 1**

**Группировка отдельных видов деятельности национальной экономики по уровням транспортотоёмкости за 2018 г.<sup>45</sup>**

А. Отрасли с низким уровнем транспортотоёмкости (до 1 процента)	Б. Отрасли со средним уровнем транспортотоёмкости (от 1 до 2-х процентов)	В. Отрасли с высоким уровнем транспортотоёмкости (свыше 2-х процентов)
Растениеводство и животноводство, охота и услуги в этих областях - 0,3 Производство одежды - 0,14 Производство электр.оборудования - 0,28 Производство мебели - 0,2 Электроснабжение, подача газа, пара и кондиционированного воздуха - 0,34 Добыча сырой нефти и прир. газа - 0,37 Производство продуктов питания - 0,38 Металлургич. промышленность - 0,48 Производство кокса и продуктов нефтепереработки - 0,54 Производство хим. продукции - 0,54 Производство текстильных изделий - 0,58 Производство основных фармацевтических продуктов и препаратов - 0,61 Печать и воспроизведение записанных материалов - 0,66 Производство прочего транспортного оборудования - 0,71 Производство табачных изделий - 0,79 Производство прочих изделий - 0,22	Производство бумаги и бумажной продукции - 1,0 Ремонт и установка машин и оборудования - 1,23 Добыча металлических руд - 1,3 Прочая деятельность горнодобывающей промышленности - 1,36 Рыболовство и аквакультура - 1,37 Издательская деятельность - 1,45 Производство прочей неметаллической минеральной продукции - 1,49 Производство напитков - 1,89 Прочие услуги - 1,48	Добыча угля и лигнита - 2,23 Производство автотранспортных средств, трейлеров и п/пр. - 2,41 Строительство - 2,56 Сбор, обработка, удаление, утилизация отходов - 2,62 процента Оптовая торговля, кроме торговли автомобилями и мотоциклами - 2,91 Технические услуги в области горнодобывающей промышленности - 4,05 Розничная торговля, кроме торговли автомобилями и мотоциклами - 5,61

хозяйства, сырая нефть и газ, продукты питания, металлургии имеют низкий уровень транспортотоёмкости. В группу Б вошли текстильная, бумажная, фармацевтическая и другая продукция. К группе В отнесены добыча угля и лигнита, технические услуги в области горнодобычи, производство автотранс-

<sup>45</sup> Рассчитано автором на основе данных Госкомстат РУз.

портных средств, оптовая и розничная торговля и др. При размещении нового производства требуется учитывать указанные показатели транспортно-ёмкости с целью улучшения транспортной обеспеченности регионов. Автором проведена сравнительная характеристика разработанных ранее методик по оценке конкурентоспособности транспортных услуг и предложен свой вариант. В работе с использованием GAP-модели В.А.Зейтгамла разработана методика определения *индекса конкурентоспособности услуг* в виде отношений достигнутых результатов по улучшению конкурентных условий при доставке груза (Р) к стоимости перевозки (С<sub>т</sub>) с учетом ущерба от неполного и некачественного транспортного обслуживания субъектов рынка (С<sub>доп</sub>) по семи показателям качества перевозок (табл. 2). Условные обозначения, ис-

**Таблица 2**

**Методика расчета индекса конкурентоспособности транспортных услуг<sup>46</sup>**

№ п/п	Показатель конкурентоспособности услуг	Формула расчета показателя	Балл конкурентоспособности	Характеристика ущерба от неполного и некачественного трансп. обслуживания
1	Доступность и полнота услуг, доля ед. (k <sub>1</sub> )	$k_1 = \Pi_{\phi} / \Pi_{\text{потр}}$	P <sub>1</sub>	Ущерб от неполного транспортного обслуживания (C <sub>1</sub> )
2	Уровень информ.обслуживания клиентов, доля ед. (k <sub>2</sub> )	$k_2 = \sum_1^z a_j^{\phi} / \sum_1^z a_j^{\text{н}}$	P <sub>2</sub>	Ущерб от полной или частичной не информированности клиентов (C <sub>2</sub> )
3	Надежность и бесперебойная работа тр-та, доля ед. (k <sub>3</sub> )	$k_3 = (n_{\text{об}} - n_{\text{отк}}) / n_{\text{об}}$	P <sub>3</sub>	Ущерб от ненадежного трансп. обслуживания (C <sub>3</sub> )
4	Скорость доставки, доля ед. (k <sub>4</sub> )	$k_4 = T_m^{\phi} / T_m^{\text{н}}$	P <sub>4</sub>	Ущерб от чрезмерно длительного срока доставки (C <sub>4</sub> )
5	Сохранность грузов при доставке, доля ед. (k <sub>5</sub> )	$k_5 = 1 - P_{\text{нс}}$	P <sub>5</sub>	Ущерб от не сохранности грузов (C <sub>5</sub> )
6	Безопасность перевозок, доля ед. (k <sub>6</sub> )	$k_6 = N_{\text{тб}}^{\phi} / n_{\text{об}}$	P <sub>6</sub>	Ущерб от несоблюдения треб. безопасности движения (C <sub>6</sub> )
7	Экологичность перевозок, доля ед. (k <sub>7</sub> )	$k_7 = B_{\phi} / B_{\text{н}}$	P <sub>7</sub>	Ущерб от ухудшения экологической обстановки (C <sub>7</sub> )
Итого баллов			$\sum_1^7 P$	
8	Общая стоимость перевозок с учетом доп.затрат, баллы (С)	$C = C_{\text{т}} + C_{\text{доп}}$	С	Совокупный ущерб $C_{\text{доп}} = C_1 + C_2 + C_3 + C_4 + C_5 + C_6 + C_7$
	Индекс конкурентоспособности услуг (Y <sub>к</sub> )	$Y_k = \sum_1^7 P / C$		

пользованные в таблице:  $\Pi_{\phi}$ ,  $\Pi_{\text{потр}}$  – фактический и потребный уровень провозной способности транспорта;  $n_{\text{об}}$  – общее количество запланированных маршрутов грузовых составов за год, ед;  $n_{\text{отк}}$  – общее количество отказов и отклонений от запланированного графика движения транспортных средств за год, ед;  $N_{\text{тб}}^{\phi}$  – количество рейсов с нарушениями требований безопасности движения за год, ед.;  $a_{j\phi}$ ,  $a_{j\text{н}}$  – соответственно, фактический и нормативный уровень информационного обеспечения клиентов услугами транспорта, доля ед;  $j = 1, \dots, z$ . J и z – вид и количество разновидностей информационных услуг;  $P_{\text{нс}}$  – фактический уровень несохранности грузов при их доставке, доля

<sup>46</sup> Рассчитано автором на основе данных Госкомстат РУз.

ед.;  $T_{мф}, T_{мн}$  – соответственно, фактический и нормативный уровень затрат времени на перевозку в т.ч., включая время на подвоз груза к станции отравления/вывоз его от станции назначения, простоя транспорта под накоплением маршрута;  $V_{ф}, V_{н}$  – фактический и нормативный уровень выброса транспортом вредных веществ за год, т. Выполненные расчеты показали, что при перевозках грузов на сравнительно короткие расстояния (до 100-150 км) более высокий индекс конкурентоспособности услуг имеют автоперевозчики, использующие автопоезда MAN с п/пр. грузоподъемностью 25 т, чем при доставках их в крытых вагонах. В то же время при перевозках грузов на дальних (напр., Ташкент-Ургенч) сообщениях позиции железных дорог более предпочтительны. Результаты расчетов индексов по конкретным маршрутам подробнее освещены в печати<sup>47</sup>.

Для устойчивого функционирования транспорта необходимы, прежде всего, совершенствование антимонопольного регулирования и поэтапный переход к рынку свободных цен в конкурентном секторе рынка. Это особенно важно для железных дорог, где утвердилось мнение о якобы абсолютно устойчивом монопольном положении отрасли. Вместе с тем в мировой практике известно, напр., в США почти все железные дороги являются частными (количество их более 560). Президент Ш. Мирзиёев в своём Обращении 25 января 2020 г. Олий Мажлису указал: «В железнодорожной сфере нужно разграничить перевозку пассажиров и грузов, эксплуатацию и обслуживание, то есть выделить естественно-монопольную часть и отдельно развивать те направления, куда можно будет привлечь частный сектор».<sup>48</sup>

В стране появляются новые элементы логистического обеспечения торговли и транспортных перевозок грузов. Принимаются меры по налаживанию механизма для эффективного использования информационно-коммуникационных технологий, современных методов организации перевозок и формирования многоотраслевых комплексов транспортной инфраструктуры и хабов в регионах. Сейчас сформировался устойчивый спрос на расширение спектра услуг по организации перевозок по всей логистической цепи, т.е. «от двери до двери», охватывая наряду с процессом перевозок также операции по таможенной очистке, расфасовке, хранению товаров и т.д.

Узбекистан по рейтингу эффективности логистики (LPI) в сравнении с развитыми странами имеет очень большой разрыв: от 68-го места в 2010 г. до 99-го в 2019 г. Относительно высокие показатели наблюдаются за все время проведения рейтинга по субиндексу «Соблюдение сроков поставок грузов», а также неплохие показатели по «Отслеживанию прохождения грузов». Однако по остальным субиндексам – имеется большое отставание. Сегодня требуется завершить процедуру по введению международного сертификата взвешивания транспортных средств. Возрастает актуальность вопросов интегра-

---

<sup>47</sup> Ульджабаев К.У., Ярашова В.К. Стратегическое планирование развития железнодорожных пассажирских перевозок. Т.: Extremum-Press, 2013. 344 с.; Ульджабаев К.У., Ярашова В.К. Долгосрочное планирование развития железнодорожных грузовых перевозок. Т.: Extremum-Press, 2016. 216 с.

<sup>48</sup> Послание Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева Олий Мажлису. 25.01.2020.

ции в международную систему страхования владельцев страхового полиса «Зеленая карта», весьма низок показатель по «Эффективности процесса таможенного оформления». Таможенным службам рекомендуется применять выборочный контроль на основе управления рисками, внедрять новейшие формы и способы «предварительного информирования» и «зеленого коридора», реализовать системы «единое окно», принять единую процедуру таможенного транзита. Для повышения индекса LPI РУз и вхождения ее как полноправного члена в мировую транспортно-логистическую систему, автором предложены соответствующие рекомендации. С целью обеспечения непрерывного образования широкого круга специалистов транспорта и логистики предлагается создать на базе ТГТУ Научный центр транспортной логистики.

Для того чтобы создать конкуренцию морским перевозкам, на железных дорогах необходимо снизить тарифы на перевозки грузов по Великому шелковому пути. Сейчас морем из Китая в Западную Европу, по расчетам экспертов, перевозится около 12-14 млн контейнеров в год, в то время как сухопутные перевозки в том же направлении составляют всего несколько сот тысяч контейнеров. Основная причина такого предпочтения – низкие тарифы морских перевозок. Время, необходимое для транспортировки грузов по новому «Шелковому пути», составит около 10-15 дней, тогда как их доставка по морскому маршруту занимает 40-45 дней<sup>49</sup>. Опыт использования логистических систем развитых стран показывает, что транспортные расходы при этом сокращаются на 7-20 процентов, расходы на погрузочно-разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции уменьшаются на 15-30 процентов, общие логистические издержки – на 12-35 процентов, также ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов на 20-40 процентов, а запасы материальных ресурсов и готовой продукции снижаются на 50-200 процентов.<sup>50</sup>

Для создания конкурентоспособной транспортной системы необходимо, по мнению диссертанта, пять основных составляющих: (1) создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом на них; (2) высокопроизводительные безопасные транспортные средства и транспортная инфраструктура, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные транспортные услуги; (3) высококачественные транспортные услуги, построенные на основе логистических систем; (4) современные нормы и правила регулирования сферы транспорта; (5) высококвалифицированный персонал в системе эксплуатации и ремонта транспортно-дорожного хозяйства и по управлению перевозками.

В третьей главе «**Оценка состояния и проблем устойчивого функционирования транспортной системы**» рассмотрены структурные сдвиги в развитии транспортной системы, оценка влияния их на устойчивость функционирования и развития транспортно-логистических систем в регионах Уз-

---

<sup>49</sup> Бобрик П.П. Себестоимость перевозок... //Экономические стратегии. 2018. №8. С.72-75.

<sup>50</sup> Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: Учебник. М.: ИНФРА-М, 2001.



бекистана, проанализированы факторы и предпосылки обеспечения надёжной и стабильной работы транспортной системы.

В Узбекистане средняя густота автодорог и железнодорожных путей и сети автодорог несколько выше (табл.3), чем в Иране, России и Казахстане, но намного ниже, чем в развитых странах. Показатели обеспеченности стран транспортными путями сообщений отличаются в зависимости от плотности размещения транспортной сети, с одной стороны, и, с другой – от масштаба экономического развития страны (В) с учетом занимаемой ею территории (S), населения (N). При рассмотрении показателей обеспеченности стран интегральной транспортной сетью ( $L_{инт}$ ) по отношению к производству  $\sqrt[3]{NSB}$  можно увидеть несколько иную картину.

Таблица 3

Сравнительные показатели обеспеченности отдельных стран транспортной сетью<sup>51</sup>

Страны	Территория, тыс кв. км, (S)	Население, тыс чел. (N)	ВВП в ППС, \$US млрд (B)	Усредненная величина ( $\sqrt[3]{NSB}$ )	Протяженность трансп. сети в 2019 г., тыс км			Средняя густота транспортной сети, км		
					железнодорожных ( $L_{жд}$ )	автодорог ( $L_A$ )	интегр. тр. сети $L_{инт}=(L_{жд}+0,1L_A)$	железнодорожных ( $L_{жд}/S$ )	автодорог ( $L_A/S$ )	интегр. трансп. сети ( $L_{инт}/\sqrt[3]{NSB}$ )
Узбекистан	447,4	33581	235	15227	6,5	183,5	24,85	14,5	410,1	1,63
Казахстан	2717,3	18777	487,9	29199	16,6	168,7	33,5	6,1	62,1	1,15
Туркмения	488,1	6031	112,8	6924	3,6	55,6	9,2	7,4	113,9	1,32
Киргизия	198,5	6524	33,9	3528	0,4	18,5	2,3	2,0	93,2	0,64
Таджикистан	143,1	9538	31,5	3503	0,6	27,8	3,4	4,2	194,3	0,96
Россия	17075,4	145934	3968,2	214638	86,6	1542,2	240,8	5,1	90,3	1,12
Китай	9596,96	1439324	22527	677635	124	5012,5	625,3	12,9	522,3	0,92
Индия	3287,59	1380004	9229,2	347249	67,4	5903,3	657,7	20,5	1795,6	1,89
Иран	1648	83992	1491	59096	12,3	214,0	33,7	7,5	129,8	0,57
Турция	780,58	84339	2350	53683	12	236,6	35,7	15,4	303,1	0,66
Япония	377,835	126476	5231,1	62994	27,3	1280	155,3	72,2	3387,7	2,47
Великобритания	244,101	67886	3121,1	37258	17,7	397	57,4	72,5	1626,4	1,54
Франция	547,03	65274	3097,1	47999	29,9	1090,2	138,9	54,7	1992,9	2,89
Германия	357,022	83784	4473,8	51150	43,5	644,5	107,9	121,8	1805,2	2,11
Италия	301,23	60462	2557,4	35980	24,2	487,7	73,0	80,34	1619,0	2,03
Испания	504,782	46755	1924,7	35680	15,9	683,2	84,2	31,5	1353,5	2,36
США	9372,61	331003	20575	399648	257,7	7150	329,2	27,5	762,9	2,43

Динамика основных макроэкономических индикаторов развития транспорта за 2010-2020 годы приведена в табл. 4. За указанный период наблюдается заметное снижение доли ВДС в секторе «перевозки и хранения» с 9,1 до 6,9 процентов в ВВП. Падение доли транспорта в общей сумме основных фондов с 15,4 до 10,2 процента связано со старением транспортного парка и постоянных устройств. Доля направляемых в развитие транспорта инвестиций от ВВП за эти годы снизились с 5,66 до 2,33 процента, хотя номинально они выросли в 3,2 раза по отношению к росту ВВП (в 8,3 раза), что свидетельствует об ослаблении инвестиционного развития транспорта, а это непременно сказывалось и на качестве обслуживания населения и грузоклиентов.

<sup>51</sup> Составлено автором на основании данных <https://ru.wikipedia.org> > wiki >

Таблица 4

Тенденции развития транспорта в системе макроэкономических показателей<sup>52</sup>

Показатели	Ед. изм	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
ВДС сфер перевозки и хранения	Трлн сум	6,09	7,85	9,87	14,6	17,0	19,2	21,1	25,3	30,6	36,6	38,5
То же в % к ВВП	%	9,4	9,2	9,3	9,5	8,9	8,2	7,6	7,3	6,5	6,1	6,9
Осн. фонды сфер перевозки и хранения на конец года	Трлн сум	13,6	17,4	22,0	23,8	28,3	34,3	38,5	45,5	62,9	76,0	87,0
То же в % к общ. сумме осн. фондов	%	15,8	16,9	17,8	17,7	18,4	17,4	16,6	16,7	9,9	10,0	10,2
Инвестиции в трансп. сектор	Трлн сум	3,52	2,85	3,4	4,35	4,2	3,74	5,78	5,37	8,49	14,05	14,1
То же в % к ВВП	%	5,66	3,62	3,3	3,60	2,9	2,18	2,9	2,11	2,08	2,74	2,33
Занятые в сферах тр-та и хранения	Тыс чел	164	163,7	159,1	189,6	174,4	176,3	175,2	198,3	209,0	228,2	210,2
То же в % от общ. числа занятых	%	4,4	4,4	4,5	4,6	4,6	4,7	4,8	4,6	4,7	5,3	4,3
Услуги транспорта	Трлн сум	10,5	13,6	16,5	18,3	21,6	26,8	30,6	36,2	44,2	54,5	53,7
То же в % от общих услуг	%	38,8	44,2	37,2	36,5	35	34,1	31,5	30,5	29,3	28,1	24,4
Грузооборот	Млрд ткм	60,4	62,6	66,4	65,8	66,2	65,8	65,3	66,9	71,3	72,6	66,9
Темпы прироста	%	12,4	3,6	6,1	-0,04	0,6	-0,4	-0,07	2,45	6,4	2,2	-7,9
Пассажиروоборот	Млрд пасс-км	83,8	92,4	100,2	106,9	113,2	120,1	126	130	135,3	140,1	118,3
Темпы прироста	%	19,2	10,3	8,4	6,7	5,6	6,1	4,9	3,2	4,1	4,1	-15,6

В 2019 г. доля транспорта в ВВП, рассчитанная автором на основании данных Госкомстата РУз, составила 5,5 процента, в том числе железных дорог - 0,73 процента, автотранспорта - 3,25 процента, авиатранспорта - 0,4 процента, трубопроводного - 1,1 процента, а доля транспорта в инвестициях в основной капитал 7,2 процента, а занятых в сферах перевозки и хранения в общей их численности – 5,3 процента. В последние годы во внешнеторговых операциях доля транспортных услуг имеет тенденцию к росту (табл. 5). При этом выделяются в экспорте услуг – услуги железных дорог, трубопроводного и воздушного транспорта, а в импорте их – услуги железных дорог, автомобильного транспорта и прочих сопутствующих и вспомогательных транспортно-логистических услуг.

Пассажируоборот всех видов транспорта в 2019 г. увеличился по сравнению с уровнем 2010 г. на 84,2 процента. При этом выделяется существенный прирост объемов работы воздушного (89,6 процента) и автомобильного (85,9 процента) транспорта. Средняя дальность перевозок пассажиров на железнодорожных сообщениях за эти годы, вследствие увеличения объемов перевозок по новым направлениям скоростного движения, имела тенденцию к росту, что сказалось и на увеличении пассажируоборота за эти годы на 52 %, однако в 2020 г., из-за пандемии, среднегодовые темпы его роста резко уменьшились, особенно на авиационном (в 3,7 раза) и железнодорожном (в 2,4 раза) транспорте.

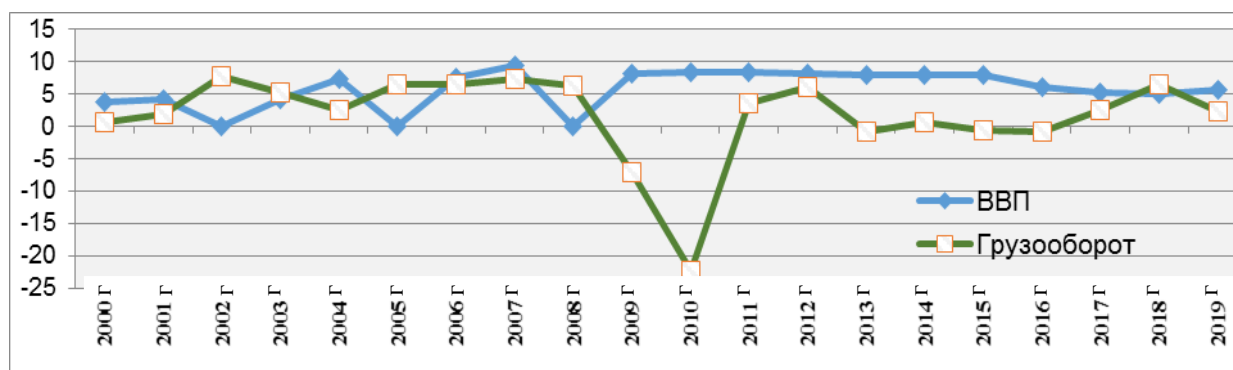
<sup>52</sup> Составлено автором на основе данных Госкомстата РУз <https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika>.

Таблица 5

Доля услуг транспорта в экспорте и импорте услуг РУз в %<sup>53</sup>

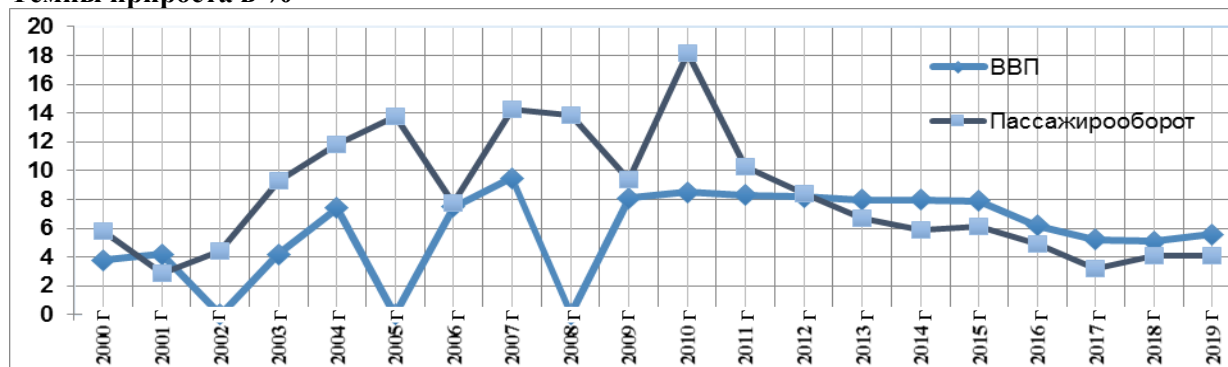
Статьи затрат	в экспорте услуг			в импорте услуг		
	2016 г.	2018 г.	2020 г.	2016 г.	2018 г.	2020 г.
Транспортные услуги	44,1	55	71	10,7	17,1	13,2
В том числе						
- железных дорог	11	12,5	28,9	1,7	3,9	2,0
- автотранспорта	0,3	0,4	1,4	7,9	0,5	0,8
- трубопроводного транспорта	17,2	21,1	28,7	-	-	-
- водного транспорта	15,3	18,5	10,2	0,8	-	-
- воздушного транспорта	0,3	2,5	1,8	0,3	0,4	0,3
- прочие сопутствующие и всп. транспортные услуги	-	-	-	-	12,3	10,1

## Темпы прироста в %

Рис. 5. Динамика темпов прироста грузооборота и ВВП в Узбекистане<sup>54</sup>

Грузооборот страны является индикатором динамического мониторинга развития производства и той части сферы услуг, где прирост выпуска вызывает соответствующий рост перевозок, а снижение выпуска – ведет к спаду этих услуг. Из рис. 5 видно, что тренды ВВП и общего грузооборота не всегда коррелируют. Между ВВП и пассажирооборотом наблюдается определенная зависимость, хотя и с некоторым временным лагом (рис. 6).

## Темпы прироста в %

Рис.6. Динамика темпов прироста пассажирооборота и ВВП в Узбекистане<sup>55</sup>

<sup>53</sup> Составлено автором на основе данных Госкомстата РУз <https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika>

<sup>54</sup> Составлено автором на основе данных Госкомстата РУз <https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika>

<sup>55</sup> Составлено автором на основе данных Госкомстата РУз <https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika>

В динамике объёмов грузооборота за 2010-2020 годы наблюдается интенсивный рост их на автомобильном (79 процентов к уровню 2010 г.) транспорте, а на трубопроводном транспорте – спад (на 7 процентов). Медленный прирост за эти годы грузооборота на железнодорожном (на 5,8 процента) и авиационном (на 29 процентов) транспорте связан с изменением средней дальности перевозки.

Устойчивой и надёжной работе транспортной системы страны препятствуют накопившиеся в целом в сфере и отдельных ее подотраслях нерешенные проблемы, системные риски и диспропорции:

высокий уровень монополизации в сфере транспорта препятствует формированию полноценных конкурентных отношений, что крайне важно для эффективного функционирования транспортных компаний на рынке. Недостаточно применяются широко используемые в мировой практике прогрессивные формы интеграции деятельности разных транспортных компаний. Проводимые меры по демонополизации сферы, вследствие их бессистемности и недостаточной результативности, не способствуют формированию здесь полноценных интегрированных корпоративных структур;

несмотря на создание Минтранса, в республике все ещё отсутствует необходимая координация и комплексность в управлении развитием и функционированием транспортной системы. Не отработаны в должной мере организационно-правовые, экономические и другие институционального характера меры и механизмы обеспечения необходимого уровня единства и сбалансированности транспортной системы страны. Реализация мер по углублению экономических реформ в рамках Стратегии-35 должна охватывать меры по усилению роли и ответственности государства в формировании конкурентных отношений на рынке транспортных услуг и создании транспортной инфраструктуры в регионах, а также оказать ощутимую помощь в обновлении парка транспортных средств, формировании и развитии современных транзитных коридоров, логистических центров и кластеров, научно-образовательной базы транспортного комплекса и решения других актуальных задач;

технологический уровень транспортных систем не обеспечивает, в должной мере, установленные технические регламенты и требования международных стандартов по их безопасной эксплуатации. Состояние и темпы развития автодорог, являющихся составной частью ряда МТК, не соответствуют установленным стандартам и темпам роста автомобилизации. В парке транспортных средств высока доля машин с просроченным сроком службы. Именно по причинам низкой плотности сети путей сообщения, отсутствия альтернативных сообщений, а также из-за недостаточного развития (менее 12 процентов сети) двухпутных линий и отставания темпов обновления парка подвижного состава, низка мобильность и маневренность железных дорог и в итоге слаба конкурентоспособность их на внешнем рынке, особенно в освоении транзитных грузопотоков с высокой добавленной стоимостью, вследствие чего доля их в ВВП не превышает 1 процент;

нормативно-правовая база регулирования сферы была разработана и принята еще на ранней стадии переходного периода. К настоящему времени

многие законодательные акты, несмотря на неоднократные их корректировки, устарели и не отвечают в должной мере требованиям международных стандартов, современным реалиям в отношениях потребителей и перевозчиков, новым направлениям глобализации интеграционных связей на принципах логистики. Действующие нормы и правила транспортного обслуживания регионов по многим позициям качества и эффективности услуг не соответствуют современным вызовам общества, обусловленным усилением экологической и экономической активности потребителей услуг транспорта.

В четвертой главе **«Обоснование направлений устойчивого развития транспортной системы страны»** изложены основные принципы и подходы к выбору приоритетов устойчивого развития транспортной системы, перспективных направлений ГЧП в сфере транспорта, составлены прогнозы по альтернативным вариантам сценариев развития транспортной системы на долгосрочную перспективу, обоснованы меры по коренному совершенствованию институциональных механизмов регулирования транспорта.

Растущий экспортный потенциал Узбекистана и необходимость расширения рынков сбыта отечественной продукции требуют принятия дополнительных опережающих мер по созданию благоприятных условий для дальнейшей диверсификации внешнеторговых маршрутов, формированию альтернативных транзитных коридоров, обеспечивающих выход экспортной продукции страны на перспективные международные рынки. Упомянутым выше постановлением Президента страны от 02.12.2017 г. №ПП-3422 предусмотрена реализация Комплексной программы совершенствования транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на предстоящий пятилетний период.

В диссертации выработаны важнейшие принципы и концептуальные подходы при выборе направлений развития транспортной инфраструктуры на перспективу, определены основные направления совершенствования институциональных механизмов регулирования транспорта, предусматривающие коренную переработку нормативно-правовой базы сферы с учетом новых направлений глобализации интеграционных связей.

По мнению диссертанта, назрела необходимость выработки новых правил и механизмов регулирования транспортной сферы, где будут изложены современные принципы построения транспортных отношений между субъектами рынка транспортных услуг, требуется отработать единые подходы к формированию и развитию всех видов транспорта общего и необщего пользования независимо от форм собственности. В рамках этих правил устанавливаются более четкие регламенты по защите прав потребителей услуг транспорта, конкретные и строгие требования к перевозчикам (ответственность и стимулирование их), контролирующим органам, включая общественные организации), а также местным, региональным и республиканским органам власти – за полноту и доступность услуг, надёжность, качество, экономичность, комфорт и безопасность перевозок, и экологичность транспорта.

Одновременно потребуются определить правовые аспекты разграничений полномочий и ответственности республиканских и местных органов власти,

включая регулирующие организации, взаимодействие их с поставщиками и потребителями услуг транспорта и другими субъектами рынка. Необходимо также усилить меры ответственности за сокрытие выручки от деятельности транспортных организаций, за работу с нарушением действующего порядка организации перевозок и обслуживания пассажиров и грузоклиентов.

В работе предлагается дифференцированный подход к территориальному размещению опорной части транспортных сетей, являющихся национальными участками МТК, формирование которой должна осуществляться исходя из особенностей экстерриториальности ее размещения и приоритетности обеспечения пропуска транзитного потока по кратчайшим путям с обходом крупнейших транспортных узлов.

Инициирование радикального улучшения всей системы финансирования развития транспортной инфраструктуры должно проводиться в направлениях: повышение доступности кредитных ресурсов для реализации проектов за счет субсидирования части банковских процентных ставок из средств госбюджета, а также государственных гарантий по займам; предоставление государственных гарантий инвестициям, привлекаемым для финансирования наиболее значимых транспортных проектов отечественными и иностранными инвесторами; расширение элементов платности пользования инфраструктурой для покрытия соответствующих эксплуатационных расходов; содействие в организации современных корпоративных структур для финансирования капиталоемких проектов, в том числе с участием частного сектора, включая иностранных инвесторов.

На основе изучения опыта развитых стран в области сотрудничества государства с частным бизнесом определены несколько приоритетных направлений ГЧП в сфере транспорта: внедрение новейших систем автоматизации и телемеханики для организации и контроля движения на транспорте; обновление и реабилитация транзитных железнодорожных коридоров и участков дорог для повышения качества и скорости сообщений; увеличение пропускной способности железных дорог за счет строительства отдельных объектов; внедрение цифровых технологий, способствующих повышению эффективности функционирования различных транспортных систем.

В диссертации выдвинут тезис о необходимости проведения поэтапной реструктуризации железных дорог, предусматривающей углубление и расширение их демонополизации. Основопологающими задачами по формированию здесь конкурентной среды и привлечению частных инвестиций в данную сферу является обеспечение гарантированного законодательством недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре независимых грузовых компаний-операторов и пользователей подвижного состава при соблюдении ими установленных требований по обеспечению безопасности движения. Для принятия и переработки грузов, следующих во внешнем сообщении, первостепенное значение, наряду с развитием транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством, имеет создание в крупных транспортных узлах вдоль трассы МТК мультимодальных транспортно-логистических центров и кластеров, функционирующих на основе передовых

логистических технологий и обеспечивающих скоординированное взаимодействие всех видов транспорта и других участников транспортно-логистического процесса. В развитых странах формирование современных логистических центров рассматривается как стратегические точки роста.

На основании представленных в работе методических подходов, к прогнозированию развития транспортной системы была построена многофакторная корреляционно-регрессионная модель с помощью программы Eviews, предназначенной для расчета регрессий и прогнозирования на персональных компьютерах, нами было исследовано влияние основных макроэкономических показателей на грузовые перевозки. Из всех вышеуказанных экзогенных факторов наибольшая зависимость выявлена между грузооборотом и ВВП на душу населения и инвестициями, выраженными в темпах роста к предыдущему году. Регрессионный анализ, проведенный на основе статистических данных за 2000-2020 годы, позволил построить следующую зависимость:

$$GRUZOOB = 2,79GDP\_CAP\_TEMP + 0,22INVEST\_TEMP + 24,6 \quad (4.1)$$

$$\begin{matrix} (4,21) & (2,98) & (2,32) \\ (0,0006) & (0,0083) & (0,0329) \end{matrix}$$

$$R^2 = 0,61; DW = 1,69; F_R^2 = 13,73; P_F = 0,0002.$$

На основе полученных прогнозных значений экзогенных параметров названных переменных разработан прогноз грузооборота. На рис.7 представлена динамика развития грузооборота с 2000 по 2020 гг. и его прогнозное значение на перспективу. По нашим расчетам, объем грузооборота в 2035 г. составит 122-141 млрд ткм.

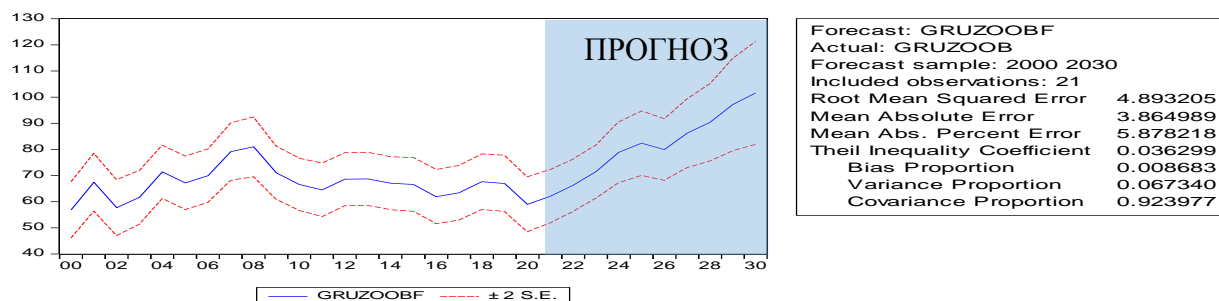


Рис. 7. Фактические и прогнозные значения грузооборота<sup>56</sup>

Для того чтобы увеличить количество наблюдений параметров, мы решили пронаблюдать динамику макроэкономических показателей в разрезе регионов (140 наблюдений за 2010-2019 гг.). Были рассчитаны регрессии грузооборота автомобильного транспорта с множеством разных факторов, из которых были отобраны несколько наиболее значимых уравнений. В итоге, была отобрана двухфакторная модель автокорреляции первого порядка AR(1) панельным методом наименьших квадратов с показателями:

$$GRUZ = 0,09 INVEST\_TRANS + 0,01 RETAIL + 0,74AR(1) + 874, \quad (4.2)$$

$$\begin{matrix} (7,20) & (3,53) & (14,25) & (16,39) \\ (0,0000) & (0,0006) & (0,0000) & (0,0000) \end{matrix}$$

$$R^2 = 0,98; DW = 2,03.$$

<sup>56</sup> Рассчитано автором с помощью специализированного эконометрического пакета Eviews .

В работе для решения перечисленных выше задач привлекается сценарный метод прогнозирования как важный элемент стратегического планирования развития отрасли или отдельной компании. На основе обширного исследования состояния грузовых и пассажирских перевозок на предприятиях железных дорог, выполненных при личном участии автора диссертации, разработаны стратегические планы АО «Oztemiryo'lyo'lovchi» и АО «O'ztemiryo'lkonteyner» на период до 2020 г. В диссертации на основе апробированных на указанных предприятиях железных дорог методов прогнозирования грузовых и пассажирских перевозок разработаны прогнозы развития транспортной системы страны на период до 2035 г. по двум сценарным вариантам:

(1) по инерционному варианту объем финансирования транспорта не превысит 2,0-2,5 процента ВВП и будет обеспечивать: реконструкцию и строительство особо важных объектов транспортной инфраструктуры, в первую очередь, объектов, гарантирующих безопасность функционирования транспортных систем, а также модернизацию и обновление парка транспортных средств; предоставление субсидий для осуществления социально значимых перевозок. Негативные последствия отставания транспорта – высокий уровень транспортных издержек, рост выбросов вредных веществ в атмосферу, увеличение заторов на подходах к основным транспортным сетям крупных городов. При данном сценарии развития уже в ближайшем будущем могут возникнуть проблемы ограничения транспортной доступности и товародвижения на внешних и внутренних перевозках;

(2) умеренно-оптимистический сценарий исходит из более благоприятного сочетания внешних и внутренних факторов. Он предполагает достижение среднегодовых темпов роста ВВП в ближайшей перспективе (2025 г.) в размере 6,0-6,2 процента с последующим их повышением при интенсификации инвестиционной деятельности и быстром росте реальных доходов населения. Реализация мобилизационного «сценария расширенной диверсификации» возможна на основе радикального улучшения инвестиционного климата в стране (объем инвестиций в основной капитал сектора транспорта к 2025 г. должен вырасти в 3,1-3,3 раза, а в дальнейшем к 2035 г. – до 10-11 раз, т.е. ежегодно потребуются инвестиций в размере 4,5-5 млрд USD). Данный сценарий характеризуется благоприятным развитием торгово-экономического сотрудничества с зарубежными партнерами, включая преобладание позитивных сдвигов в процессах интеграции и вступление страны в ЕАЭС и ВТО на приемлемых для нее условиях.

Основные макроэкономические показатели по каждому из рассматриваемых вариантов определяют структуру и параметры экономического роста и развития транспорта на перспективу (табл. 6 и рис.8).

В диссертации в рамках рекомендуемой к разработке Генсхемы-2050 (ориентировочная структура дана в прил. 1 дисс.) предлагается в период до 2035 г. реализовать важнейшие инвестиционные проекты (см. прил. 2 дисс.), среди которых можно выделить следующие:



Формирование нового железнодорожного коридора Великого шелкового пути *Урумчи (КНР) – Кашгар – Ош – Асака – Пап – Ахангарон – Пахтакор – Конимех – Азаныр – Мискин* (далее через порт Актау (РК) в Иран, Турцию и Европу, см. рис.П2.1 дисс.), по которому доставка транзитных грузов и пассажиров из/в КНР короче в сравнении с приведенными ниже действующими направлениями: Урумчи – Хоргос – Алматы – Ташкент - Мискин – на **330** км; Урумчи - Кашгар - Ош- Андижан2 - Ташкент - Бухара1 - Мискин – на **350** км; Урумчи - Кашгар - Ош - Андижан1 - Худжант (Таджикистан) - Хаваст - Мискин – на **40** км. Низкие транспортные издержки повышают конкурентные позиции страны на внешнем рынке, доходы от транзитных перевозок вырастут в 2,5-3 раза. Кроме того, обход крупных транспортных узлов (Андижан, Наманган, Ташкент, Гулистан, Джизак, Самарканд, Бухара1 и Навои) даёт существенный экономический, социальный и экологический эффект.

Таблица 6

Перспективные прогнозы по сценариям развития страны<sup>57</sup>

Показатели развития экономики	Ед. изм.	2019	2020	Сценарные варианты					
				инерционный			умеренно-оптимистический		
				2025	2030	2035	2025	2030	2035
Ежегодный прирост ВВП	%	5,6	1,7	5,0	6,0	6,5	6,0	6,8	7,5
<i>Доля в ВВП:</i>	%	28,1	27,4	30	32	34	31	36	40
- промышленности	%	26,9	27,1	26	25	24	24	22	20
- сферы сельского, лесного и рыбного хоз-ва	%	38,7	38,8	36	36	36	37	36	35
- сферы услуг	%								
Инвестиции в сферы перевозки и хранения (в ценах 2019 г.)	Трлн сум	14,0	14,1	35,5	110	330	36,2	116	405
Занятые в сферах перевозки и хранения	Тыс чел.	228,2	210,2	242	254	259	243	260	268
Перевозки пассажиров всеми видами тр-та	Млн чел.	6109	5089	6691	8140	9945	6667	9220	11050
Пассажирооборот всех видов транспорта	Млрд пасс-км	140,1	118,3	153	182	224	158	188	226
Трансп. подвижность в среднем 1 жителя	Поездки	182	150	177	197	223	177	206	247
	Пасс-км	4196	3462	4055	4412	5015	4187	4209	5060
Объем перевозок грузов на всех видах тр-та	Млн т	1320	1367	1392	1688	1984	1456	1732	2060
Грузооборот всех видов транспорта	Млрд ткм	72,6	66,9	95	113	122	104	120	141
Транспортоёмкость ВВП (в долл. США)	Пасс-км/ВВП(\$US)	2,42	2,01	2,09	1,90	1,72	1,93	1,81	1,41
	Ткм/ВВП(\$US)	1,26	1,14	1,30	1,18	0,94	1,27	1,15	0,88

Весьма перспективной в развитии внешнеторговых отношений стран Центральной Азии с Пакистаном, Индией и другими странами Южной Азии является реализация проектов строительства железных дорог по Трансафган-

<sup>57</sup> Рассчитано автором с учетом влияния воздействия пандемии Covid-19.

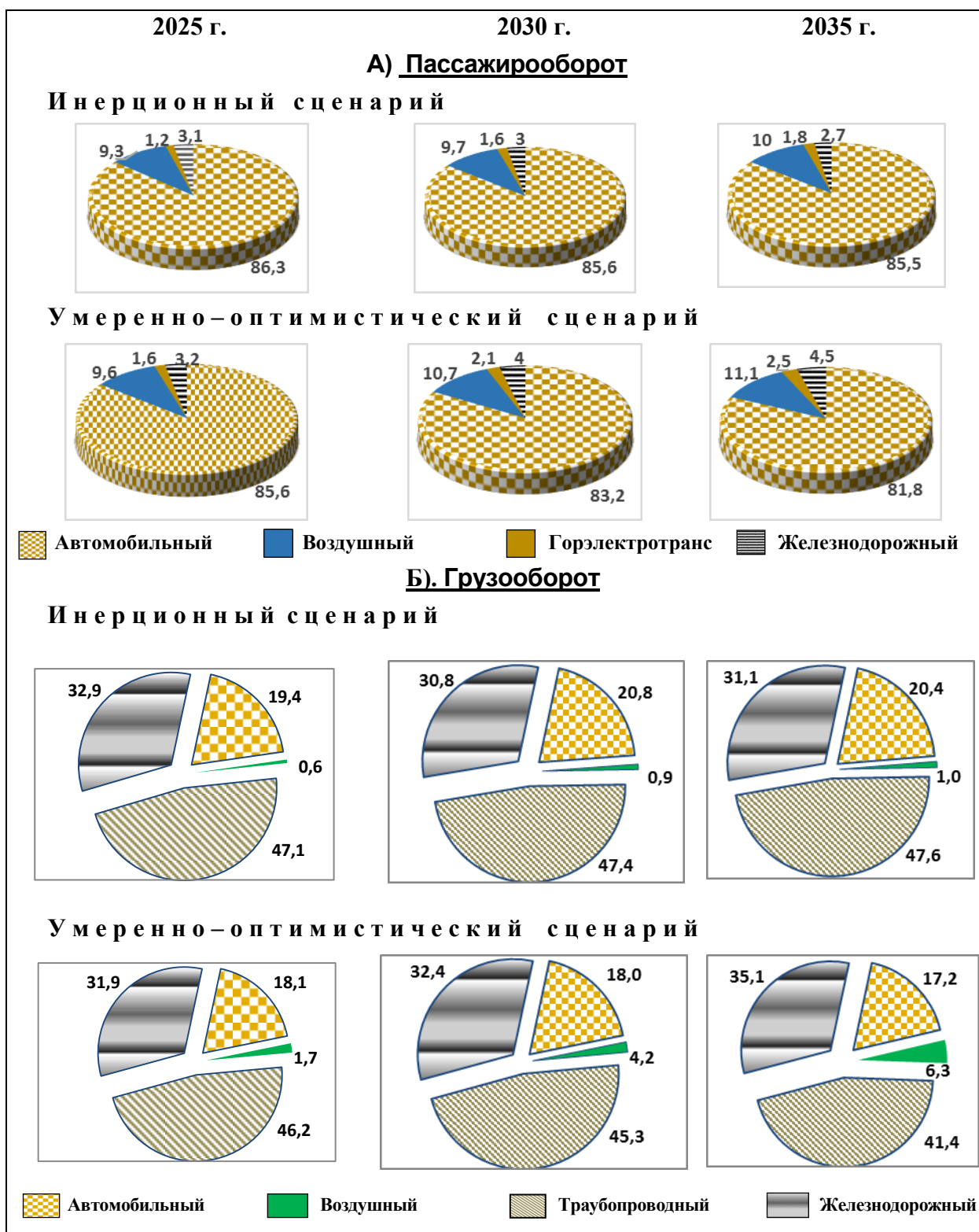


Рис. 8. Доля отдельных видов транспорта на рынке по вариантам прогноза<sup>58</sup>

скому направлению Хайратон – Кабул – Пешавар и Мазари Шариф – Герат, которые сыграют важную роль в будущем доступе их к морским портам Индийского океана и дают значительный доход от внешней деятельности.

<sup>58</sup> Рассчитано автором на основе прогноза.

Особую значимость с точки зрения экономической и экологической эффективности имеет реализация предлагаемых в работе мер по сооружению в ближайшей перспективе *платных скоростных дорог* на условиях ГЧП на направлениях МТК Ташкент–Самарканд, Ташкент–Андижан и других участков дорог, а также надземных дорог на подходах к напряженным транспортным узлам Ташкента, Самарканда, Намангана, Андижана и других крупных городов.

Высокую экономическую и социальную эффективность имеет реализация проектов по дальнейшему развитию высокоскоростного движения на железных дорогах страны и за ее пределами, скоростных автобусных и авиа-сообщений, ускоренному развитию метрополитена в Ташкенте и в отдаленном будущем и в других крупнейших городах (Самарканд, Наманган, Андижан, Фергана-Маргилан), а также в крупных и средних городах – трамвайно-троллейбусного движения и эксплуатации электромобилей.

В диссертации решение задач научного обеспечения транспортного комплекса предложено осуществлять по целевой комплексной программе научных исследований «TransITD-35» по следующим пяти блокам научно-технических проблем:

- I. Стратегия развития рыночных отношений на транспорте;
- II. Научно-техническая и инновационная политика в сфере;
- III. Реструктуризация и институциональные механизмы регулирования рынка транспортных услуг;
- IV. Расширение и углубление интеграции страны в мировые транспортные коммуникации;
- V. Социальная политика и управление персоналом на транспорте.

В рамках указанной программы «TransITD-35» сформулированы следующие *наиболее актуальные направления* исследований макрологистических проблем развития транспортной инфраструктуры на перспективу:

Разработка и реализация Генсхемы-2050 «Транспортные коммуникации Узбекистана: Приоритеты развития и модернизации» (Генсхема-2050);

Разработка новых видов транспорта и технологий для грузовых и пассажирских перевозок с более улучшенными характеристиками по энергопотреблению и экологичности («Транспортная энергетика-35»);

Концепция организации скоростного и высокоскоростного движения на железных дорогах Республики Узбекистан и за ее пределами на долгосрочную перспективу («Скоростное движение СД-50»);

Организация строительства на условиях ГЧП и движения на платных скоростных дорогах на направлениях Ташкент–Андижан и Ташкент–Самарканд, а также скоростных надземных дорог на подходах к сложным транспортным узлам Ташкента, Намангана, Самарканда, Андижана и других крупных городов («Скоростные дороги-50»);

Формирование прогрессивных логистических систем на основе контейнеризации схем товародвижения для привлечения основных контейнерных потоков внешней торговли («Интеграция-2050»);

Совершенствование информационного обеспечения системы управления перевозочным процессом («Инфотранс-35»);

Автоматизированная система управления движением транспорта («АСУ- ТРАНС-35»);

Разработка и введение в действие комплекса национальных стандартов, устанавливающих требования к показателям экологической и технической безопасности объектов транспортного комплекса, не подпадающих под действие международных технических регламентов («Сертификация-35»);

Социальная политика и управление персоналом в сфере транспорта («Человеческие ресурсы-50»).

В целях формирования научной и нормативной основы проектирования и развития транспортного комплекса страны и осуществления контроля за реализацией программ научно-исследовательских и проектных разработок в области транспорта предлагается создать на базе Центра изучения проблем развития транспорта и логистики при Минтрансе РУз Научно-исследовательский институт транспорта Узбекистана (O‘zTransITI) и на базе АО «Boshtransloyiha» и ООО «Toshtemiryo‘loyiha» – Научно-исследовательский и проектный институт транспорта (АО «O‘zTransLITI»).

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В диссертации теоретически обобщена и решена крупная научная проблема – макроэкономические аспекты развития транспортной системы Узбекистана, имеющая важное социальное и экономическое значение. По данной проблеме выдвинуты и решены следующие задачи:

1. Изучены теоретические суждения мировой науки по оценке влияния транспортного фактора на обеспечение стабильного экономического роста, обоснованы принципы и подходы при выборе направлений устойчивого развития транспортной инфраструктуры страны на предстоящий долгосрочный период.

2. Выработаны методологические принципы и концептуальные основы реализации конкурентной транспортной политики страны с использованием методических подходов составления стратегических программ развития транспорта, принятых Комиссией ЕС, правительствами России, Казахстана и других стран.

3. С развитием транспорта происходят позитивные изменения макроэкономической ситуации. Рост числа поездок и пассажирооборота свидетельствует об увеличении спроса на пассажирские перевозки, а уменьшение поездок – о падении благосостояния и качества жизни в регионах. Грузооборот является индикатором развития производственной сферы и той части сферы услуг, где прирост выпуска товаров порождает рост перевозок, а уменьшение выпуска – падение спроса в транспортной отрасли. Выявлено, что распределение грузо-пассажиропотоков по видам транспорта достаточно тесно связано, с одной стороны, с качеством регулирования экономики, и с другой –

изменением конкурентных условий на внутреннем и внешнем рынках услуг транспорта.

4. Усовершенствование транспортно-дорожных условий и качества работы транспорта существенно улучшит ритмичность работы фирм-потребителей их услуг, непосредственно повлияет на экономический рост региона.

5. Обоснованы стратегические цели и задачи транспортной системы, связанные с долгосрочными социально-экономическими и геополитическими приоритетами государства. Основными направлениями усиления роли государства в реализации транспортной политики являются углубление и расширение интеграции страны в мировые транспортные коммуникации, совершенствование антимонопольного законодательства с более полным учетом макроэкономических аспектов бюджетной, налоговой и инвестиционной политики в сфере.

6. Определены следующие важнейшие задачи государственной транспортной стратегии: разработка и реализация Генеральной схемы развития и модернизации транспортных коммуникаций на период до 2050 года; обоснование оптимальных направлений инновационного развития транспортной отрасли; формирование достаточных источников средств для более комплексного и сбалансированного развития транспортной инфраструктуры и создания необходимых условий для безопасной и эффективной эксплуатации каждого вида транспорта; разработка эффективных форм и механизмов реализации ГЧП на транспорте.

7. Предлагается сбалансировать стратегии и программы развития транспорта со стратегиями социально-экономического развития регионов и ресурсообеспечивающих секторов, соблюдение экологических норм и стандартов, исходя из минимальных социальных норм, а также расширять транзитные и экспортные услуги с учетом выгод от геополитического положения страны. Для решения стратегических задач развития транспорта до 2035 г. рассмотрены два варианта прогнозирования с использованием эконометрической модели: *инерционный* и *умеренно-оптимистический* сценарии, апробированные на предприятиях железнодорожного транспорта.

8. Для оценки влияния уровня развития транспортной логистики на экономический рост региона предлагаются следующие критерии: достижение максимальной синергетической эффективности транспортной деятельности при минимальных затратах на перевозки; повышение надёжности работы транспорта и улучшение качества оказываемых услуг; сокращение транспортёмкости экономики; уровень использования транспортно-транзитного потенциала региона; снижение экологической нагрузки.

9. Разработана методика оценки конкурентоспособности грузовых и пассажирских услуг по различным сообщениям. Здесь синергетический эффект в результате улучшения показателей качества перевозок (полнота и доступность обслуживания; предоставление клиенту необходимой информации об услуге; ритмичность и надёжность обслуживания; скорость перевозки; сохранность груза при транспортировке; безопасность перевозки; экологичность

транспорта и др.) соотносится со стоимостью перевозки с учетом ущерба от неполного и некачественного транспортного обслуживания субъектов рынка.

10. Разработана методика расчета транспортноёмкости ВВП, позволяющая в натуральной и стоимостной формах обосновать отдельные товарные группы с низким, средним и высоким уровнями транспортных затрат согласно модели «затраты–выпуск», проводить аналитические исследования и прогнозировать возможные затраты транспорта по уровням управления (страна, отрасль, регион) и видам транспортной деятельности.

11. Определены приоритетные направления ГЧП в сфере транспорта: внедрение новейших систем автоматики и телемеханики для организации и контроля движения на транспорте; обновление и реабилитация транзитных железнодорожных коридоров и участков автодорог для повышения качества и скорости сообщений; электрификация железных дорог; внедрение цифровых технологий, способствующих повышению эффективности функционирования различных транспортных систем.

12. В целях изучения тенденций объемов отгрузки и прибытия товаров и их возможных в будущем изменений, а также для косвенного регулирования развития перевозок наиболее массовых грузов в регионе рекомендуется более шире использовать транспортно-экономические балансы (разрабатываемые на основе региональных материальных балансов), которые служат для регулирующих органов и субъектов рынка макрологистическим ориентиром при изучении динамики спроса и предложения по рассматриваемым товарам и группам грузов.

13. Обоснованы принципы создания и функционирования информационной системы управления доставкой грузов и пассажиров: разнообразие и полнота охвата различных форм транспортного обеспечения; обратная связь с выявлением и оценкой всех нарушений в ходе доставки товара и людей; автоматизация процессов сбора и обработки данных; программное обеспечение управления цепями поставок с интегрированием модулей, отражающих функциональный цикл логистики.

14. Рекомендуется коренным образом пересмотреть действующие институциональные механизмы регулирования сферы транспорта с учетом новых тенденций и направлений углубления и глобализации интеграционных связей на принципах логистики. Обоснована необходимость разработки и принятия новых и обновленных правил, где будут установлены новые принципы и единые подходы к формированию и развитию всех видов транспорта общего и необщего пользования независимо от форм собственности и построению правил во взаимоотношениях между субъектами рынка.

**COUNCIL DSc.14/30.12.2019.I.84.01 FOR THE AWARD OF SCIENTIFIC  
DEGREES AT INSTITUTE OF FORECASTING AND  
MACROECONOMIC RESEARCH UNDER THE MINISTRY OF  
ECONOMIC DEVELOPMENT AND POVERTY REDUCTION OF  
THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN**

---

**INSTITUTE OF FORECASTING AND MACROECONOMIC RESEARCH**

**YARASHOVA VASILA KAMALOVNA**

**MACROECONOMIC ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF THE  
TRANSPORT SYSTEM OF UZBEKISTAN**

**08.00.02 – “Macroeconomics”**

**DISSERTATION ABSTRACT  
of the doctor of science (DSc) in economic sciences**

**Tashkent – 2022**

The theme of doctoral dissertation (DSc) was registered under the number №B2017.3.DSc/Iqt87 at the Supreme Attestation Commission under the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan.

The dissertation of the Doctor of Sciences has been accomplished at Scientific research center "Institute of forecasting and macroeconomic research" under Ministry of economic development and poverty reduction of the Republic of Uzbekistan.

The abstract of dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian and English (resume)) on the website of the Scientific Council ([www.ifmr.uz](http://www.ifmr.uz)) and on the website of «Ziyonet» Informational and educational portal ([www.ziyonet.uz](http://www.ziyonet.uz)).

**Scientific advisor:** **Akhmedov Tursun Muhitovich**  
Doctor of Economic Sciences, Professor

**Official opponents:** **Gulyamov Saidakhror Saidakhmedovich**  
Academician of the Academy of Sciences of the RUZ,  
Doctor of Economic Sciences, Professor

**Hoshimova Naima Abidovna**  
Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor

**Zohidov Azamatjon Azamovich**  
Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor

**Leading organization:** **National university of Uzbekistan**

The defense of the dissertation will take place on «9» 02 2022 at 14<sup>00</sup> at the meeting of the scientific council DSc.14/30.12.2019.1.84.01 for the award of scientific degrees at Institute of forecasting and macroeconomic research under the Ministry of economic development and poverty reduction of the Republic of Uzbekistan. Address: 100011, Tashkent, Khadra street 33-A. Tel.:+998-71-244-01-17. E-mail: [info@ifmr.uz](mailto:info@ifmr.uz), [exat@ifmr.uz](mailto:exat@ifmr.uz).

The doctoral dissertation (DSc) can be reviewed at the Information Resourse Centre of Institute of forecasting and macroeconomic research under the Ministry of economic development and poverty reduction of the Republic of Uzbekistan (is registered under № 31). Address: 100011, Tashkent, Khadra street 33-A. Tel.:+998-71-244-01-17.

The abstract of the dissertation sent out on «27» 01 2022.  
(mailing report № 3 on «27» 01 2022)



**O.O.Olimjonov**

Acting Chairman of the Scientific Council for awarding scientific degrees, Doctor of economics, professor

**N.M.Rasulov**

Scientific Secretary of the Scientific Council for awarding scientific degrees, DSc on economic sciences

**Z.U.Berdinazarov**

Chairman of the Scientific Seminar under the Scientific Council for Awarding Scientific Degrees, DSc on economic sciences



## **RESUME (abstract of DSc dissertation)**

**The aim of the research work** is to develop scientific proposals and practical recommendations for improving the transport system through the prism of ensuring sustainable economic growth of the country.

**The tasks of the research work are:**

to study the methodological and theoretical foundations of the influence of the development of the transport system on the macroeconomic indicators of the country;

to improve the methodology and methodology for analyzing and forecasting the development of transport;

to explore the world experience and foreign scientific schools on the formation and development of transport through the prism of the possibility of their use in the conditions of Uzbekistan;

to develop methodologies and methods for calculating the transport intensity of the economy and assessing the competitiveness of transport services;

to identify the most important socio-economic prerequisites and factors for ensuring the sustainable development of the transport system;

to develop scientific, methodological and practical foundations for solving the problems of strategic planning for the development of transport;

to explore macroeconomic risks and imbalances in ensuring the sustainable development of the transport services market;

to develop alternative scenarios for the development of transport for the long term in conjunction with economic growth;

to develop concrete proposals on mechanisms for regulating the transport system.

**The object of the research work** is the transport system of Uzbekistan in the context of economic growth.

**The scientific novelty of the study is as follows:**

Substantiated criteria for assessing the impact of the level of development of transport logistics on the economic growth of the country through the synergistic effect of transport activities while minimizing the costs of delivering goods and passengers, reducing the transport intensity of the economy, reducing the level of the transport component in the price of consumed goods, increasing the level of use of transport and transit potential;

Taking into account the specifics of the unusual geographical location of the country, the prevailing high transport costs, the rapid growth of the economy and population, as well as the planned future profound changes in the globalization of integrated processes and its innovative development, the development of a General Scheme for the Development and Modernization of Transport Communications of Uzbekistan for the period up to 2050 is proposed;

The methodology for calculating the transport intensity of goods and services has been developed, which makes it possible to substantiate investment projects in natural and cost forms for locating the output of individual goods and services by taking into account their transport intensity for low, medium and high groups of transport costs;

The methodology for determining the competitiveness of transport services has been improved by taking into account the achievement of the cumulative effect from the improvement of seven indicators of the quality of transportation, along with the costs of their implementation, as well as the damage from incomplete and poor-quality transport services;

Substantiates the need to form, within the framework of the General Scheme-2050, a new railway corridor in the direction of Kashgar-Osh-Asaka-Pap-Akhangaran-Pakhtakor-Konimekh-Azanyr-Miskin, where the route for the delivery of transit goods from / to China is 330 km shorter than along the existing corridors, which increases the competitive advantage of the country by reducing transport costs, the volume of income from transit traffic will increase by 2.5 times;

Forecast parameters of freight and passenger turnover up to 2035 were developed on the basis of econometric and scenario models by taking into account changes in economic growth and the transport intensity of the economy.

**Implementation of the research results.** Based on the scientific results obtained in the course of this study, they are put into practice:

the proposals to assess the impact of priority development of the transport system on the sustainability of economic growth through criteria of reliability of transport and improving the quality of services, reducing the transport capacity of the production of transported goods and reducing the environmental friendliness of transportation were used in the Ministry of Innovative Development of the Republic of Uzbekistan - in the preparation of the draft Resolution of the President of Uzbekistan "On approval of the strategy for the development of highways for 2020-2030" (ID-20825) (reference of the Ministry of Innovative Development No. 03-32/3454/son dated 15.09. 2020). The implementation of these proposals in practice will help to increase Uzbekistan's place in the international ranking of logistics efficiency and will balance the development of transport with ensuring sustainable socio-economic development of the country;

the recommendations on the development of a General scheme for the development and modernization of transport communications in Uzbekistan for the period up to 2050 and the formation of new sources of financing for the further integrated and balanced development of all parts of the transport system were used by the Ministry of Innovative Development of the Republic of Uzbekistan in the preparation of the project "Transport - 2050: energy and ecology" (reference of the Ministry of Innovative Development No.03-32/3454/son dated 15.09. 2020), the Ministry of Economic Development and Poverty Reduction of the Republic of Uzbekistan in the preparation of the draft Strategy for the development of the transport system of the Republic of Uzbekistan for the period up to 2030 (reference of the Ministry of Economic Development and Poverty Reduction No. 06/18-01-13/20-469 dated 14.09.2020). The directions of innovative strategic development of transport shown in the General Scheme will lead in practice to a relatively rapid development of digital technologies in transport, the possibility of preventing internal and external threats;

proposals for new transit routes that need to be developed in the future were used by the Ministry of Innovative Development of the Republic of Uzbekistan in

the preparation of the project "Modernization of transport communications (General Scheme 2050)" (reference of the Ministry of Innovative Development No. 03-32 / 3454 dated September 15, 2020). The implementation of this proposal will lead to a 2,0 times reduction in railway costs;

the calculations of the transport capacity of the economy, allowing to assess the transport load on the economy in kind and value forms, were used in the Ministry of Innovative Development of the Republic of Uzbekistan - in the preparation of the draft Resolution of the President of Uzbekistan "On approval of the strategy for the development of highways for 2020-2030" (reference of the Ministry of Innovative Development No. 03-32/3454/son dated 15.09. 2020). The implementation of this approach into practice will make it possible to significantly reduce transport costs, optimize costs and placement of production facilities, based on the transport capacity of their products;

the developed methodology for determining the competitiveness of transport services was tested in JSC "Uzbekiston Temir yo'llari" when calculating the competitiveness of both freight and passenger transportation services (reference of the JSC "Uzbekiston Temir Yo'llari" on implementation No. 04/2459-20 dated 08.08.2020). This made it possible to better assess the bottlenecks and shortcomings in the industry, to identify opportunities to improve the quality of transport services; As a result of the implementation of the methodology, the organizational structure of the management of these organizations has been improved, modern regional logistics centers have been created, which has allowed to increase labor productivity by 3.7% annually and reduce the cost of loading and unloading operations by 1.6%;

The multivariate forecasts of the development of the transport system for the period up to 2035 were used by the Ministry of Economic Development and Poverty Reduction of the Republic of Uzbekistan in the preparation of the draft Strategy for the Development of the Transport system of the Republic of Uzbekistan for the period up to 2030 (reference of the Ministry of Economic Development and Poverty Reduction No. 06/18-01-13/20-469 from 14.09.2020). The implementation of this strategy in practice makes it possible to comprehensively develop the transport system, balance its development with ensuring the socio-economic development of the country, increase the contribution of the sphere to the formation of GDP and exports.

**Structure and scope of the dissertation.** The structure of the dissertation consists of introduction, four chapters, conclusion, list of references and 3 applications. The total volume of the thesis is 221 pages.

**ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ**  
**СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ**  
**LIST OF PUBLISHED WORKS**

**I бўлим (I часть; I part)**

1. Ярашова В.К. Транспортный фактор стабильного экономического роста страны (монография). – Ташкент: Иқтисодиёт дунёси, 2020. – 171 с.
2. Ярашова В.К., Ульджабаев К.У. Долгосрочное планирование развития железнодорожных грузовых перевозок (монография). – Ташкент: Extremum press, 2017. – 216 с.
3. Ярашова В.К., Ульджабаев К.У. Стратегическое планирование развития железнодорожных пассажирских перевозок (монография). – Ташкент: Exstremum-Press, 2013. – 344 с.
4. Ярашова В.К. Стратегия логистики // Ж.Экономическое обозрение. – Ташкент, 2018, №7. – С.84-87. (08.00.00; №2).
5. Ярашова В.К. Транспортные ориентиры ГЧП // Ж. Экономическое обозрение. – Ташкент, 2020, №2. – С.53-57. (08.00.00; №2).
6. Ярашова В.К. Транспортная логистика Узбекистана в макроэкономическом и транзитном аспектах // Ж.Экономическое обозрение. – Ташкент, 2020, №10. – С.66-73. (08.00.00; №2).
7. Ярашова В.К. Макроэкономическая роль транспорта как отрасли материального производства // Ж.“Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar” ilmiy elektron jurnali. – Тошкент, 2020, № 4, – С. 186-194. (08.00.00; №10).
8. Ярашова В.К. Развитие системы непрерывного образования работников отрасли транспорта // Ж.Иқтисодиёт ва таълим. – Ташкент, 2020, № 4. – С.204-207. (08.00.00; №11).
9. Ярашова В.К. Структурные сдвиги в развитии транспортной системы Узбекистана // Ж.Экономика и финансы. – Ташкент, 2020, №4. – С.18-25. (08.00.00; №18).
10. Ярашова В.К. Методические основы разработки маркетинговой стратегии сферы пассажирского транспорта // Ж. Сервис. – Ташкент, 2020, №4. – С. 134-139 (08.00.00; №20).
11. Ярашова В.К. Методические подходы к стратегическому планированию развития транспортной системы // Стратегическое планирование – важный фактор стабильности устойчивого социально-экономического развития страны и регионов: материалы XI международного Форума экономистов. – Ташкент: IFMR, 2019. – С.269-272. (29.06.2019. 266/8 ОАК раёсати қарори).
12. Yarashova V.K. Macroeconomic and integrative aspects of the formation and development of transport and logistics systems // PalArch’s Journal of Archaeology of Egypt / Egyptology. №17(7), 2020. – P. 7549-7562 (№ 3; Scopus. Impact factor (2020) 1,0. E-ISSN: 1567-214X).

13. Yarashova V.K., A.Hoshimov. Comprehensive assessment methodology of competitiveness of the freight transport services // Transport Problems. International Scientific Journal. 2021. Volume 16 Issue 1. – P.187-198. (№ 3; Scopus. Impact factor (2020) +1,7. ISSN:1896-0596).

14. Yarashova V.K. Transport factor in the development of tourism (on the example of India and Uzbekistan) // Indian journal of transport management, 2020. Volume 43. Number 1 – P.36-42.

15. Ярашова В.К. Прогнозирование развития транспортной системы Узбекистана на долгосрочную перспективу. // Ж. Экономика и предпринимательство. М., 2021, №9. С.532-536. (08.00.00; №29 МДХ мамакатлари нашрлари).

## **II бўлим (II часть; II part)**

16. Ульджабаев К.У., Ярашова В.К. О комплексной стратегии развития транспортной отрасли (на примере Узбекистана) // Ж. Менеджмент и бизнес-администрирование. – М, 2009, №3. – С. 71-83.

17. Ярашова В.К. Транспортная политика Узбекистана в современных условиях // Фундаментальные и прикладные проблемы науки. Том 5. Материалы VII Международного симпозиума. – М, 2012. – С. 41-48.

18. Ярашова В.К. Развитие пассажирского транспорта как фактор повышения благосостояния населения // Материалы международной научно-практической конференции на тему «Пути и меры дальнейшей диверсификации экономики Узбекистана и укрепления ее конкурентоспособности». – Ташкент, 2012. – С.135-137.

19. Ярашова В.К. Анализ конкурентоспособности услуг пассажирского транспорта // Двадцать шестые международные Плехановские чтения. Тезисы докладов. – М, 2013. – С.425-426.

20. Ульджабаев К.У., Ярашова В.К. О принципах и приоритетах стратегического планирования развития пассажирского транспорта (на примере Узбекистана) // Ж. Менеджмент и бизнес-администрирование. – М, 2014, №1. – С.87-99.

21. Ярашова В.К. Пути повышения конкурентоспособности услуг пассажирского транспорта // Формирование конкурентной среды в Узбекистане: теория и практика. Сборник научных статей и материалов Республиканской научно-практической конференции. – Ташкент, 2015, – С.367-369.

22. Ярашова В.К. Логистика железнодорожных пассажирских перевозок // Транспорт логистикаси, мультимодал ташишиллар: муаммо ва ечимлар. Илмий-техник анжуман материаллари туплами. – Тошкент, 2016. – С. 43-44.

23. Yarashova V.K. General characteristic of the passenger transport services market in the country // Вестник Туринского политехнического университета в г.Ташкенте. Научно-технический журнал. – Ташкент, 2016, №6. – С. 49-52. (05.00.00; №25)

24. Ярашова В.К. Основные предпосылки и факторы развития скоростного движения (на примере Узбекистана) // VI International Scientific Conference “European Research”. Сборник статей победителей VI Научно-практической конференции. – Пенза, 2016. – С. 197-201.

25. Ярашова В.К. Логистика пассажирских перевозок в мегаполисах // Транспортная логистика, мультимодальные перевозки. Сборник материалов республиканской научно –технической конференции с участием зарубежных ученых. – Ташкент, 2017. – С. 4-6.

26. Ярашова В.К. Совершенствование системы повышения квалификации на предприятиях пассажирского транспорта // «Ўзбекистон темир йўл транспорти тизимида баркамол шахс ва малакали кадрлар тайёрлаш ва қайта тайёрлаш стратегияси”. Сборник материалов республиканской научно-практической конференции. – Ташкент, 2018. – с. 165-167.

27. Ярашова В.К. Обеспечение комфортабельности поездок на пассажирском транспорте // Вестник Туринского политехнического университета в г.Ташкенте. Научно-технический журнал. – Ташкент, 2018, №3. – С. 77-79. (05.00.00; №25)

28. Ульджабаев К.У., Ярашова В.К. Агрокластерлар таракқиётини логистик аспектлари //Ж.Экономический вестник Узбекистана. – Ташкент, 2019, №2. –С.28-30. (08.00.00; №1).

29. Methodical approaches to the development of strategic planning for the development of the transport system of Uzbekistan // SCIENCE, RESEARCH, DEVELOPMENT №14. MONOGRAFIA POKONFERENCYJNA. – London, 2019. – С.31-33.

30. Ярашова В.К. Особенности развития транспортной системы Узбекистана в условиях глобализации и модернизации экономики // Ҳаракатлар стратегияси – иқтисодий ислоҳотларни ҳуқуқий таъминлаш омили. Сборник материалов республиканской научно-практической конференции. Высший военный таможенный институт. – Ташкент, 2019. – С. 201-204.

31. Ярашова В.К. Развитие транспортно-логистической системы Республики Узбекистан // X Международная научно-практическая конференция “Регионы России: стратегии и механизмы модернизации, инновационного и технологического развития”. – Курск, 2019. – С.368-372.

32. Ярашова В.К. Некоторые вопросы влияния транспорта на макроэкономический рост // XX Международная научная конференция «Проблемы прогнозирования и государственного регулирования социально-экономического развития» – Минск, 2019. – С.79-80.

33. Ярашова В.К. Перспективы и приоритеты развития интеграционных процессов транспортной системы Республики Узбекистан // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник Выпуск 2, Часть 2. – М., 2019. – С.524-527.

34. Ярашова В.К., Ульджабаев К.У. Приоритеты и направления стратегического развития транспорта Узбекистана на долговременную перспективу // Ж.Транспорт Шёлкового пути. – Ташкент, 2019, №1. – С. 14-26.

35. Ярашова В.К., Аетдинова Р.Р., Галиуллина Г.Ф. Практика развития особых экономических зон в странах Евразийского экономического союза // Фундаментальные основы инновационного развития науки и образования. Сборник статей VI Международной научно-практической конференции. – Пенза, 2019 – С.106-108.

36. Ярашова В.К. Государственно-частное партнерство как механизм регулирования транспорта // Россия: тенденции и перспективы развития. Ежегодник. Выпуск 15, часть 1. – М., 2020 – С.387-391.

37. Ярашова В.К. Роль и место транспорта в обеспечении устойчивого экономического роста страны // Транспорт в интеграционных процессах мировой экономики. Сборник статей Международной научно-практической конференции. – Минск, 2020 – С.135-136.

38. Ярашова В.К. Факторы и предпосылки развития транспортной системы с учетом формирующегося внешнего и внутреннего спроса // Россия: тенденции и перспективы развития. Ежегодник. Выпуск 15, часть 2. – М., 2020 – С.315-319.

Автореферат «Iqtisod-moliya» нашриётида тахрирдан ўтказилди

Босишга рухсат этилди: 14.01.2022  
Бичими: 60x84 1/8 «Times New Roman»  
гарнитурда рақамли босма усулда босилди.  
Шартли босма табағи 6,2. Адади: 100. Буюртма: № 5.

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