

**TOSHKENT DAVLAT TRANSPORT UNIVERSITETI HUZURIDAGI
ILMIY DARAJALAR BERUVCHI DSc.15/31.12.2020.I.09.04 RAQAMLI
ILMIY KENGASH ASOSIDAGI BIR MARTALIK ILMIY KENGASH**

TOSHKENT DAVLAT TRANSPORT UNIVERSITETI

RAVSHANOV MALIK NAIMOVICH

**YO‘L-TRANSPORT MAJMUASI RESURS SALOHİYATI BOSHQARUVI
SAMARADORLIGINI OSHIRISH METODOLOGIYASINI
TAKOMILLASHTIRISH**

**08.00.13 –«Menejment»
08.00.05 – «Xizmatlar ko‘rsatish tarmoqlari iqtisodiyoti»**

**IQTISOD FANLARI doktori (DSc) dissertatsiyasi
AVTOREFERATI**

Toshkent – 2024

Fan doktori (DSc) dissertatsiyasi avtoreferati mundarijasi
Oglavleniye avtoreferata doktorskoy (DSc) dissertatsii
Contents of the Doctoral (DSc) Dissertation Abstract

Ravshanov Malik Naimovich

Yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyati boshqaruvi samaradorligini oshirish metodologiyasini takomillashtirish 3

Равшанов Малик Наимович

Совершенствование методологии повышения эффективности управления ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса 37

Ravshanov Malik Naimovich

Improving the methodology for improving the efficiency of managing the resource potential of the road transport complex 73

E‘lon qilingan ishlar ro‘uxati

Список опубликованных работ
List of published works 78

**TOSHKENT DAVLAT TRANSPORT UNIVERSITETI HUZURIDAGI
ILMIY DARAJALAR BERUVCHI DSc.15/31.12.2020.I.09.04 RAQAMLI
ILMIY KENGASH ASOSIDAGI BIR MARTALIK ILMIY KENGASH**

TOSHKENT DAVLAT TRANSPORT UNIVERSITETI

RAVSHANOV MALIK NAIMOVICH

**YO‘L-TRANSPORT MAJMUASI RESURS SALOHİYATI BOSHQARUVI
SAMARADORLIGINI OSHIRISH METODOLOGIYASINI
TAKOMILLASHTIRISH**

**08.00.13 –«Menejment»
08.00.05 – «Xizmatlar ko‘rsatish tarmoqlari iqtisodiyoti»**

**IQTISOD FANLARI doktori (DSc) dissertatsiyasi
AVTOREFERATI**

Toshkent – 2024

Fan doktori (Doctor of Science) dissertatsiyasi mavzusi O'zbekiston Respublikasi Oliy attestatsiya komissiyasida B2023.2.DSc/Iqt517 raqam bilan ro'yxatga olingan.

Doktorlik dissertatsiyasi Toshkent davlat transport universitetida bajarilgan
Dissertatsiya avtoreferati uch tilda (o'zbek, rus, ingliz (rezyume)) Ilmiy kengash veb-sahifasida (www.tstu.uz) va «Ziyonet» Axborot ta'lim portalida (www.ziyonet.uz) joylashtirilgan.

Ilmiy maslahatchilar:

Ikramov Murat Akramovich
iqtisodiyot fanlari doktori, professor

Samatov G'affor Allaqulovich
iqtisodiyot fanlari doktori, professor

Rasmiy opponenlar:

To'rayev Baxodir Xatamovich
iqtisodiyot fanlari doktori, professor

Saidov Mash'al Samadovich
iqtisodiyot fanlari doktori, professor

Pardayev Mamayunus Karshibayevich
iqtisodiyot fanlari doktori, professor

Yetakchi tashkilot:

Toshkent davlat texnika universiteti

Dissertatsiya himoyasi Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti huzuridagi ilmiy darajalar beruvchi DSc.15/31.12.2020.I09.04 raqamli Ilmiy kengashning 2024 yil « 18 » may kuni soat _____ dagi majlisida bo'lib o'tadi. (Manzil: 100167, Toshkent shahri, Temiryo'chilar ko'chasi, 1-uy. Tel/faks.: (99871) 293-57-54, e-mail: rector@tstu.uz)

Dissertatsiya bilan Toshkent davlat transport universiteti Axborot-resurs markazida tanishish mumkin (162 raqami bilan ro'yxatga olingan). (Manzil: 100167, Toshkent shahri, Temiryo'chilar ko'chasi, 1-uy. Tel/faks.: (99871) 293-57-54)

Dissertatsiya avtoreferati 2024 yil « 05 » may kuni tarqatildi.
(2024 yil « 05 » may dagi 5 raqamli reyestr bayonnomasi).



O.K. Abduraxmonov
Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash raisi, i.f.d., professor

M.I. Akbarov
Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash ilmiy kotibi, i.f.n.

A.A. Gulamov
Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash qoshidagi ilmiy seminar raisi, i.f.d., professor

– Farg‘ona vodiysi yo‘nalishlarida davlat-xususiy sherikligi asosida avtomobil yo‘llarini qurish; shahar va tumanlarni jamoat transporti bilan to‘liq qamrab olish, yangi avtobuslar sonini 5 mingga va elektrobuslar sonini 2 mingga yetkazish; Toshkent – Samarqand, Samarqand – Navoiy – Buxoro yo‘nalishlarida yangi tezyurar temir yo‘llarini qurish, tezyurar poyezdlarda yo‘lovchi tashish sonini 2,5 barobar ko‘paytirish¹ vazifalari belgilab berilgan. Belgilangan vazifalarni samarali amalga oshirish, yalpi ichki mahsulotda transport tizimi ulushini umumjahon ko‘rsatkichlariga yetkazish, yo‘l-transport majmuasi korxonalarini tomonidan jalb qilingan xom-ashyo va energiya resurslari narxlarining barqarorligini ta‘minlash, transport turlari rivojlanish sur‘atlarini mamlakat iqtisodiyoti rivojlanish sur‘atlariga mutanosibligini ta‘minlashda yo‘l-transport majmuasi tarmoqlari resurs salohiyatini samarali boshqarishning metodologik asoslarini ishlab chiqish dolzarb ahamiyat kasb etadi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023 yil 11 sentabrdagi PF-158-son “O‘zbekiston – 2030” strategiyasi to‘g‘risida”, 2023 yil 14 iyundagi PF-94-son “Ma‘muriy islohotlar doirasida transport sohasida davlat boshqaruvini samarali tashkil qilish chora-tadbirlari to‘g‘risida”, 2019 yil 1 fevraldagi PF-5647-son «Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi Farmonlari, 2017 yil 2 dekabrdagi PQ-3422-son “2018-2022 yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo‘nalishlarini diversifikatsiyalash chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi qarori hamda sohaga oid boshqa me‘yoriy-huquqiy hujjatlarda belgilangan vazifalarni amalga oshirishda mazkur dissertsiya ishi muayyan darajada xizmat qiladi.

Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining ustuvor yo‘nalishlariga mosligi. Dissertatsiya respublika fan va texnologiyalar taraqqiyotining I. “Demokratik va huquqiy jamiyatni ma‘naviy-axloqiy va madaniy rivojlantirish, innovatsion iqtisodiyotni shakllantirish” ustuvor yo‘nalishiga muvofiq bajarilgan.

Dissertatsiya mavzusi bo‘yicha xorijiy ilmiy tadqiqotlar sharhi. Transport tizimlarini boshqarish va unda resurs salohiyatini oshirish metodologiyasini takomillashtirishga oid izlanishlar jahonning yetakchi ilmiy markazlari va oliy ta‘lim muassasalarida, jumladan, Economic Development Institute (Worldbank, AQSH), Institute for Transportation and Development Policy (AQSH), European Conference of Ministers of Transport (Yevropa Ittifoqi), World Road And Transport Organization (IRU) (Shveytsariya), Moskva transport akademiyasi, Moskva davlat avtomobil-yo‘llar texnika universiteti (MADI), Sibir davlat avtomobil-yo‘llar universiteti (SIBADI) (Rossiya), Xarkov milliy avtomobil-yo‘llar universiteti, Kiyev milliy transport universiteti (KADI) (Ukraina) kabi ilmiy muassasalarda olib borilmoqda.

Jahon miqyosida yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyati boshqaruvi samaradorligini oshirish metodologiyasini takomillashtirishga oid ilmiy tadqiqotlar

¹ O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoni. «O‘zbekiston - 2030» strategiyasi to‘g‘risida. 2023 yil 11 sentabr, PF-158-son. - <https://lex.uz/docs/6600413>

natijasida qator, jumladan, quyidagi ilmiy natijalarga erishilgan: transport xizmatlariga erishishda inklyuzivlik, tenglik va hammaboplikka asoslangan holda yo‘l-transport majmuasini rivojlantirish masalalari tadqiq etilgan (Institute for Transportation and Development Policy); transport tizimi rivojlanishida xarajatlarni tejash yondashuvining ahamiyati asoslangan (Yeoropen Conferense of Ministers of Transport); yo‘l-transport majmuasi faoliyat ko‘rsatkichlarini integrallashtirish masalalariga ilmiy yondashuvlar ishlab chiqilgan (Word Road And Transport Organization); yo‘l-transport majmuasi resurs tejamkorligining mamlakat iqtisodiyotiga ta‘sirini aniqlash uslubiyotlari takomillashtirilgan (Moskva davlat avtomobil-yo‘llar texnika universiteti (MADI), Sibir davlat avtomobil-yo‘llar universiteti (SIBADI) (Rossiya), Xarkov milliy avtomobil-yo‘llar universiteti, Kiyev milliy transport universiteti (KADI)).

Jahonda yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyati boshqaruvi samaradorligini oshirish metodologiyasini takomillashtirish bo‘yicha qator, jumladan, quyidagi: jahon iqtisodiyotining globallashuvi jarayonida transport tizimi salohiyatini oshirish; inqirozli geosiyosiy vaziyatlarga moslashuvchan yo‘l-transport siyosatini ishlab chiqish; yagona transport-logistika tizimi tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini takomillashtirish; transport sohasini resurslar bilan optimal ta‘minlash jarayonini davlat tomonidan qo‘llab-quvvatlash; transport tizimi salohiyatini baholash; yo‘l-transport majmuasida sinergetik samarani aniqlash yo‘nalishlarida ilmiy izlanishlar olib borilmoqda.

Muammoning o‘rganilganlik darajasi. Iqtisodiy munosabatlar taraqqiyoti, tadbirkorlik, jumladan xizmatlar sohasi subyektlari boshqaruvining fundamental asoslari xorijlik olimlardan J.M.Keynes, R.G.Ehrenberg, R.S.Smith, J.A.Schumpeter, P.FDrucker va boshqalar tomonidan tadqiq etilgan². Iqtisodiy salohiyatni aniqlash muammolari bo‘yicha MDH ning bir qator olimlari izlanishlar olib borganlar. Jumladan, iqtisodiy salohiyatini baholash va uning samaradorligi masalalari I.I.Feklistov, O.A.Jigunova, A.S.Molchan, A.I.Moroz va boshqalar, resurslardan foydalanish yo‘llarini yaxshilash va iqtisodiy salohiyatni tadqiq etish metodologiyasi R.R.Abduraupov, A.K.Lukovseva, D.V.Pushnaya, A.V.Vasilchikov, A.V.Bogatirev, B.J.Maxmudov, A.YE.Safronov va boshqalarning ishlarida o‘z aksini topgan³.

² J.M. Keynes. The General Theory of Employment, Interest, and Money. 2018. – p.430. <https://www.pdfdrive.com/search?q=John+Maynard+Keynes>; Ronald G. Ehrenberg, Robert S. Smith. Modern Labor Economics: Theory and Public Policy, Global Edition. - Pearson. «Taylor & Francis Group», 2014. –p. 688.; Schumpeter, Joseph A. The Theory of Economic Development (1949). JaiGyan, Digital Library of India Item 2015.187354; Drucker, Peter F. The practice of management. - London: Butterworth-Heinemann, 2007. – p. 355. internetarchivebooks

³ Феклистов И.И. Формирование, реализация и развитие ресурсного потенциала организаций строительного комплекса: теоретические и методологические аспекты. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Санкт-Петербург, 2011. -511 с. ; Жигунова О.А. Методология анализа и прогнозирования экономического потенциала предприятия. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Екатеринбург, 2010. – 339 с.; Молчан А.С. Воспроизводство и капитализация экономического потенциала региональных социально-экономических систем. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Краснодар, 2012. – 373 с.; Мороз А.И. Экономическая эффективность использования социально-экономического потенциала региона: теория, методология и практика. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Санкт-Петербург, 2012. -383 с.; Абдураупов Р.Р. Совершенствование механизмов управления экономическим потенциалом предприятий с иностранными инвестициями в Узбекистане. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.13. – Ташкент, 2016. -282 с.; Луковцева А.К. Формирование инновационного потенциала социально-

Transport tizimining rivojlanishi, uning iqtisodiy samaradorligi M.O.Surayeva, V.F.Lukinix, N.Y.Sandakova, YE.N.Garmanov, M.A.Ikramov, Z.X.Saidov, G.A.Samatov, Y.K.Karriyeva, A.A.Gulamov, J.S.Fayzullayev, A.A.Zoxidov, G.M.Kasimov va boshqalarning ilmiy izlanishlarida o‘z aksini topgan bo‘lsa⁴, xizmat sohasi, jumladan transport xizmatlari sohasi iqtisodiy tizimlarini boshqarish masalalari R.G. Murdick, B. Render, R.S. Russell, A.V.Dmitriyev, A.S.Kravchenko, I.A.Toymensova, M.Q.Pardayev, B.X.To‘rayev, M.T.Aliyeva, I.T.Rustamova va boshqalarning tadqiqotlarida o‘rganilgan⁵.

Yuqorida nomlari zikr etilgan olimlarning iqtisodiyot va uning ayrim tarmoqlarida resurs salohiyatini baholash muammolariga bag‘ishlangan tadqiqotlari natijalarini ilmiy yangilik sifatida e’tirof etish mumkin. Ammo ushbu muammoni

экономического развития Южного Федерального округа. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Москва, 2012. -500 с.; Пушная Д.В. Развитие малого бизнеса как фактор повышения эффективности и экономического потенциала сферы услуг. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Кисловодск, 2014. -177 с.; Васильчиков А.В. Трансформация механизмов и параметров влияния частных потенциалов на развитие регионов на современном этапе эволюции экономики. Диссертация доктора экономических наук:08.00.05. – Санкт-Петербург, 2020. -294 с.; А.В. Богатырев. Теория и методология организационно-экономического обеспечения ресурсосбережения на промышленных предприятиях/ Диссертация на соиск. учёной степени доктора экономических наук. Нижний Новгород, 2010. – 360 с.; Махмудов Б.Ж. Экономические проблемы ресурсосбережения транспортно-дорожном комплексе Республики Узбекистан (на примере Государственной акционерной компании «Узавтойул»). Диссертация доктора экономических наук: 08.00.04. – Наманган, 2006. – 241с.; Сафронов А.Е. Оценка и использование природно-экономического потенциала российских регионов: методология, инструментарий, позиционирование. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Ростов-на-Дону, 2013. -376 с.

⁴ Сураева М.О. Теория и методология инновационного развития железнодорожного транспорта России. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Санкт-Петербург, 2012. – 331 с.; Лукиных В.Ф. Теория и методология управления многоуровневой региональной логистической системой. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Санкт-Петербург, 2011. -411 с.; Сандакова Н.Ю. Пространственное развитие региона на основе совершенствования транспортной инфраструктуры. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Казань, 2019. -424 с.; Е.Н. Гарманов. Экономика дорожного хозяйства. – М.: "Академия (Academia)", 2012; М.А. Икрамов. Стимулирование роста конечных результатов деятельности промышленных предприятий в условиях рыночных отношений: дис. на соиск. учен. степ. д-ра экон. наук: (08.00.05) / Санкт-Петербург. инж.-экон. ин-т им. П. Тольятти, 1992; З.Х. Саидов. Моделирование структуры развития производственно-технической базы дорожного хозяйства (на примере Узбекистана): дис. на соиск. учен. степ. д-ра экон. наук: 08.00.13/ Ташкентский государственный экономический университет, 1991; Г.А. Саматов. Повышение эффективности функционирования регионального пассажирского автотранспортного комплекса: дис. на соиск. учен. степ. д-ра экон. наук: 08.00.05 / Моск. автомоб.-дорож. ин-т. - Ташкент, 1990. - 417 с.; А.А. Гуламов. Темир йўл компаниясининг асосий капиталини иқтисодий жиҳатдан баҳолаш методологиясини такомиллаштириш: иқтисодиёт фанлари доктори илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация: 08.00.03/ Тошкент давлат иқтисодиёт университети, 2020. – 223 б.; Зоҳидов А.А. “Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизмини такомиллаштириш” мавзусидаги иқтисодиёт фанлари доктори (DSc) диссертацияси. Тошкент – 2018 йил. 182 б.; Файзуллаев Ж.С. Темир йўл транспорт тизимини иқтисодий ривожлантириш методологиясини такомиллаштириш: иқтисодиёт фанлари доктори (DSc) илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация: 08.00.03/ Тошкент давлат иқтисодиёт университети, 2022. – 243 б.; Қосимов Ғ.М. Транспорт корхоналарида менежмент. –Т.: «Ўзбекистон», 2001. –448 б.

⁵ Robert G. Murdick, Barry Render, Roberta S. Russell. Service Operations Management. Allyn and Bacon, 1990. – 596.; Дмитриев А.В. Формирование и развитие цифровых экосистем транспортно-логистического обслуживания. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Санкт-Петербург, 2022. -410 с.; Кравченко А.С. Управление формированием и развитием системы пассажирского автотранспортного обслуживания в региональных курортных агломерациях. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Ростов-на-Дону, 2019. – 493 с.; Тойменцева И.А. Стратегическое управление предприятиями сферы услуг автомобильного транспорта: теория и методология. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Самара, 2011. -341 с.; Алиева М.Т. Иқтисодиётни эркинлаштириш шароитида туризм хизматлари соҳасини бошқаришнинг иқтисодий жиҳатлари: иқтисодиёт фанлари доктори (DSc) илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация: 08.00.05/08.00.13. Тошкент давлат иқтисодиёт университети, 2019. – 264 б.; Рустамова И.Т. Управление деловой репутацией в сфере услуг: теория, методология, практика. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. –Душанбе, 2018. – 305 с.

o'rganish natijasida olingan dastlabki xulosalar iqtisodiyotning muhim infratuzilmaviy tarmog'i hisoblanuvchi yo'l-transport majmuasida ishlab chiqarish omillarini ishlatish samaradorligini baholashning uslubiy tamoyillari yetarli darajada ishlab chiqilmaganligini ko'rsatmoqda. Shuni alohida ta'kidlash kerakki, yo'l-transport majmuasi ish natijalariga nafaqat faoliyat ko'rsatkichlarining, balki majmua tarkibiga kiruvchi sohalarida foydalaniladigan har bir iqtisodiy resursning ta'sir etish darajasini baholash usullarini aniqlash ham kiradi. Yuqorida sanab o'tilgan mutaxassis va izlanuvchilar tomonidan taklif etilgan usullarning amaliyotda qo'llash imkoniyati cheklangan yoxud yo'l-transport majmuasi korxonalarini faoliyati natijalarini obyektiv tavsiflamaydi. Tadqiqotchi fikricha, majmua tarkibiga kiruvchi xo'jalik subyektlarining resurs salohiyatidan foydalanish natijalarini baholovchi ko'rsatkichlar obyektiv va qo'llanish jihatidan qulay va sodda bo'lishi kerak. Shunga ko'ra, mazkur tadqiqot doirasida transport tizimi tarkibidagi sohalar faoliyatiga ta'sir qiluvchi omillarning ish natijalari samaradorligini belgilashdagi ahamiyati hamda majmua resurs salohiyatidan foydalanish samaradorligini aniqlash imkoniyatini beruvchi ilmiy-uslubiy taklif va tavsiyalar ishlab chiqildi.

Dissertatsiya mavzusining dissertatsiya bajarilgan oliy ta'lim muassasasining ilmiy tadqiqot ishlari rejalari bilan bog'liqligi. Dissertatsiya mavzusi Toshkent avtomobil-yo'llar instituti ilmiy tadqiqot ishlari rejasiga muvofiq ITD-2-53 "Iqtisodiyotni modernizatsiyalash sharoitida transport raqobatdoshligini oshirishning metodologik asoslarini takomillashtirish" mavzusidagi (2012-2013 yy.) davlat granti hamda 257022-raqamli "Termiz shahrining transport va yo'l transport infratuzilmasini rivojlantirish bosh rejasini ishlab chiqish" xo'jalik shartnomasi (2023 y.) asosidagi ilmiy loyiha doirasida bajarilgan.

Tadqiqotning maqsadi O'zbekiston Respublikasi yo'l-transport majmuasi resurs salohiyati boshqaruvi samaradorligini oshirish metodologiyasini takomillashtirish bo'yicha ilmiy asoslangan taklif va tavsiyalar ishlab chiqishdan iborat.

Tadqiqotning vazifalari:

resurslarga munosabatning tadrijiy rivojlanishi, resurs salohiyatining iqtisodiy kategoriya sifatidagi mohiyatini ochib berish va uni boshqarishning ilmiy-nazariy asoslarini o'rganish;

resurs salohiyatidan foydalanishni belgilovchi iqtisodiy ko'rsatkichlar tizimi va resurslarga bo'lgan ehtiyojni aniqlash uslubiyotini takomillashtirish imkoniyatlarini baholash;

transportning iqtisodiy-ijtimoiy ahamiyatidan kelib chiquvchi iqtisodiy tushunchalar tizimini takomillashtirish hamda mamlakat yo'l-transport majmuasi iqtisodiy salohiyatini baholashning integrallashgan ko'rsatkichlar tizimini ishlab chiqish;

yo'l-transport majmuasining resurslarga bo'lgan ehtiyojiga ta'sir etuvchi omillarning tasnifiy guruhlanishini amalga oshirish, majmuaning resurslarga talabini aniqlash uslubiyotini takomillashtirish va ushbu resurslardan oqilona foydalanish modelini ishlab chiqish;

yo‘l-transport majmuasi boshqaruvini takomillashtirish imkoniyatini beruvchi muvofiqlashtiruvchi boshqaruv modeli asosida majmuaning tashkiliy resurs salohiyatini oshirish yo‘nalishlarini aniqlash;

yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyatini oqilona boshqarish imkoniyatini beruvchi samarali transport siyosatini shakllantirish bo‘yicha ilmiy asoslangan tavsiyalarni ishlab chiqish;

yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyatidan foydalanish ko‘rsatkichlarining sohada yaratilgan qo‘shilgan qiymatga ta‘sirini ekonometrik baholash va kelajakda uning o‘zgarishini prognozlash;

yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyatini oqilona boshqarishning mamlakatda logistika samaradorligini oshirishdagi ahamiyatini ochib berish;

yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyatidan foydalanish samaradorligini aniqlash uslubiyotlarini takomillashtirish.

Tadqiqotning obyekti sifatida O‘zbekiston Respublikasi yo‘l-transport majmuasida faoliyat yuritayotgan xo‘jalik subyektlari hamda transport resurs salohiyatidan foydalanish bo‘yicha iqtisodiy munosabat ishtirokchilari olingan.

Tadqiqotning predmetini yo‘l-transport majmuasida resurs salohiyatini samarali boshqarish bo‘yicha tashkiliy-iqtisodiy munosabatlar tizimi tashkil etadi.

Tadqiqotning usullari. Dissertatsiya ishida ilmiy abstraksiya, guruhlash va umumlashtirish, qiyoslash, tizimli tahlil va sintez, korrelyatsion va regression tahlil, ekspert, monografik, matematik baholash va prognozlash kabi usullardan foydalanilgan.

Tadqiqotning ilmiy yangiliklari quyidagilardan iborat:

uslubiy yondashuvga ko‘ra “iqtisodiy salohiyat” va “resurs sig‘imidan samarali foydalanish” tushunchalarining iqtisodiy mazmuni mazkur ta‘riflardagi farqlarni aniqlash hamda turli iqtisodiy kategoriyalar bilan o‘zaro bog‘liqligini aniqlash, resurslardan samarali foydalanishda boshqaruv tizimini optimallashtirish va iqtisodiyotning oqilona resurs sig‘imini ta‘minlash, iqtisodiyotni boshqarishning bozor mexanizmini joriy etish bilan bir qatorda innovatsion yondashuvni ta‘minlovchi tadbirkorlik qobiliyatidan samarali resurs sifatida kengroq foydalanish nuqtai nazaridan takomillashtirilgan;

avtoyo‘l-transport majmuasida faoliyat yurituvchi biznes tuzilmalarda manfaatlar to‘qnashuvini bartaraf etish mexanizmi davlat-xususiy sherikligini amaliyotga joriy etish asosida takomillashtirilgan;

yo‘l-transport majmuasida cheklangan resurslarni oqilona sarflash muammosini hal qilishda resurslarga egalik qilish, ularning taqsimoti va sarfi ustidan ma‘muriy nazoratni ta‘minlovchi “Respublika resurs sig‘imi monitoring Markazi”ni tashkil etish taklifi asoslangan;

M-39 «Olmaota – Bishkek – Toshkent – Termiz» xalqaro avtomagistralining muayyan qismida to‘lovli yo‘l qurishning nazariy texnik-iqtisodiy asoslari ishlab chiqilib, mazkur avtomobil yo‘lini xalqaro talablar asosida qayta qurish va boshqarishni yangi tashkil etiluvchi qo‘shma korxonada shaklidagi aksiyadorlik jamiyati orqali amalga oshirish taklifi asoslangan;

O‘zbekiston transport tizimida jalb qilingan resurslar miqdorining soha qo‘shilgan qiymatiga ta’siri ekonometrik modellashtirish asosida pessimistik, dinamik va optimistik ssenariylar bo‘yicha 2030 yilgacha prognoz ko‘rsatkichlari ishlab chiqilgan.

Tadqiqotning amaliy natijalari quyidagilardan iborat:

yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyatidan samarali foydalanish bo‘yicha boshqaruv qarorlarini qabul qilish va tahlil etish uchun “transport yuki”, “yuk sig‘imi”, “transport xizmatiga erishish imkoniyati”, “resurslar iste’molidagi yakuniy naflilik” kabi integral ko‘rsatkichlar tizimidan foydalanish zaruriyati asoslangan;

iqtisodiyot tarmoqlarida oqilona resurs sig‘imiga erishishni ta’minlovchi mamlakat yo‘l-transport majmuasining resurslarga bo‘lgan talabini aniqlash modellari ishlab chiqilib, ularni majmua boshqaruvida qo‘llash zaruriyati asoslab berilgan;

resurslardan foydalanishning umumiy iqtisodiy samaradorligini ta’minlashda yo‘l-transport majmuasida ishlatiluvchi resurslarning naflilik darajasini baholashning iqtisodiy-matematik modeli ishlab chiqilgan;

mamlakatning xalqaro logistika samaradorligi indeksidagi reytingini oshirishda yo‘l-transport majmuasi resursining ijobiy ta’siri iqtisodiy tizimlarni modellashtirishning ekspert usuli asosida aniqlangan;

muallif tomonidan “avtoyo‘l resursi” deb nomlangan avtomobil yo‘l xo‘jaligi sohasida faoliyat yuritayotgan subyektlarning biznes foydasini hisoblash uslubiyoti ishlab chiqilgan;

avtomobil transporti xizmati ko‘rsatuvchi provayderlar va yo‘l xo‘jaligi korxonalarini o‘rtasidagi manfaatlar ziddiyati muammosini hal qilish uchun O‘zbekiston Transport vazirligining tegishli bo‘linmalari vakolatiga ularning faoliyatini muvofiqlashtirish vakolatini kiritish taklif etilgan;

tadqiqotda yo‘l-transport majmuasi amaliyotida mulklararo hamkorlikning konsessiya turini amaliyotga joriy etish imkoniyatini beruvchi xalqaro to‘lovli avtomobil yo‘lini qurishning texnik-iqtisodiy asosi bo‘yicha tavsiya ishlab chiqilgan;

yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyatini boshqarish bo‘yicha qarorlar samaradorligini oshirishga imkon yaratuvchi aholining avtotransport xizmatiga erishish imkoniyatini aniqlash uslubiyoti taklif etilgan.

Tadqiqot natijalarining ishonchliligi dissertatsiyada foydalanilgan yondashuvlar hamda usullarning ilmiy va uslubiy jihatdan asoslanganligi, ma’lumotlarning rasmiy manbalardan olinganligi, tadqiqotlarning e’tirofga molik uslubiy asosga egaligi, xulosa va takliflarning transport sohasidagi vakolatli tashkilotlardan o‘tganligi va tasdiqlanganligi bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati. Tadqiqot natijalarining ilmiy ahamiyati unda ishlab chiqilgan nazariy va uslubiy tavsifdagi xulosa va takliflardan yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyatini samarali ishlatishning nazariy-uslubiy va metodologik asoslarini takomillashtirishda foydalanish mumkinligi bilan belgilanadi.

Tadqiqot natijalarining amaliy ahamiyati unda ishlab chiqilgan amaliy tavsifdagi xulosa va takliflar cheklangan resurslarning samaradorligi uchun mas'ul vazirlik va idoralar, iqtisodiyotning turli mulkchilik shaklidagi xo'jalik subyektlari tomonidan ishlatilishi, hamda oliy ta'lim muassasalaridagi tegishli fan yo'nalishi bo'yicha o'quv jarayonida foydalanishi mumkinligi bilan belgilanadi.

Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi. O'zbekiston Respublikasi yo'l-transport majmuasi resurs salohiyati boshqaruvi samaradorligini oshirish metodologiyasini takomillashtirish bo'yicha ilmiy takliflar asosida:

uslubiy yondashuvga ko'ra "iqtisodiy salohiyat" va "resurs sig'imidan samarali foydalanish" tushunchalarining iqtisodiy mazmunini mazkur ta'riflardagi farqlarni aniqlash hamda turli iqtisodiy kategoriyalar bilan o'zaro bog'liqligini aniqlash, resurslardan samarali foydalanishda boshqaruv tizimini optimallashtirish va iqtisodiyotning oqilona resurs sig'imini ta'minlash, iqtisodiyotni boshqarishning bozor mexanizmini joriy etish bilan bir qatorda innovatsion yondashuvni ta'minlovchi tadbirkorlik qobiliyatidan samarali resurs sifatida kengroq foydalanish nuqtai nazaridan takomillashtirishga oid nazariy-uslubiy materiallardan oliy o'quv yurtlari talabalari uchun tavsiya etilgan "Soha iqtisodiyoti va menejmenti" nomli darsligi (O'zbekiston Respublikasi Oliy va o'rta maxsus ta'lim vazirining 2021 yil 20 oktabrdagi 441-sonli buyrug'i) va "Transport iqtisodiyoti" nomli o'quv qo'lanmasini (Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti rektorining 2023 yil 14 iyuldagi 228-sonli buyrug'i) tayyorlashda foydalanilgan. Mazkur ilmiy taklifning amaliyotga joriy etilishi natijasida oliy o'quv yurti talabalarining yo'l-transport majmuasidagi "iqtisodiy salohiyat" va "resurs sig'imidan samarali foydalanish" tushunchalarining takomillashtirilgan iqtisodiy mazmuni bo'yicha nazariy bilim va ko'nikmalarini yanada chuqurlashtirish imkoni yaratilgan;

avtoyo'l-transport majmuasida faoliyat yurituvchi biznes tuzilmalari va transport xizmatlari ko'rsatish sohasida manfaatlar to'qnashuvini bartaraf etish mexanizmini davlat-xususiy sheriklikni amaliyotga joriy etish asosida takomillashtirish taklifidan O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligining Investitsiyalar va davlat-xususiy sheriklikni rivojlantirish bo'limi faoliyatida foydalanilgan (O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2023 yil 29 noyabrdagi 2/8280-sonli ma'lumotnomasi). Mazkur ilmiy taklifning amaliyotga joriy etilishi mamlakatdagi yo'l-transport majmuasi davlat mulkini boshqarishda konsession munosabatlarni qo'llash sohalarini aniqlashtirish va manfaatlar to'qnashuvini bartaraf etish imkonini bergan;

yo'l-transport majmuasida cheklangan resurslarni oqilona sarflash muammosini hal qilishda resurslarga egalik qilish, ularning taqsimoti va sarfi ustidan ma'muriy nazoratni ta'minlovchi "Respublika resurs sig'imi monitoring Markazi"ni tashkil etish taklifi O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligining Strategik rejalashtirish va metodologiya boshqarmasi hamda "O'zbekiston temir yo'llari" Aksiyadorlik jamiyatining Iqtisodiy tahlil va prognozlash boshqarmasi ish faoliyatida foydalanilgan (O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2023 yil 29 noyabrdagi 2/8280-sonli hamda "O'zbekiston temir yo'llari" AJning 2023 yil 28 noyabrdagi 06/4038-23-sonli ma'lumotnomalari). Mazkur ilmiy taklifning

amaliyotga joriy etilishi monitoring markazining tegishli boshqaruv algoritmi asosida mamlakat iqtisodiyot tarmoqlari tomonidan jamiyat resurslaridan oqilona foydalanish jarayonini nazorat qilish imkonini bergan;

M-39 “Olmaota – Bishkek – Toshkent – Termiz” xalqaro avtomagistralining muayyan qismida to‘lovli yo‘l qurishning nazariy texnik-iqtisodiy asoslari ishlab chiqilib, mazkur avtomobil yo‘lini xalqaro talablar asosida qayta qurish va boshqarishni yangi tashkil etiluvchi qo‘shma korxonada shaklidagi aksiyadorlik jamiyati orqali amalga oshirish taklifi O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligining Xalqaro tashuvlar va logistika boshqarmasi tomonidan foydalanilgan (O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2023 yil 29 noyabrdagi 2/8280-sonli ma‘lumotnomasi). Mazkur ilmiy taklifning amaliyotga joriy etilishi ushbu to‘lovli avtomobil yo‘lini qurish va boshqarishning iqtisodiy samaradorligini oshirish imkoniyatini beradi;

O‘zbekiston transport tizimida jalb qilingan resurslar miqdorining soha qo‘shilgan qiymatiga ta’siri ekonometrik modellashtirish asosida pessimistik, dinamik va optimistik ssenariylar bo‘yicha 2030 yilgacha prognoz ko‘rsatkichlaridan “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ faoliyatida foydalanilgan (“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJning 2023 yil 28 noyabrdagi 06/4038-23-sonli ma‘lumotnomasi). Mazkur ilmiy taklifning amaliyotga joriy etilishi “O‘zbekiston temir yo‘llari” aksiyadorlik jamiyatning uzoq muddatli istiqboldagi daromadlari hajmi dinamikasini aniqlash hamda asosiy faoliyat ko‘rsatkichlari o‘rtasidagi o‘zaro muvofiqlikni ta’minlash imkonini bergan.

Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi. Mazkur tadqiqot natijalari 8 ta xalqaro va 2 ta mahalliy ilmiy amaliy anjumanlarda muhokamadan o‘tkazilgan va ma’qullangan.

Tadqiqot natijalarining e’lon qilinganligi. Dissertatsiya mavzusi bo‘yicha jami 36 ta ilmiy ish, shu jumladan 2 ta monografiya, O‘zbekiston Respublikasi Oliy attestatsiya komissiyasining doktorlik dissertatsiyalari asosiy ilmiy natijalarini chop etish tavsiya etilgan ilmiy nashrlarda 13 ta, jumladan 11 tasi respublika va 2 tasi xorijiy jurnallarda nashr etilgan.

Dissertatsiyaning tuzilishi va hajmi. Dissertatsiya tarkibi kirish, to‘rtta bob, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxati va ilovalardan tarkib topgan bo‘lib, umumiy hajmi 246 betni tashkil etadi.

DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

Dissertatsiyaning “**Resurs salohiyatidan samarali foydalanishning nazariy-metodologik asoslari**” deb nomlangan birinchi bobida iqtisodiy resurslarga munosabatning tarixiy shakllanish bosqichlariga retrospektiv munosabat bildirilgan, resurs salohiyati samaradorligining mohiyati, tasnifi va tushunchalari ilmiy talqin etilgan, iqtisodiy salohiyatni belgilovchi resurslarning tasnifiy guruhlanishi amalga oshirilgan, iqtisodiy salohiyatni belgilab beradigan mavjud iqtisodiy ko‘rsatkichlar tizimi va mamlakatda amalga oshirilayotgan iqtisodiy

islohotlarni chuqurlashtirish sharoitida resurslar iste'molidagi o'zgarishlar baholangan.

Mazkur tadqiqotning maqsad va vazifalaridan kelib chiqqan holda, insoniyat rivojlanish bosqichlarini mavjud resurslarga bo'lgan munosabatning o'zgarishiga qarab davrlarga bo'lib chiqildi (1-jadvalga qar.).

1-jadval

Resurslarga munosabatning tarixiy shakllanishi⁶

tt №	Tadqiqotchilar sulolasi	Namoyondalar	Muammoga munosabat
1	2	3	4
1.	Qadimgi dunyo va o'rta asr ilm ahli (faylasuflar)	Suqrot, Ksenofort ⁷ , Aflotun ⁸ , Arastu ⁹ , Farobiy ¹⁰	Resurslarning tasnifi sodda, mehnat resursining dualistik mazmun kasb etishi
2.	Klassik va neoklassiklar	A.Smit, D.Rikardo, L.Valras, A.Marshall, J.B.Klark ¹¹	Ishlab chiqarish omillari – resurslarning klassik tasnifi amalga oshirilgan, tadbirkorlik qobiliyati haqidagi dastlabki fikrlar
3.	Institutsional yondashuv namoyondalari	Y.Shumpeter, J.M.Keyns, J.Xiks, F.Xayyek, P.Samuelson, J.K.Gelbreyt, Y.Kornai, R. Lukas, T. Sardjent va h.k ¹² .	Tadbirkorlik qobiliyati ishlab chiqarish omili sifatida «qonuniy» tasnifga kiritilgan, innovatsion resurs haqida dastlabki fikrlar
4.	Neoinstitutsional yondashuv namoyondalari	Jeymes Byukenen, Jorj Stigler ⁶ , Ronald Kouz ¹³ va h.k.	Ijtimoiy resurs, innovatsion resurs, axborot resurslarining ahamiyati targ'ib qilina boshlandi. Mulkchilik asoslarining ahamiyati va davlatning iqtisodiy munosabatlardagi ishtiroki mexanizmlari targ'ib qilina boshlandi

Insoniyat tarixida dinlarning vujudga kelishi va ularning rivojlanishi iqtisodiy faoliyat jabhasiga bevosita ta'sir o'tkazgan. Islom dinining paydo bo'lgandan boshlab keng hududlarga tezlik bilan tarqalishiga asosiy sabablardan biri, albatta,

⁶ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan.

⁷ Ксенофонт. Домострой/Перевод С.И. Соболевского. knigogid.ru/books/1142017-domostroy/toread

⁸ Альберт К.[en] О понятии философии у Платона: монография. / Пер. с нем., предисловие и примечание Буланенко М.Е. Владивосток: Изд-во Дальневосточного федерального университета, 2012. — 120 с. — ISBN 978-5-7444-4268-6-6.

⁹ Орлов Е. В. Аристотель о началах человеческого разума / отв. ред. В. П. Горан; Рос. Акад. наук, Сиб. отделение, Институт философии и права. — Новосибирск: Издательство СО РАН, 2013. — 303 с. ISBN 978-5-7692-1336-6

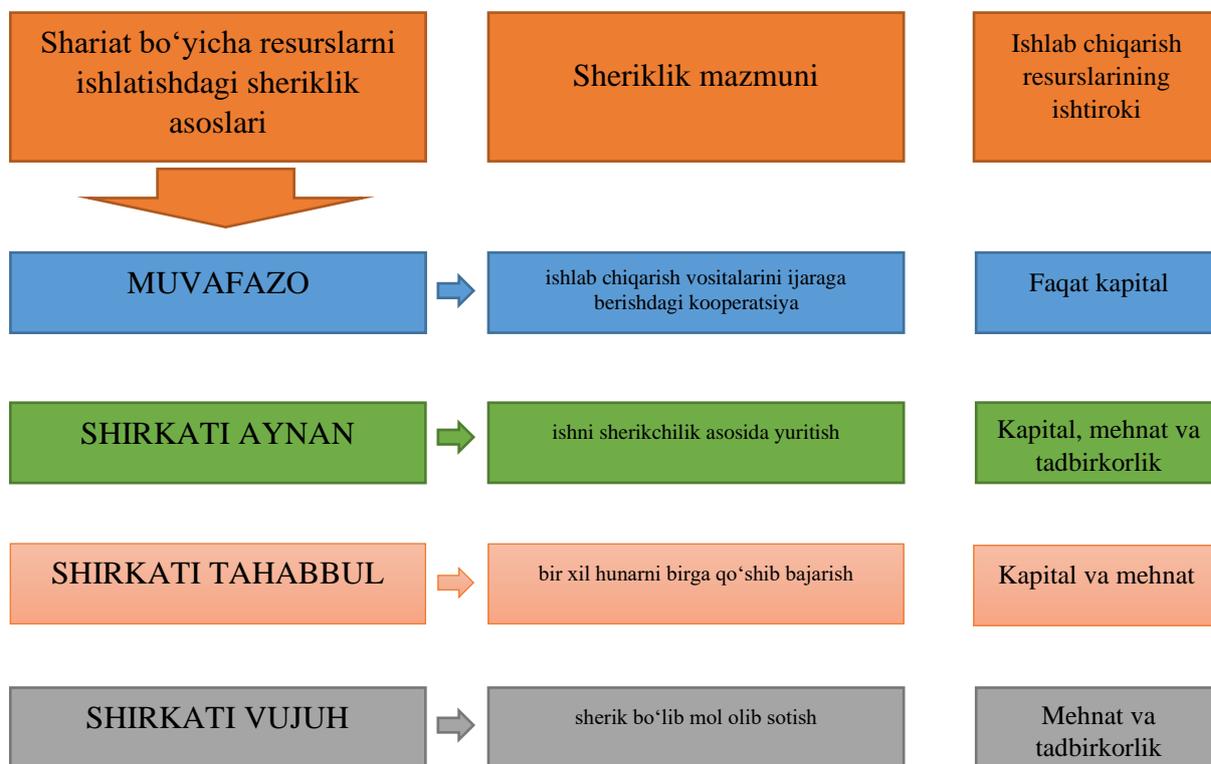
¹⁰ Фозил одамлар шахри. Абу Наср Форобий / Таржимонлар Абдусодик, Ирисов, Маркам Махмудов, Урфон Отажон. Масул мухаррирлар М.Хайруллаев, М.Жакбаров. -Тошкент: Янги аср авлоди, 2016. - 320 б.

¹¹ Блауг М. 100 великих экономистов до Кейнса = Great Economists Before Keynes: A Introduction to the Lives and Works of 100 Economists of the Past. — Экономическая школа год = 2005. — С. 704. — ISBN 5-902402-11-5.

¹² Блауг М. 100 великих экономистов после Кейнса = Great Economists since Keynes: An introduction to the lives & works of one hundred great economists of the past. — СПб.: Экономикс, 2009. — 384 с

¹³ Коуз Р. Фирма, рынок и право / пер. с англ. Б. Пинскера. — М.: Дело ЛТД, 1993. — 192 с. — ISBN 5-86461-133-6

uning inson uchun eng muhim hisoblanuvchi xo‘jalik yuritish tizimiga ijobiy islohotlar olib kelganligidir. Tadqiqotda, iqtisodiy taraqqiyotni belgilab bergan resurslarga munosabatning islomga xos bu modelini «islomiy resurs taqsimoti fenomeni», deb atash taklif etildi (1-rasmga qar.).



1-rasm. «Islomiy resurs taqsimoti» fenomeni¹⁴

Salohiyatlar nazariyasi bo‘yicha ilmiy chiqishlarning salmoqli qismi iqtisodiy salohiyat deb nom olgan baholash ko‘rsatkichlari tizimiga bag‘ishlangan. Ushbu ilmiy qarashlarning mualliflik tahlili «iqtisodiy salohiyat» ta’riflaridagi farqlarni aniqlash imkoniyatini berish bilan birga, uning mohiyati, tarkibiy elementlari, «milliy boylik», «iqtisodiy rivojlanish darajasi» kabi kategoriyalar bilan o‘zaro bog‘liqligini anglashga yordam berdi.

Salohiyatni baholash muammolariga bag‘ishlangan izlanishlarni tahlil etish jarayonida tuzilmaviy tarmoq va korxonalar resurs salohiyati kam o‘rganilgan sohalar ekanligi aniqlandi. Shuni alohida ta’kidlash kerakki, ushbu muammo juda muhim sanaladi, chunki jamiyat iqtisodiy salohiyati rivojlanishning umumiy holati, umumiy qonuniyatini tavsiflagan bir paytda, tuzilmaviy tarmoqlarda kechayotgan jarayonlar xarakteri ochilmay qoladi. «Salohiyat» atamasi tarmoqqa nisbatan ishlatilganda nafaqat tarmoqning ishlab chiqarish imkoniyatlarini, balki uning mavjud resurslarni oqilona ishlatish orqali iste’molchilar ehtiyojini maksimal darajada qondirish qobiliyatini tavsiflashi kerak.

Ma’lumki, iqtisodiyotda tanlov jamiyat resurslarining cheklanganligi va uning a’zolari ehtiyojining cheksizligi oqibatida vujudga kelib, resurslardan samarali foydalanish zaruriyatini keltirib chiqaradi.

¹⁴ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

Jamiyatda mavjud ishlab chiqarish omillari to‘rt guruhdan iborat bo‘lib, bular: yer, kapital, mehnat va tadbirkorlik qobiliyati. Bugungi kunda iqtisodchilar ishlab chiqarish omillari emas, balki «resurslar» atamasidan ko‘proq foydalanishadi.

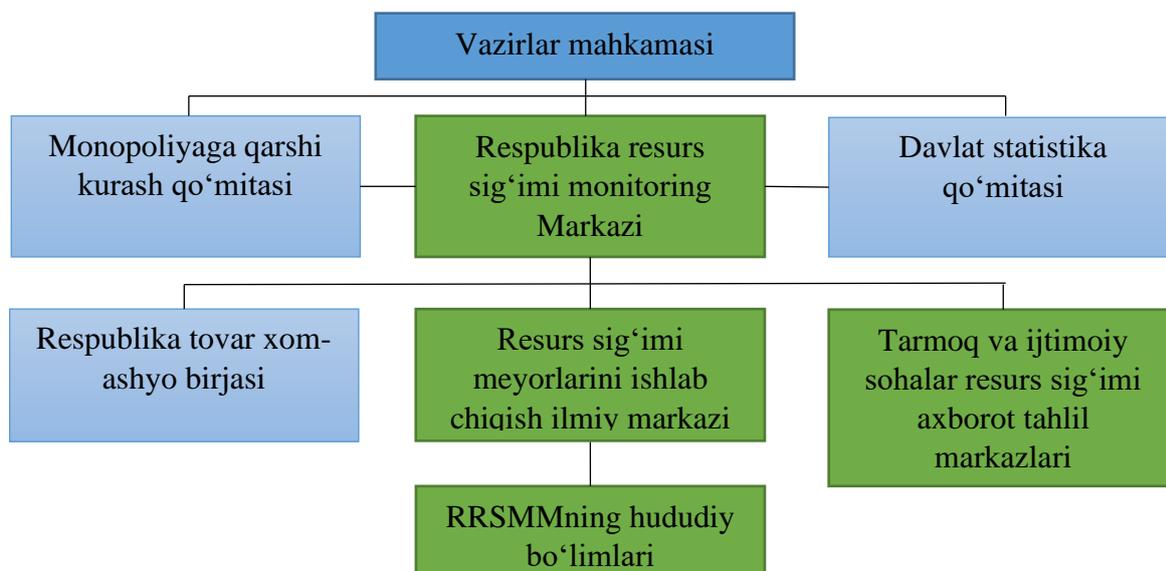
Shuni alohida ta’kidlash kerakki, ilgari tadbirkorlik faoliyatining muvaffaqiyati klassiklar tomonidan e’tirof etilgan ishlab chiqarish omillarining ma’lum bir ko‘rinishdagi mutanosibligiga bog‘liq bo‘lgan bo‘lsa, endilikda bu muvaffaqiyat ishlab chiqarish resurslarining texnologiya, axborot va intellektual resurslar bilan o‘zaro murakkab bog‘liqligini taqozo etadi.

Sanab o‘tilgan resurslardan samarali foydalanish mamlakat iqtisodiyotini rivojlantirish garovi ekanligini yana bir bor qayd etgan holda, bunga erishish yo‘llari borasida chuqur nazariy tadqiqotlarni amalga oshirish talab etiladi:

birinchidan, mamlakatda mavjud resurslardan samarali foydalanish imkoniyatini beradigan optimal boshqaruv tizimiga erishish kerak. Bunga o‘z navbatida jamiyatda shakllangan ma’muriy boshqaruv tizimi, iqtisodiyotni boshqarish uslubiyotini takomillashtirish orqali erishiladi;

ikkinchidan, jamiyatda ishlab chiqarilayotgan tovarlar, ko‘rsatilayotgan xizmatlar, yaratilayotgan g‘oyaviy ishlanmalar birligiga sarflanadigan resurslar miqdori doimiy monitoring obyektiga aylanishi kerak. Bunda mahsulot (tovar, xizmat va g‘oya) ning «resurs sig‘imi»ga alohida e’tiborni qaratish maqsadga muvofiqdir.

Iqtisodiy islohotlarni jadallashtirish yo‘lidan borayotgan O‘zbekiston Respublikasi uchun cheklangan resurslarni oqilona ishlatish masalasi hayot-mamot masalasi bo‘lib, bu muammoni hal qilishda zamonaviy axborot texnologiyalaridan foydalangan holda raqamli iqtisodiyot dasturi doirasida “Respublika resurs sig‘imi monitoring Markazi”ni tashkil etish taklif etildi (2-rasmga qar.).



2-rasm. O‘zbekiston respublikasi “Resurs sig‘imi monitoring Markazi”ning iyerarxik tuzilishi¹⁵

¹⁵ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

Mazkur Markaz jamiyat resurslaridan samarali foydalanish imkoniyatini beradigan boshqaruv tizimining muhim bo'g'ini sanalib, resurslarga egalik qilish, ularning taqsimoti va sarfi ustidan ma'muriy nazoratni ta'minlaydi.

Transport majmuasining resurs sig'imi va resurs qaytimini belgilovchi ko'rsatkichlar resurs salohiyatini baholashda ishlatilishi mumkinligi to'g'risida muallif yondashuvi asoslandi:

birinchidan, solishtirma resurs sig'imi va resurs qaytimi ko'rsatkichlarining moddiy ishlab chiqarish sohasiga tegishli tarmoqlar mahsulotlari, asosan tovarlarga nisbatan qo'llanilishi mumkinligini qayd etish lozim;

ikkinchidan, xizmat ko'rsatish sohasiga oid transport mahsuloti moddiy boyliklarni bir joydan ikkinchi joyga ko'chirish bilan bog'liq jarayon bo'lganligi uchun ham uning resurs sig'imidagi materiallar ulushi moddiy ishlab chiqarish sohalarinikiga nisbatan ancha kichik miqdorni tashkil etadi;

uchinchidan, transport xizmatlari ko'rsatish sohasida resurs sig'iminin alohida elementlarini boshqacha nomlash tavsiya qilinadi. Bunda mahsulotni yaratish elementini – yangi transport xizmati turini loyihalash nomi bilan o'zgartirish, mahsulotni ishlab chiqarish va foydalanishga tayyorlash elementlarini bir nom bilan – «transport xizmati ko'rsatish» deb atash, mahsulotni ishlatish, unga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash elementini – «transport xizmati ko'rsatish jarayonining uzluksizligini ta'minlash» deb nomlash tavsiya qilindi.

Dissertatsiyaning **“Mamlakat iqtisodiy salohiyatini oshirishda yo'l-transport majmuasi o'rnini baholashning ilmiy-tahliliy asoslarini takomillashtirish”** deb nomlangan ikkinchi bobida transportning insoniyat taraqqiyotidagi iqtisodiy-ijtimoiy ahamiyati haqidagi ilmiy qarashlar sharhlangan, transport faoliyatining mazmunini belgilovchi zamonaviy iqtisodiy tushunchalar tizimi tanqidiy o'rganilib, mualliflik yondashuvi berilgan, transport tizimining mamlakat iqtisodiy salohiyatini oshirishdagi hal qiluvchi ahamiyati asoslangan va iqtisodiyotning ne'matlar yaratish jarayonida transport tashkil etuvchisining o'rnini ko'rib chiqilgan.

Ilm ahli namoyandalari va mutaxassislar transportni iqtisodiyotning yuqori qo'shimcha qiymat hosil qiluvchi tarmoqlari safiga qo'shadilar¹⁶. Buning sababi transportning faoliyati mahsulot tannarxini tushirish va uning qadrini oshirishda muhim ahamiyatga egaligidadir. Transport sanoat, qurilish va qishloq xo'jaligi sohalariga nisbatan jamiyat resurslaridan samarali foydalanish imkoniyatlarini yaxshiroq ro'yobga chiqaradi.

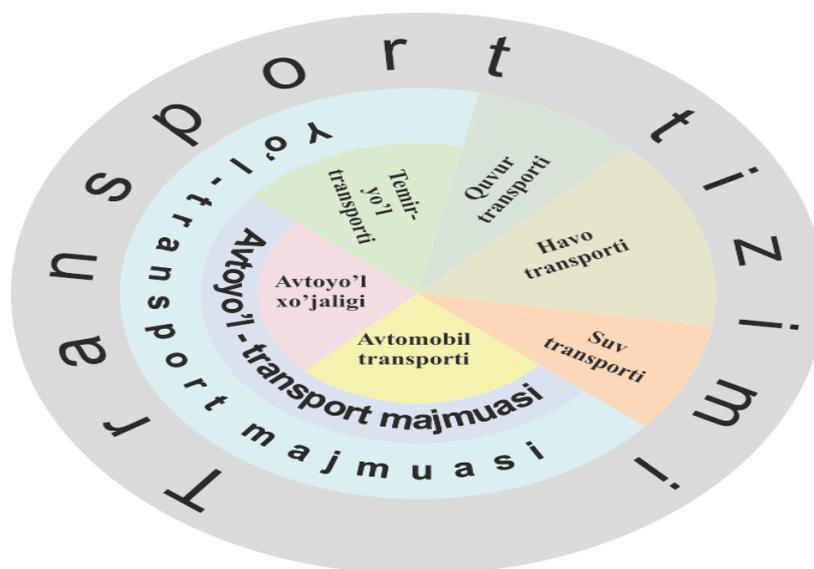
¹⁶ Г.А. Саматов. Повышение эффективности функционирования регионального пассажирского автотранспортного комплекса: дис. на соиск.учен. степ. д-ра эконом. наук: 08.00.05 / Моск. автомоб.-дорож. ин-т. - Ташкент, 1990. - 417 с.; Қосимов Ф.М. Транспорт корхоналарида менежмент. –Т.: «Ўзбекистон», 2001. –448 б.

Mamlakatimiz iqtisodchilari tomonidan olib borilgan tadqiqotlarda aniqlanishicha, transport tizimiga jalb etilgan investitsiyalar samaradorligi umumiy iqtisodiy ko'rsatkichga nisbatan anchagina ortda qolmoqda¹⁷.

Bozor iqtisodiyoti munosabatlariga o'tish jarayonlarining boshlanishi bilan transport iqtisodiyotning xizmat ko'rsatish sohasidan biri ekanligi haqidagi mulohazalar birin-ketin ilgari surildi. Hatto rejali iqtisodiyot davrida izlanish olib borgan olimlar bu haqiqatni o'zlari bilmagan holda bilvosita tan olganlar: «Transport mahsuloti yangi moddiylashgan mahsulot hisoblanmaydi, tashishning o'zi uning mahsulotidir»¹⁸. Ushbu ta'rifni bozor iqtisodiyoti munosabatlari sharoitida mukammal ta'riflardan biri sifatida e'tirof etish mumkin.

Avtomobil transporti iqtisodiy faoliyatning xizmat ko'rsatish sohasiga mansub bo'lsa, avtomobil yo'llari qurilish industriyasi va infratuzilmaviy inshootlar majmuasiga mansubligi bilan ajralib turadi. Shu o'rinda ta'kidlash kerakki, avtomobil yo'llarining pirovard maqsadi avtomobil transportiga xizmat qilish ekanligini inobatga olinsa, unda avtomobil yo'llarini transport turlari bilan birgalikda qarash zaruriyati yuzaga keladi. Shuning uchun tadqiqotda avtomobil transporti va avtomobil yo'l infratuzilmasini bir butun majmua sifatida tassavvur etib, uni avtotransport tizimi emas, balki «avtoyo'l-transport majmuasi» deb atash taklif etildi.

Temir yo'l va avtomobil transportlari alohida yo'l xo'jaligi tizimiga ega bo'lgan infratuzilmaviy sohaslar ekanligini inobatga olgan holda, temir yo'l transporti, avtomobil transporti va avtomobil yo'l xo'jaligi majmualarining o'zaro birlashuvini «yo'l-transport majmuasi» deb nomlash taklif qilindi (3-rasmga qar.).



3-rasm. «Yo'l-transport majmuasi»ning segmentlashgan tarkibiy tuzilishi¹⁹

¹⁷ Қодиров Т.У. Автомобиль транспорти тизимини самарали инвестициялашнинг иқтисодий механизмлари/ Иқтисод фанлари номзоди илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация. Ўз.ФА Иқтисодиёт институти, 2008 й

¹⁸ Громов Н.Н., Панченко Т.А., Чудновский А.Д. Единая транспортная система. –М.: Транспорт, 1987. – с.304.

¹⁹ Muallif tomonidan tuzilgan

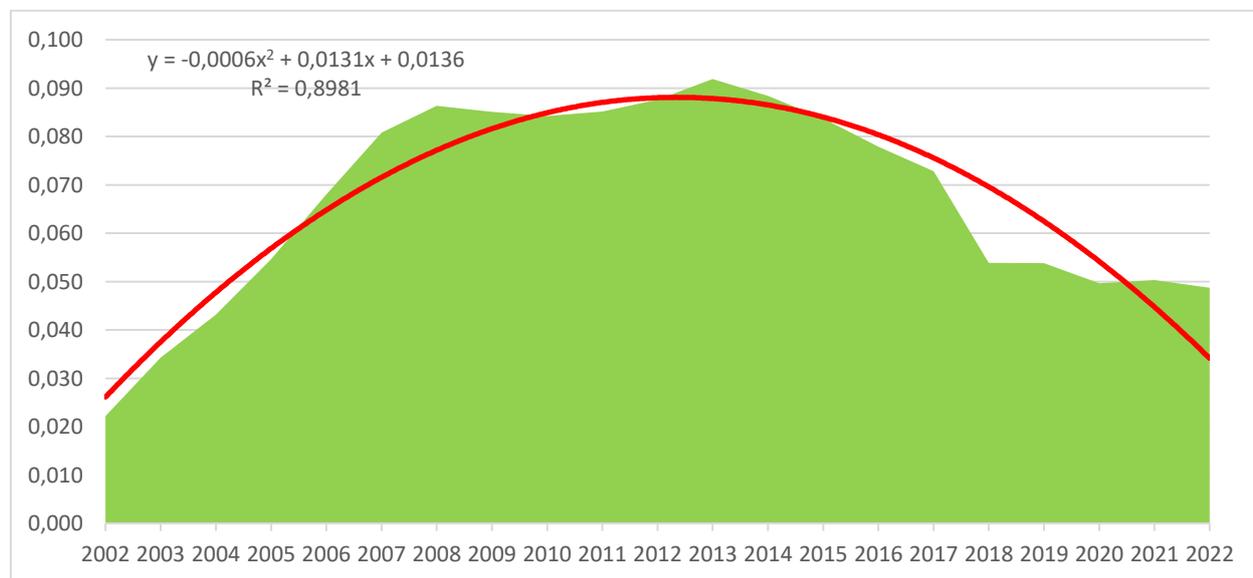
O‘zbekiston transporti milliy iqtisodiyot rivojlanishida muhim ahamiyat kasb etish bilan birga, mamlakatdagi mavjud iqtisodiy resurslarning anchagina qismini iste‘mol qiladi. O‘zbekiston transport tizimiga tegishli transport turlarida kuniga 3,89 mln. tonnaga yaqin har xil yuklar bevosita tashish jarayonida bo‘lib²⁰, bu esa, shu miqdordagi moddiy resurslar iqtisodiyot tarmoqlari ishlab chiqarish jarayoniga va yakuniy iste‘molga vaqtinchalik jalb etilmaganligini bildiradi.

Transport tizimi umumiy daromadining mamlakat yalpi ichki mahsulotiga nisbati transportning iqtisodiy ahamiyatini belgilovchi solishtirma ko‘rsatkich bo‘la oladi. Mazkur ko‘rsatkichni «milliy iqtisodiyotdagi transport yuki» deb atash taklif etildi:

$$TY = \frac{\sum_{i=1}^n D_i}{YaIM} \quad (1)$$

bunda TY - mamlakat iqtisodiyotining transport yuki;
 D_i - i turdagi transportning tashish jarayonidan olgan daromadlari, so‘m;
 $YaIM$ - mamlakat yalpi ichki mahsuloti miqdori, so‘m.

O‘zbekiston iqtisodiyoti transport yukining yigirma yillik o‘zgarishini tasavvur etish uchun ushbu ko‘rsatkich parametrlari grafik ko‘rinishda taqdim etildi (4-rasmga qar.). Chizmadan transportning iqtisodiyot tarmoqlari mahsulot tannarxidagi hissasi 2015 yildan boshlab yana barqarorlashuv an‘anasiga ega bo‘lgani ko‘rinib turibdi. Bu ijobiy jihat, eng avvalo, transport turlarining bozor mexanizmlari ta’siri ostidagi raqobat muhitida faoliyat yurita boshlaganligidan dalolat beradi.

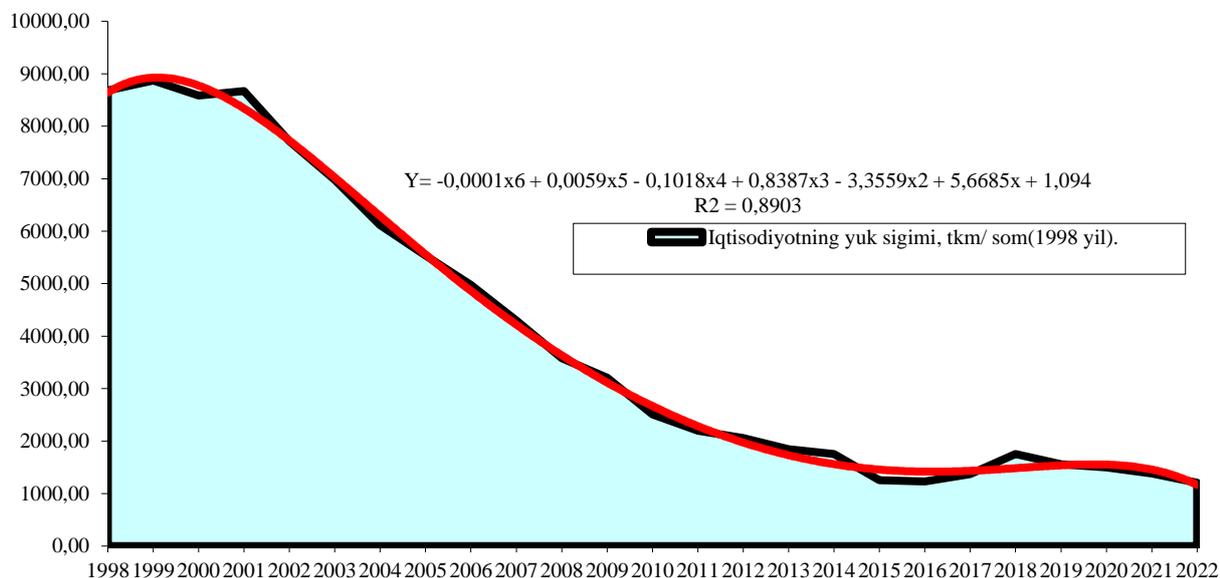


4-rasm. O‘zbekiston iqtisodiyotida transport yukining o‘zgarishi²¹

²⁰ bu o‘rinda «bir vaqtning o‘zida» tushunchasini «bir kunda» iborasi bilan almashtirish maqsadga muvofiq bo‘lar edi, chunki bu miqdor mamlakatimiz barcha transport turlarida tashilgan yuk hajmining 365 ga nisbati ko‘rinishida O‘zbekiston Respublikasi Davlat Statistika qo‘mitasi ma‘lumoti asosida aniqlangan (M)

²¹ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

Mamlakat iqtisodiyotida transportning o‘rnini baholash imkoniyatini beradigan integral ko‘rsatkichlardan yana biri iqtisodiyotning yuk sig‘imidir. Alohida qayd etish lozimki, iqtisodiyot yuk sig‘imining kamayib borish an‘anasiga ega bo‘lishi ijobiy holatdir. Tahlillarning ko‘rsatishicha mamlakatimiz iqtisodiyotining yuk sig‘imi so‘nggi o‘n yillikda muttasil kamayib borib, quyidagi ijobiy trendni namoyish etmoqda (5-rasmga qar.).

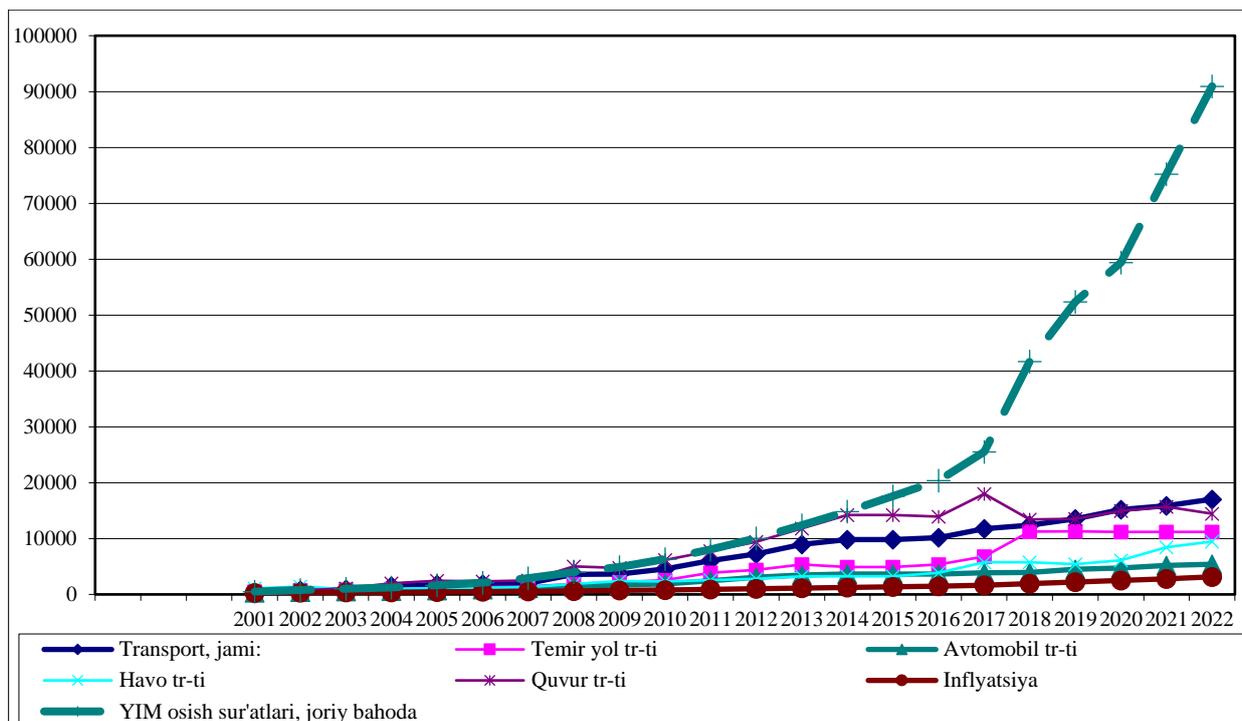


5-rasm. O‘zbekiston iqtisodiyotida yuk sig‘imining o‘zgarishi²²

Transport tizimi ulushining YAIM tarkibida 2001 yilga nisbatan deyarli o‘zgarmagan bir holda yuk tashish aylanmasi 2022 yilda 2001 yilgi 55,6 mlrd. tkm.dan 75,5 mlrd. tkm.ga, yo‘lovchi aylanmasi 31,8 mlrd yo‘lovchi km.dan 146,5 mlrd. yo‘lovchi km.ga oshgan. Bu holatni paradoks sifatida qabul qilish mumkin.

Bu tahlillarni transport turlari miqyosida davom ettirish diqqatni jalb etadigan holat mavjudligini ko‘rsatadi. Mavjud statistik ma‘lumotlar tahlili transportda baho indekslarining so‘nggi yigirma yillik o‘zgarishi mamlakat yalpi ichki mahsulotining joriy baholardagi o‘zgarishiga hamohangligini namoyish etadi. Transport ishi yuk transportida – 34,5 foizga, yo‘lovchi transportida to‘rt barobardan ko‘pga oshganda, transportning YAIM dagi ulushi kamaygan bo‘lsada transport xizmati ko‘rsatish narxlarining iqtisodiyot tarmoqlari ichidagi narxlarga nisbatan 2015 yilgacha 2001 yilga qaraganda yalpi ichki mahsulot o‘shish sur‘atlari barobarida qimmatlashgan, undan so‘ng esa qimmatlashuv sur‘atlari sekinlashgan (6-rasmga qar.).

²² Davlat statistika qo‘mitasi ma‘lumotlari asosida muallif tomonidan ishlab chiqilgan



6-rasm. YaIM, transport tariflari va iste'mol baholari indekslarining o'zgarishi²³

Transport xizmatlari o'rtacha tariflarining tahlil davri davomidagi o'zgarishi yuqori bo'lgan bir holatda avtomobil va havo transportida bu jarayon u qadar jadal kechmagan. Bunga avtomobil va havo transporti operatorlarining raqobatli bozor sharoitlarida faoliyat yuritayotganligi sabab bo'lganligi asoslangan²⁴.

O'zbekiston transport tizimi tarmoqlarida yoqilg'i ko'rinishidagi resurs iste'moli ko'lamiga ko'ra sezilarli darajada bo'lib, ushbu soha tannarxida nisbatan katta ulushga egadir. Ma'lumotlarga qaraganda transportda bajariladigan transport ishi birligiga to'g'ri keladigan tannarxning 10,1 foizini yoqilg'i (energiya) va moylash materiallari sarfi tashkil etadi. Transport xizmatlari tannarxining 1998 yildan 2022 yilgacha bo'lgan davrdagi tahlili shuni ko'rsatmoqdaki, tahlil davrining boshidagiga nisbatan yoqilg'i-moylash materiallari 11,7 foizdan 10,1 foizgacha kamaygan bo'lsa, ish haqi xarajatlari 8,4 foizdan 11,4 foizgacha, amortizatsiya ajratmalari 3,6 foizdan 15,4 foizgacha ko'tarilgan. Bu o'z navbatida yo'l-transport majmuasida energiya tejavchi zamonaviy harakatlanuvchi vositalaridan foydalanish imkoniyatlarining oshganligi, hamda sohada mehnat qilayotganlar daromadi iqtisodiyotda band bo'lganlarning o'rtacha maoshlari oshishiga hamohang tarzda oshib borayotganligini ko'rsatadi.

Dissertatsiyaning **“O'zbekiston transport yo'l-majmuasi resurs salohiyatidan samarali foydalanishning uslubiy asoslarini takomillashtirish”**

²³ O'zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo'mitasi ma'lumotlari asosida muallif tomonidan tuzilgan

²⁴ Равшанов М.Н. Юк автомобиль транспорти хизмати кўрсатишда баҳо белгилашнинг бозор механизмини шакллантириш (автомобиль транспорти мажмуасининг ҳудудий бирлашмалари мисолида). Иқтисод фанлари номзоди илмий даражаси учун ёзилган диссертация. –Т.: ЎзФА ИИ, 2002.

deb nomlangan uchinchi bobida yo‘l-transport majmuasining resurslarga bo‘lgan ehtiyojiga ta‘sir etuvchi omillar guruhlangan, yo‘l-transport majmuasining iqtisodiy resurslarga bo‘lgan talabini aniqlash uslubiyoti ishlab chiqilgan, yo‘l-transport majmuasida resurslardan oqilona foydalanish usuli modellashtirilgan, avtomobil transportida tashish xizmati ko‘rsatish baholarini aniqlashning istiqbolli uslubiyoti borasida tizimli tadqiqotlar amalga oshirilgan.

O‘zbekiston transport majmuasining resurslarga bo‘lgan ehtiyoji iqtisodiyot tarmoqlarining transport xizmatlariga bo‘lgan talabi doirasida vujudga keladi. Resurslar bozorining faoliyatida ahamiyatli bir necha jihatlar bo‘lib, ulardan eng muhimi, albatta, bozorda shakllangan resurslarga bo‘lgan talab hisoblanadi.

Tadqiqotda aniqlanishicha, yo‘l-transport majmuasi korxonalari tomonidan ishlatiladigan xom-ashyo va energoresurslarning bahosi so‘nggi yigirma yil ichida nomutanosib o‘zgargan. Qurilish materiallarining o‘rtacha narxi 2022 yilda 2000 yilga nisbatan 111,5 barobarga o‘sgan bir paytda, yoqilg‘i energiyasi narxi salkam 212 marotaba oshgan. Dizel yoqilg‘isi esa bu davr ichida qariyb 365 barobarga oshganligini ko‘rish mumkin. Vaholanki, bu davr ichida mamlakat bo‘yicha inflyatsiya 28 barobarga, yuk transporti baho indeksi 159 barobarga oshganligi qayd etilgan.

Davlatning resurs bozorini tartibga solish amaliyoti (3-jadvalga qar.) resurslarga bo‘lgan talabga bevosita ta‘sir etadigan omillardan biri sanaladi. Yo‘l-transport majmuasi uchun o‘ta zarur bo‘lgan yer resursining davlat ixtiyorida ekanligi ushbu resurs bozoridagi talab shakllanishiga hal qiluvchi ta‘sir ko‘rsatadi.

Agarda ehtiyojning mavjud mablag‘lar bilan ta‘minlanganlik darajasi talabni vujudga keltirar ekan, unda mavjud mablag‘larning cheklanganligi ehtiyoj talabga aylanishi uchun tanlov muammosini hal etish zaruriyatini keltirib chiqaradi.

Mamlakat iqtisodiyotining barqaror rivojlanishiga mas‘ul bo‘lgan boshqaruvchilar tarmoqlar o‘rtasida cheklangan resurslarni iqtisodiy jihatdan oqilona taqsimlash usulini aniqlash imkoniyatiga ega bo‘lishlari kerak. Bunda quyidagi mutanosiblikka erishish imkoniyatini aniqlash maqsadga muvofiq:

$$\frac{YN_1}{RS_1} = \frac{YN_2}{RS_2} = \dots = \frac{YN_n}{RS_n} \quad (2)$$

бунда $YN_1, YN_2 \dots YN_n$ - mos ravishda, 1,2...n-tarmoqlarning jamiyatga keltiradigan yakuniy nafi;

$RS_1, RS_2 \dots RS_n$ - mos ravishda, 1,2...n-tarmoqlarning resurs sarfi.

Transport majmuasida ishlatiladigan resurslar bozorini tartibga solishda davlatning ishtiroki²⁵

tr №	Resurs nomi	Bozorda davlatning ishtiroki	Izoh
1	2	3	4
1	Tabiiy resurslar	o'ta faol	Ushbu resurslar bozorida davlat yakka mulkdor sifatida mavqega ega bo'lib, «o'yin qoidalari»ni belgilaydi. Bu qoidalar mavjud qonunchilik asosida tartibga solinadi
2	Moliyaviy resurslar	mo'tadil	Moliyaviy resurslar bozori nisbatan erkin bo'lib, davlatning ishtiroki bozorni tartibga solish tamoyillarini o'rnatish bilan chegaralanadi. Mamlakatimizda ushbu resurs bozorining nisbatan rivojlanib borayotganligi sababli transport majmuasi korxonalarining bu bozordagi faolligi kuzatilmogda
3	Ishlab chiqarish vositalari	mo'tadil	Mazkur resurslar bozori to'raligicha erkin bo'lib, davlatning uni qo'llab-quvvatlovchi mexanizmi muvaffaqiyatli ishlamogda. Transport majmuasi korxonalari bu resurslarga talablarini qondirishda ma'lum darajadagi imtiyozlarga ham ega
4	Mehnat resurslari	faol	Mehnat resurslari bozorini tartibga solish davlatning ustuvor vazifalaridan bo'lib, O'zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi, «Mehnat kodeksi» va qator qonunlar yordamida amalga oshiriladi. Transport majmuasi korxonalari mehnat resurslarini ishlatishda bu meyoriy hujjatlarga amal qilishga majburdirlar
5	Tadbirkorlik qobiliyati	mo'tadil	Tadbirkorlik qobiliyati resursi bozorining rivojlanishida davlat boshqaruvining faqat qo'llab-quvvatlovchi mexanizmlari amal qiladi
6	Bilim	faol	O'zbekistonda bilim, ya'ni innovatsiyalar bozorining rivojlanishi davlatning qo'llab-quvvatlovchi siyosati asosi hisoblanadi

Shu o'rinda, mamlakat iqtisodiyoti va yo'l-transport majmuasi rivojlanishidagi sabab-oqibatli teskari bog'liqlik mavjudligini ta'kidlab o'tish kerak. Bir tomondan, yo'l-transport majmuasining rivojlanishi (sabab) mamlakat iqtisodiyotining taraqqiyotiga (oqibat) olib kelsa, ikkinchi tomondan, mamlakat iqtisodiyotining taraqqiyoti (sabab) transport majmuasi rivojlanishida (oqibat) hal qiluvchi mazmun kasb etadi. Qayd etish joizki, bu bog'liqlik yo'l-transport majmuasining resurslarga bo'lgan ehtiyojiga ta'sir etuvchi muhim omil – mamlakat iqtisodiyotining taraqqiyot darajasi ekanligini isbotlaydi. Iqtisodiyot tarmoqlarining o'sish sur'atlari qo'shimcha ravishda transport xizmatlariga ehtiyojni keltirib chiqaradi.

Yo'l-transport majmuasining resurslarga bo'lgan talabini quyidagi tenglik orqali aniqlash taklif etilmogda:

$$T(R_{ym}) = (T(M_{ym}))' = (T(TX + \Delta ATD + \Delta MAR + \Delta BME))' \quad (3)$$

bunda $T(R_{ym})$ – yo'l-transport majmuasining resurslarga bo'lgan talabi;

$T(M_{ym})$ – yo'l-transport majmuasi mahsulotiga bo'lgan talab;

' – hosila belgisi;

TX – transport xizmatlari miqdori;

ΔATD – aholi turmush darajasidagi o'zgarish;

ΔMAR – madaniy aloqalar rivojlanishi darajasidagi o'zgarish;

ΔBME – boshqa ma'naviy ehtiyojlarni qondirishdagi o'zgarish.

²⁵ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

Ifodaning o‘ziga xos xususiyati shundaki, undagi hosila belgisi matematik hosila tushunchasidan farq qiladi. Bunda hosila tushunchasi, «tarmoqda ishlatiladigan resurslarga bo‘lgan talab tarmoq mahsulotiga bo‘lgan talabdan kelib chiqadi», degan nuqtai-nazarni asoslash uchun xizmat qiladi.

Tarmoqning resurslarga bo‘lgan talabi unda ishlab chiqariladigan mahsulotlarga bo‘lgan talab bilan belgilanadi degan fikrdan kelib chiqqan holda quyidagi yangi model ilk marotaba taklif etildi:

$$\sum_{i=1}^n T(R_i^{ym}) = \sum_{i=1}^n (T(M_{ym}) * RS_i) \quad (4)$$

бунда $T(R_i^{ym})$ – yo‘l-transport majmuasida i-turdagi resursga bo‘lgan talab;
 $T(M_{ym})$ – yo‘l-transport majmuasi mahsulotiga bo‘lgan talab;
 RS_i – yo‘l-transport majmuasi mahsulotining i-turdagi resurs sig‘imi;

Tadqiqotda resurs sig‘imini aniqlash bo‘yicha ifodalarni o‘rniga qo‘yish orqali yo‘l-transport majmuasi tarmoqlarining resurslarga bo‘lgan talabini aniqlash modeli quyidagi ko‘rinishni oldi:

$$T(R_{mat}^{YTM}) = T(M_{YTM}) * \left[\frac{M_M + M_{III} + M_{TTT}}{N * F_s} + \frac{E_{ich}^{TX} + MR_T^{TX} + AYF_T^{TX} + ASF_T^{TX}}{F_s} \right] \quad (5)$$

bunda $T(R_{mat}^{ym})$ - transport majmuasi tarmoqlarining materiallarga bo‘lgan talabi.
 M_M - marketing tadqiqotlari xarajatlari, natural yoki qiymatli ko‘rinishda;
 M_{III} - ilmiy izlanish ishlari olib borish xarajatlari, natural yoki qiymatli ko‘rinishda;
 M_{TTT} - xizmatni tashkiliy-texnologik tayyorlash xarajatlari, natural yoki qiymatli ko‘rinishda;
 N - ishlab chiqarilishi mumkin bo‘lgan xizmat miqdori;
 F_s - xizmatni ishlatish davrida olinadigan foydalilik samarasi yig‘indisi, foydali samara birligi natural, qiymatli yoki ballarda o‘lchanadi.
 E_{ich}^{TX} - xizmat birligini ishlab chiqarish uchun energiya sarfi, natural yoki qiymatli ko‘rinishda.
 MR_T^{TX} - xizmat birligini ishlab chiqarish uchun mehnat resursi sarfi, natural yoki qiymatli ko‘rinishda.
 AYF_T^{TX} - xizmat birligini ishlab chiqarish uchun sarflanadigan aylanma fondlar sarfi, natural yoki qiymat ko‘rinishida;
 ASF_T^{TX} - xizmat birligini ishlab chiqarish uchun sarflanadigan asosiy fondlar sarfi, natural yoki qiymat ko‘rinishida.

Fikrimizcha, yo‘l-transport majmuasi tarmoqlari faoliyatini boshqarish yoki muvofiqlashtirish vakolatiga ega bo‘lgan idoralar majmuaga oid har bir tarmoqda ishlatiladigan resurslarning mahsulot birligiga to‘g‘ri keladigan meyyori asosida «yo‘l-transport majmuasi mahsulotining resurs sig‘imi» standartlarini ishlab chiqishi maqsadga muvofiq bo‘ladi.

Mazkur tadqiqot avvalida taklif etilgan tarmoq yakuniy nafining resurs sarfiga nisbati barcha tarmoqlar uchun teng bo‘lishini nazarda tutgan optimallik modelini yo‘l-transport majmuasida resurs turlari miqdorini optimallashtirish masalasini hal qilishda qo‘llash mumkin.

Marjinalistlar ta‘limoti²⁶ bo‘yicha ishlab chiqarish omillarining xarajatlar samaradorligiga mazkur omillar yakuniy unumdorligining bahosiga bo‘lgan nisbati

²⁶ Блауг М. Маржиналистская революция // Экономическая теория в ретроспективе = Economic Theory in Retrospect. — М.: Дело, 1994. — С. 275-305. — XVII, 627 с. — ISBN 5-86461-151-4.

barcha ishlatiladigan omillar uchun teng bo'lgan holda erishiladi. Ishlab chiqarish omillari samaradorligini aniqlashning bu kabi modeli mafkuraviy tuzum iqtisodchilari tomonidan jiddiy qabul qilinmaganligi uchun ham sobiq ittifoqda resurslardan foydalanish samaradorligini aniqlashning transportda ham odatiy bo'lib qolgan modellaridan foydalanib kelingan²⁷.

Tarmoqlarning jamiyatga keltiradigan yakuniy nafini aniqlash masalasi amaliy jihatdan nisbatan murakkab vazifa hisoblanadi. Darhaqiqat, alohida ta'kidlash joizki, yakuniylik nazariyasini amaliyotga qo'llashning noqulaylik jihati aynan mana shundadir, ya'ni yakuniy mahsulot unumdorligi, daromadi, xarajati, nafi va shu kabilarni aniqlash mushkul. Bunga tartib bo'yicha qaysi mahsulot yakuniy mahsulot sifatida anglanishi va bu mahsulot keltiradigan naf qanday o'lchanishi zarurligi haqidagi yagona fikr yo'qligi sabab bo'lmoqda.

Tarmoqlarning jamiyat uchun keltiruvchi nafi sifatida tarmoqda yaratiladigan qo'shilgan qiymatni olish taklif etildi. Chunki bu qiymat mamlakatda yaratilayotgan moddiy ne'matlar yig'indisiga hissa deb qaralishi mumkin. Tarmoqning jamiyatga keltiruvchi yakuniy nafi esa, tarmoq tomonidan jalb qilingan eng so'nggi resurslar birligi tomonidan yaratilgan qo'shilgan qiymat bilan o'lchanishi maqsadga muvofiq.

Demak, bundan, tarmoqning jamiyatga keltiruvchi nafi mazkur tarmoq tomonidan yaratiladigan qo'shilgan qiymatga teng ekanligi kelib chiqadi. Tadqiqotda yo'l-transport majmuasi resurslarining tarmoq qo'shilgan qiymatiga ta'siri korrelyatsion tahlil etilib quyidagi bog'liqlik mavjudligi aniqlandi:

$$Y = -771,61 + 0,795x_1 - 0,0011x_2 + 0,899x_3 + 3,981x_4 \quad (6)$$

- bunda
- Y - natijaviy belgi (endogen omil) transport qo'shilgan qiymati;
 - $-771,61$ - ozod had tenglama chizig'i og'ishini belgilovchi ko'rsatkich;
 - x_1 - transportga kiritilgan investitsiyalar hajmi (egzogen omil);
 - x_2 - transport infratuzilmasida band bo'lgan yer maydonlari qiymati (ekzogen omil);
 - x_3 - transportda band bo'lgan kapital (asosiy fond) miqdori (ekzogen omil);
 - x_4 - transportda band bo'lgan mehnat resursi sarfi (ekzogen omil).

Mazkur ekonometrik tahlilning guvohlik berishicha, transportga ta'sir etuvchi omillar ichida yer resursining (x_2) ta'siri teskari chiziqli bog'liqlikni namoyon etgan. Buning sababi transport infratuzilmasida band bo'lgan yer maydonlarining so'nggi yigirma yil ichida deyarli o'zgarishsizligi haqida xulosa qilish mumkin. Qolgan uch resursning (x_1 , x_3 , x_4) bir birlikka o'zgarishi mos ravishda transport qo'shilgan qiymati 0,398 foiz, 0,71 foiz va 4,075 foiz o'zgarishiga sabab bo'lar ekan.

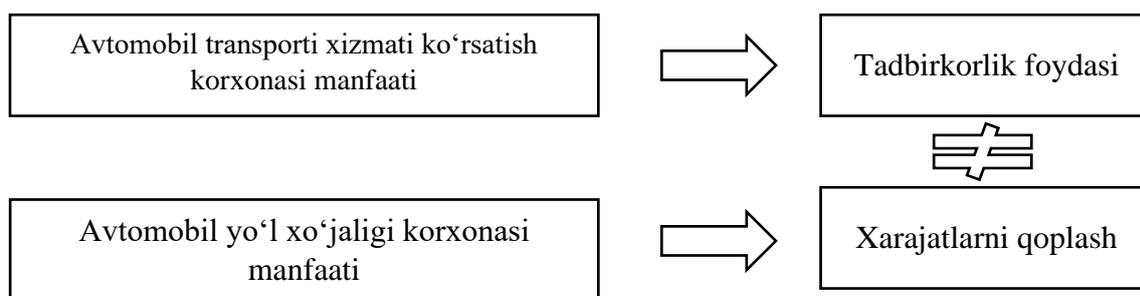
Dissertatsiyadada yo'l-transport majmuasi natijaviy ko'rsatkichi bo'lgan – qo'shilgan qiymat miqdoriga jalb qilingan resurslar miqdorining ta'sirini VAR ekonometrik modeli asosida aniqlash bo'yicha tadqiqotlar olib borildi. Olingan tahliliy natijalar yer resursining teskari chiziqli, jalb qilingan investitsiyalar hajmi, kapital (asosiy vositalar) miqdori va mehnat resurslari xarajatlarining to'g'ri chiziqli bog'liqligidan dalolat berdi.

²⁷ Афанасьев Л.Л. и др. Единая транспортная система и автомобильные перевозки / Л.Л. Афанасьев, Н.Б. Островский, С.М. Цукерберг. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1984. – с.333; Шафиркин Б.И. Единая транспортная система и взаимодействие различных видов транспорта. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Высшая школа, 1983. – с.191; Аксенов И.Я. Единая транспортная система. – М.: Высшая школа, 1991. – с.383; Громов Н.Н., Панченко Т.А., Чудновский А.Д. Единая транспортная система. – М.: Транспорт, 1987. – с.304.

Resurslarga bo‘lgan talabning o‘shish sur‘atlarini aniqlash maqsadida tadqiqotda transport tizimi qo‘shilgan qiymatining 2030 yilgacha bo‘lgan davrdagi prognozi ARIMA modeli asosida pessimistik, dinamik va optimistik ssenariylar bo‘yicha aniqlanib, dinamik ssenariy maqbul deb topildi. Prognoz natijalariga ko‘ra 2030 yilga kelib transport qo‘shilgan qiymati solishtirma narxlarda 138,8 foizga ko‘payishi aniqlandi. Bu natijalar muallifga ushbu qo‘shilgan qiymat hajmiga erishish uchun zarur bo‘ladigan resurslar miqdorini aniqlash imkonini berdi. Hisob-kitoblarga ko‘ra, yo‘l-transport majmuasining bunday rivojlanish sur‘atlari uchun investitsiyalar hajmini 174,6 foizga, kapital (asosiy vositalar) miqdorini 154,4 foizga va mehnat resurslari xarajatlarini 34,9 foizga ko‘paytirish kerak bo‘ladi.

Dissertatsiyaning **“Yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyatini boshqarish samaradorligini oshirish”** deb nomlangan to‘rtinchi bobida yo‘l-transport majmuasining tashkiliy resurs salohiyatini oshirish yo‘nalishlarini aniqlash bo‘yicha tizimli tadqiqotlar olib borilgan, yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyatini boshqarishda mulklararo hamkorlikni joriy etish istiqbollari aniqlangan, yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyatini oqilona boshqarish imkoniyatini beradigan samarali transport siyosatini shakllantirish hamda yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyati samaradorligini aniqlash uslubiyotlarini ishlab chiqish bo‘yicha ilmiy asoslangan tavsiyalar berilgan.

Ta’kidlash kerakki, yo‘l infratuzilmasi korxonalarini va biznes birligi bo‘lgan avtomobil transporti xizmati ko‘rsatadigan operatorlarning manfaatlarida ziddiyat mavjud (7-rasmga qar.). Biroq, ularning har ikkisi jamiyat va iqtisodiyot uchun zarur bo‘lgan transport xizmatlarini ko‘rsatadigan yagona infratuzilmaviy sohani tashkil etadi. Shunday ekan, bu infratuzilmaviy soha korxonalarini o‘rtasida maqsadli aloqalarni o‘rnatish imkoniyatini beradigan muvofiqlashtirish institutini tashkil etish lozim.



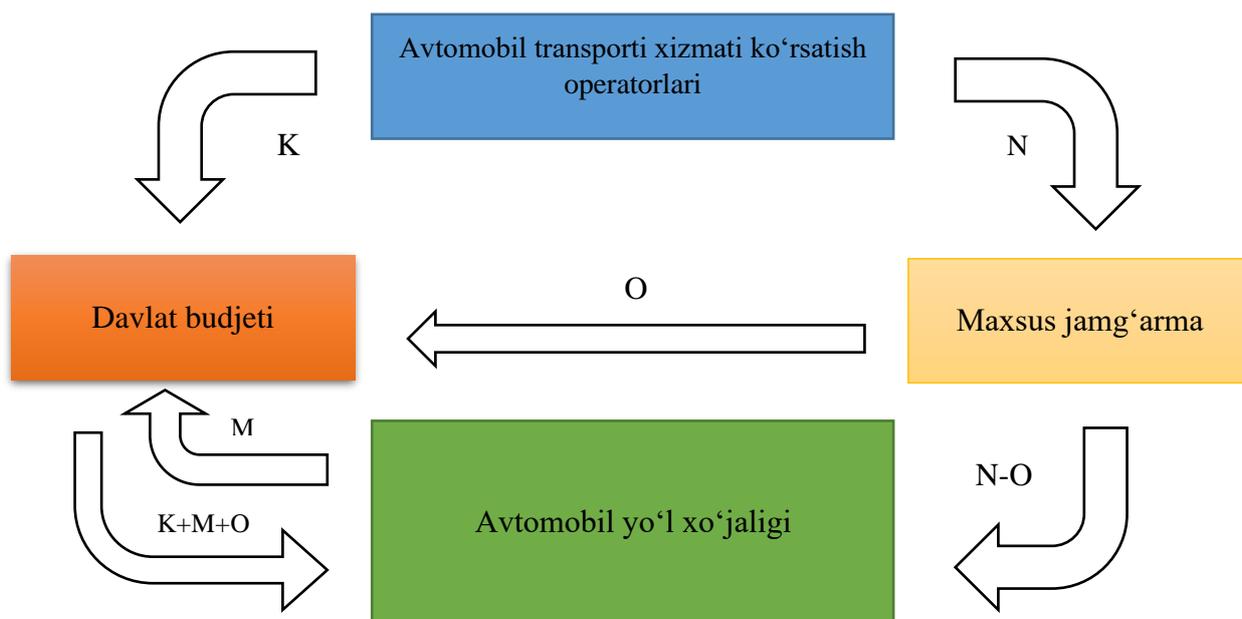
7-rasm. Avtoyo‘l-transport majmuasi korxonalarini manfaatlaridagi ziddiyat²⁸

Tadqiqotda O‘zbekiston Transport vazirligi qoshida yangi institutsional birlik sanaluvchi avtoyo‘l-transport majmuasidagi avtomobil transporti xizmati ko‘rsatuvchi logistik operatorlar va yo‘l xo‘jaligi korxonalarini faoliyatini muvofiqlashtirish markazini tashkil etish taklif etildi. Xalqaro tajribalarni o‘rganish asosida yangi tuzilmaning boshqaruv strukturasi va vazifalarini belgilab, yetkazib berishlar zanjiri boshqaruvda muvofiqlashtirish funksiyasining ustuvorligini inobatga olish kerak.

²⁸ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

Avtoyo‘l-transport majmuasini boshqarishda «mulklararo hamkorlik» tamoyilini amaliyotga qo‘llash imkoniyatini beruvchi modelni yaratish mazkur tadqiqotning uslubiy jihatlaridan biri sanaladi. Avtomobil transportida logistik xizmat ko‘rsatish operatorlarining avtomobil yo‘l infratuzilmasi faoliyatini moliyaviy ta‘minlash va qo‘llab-quvvatlash jarayoni ikki ko‘rinishda amalga oshirilishi mumkin – avtomobil transport operatorlari avtomobil yo‘l xo‘jaligini davlat tomonidan belgilanadigan soliqlar yordamida bilvosita, hamda maxsus jamg‘armalarga maqsadli ajratmalarni kiritish orqali bevosita moliyalashtirish (8-rasmga qar.).

Tadqiqotda mazkur maxsus jamg‘armani avtoyo‘l-transport majmuasi korxonalari o‘rtasida maqsadli aloqalarni o‘rnatish imkoniyatini beruvchi, O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligining avtotransport xizmatlari ko‘rsatuvchi logistik operatorlar va yo‘l xo‘jaligi korxonalari faoliyatini muvofiqlashtirish Markazi qoshida tashkil etish tavsiya etildi. Shu tariqa, mazkur jamg‘arma turli mulkchilikka mansub bo‘lgan avtomobil transporti xizmati ko‘rsatish operatorlari va yo‘l xo‘jaligi korxonalari o‘rtasidagi manfaatlar kelishuvi vazifasini o‘taydi.



8-rasm. Avtoyo‘l-transport majmuasini moliyaviy resurslar bilan ta‘minlashning mulklararo hamkorlik tamoyili modeli²⁹

- bunda
- N - avtomobil transporti xizmati ko‘rsatuvchi operatorlar tomonidan maxsus yo‘l jamg‘armasiga ajratiluvchi mablag‘;
 - K - avtomobil transporti xizmati ko‘rsatadigan operatorlar tomonidan davlat budjetiga soliq to‘lovlari;
 - M - avtomobil yo‘l xo‘jaligi korxonalari tomonidan davlat budjetiga soliq to‘lovlari;
 - O - maxsus jamg‘arma tomonidan davlat budjetiga soliq to‘lovlari.

Tadqiqotda totalitar tizimning merosi bo‘lgan ma‘muriy-buyruqbozlik boshqaruv tuzilmasidan xalos bo‘lishda avtoyo‘l-transport majmuasining

²⁹ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

ko'pmulkchilikka asoslangan tizimga aylanishini tezlashtirish taklif etildi (4-jadvalga qar.).

4-jadval

Avtoyo'l-transport majmuasi korxonalarining tashkiliy-huquqiy va mulkiy boshqaruvi tizimi³⁰

tt №	Tarmoq subyektlari	Mavjud tashkiliy-huquqiy shakli	Taklif etilayotgan:		Davlat xususiy sheriklik zaruriyati
			tashkiliy-huquqiy shakl	mulkchilik shakli	
1	2	3	4	5	6
1.	Avtomobil transporti xizmati ko'rsatish korxonalari	XK, MCHJ	MCHJ, AJ	Xususiy, aralash	Shart emas
2.	Avtomobil yo'llarini qurish korxonalari	DUK, XK, MCHJ	MCHJ, AJ	Xususiy, aralash	Shart
3.	Avtoyo'llarni ekspluatatsiya qilish korxonalari	DUK	MCHJ, AJ	Xususiy, aralash	Shart

Tadqiqotda davlatning ayrim mulkiy vakolatlarni berish shakllari quyidagicha bo'lishi mumkinligi aniqlashtirildi: konsessiyalar, maxsus shartnomalar, mahsulot taqsimoti bo'yicha kelishuvlar, qo'shma korxonalar.

O'zbekistonda davlat-xususiy sherikligining konsessiya shaklini joriy etish muammolari yetarli darajada o'rganilmaganligi sababli muallif tomonidan yo'l-transport majmuasi davlat mulkini boshqarishda konsession munosabatlarni qo'llash sohalari aniqlashtirildi (5-jadvalga qar.).

5-jadval

Yo'l-transport majmuasi resurs salohiyatini boshqarishda konsession shartnomalarni qo'llash mumkin bo'lgan loyihalar³¹

tt №	YTM tarmoqlari	Loyiha	Konsessiya muddatlari
1	2	3	4
1.	Avtoyo'l-transport majmuasi	To'lovli avtomobil yo'llari To'lovli ko'priklar Motelllar Karyerlar Mehmonxonalar Umumovqatlanish muassasalari Texnik xizmat ko'rsatish shaxobchalari Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlovchi tizimlar Avtovokzallar	25-30 yilga 25-30 yilga 10 yilga 10 yilga 10 yilga 10 yilga 10 yilga 5 yilga 10 yilga
1	2	3	4
2.	Temir yo'l transporti	Yuqori tezlikda harakatlanishni ta'minlovchi alohida temir yo'l infratuzilmasi (temir yo'l, vokzal, depo va h.k.)	

³⁰ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

³¹ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

Mazkur tadqiqot doirasida mamlakat avtomobil yo‘l xo‘jaligi rivojlanishi tarixida hali amaliyotda bo‘lmagan to‘lovli avtomobil yo‘lini qurish bo‘yicha tavsiya ishlab chiqildi. Muallif tomonidan xalqaro avtomagistral, ya‘ni M-39 «Olmaota – Bishkek – Toshkent – Termiz» avtomagistrali 886-910 kilometri qismida to‘lovli yo‘l qurish g‘oyasi nazariy texnik iqtisodiy jihatdan asoslandi. Yo‘lning bu qismi hozirda Qozog‘iston Respublikasi hududidan o‘tganligi uchun deyarli foydalanilmaydi.

Muallifning fikricha, aynan mana shu 24 kilometr masofadagi avtomobil yo‘lini xalqaro talablar asosida qayta qurish, hamda bu to‘lovli yo‘lni boshqarishni yangi tashkil etiladigan qo‘shma korxonaga shaklidagi aksiyadorlik jamiyatiga topshirish orqali jonlantirish maqsadga muvofiq.

Amalga oshirilgan hisob-kitob va kuzatuvlar natijasida olingan ma‘lumotlar mazkur xalqaro to‘lovli yo‘lni ishga tushirish xarajatlarini aniqlash imkonini berdi (6-jadvalga qar.).

6-jadval

Xalqaro to‘lovli yo‘lni ishga tushirish samaradorligi³²

T/r	Tadbirlar va ko‘rsatkichlar	Miqdori va o‘lchov birligi	qiymati, mln. so‘m
1	2	3	4
1.	Xalqaro 1-toifadagi (4 qatorli, asfalt-beton qoplamali) avtomobil yo‘lini ko‘priklar va beton-monolitli devorlar bilan o‘ralgan holda qurish	24 km	593573,5
2.	Yo‘l bo‘ylab videokuzatuv qurilmalarini o‘rnatish	20 nuqtada	199,5
3.	«SOPO» rusumidagi yaxmalakka qarshi sharoitni ta‘minlovchi uskunani o‘rnatish	1500 m	14586
4.	To‘lov tizimi o‘rnatilgan o‘tish joylarini qurish	2 ta	15000
5.	Zamonaviy tarozilarni o‘rnatish	2 ta	55000
6.	Servis ko‘rsatuvchi shaxobchalarni qurish	2 ta	3750
7.	Metall to‘siqlarni o‘rnatish	24 km	17500
8.	To‘lovli yo‘lni joriy ta‘mirlash va saqlash xarajatlari	24 km	2577,5
9.	II toifadagi (2 qatorli, asfalt-beton qoplamali) avtomobil yo‘lini qurish bilan bog‘liq xarajatlar	24 km	134211
10.	Jami xarajatlar		836397,5
11.	Harakat jadalligi	34934 avt/sut	
12.	Kunlik tushum		394,7
13.	Yillik tushum		144068,4
14.	Investitsiyalarni qoplash davri, yil	5,8	

Mamlakat yalpi ichki mahsuloti tarkibida avtomobil yo‘llarining sof ulushini aniqlash, ya‘ni avtomobil yo‘llari resurs salohiyatining iqtisodiyot tarmoqlariga

³² Hisob-kitoblar muallif tomonidan amalga oshirilgan

iqtisodiy ta'sirini ilmiy tomondan asoslash juda murakkab jarayon bo'lib, hozirgi kungacha hal qilinmagan muammolar sirasiga kiradi.

Mazkur tadqiqotda avtomobil yo'llarining mamlakat iqtisodiyoti ravnaqiga qo'shishi mumkin bo'lgan potensial hissasini o'zida namoyon etuvchi zamonaviy ko'rsatkich taklif etilib, u shartli ravishda «avtoyo'l resursi» deb ataldi. Ushbu ko'rsatkichni aniqlash bo'yicha hisob-kitoblar natijalari quyida keltirilmoqda (7-jadvalga qar.).

Tadqiqot natijalari O'zbekiston Davlat statistika qo'mitasi ma'lumotlari asosida tizimlashtirilgan.

7-jadval

O'zbekiston Respublikasida avtomobil yo'llarining «Avtoyo'l resursi»³³

Iqtisodiyot tarmoqlari	Tarmoqning YaIMdagi ulushi, %	Avtoyo'l-transport majmuasining tarmoq mahsulotlari tannarxidagi ulushi, %	Tarmoqning YaIMdagi ulushida avtoyo'l-transport majmuasi ulushi, %	Avtoyo'l-transport majmuasining umumiy ulushida tarmoqlar ulushi, %
1	2	3	4	5
Sanoat	24,84	4	0,994	12,72
Qishloq xo'jaligi	23,47	7	1,643	21,03
Qurilish	6,25	9,5	0,594	7,60
Transport va aloqa	6,50	35	2,276	29,15
Savdo va umumovqatlanish	6,51	8	0,521	6,67
Boshqa sohalar	25,64	0,3	0,077	0,99
Jami	93,21		6,104	100
Avtoyo'l-transport majmuasining mamlakat YaIMga qo'shgan ulushi, %	6,10			
Avtomobil yo'llarining sof ulushi, %	6,1-2,276=3,824%			
Avtomobil yo'llariga sarflangan mablag', YaIMga nisbatan % da.	0,5613			
"Avtoyo'l resursi "	3,2627 %			

Tadqiqotlar natijasida amalga oshirilgan hisob-kitoblar avtomobil yo'llarini qurish, ta'mirlash va undan foydalanish xarajatlarini moliyalashga sarflanadigan investitsiyalar mamlakat YaIMning 3,824 foizi miqdorigacha bo'lishi eng optimal ekanligini ko'rsatmoqda. Aynan shu miqdordagi investitsiyalar yo'l-transport majmuasi infratuzilmasining YaIM o'sish sur'atlariga ijobiy ta'sirini ta'minlashi, avtoyo'l resursining yalpi ichki mahsulotning 3,2627 foiz miqdorida bo'lishi esa tarmoqqa xususiy kapitalni kirib kelishini rag'batlantirishi mumkin. O'zbekiston Respublikasi YaIMning barqaror o'sishini ta'minlash uchun avtomobil yo'llari

³³ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

tizimiga sarflanishi zarur bo'lgan investitsiya miqdori keyingi to'rt yil uchun prognoz qilindi (8-jadvalga qar.).

8-jadval

Avtomobil yo'llari tizimiga sarflanadigan investitsiyalarning optimal miqdori³⁴

tr №	Ko'rsatkich nomi	yillar			
		2024	2025	2026	2027
1	2	3	4	5	6
1.	Yalpi ichki mahsulot hajmi, mlrd. so'm	1206778,2	1393861,47	1595967,39	1813095,98
2.	Avtoyo'l tizimiga yo'naltirilishi mumkin bo'lgan investitsiyalarning optimal miqdori, mlrd. so'm	46219,61	53384,89	61125,55	69441,58

Tadqiqotda aholining avtotransport xizmatlariga erishish imkoniyatini aniqlash uslubiyoti taklif etildi va quyidagi ifoda yordamida aniqlanadi:

$$T_{int}^{yol} = \frac{P_{ykm}^{AYTM}}{L_{qq}^{ay}} \quad (7)$$

bunda P_{ykm}^{AYTM} – avtoyo'l-transport majmuasida bajarilgan transport ishi, ykm;
 L_{qq}^{ay} – mamlakatdagi mavjud qattiq qoplamali umumfoydalanishdagi avtomobil yo'llari uzunligi, km.

Ushbu ko'rsatkich miqdori mavjud statistik ma'lumotlardan foydalanib 1940 - 2022 yillar oralig'ida aniqlandi (9-jadvalga qar.).

Ushbu ko'rsatkichning yil sayin tushib ketayotganligi ijobiy hol bo'lib, u o'z navbatida, yo'lovchi transporti xizmatlarining aholi uchun qulay bo'lib borayotganligidan darak beradi.

9-jadval

Avtoyo'l-transport majmuasida integral transport imkoniyati ko'rsatkichi³⁵

№ t/r	Ko'rsatkichlar	yillar									
		1940	1950	1960	1970	1980	1989	2000	2010	2020	2022
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	Qattiq qoplamali avtoyo'llarda yo'lovchi tashish intensivligi, ykm/km	14894	16667	240606	364093	312150	330639	319178	1600000	2676123	3053613
2.	Aholi soni, ming kishi	6551	7120	8119	11799	15391	19905	24908	28559	34037	36025
3.	Integral transport imkoniyati, (aholi soni/tashish intensivligi)	439,8	427,2	33,7	32,4	49,3	60,2	78,0	17,9	12,7	11,8

³⁴ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

³⁵ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

Tadqiqotda yo‘l-transport majmuasining iqtisodiy salohiyatidan oqilona foydalanish imkoniyatini o‘zida aks ettiruvchi modelga erishildi.

$$\frac{YU_{kap}}{B_{kap}} = \frac{YU_{meh}}{B_{meh}} = \frac{YU_{yer}}{B_{yer}} = \frac{YU_{inv}}{B_{inv}} = \frac{\sum_{i=1}^n (YU_{kap_i} N_{kap_i})}{\sum_{i=1}^n (B_{kap_i} N_{kap_i})} = \frac{\sum_{i=1}^n (YU_{meh_i} N_{meh_i})}{\sum_{i=1}^n (B_{meh_i} N_{meh_i})} = \frac{\sum_{i=1}^n (YU_{yer_i} N_{yer_i})}{\sum_{i=1}^n (B_{yer_i} N_{yer_i})} = \frac{\sum_{i=1}^n (YU_{inv_i} N_{inv_i})}{\sum_{i=1}^n (B_{inv_i} N_{inv_i})} \quad (9)$$

Ushbu model yo‘l-transport majmuasida ishlatiladigan iqtisodiy resurslar yakuniy unumdorligining mazkur resurslar birligi bahosiga nisbati teng bo‘lganida, resurs salohiyatidan oqilona foydalanish imkoniyati tug‘ilishini nazarda tutadi. Tengsizlik esa resurs salohiyatidan foydalanishda kamchilik borligini ko‘rsatadi.

Amalga oshirilgan ekonometrik tahlil natijalariga (6-ifoda) ko‘ra yer resursining transport qo‘shilgan qiymatiga ta’siri yer maydonlaridan foydalanish huquqining transport infratuzilmasi xo‘jalik subyektlariga beminnat berilganligi bois manfiy ekanligi sababli qolgan uch ko‘rsatkich asosida hisoblangan natijalar keltirilmoqda (10-jadvalga qar.).

10-jadval

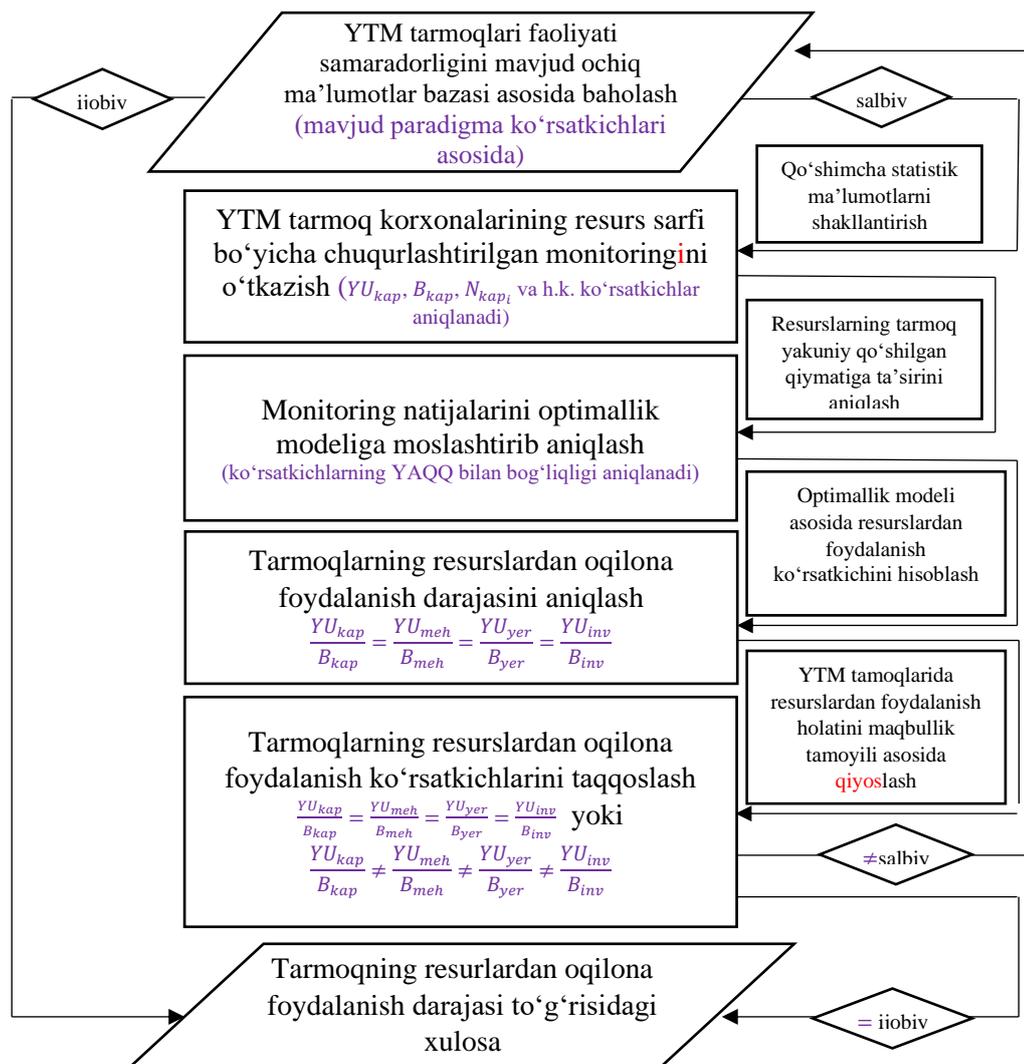
O‘zbekiston yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyatidan foydalanish samaradorligini naflilik modeli asosida baholash³⁶

	Ko‘rsatkichlar	yillar					
		2003	2005	2010	2015	2022	
1	2	3	4	5	6	7	
1.	Kapitalning yakuniy unumdorligi/ Kapital sarfi	$\frac{YU_{kap}}{B_{kap}}$	0,0414	0,0380	0,0477	0,0233	0,0461
2.	Mehnatning yakuniy unumdorligi/ Mehnat sarfi	$\frac{YU_{meh}}{B_{meh}}$	3,4634	2,6108	2,5359	0,8465	1,0378
3.	Investitsiya yakuniy unumdorligi/ Investitsiya hajmi	$\frac{YU_{inv}}{B_{inv}}$	0,1206	0,0915	0,0444	0,0591	0,0429

Model bo‘yicha amalga oshirilgan tahlillardan ma‘lumki, mamlakatda olib borilayotgan iqtisodiy islohotlarning ijobiy samarasi tufayli yo‘l-transport majmuasida resurslardan foydalanish samaradorligi ham yaxshilanib bormoqda. Ammo tarmoqda mavjud resurslardan optimal foydalanishga erishishda mehnat resurslarining unumdorligini, kapital – asosiy fondlar va jalb qilinishi lozim bo‘lgan investitsiyalar miqdorini yanada oshirish talab etiladi.

Model asosida yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyatini oqilona boshqarish algoritmi taklif etilmoqda (9-rasmga qar.).

³⁶ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan



9-rasm. Yo'l-transport majmuasi resurs salohiyatini oqilona boshqarish algoritmi³⁷

Yo'l-transport majmuasi resurs salohiyatini oqilona boshqarish funksiyasini Transport vazirligining "Strategik rejalashtirish va metodologiya" boshqarmasi bajarishi mumkin.

"Respublika resurs sig'imi monitoring Markazi" esa ushbu boshqaruv algoritmi asosida mamlakat iqtisodiyot tarmoqlari tomonidan jamiyat resurslaridan oqilona foydalanish jarayonini monitoring qilish imkoniyatiga ega bo'ladi.

Tadqiqotda yo'l-transport majmuasi resurs samaradorligining mamlakat logistika samaradorligiga ta'siri «ekspert usuli» yordamida aniqlandi. Bunda ekspertlar sifatida mamlakatimizda faoliyat yuritayotgan tadbirkorlik subyektlari rahbarlari, davlat boshqaruv idoralarning mutaxassislari, sohaga tegishli ilmiy tadqiqot markazlari va oliy o'quv yurtlarining ilmiy xodimlari jalb etildi. Tadqiqot natijasida quyidagi jadvalda o'z ifodasini topgan ma'lumotlar olindi (11-jadvalga qar.).

³⁷ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

Yo'l-transport majmuasi resurs samaradorligining mamlakat logistika samaradorlik indeksiga ta'sir darajasi³⁸

tt №	LSI subindekslari	Shartli belgisi	YTMS bog'liqlik darajasi	Bog'liqlikni ranglash	YTMSning LSI subindeksiga ta'siri
1.	Bojxona ishi sifati subindeksi	<i>I_{bis}</i>	past	1,17	0,234
2.	Transport infratuzilmasi subindeksi	<i>I_{tis}</i>	yuqori	4,78	0,956
3.	Xalqaro tashuvlar sifati subindeksi	<i>I_{xts}</i>	yuqori	4,77	0,954
4.	Logistik xizmatlar sifati subindeksi	<i>I_{lxs}</i>	o'rta	3,06	0,612
5.	Kuzatish va nazorat sifati subindeksi	<i>I_{kns}</i>	o'rta	3,00	0,6
6.	O'z vaqtida tashish sifati subindeksi	<i>I_{ovts}</i>	yuqori o'rta	4,00	0,8
	<i>O'rtacha ko'rsatkich:</i>			3,46	0,692

Tadqiqot natijalaridan ko'rinib turibdiki, yo'l-transport majmuasi resurs samaradorligining bir birlikka oshishi, o'z navbatida, mamlakat logistika samaradorligi indeksining 0,692 birlikka ko'tarilishiga yordam berar ekan, ya'ni:

$$\Delta I_{LS} = 0.692 \Delta S_{ytms}$$

XULOSA

Tadqiqotning maqsadi va vazifalari asosida olib borilgan izlanishlar natijasida quyidagi xulosalar olindi

1. Insoniyat rivojlanish bosqichlari mavjud resurslarga bo'lgan munosabatning o'zgarishiga qarab davrlarga bo'lib chiqildi, hamda resurslarga munosabatning avlodlar va sivilizatsiyalar almashinuvi asnosida shakllanib borishining o'ziga xos xususiyatlari aniqlanib, xronologik tasnifi keltirildi. Iqtisodiy taraqqiyotni belgilab bergan resurslarga munosabatning islomga xos "islomiy resurs taqsimoti fenomeni" ilmiy atama sifatida qo'llanildi. Unda mehnat, kapital va tadbirkorlik kabi iqtisodiy resurslardan hamkorlikda foydalanish bo'yicha munosabatlar mavjudligi aniqlandi.

2. Tadqiqotda "iqtisodiy salohiyat" va "resurs sig'imidan samarali foydalanish" tushunchalarining mohiyatini ochib beruvchi mualliflik yondashuvi ishlab chiqildi. Birinchi yondashuv «iqtisodiy salohiyat» ta'riflaridagi farqlarni aniqlash imkoniyatini berish bilan birga, uning mohiyati, tarkibiy elementlari, «milliy boylik», «iqtisodiy rivojlanish darajasi» kabi kategoriyalar bilan o'zaro bog'liqligini anglashga yordam beradi. "Salohiyat" atamasi tarmoqqa nisbatan ishlatilganda nafaqat tarmoqning ishlab chiqarish imkoniyatlarini, balki uning mavjud resurslarni oqilona ishlatish orqali iste'molchilar ehtiyojini maksimal darajada qondirish qobiliyatini tavsiflashi kerak. Ikkinchi yondashuv resurslardan

³⁸ Муаллиф томонидан ишлаб чиқилган

samarali foydalanishda boshqaruv tizimini optimallashtirish va iqtisodiyotning oqilona resurs sig'imini ta'minlash ustuvor vazifalar sarasiga kirishini nazarda tutadi. Ushbu vazifalar iqtisodiyotni boshqarishning bozor mexanizmini har tomonlama kengroq joriy etish bilan birga innovatsion yondashuvni ta'minlovchi tadbirkorlik qobiliyatidan samarali resurs sifatida kengroq foydalanish orqali o'z yechimini topadi.

3. Mamlakat iqtisodiyotida resurslardan foydalanish holati tahlil etilib, quyidagi xulosalar olindi: birinchidan, so'nggi yillarda iqtisodiy resurslar iste'moli hajmlarining oshib borish holati kuzatilayotgan bo'lib, bu barqaror iqtisodiy o'sish sur'atlariga mos keladi; ikkinchidan, iqtisodiyot tarmoqlari rivojlanishida hal qiluvchi ahamiyat kasb etadigan yoqilg'i-energetika resurslari iste'molidagi o'zgarishlar mamlakat iqtisodiyotining resurs sig'imi kamayib borayotganligidan darak beradi; uchinchidan, asosiy kapitalga sarflanadigan investitsiyalar tarkibida korxonalar mablag'lari ulushining ko'payib borayotganligi iqtisodiyotda barqaror indutsiyalashgan investitsion muhitning shakllanayotganligini ko'rsatadi; to'rtinchidan, mamlakat iqtisodiyotining resurs sig'imi o'zgarishidagi ijobiy tendensiyalar umumiy iqtisodiy, jumladan yo'l-transport majmuasi iqtisodiy salohiyatini yanada oshirish imkonini yaratayotganligini qayd etish mumkin.

4. Transportning moddiy ishlab chiqarish sohalari bilan bir qatorda yuqori qo'shimcha qiymat hosil qiluvchi tarmoqlar safiga kirishi to'g'risida mualliflik nuqtai nazarini shakllantirildi. Bunda transport tizimi – jamiyatning moddiy oqimlarni amalga oshirishga bo'lgan talabini qondiradigan, yuqori darajadagi axborot almashinuvi asosida faoliyat yuritadigan aloqa yo'llari, transport xizmati ko'rsatadigan operatorlar va vositalarining logistika nuqtai-nazaridan mutanosiblashgan yig'indisini o'zida mujassamlashtiradi.

5. Temir yo'l va avtomobil transporti turlari alohida yo'l xo'jaligi tizimiga ega bo'lgan infratuzilmaviy sohalar ekanligi sababli temir yo'l transporti, avtomobil transporti va avtomobil yo'l xo'jaligi majmualarining o'zaro tizimli birlashuvini «yo'l-transport majmuasi», avtomobil yo'l xo'jaligi va avtotransport xizmati ko'rsatadigan operatorlar faoliyatini umumlashtiruvchi sohani «avtoyo'l-transport majmuasi» iboralari bilan atashga oid mualliflik taklifi berildi.

6. Yuk va yo'lovchilarni tashish bo'yicha transport xizmatlarini ko'rsatishda yuzaga keladigan daromadlar yig'indisini yalpi ichki mahsulotga nisbati transportning iqtisodiy ahamiyatini belgilovchi solishtirma ko'rsatkich bo'la olishi va mazkur ko'rsatkichni «milliy iqtisodiyotdagi transport yuki» deb nomlash tavsiya etildi. Bir birlik YaIMga to'g'ri keluvchi transport yukining pasayib borishi ijobiy hisoblanib, iqtisodiyotning resurs sig'imi pasayishiga ham olib keladi.

7. Resurs sig'imini aniqlash usulidan foydalangan holda yo'l-transport majmuasi tarmoqlarining materiallarga bo'lgan talabini aniqlash modeli ishlab chiqilib, uni qo'llagan holda majmua tarkibidagi har bir tarmoqda ishlatiladigan resurslarning mahsulot birligiga to'g'ri keluvchi me'yori asosida «yo'l-transport majmuasi mahsulotining resurs sig'imi» standartlarini ishlab chiqish mumkin.

8. Tadqiqot doirasida davlat va xususiy sheriklik doirasida yo'l-transport majmuasi faoliyatida xususiy biznesning ishtirokini nazarda tutadigan konsession shartnomalar asosida resurs salohiyatidan foydalanish samaradorligini oshiruvchi

bir necha yo‘nalishlarning ham nazariy, ham amaliy ahamiyatga molik ekanligi asoslab berildi. Yo‘l-transport majmuasi amaliyotida mulklararo hamkorlikning konsessiya turini qo‘llash imkoniyatini beruvchi to‘lovli xalqaro avtomobil yo‘lini qurishning texnik iqtisodiy shartlari asoslandi.

9. Avtomobil yo‘llarining mamlakat iqtisodiyoti rivojlanishiga qo‘shgan hissasini baholash uchun «avtoyol resursi» deb nomlangan ko‘rsatkich taklif etildi. Ushbu ko‘rsatkichni amaliyotga joriy etish avtomobil yo‘llari tizimiga xususiy kapitalning kirib kelishini rag‘batlantiruvchi oqilona investitsiya hajmini prognozlash imkoniyatini beradi.

10. ARIMA modeli asosida transport tizimi qo‘shilgan qiymatining pessimistik, dinamik va optimistik ssenariylari bo‘yicha 2030 yilgacha prognozi amalga oshirildi. Prognoz natijalariga ko‘ra 2030 yilga kelib transport qo‘shilgan qiymati solishtirma narxlarda 138,8 foizga ko‘payishi, bunga erishish uchun investitsiyalar hajmini 174,6 foizga, kapital (asosiy vositalar) miqdorini 154,4 foizga va mehnat resurslari xarajatlarini 34,9 foizga ko‘paytirish kerak bo‘ladi.

11. Yo‘l-transport majmuasi resurslaridan oqilona foydalanish modeli ishlab chiqilib, unga asosan mehnat resurslarining unumdorligini, kapital – asosiy fondlar va jalb qilinishi lozim bo‘lgan investitsiyalar miqdorini yanada oshirish hisobiga yo‘l-transport majmuasida mavjud resurslardan optimal foydalanishga erishish mumkinligi aniqlandi. Yo‘l-transport majmuasi resurs salohiyatini yakuniy naflilik modeli asosida oqilona boshqarish algoritmi taklif etildi.

12. Yo‘l-transport majmuasi resurs samaradorligining Jahon banki tomonidan aniqlanuvchi mamlakat logistika samaradorligi indeksidagi ta‘sirini aniqlash bo‘yicha «ekspert usuli»ni qo‘llagan holda tadqiqotlar amalga oshirilishi natijasida yo‘l-transport majmuasi resurs samaradorligining bir birlikka oshishi, o‘z navbatida, mamlakat logistika samaradorligi indeksining 0,692 birlikka ko‘tarilishiga olib kelishi mumkinligi aniqlandi.

**РАЗОВЫЙ НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc. 15/31.12.2020.I.09.04 ПО
ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЁНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ТАШКЕНТСКОМ
ГОСУДАРСТВЕННОМ ТРАНСПОРТНОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

**ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ**

РАВШАНОВ МАЛИК НАИМОВИЧ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОЛОГИИ ПОВЫШЕНИЯ
ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ РЕСУРСНЫМ ПОТЕНЦИАЛОМ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

**08.00.13 – Менеджмент
08.00.05 – Экономика сферы услуг**

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

Ташкент-2024 год

Тема диссертации доктора наук (Doctor of Science) зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии Республики Узбекистан за № В2023.2.DSc/Iqt517

Диссертационная работа выполнена в Ташкентском государственном транспортном университете

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

Научные консультанты:

Икрамов Мурат Акрамович
доктор экономических наук, профессор

Саматов Гаффор Аллакулович
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Тураев Баходир Хатамович
доктор экономических наук, профессор

Саидов Машъал Самадович
доктор экономических наук, профессор

Пардаев Мамаюнус Каршибаевич
доктор экономических наук, профессор

Ведущая организация:

Ташкентский государственный технический университет

Защита диссертации состоится « 18 » Май 2024 г. в 10.00 часов на заседании Научного совета DSc.15/31.12.2020.1.09.04 по присуждению ученых степеней при Ташкентском государственном транспортном университете. (Адрес: 100167, город Ташкент, улица Темирийулчилар, дом 1. Тел/факс.: (99871) 293-57-54, e-mail: rector@tstu.uz).

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского государственного транспортного университета (зарегистрирована за № 162). (Адрес: 100167, город Ташкент, улица Темирийулчилар, дом 1. Тел/факс.: (99871) 293-57-54).

Автореферат диссертации разослан « 03 » Май 2024 года.

(реестр протокола рассылки № 5 от « 03 » Май 2024 года)



О.К. Абдурахмонов
Председатель Научного совета по
присуждению учёных степеней, доктор
экономических наук, профессор

М.И. Акбаров
Ученый секретарь Научного совета по
присуждению учёных степеней, кандидат
экономических наук, доцент

А.А. Гуламов
Председатель Научного семинара при
Научном совете по присуждению учёных
степеней, доктор экономических наук,
профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора наук (DSc))

Актуальность и востребованность темы диссертации. В условиях усиления глобальной конкуренции в мире при выборе рациональных методов и механизмов эффективного использования экономических ресурсов особое внимание уделяется учёту интересов участников экономических отношений и возможности удовлетворения их потребностей. Развитие транспортной системы даёт возможность снижения транспортных затрат в себестоимости продукции и услуг, а это, в свою очередь, способствует повышению конкурентоспособности и обеспечению безопасности национальной экономики. В развитых странах доля транспорта в структуре ВВП достигает 13-14%, а мировой транспортный рынок оценивается в 2,7 трлн долларов, что составляет в среднем 6,91% от ВВП¹. С учётом важности отрасли во всем мире является актуальной проблема повышения эффективного управления ресурсным потенциалом транспортной системы.

В условиях усиления глобальной конкуренции в мире проводится ряд исследований, направленных на решение задач повышения эффективности управления ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса. Научные теоретико-методологические основы управления экономическими ресурсами, а также совершенствование методики определения потребности в них, разработка интегрированной системы оценок экономических возможностей дорожно-транспортной системы страны, а также модели рационального использования ресурсов, определение направлений повышения организационных ресурсных возможностей комплекса, формирование эффективной транспортной политики по рациональному использованию ресурсных возможностей, эконометрическая оценка и прогнозирование использования ресурсных возможностей дорожно-транспортного комплекса, совершенствование методик определения эффективности использования ресурсного потенциала дорожно-транспортного комплекса и логистики в стране являются важными приоритетными направлениями научных исследований.

В Узбекистане, в качестве одного из важных направлений повышения конкурентоспособности экономики на текущем этапе социально-экономического развития уделяется особое внимание рациональному управлению ресурсным потенциалом в производстве товаров и услуг, а также удовлетворении потребностей. В стратегии «Узбекистан – 2030» в рамках обозначенной цели - «Углубление интеграции Республики Узбекистан в мировые транспортно-логистические сети и повышение потенциала национальной транспортной системы», предусмотрены и определены следующие задачи – «увеличение объёма перевозимых транзитных грузов через территорию республики до 16 миллионов тонн; сокращение сроков перевозки грузов в северном направлении железнодорожным транспортом на 40%; увеличение объемов услуг по перевозке пассажиров и грузов в 3 раза;

¹ <https://data.worldbank.org/indicator/is.air.good.mt.k1>

увеличение доли электрифицированных железных дорог до 65%; строительство и ремонт 56 тысяч километров автомобильных дорог; переход на рыночные принципы формирования тарифов на услуги пассажирских и грузовых перевозок на железнодорожном транспорте и привлечение в отрасль частных и иностранных операторов; строительство 5,5 тысяч километров дорог с цементобетонным покрытием от районных центров до сельских населенных пунктов; строительство автомобильных дорог на основе государственно-частного партнерства по маршрутам Ташкент-Самарканд и Ташкент-Ферганская долина; полное покрытие городов и районов общественным транспортом, увеличение количества новых автобусов до 5 тысяч и количества электробусов до 2 тысяч; строительство новых высокоскоростных железных дорог по маршрутам Ташкент-Самарканд, Самарканд-Навои-Бухара, увеличение количества пассажирских перевозок на высокоскоростных поездах в 2,5 раза². В этой связи, актуальной является разработка методологических основ эффективного управления ресурсным потенциалом отраслей дорожно-транспортного комплекса для эффективной реализации поставленных задач, доведения доли транспортной системы в ВВП до общемировых показателей, обеспечения стабильности цен на сырье и энергоресурсы, привлеченных предприятиями дорожно-транспортного комплекса, обеспечения сбалансированности темпов развития видов транспорта к темпам развития экономики страны.

Указы и постановления президента Республики Узбекистан ПФ-158 от 11 сентября 2023 года «О стратегии “Узбекистан - 2030”», ПФ-94 от 14 июня 2023 года «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта», ПФ-5647 от 1 февраля 2019 года «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта, ПП-3422 от 2 декабря 2017 года «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов в 2018-2022 годах», а также результаты данного исследования служат в определенной степени реализации тех задач, которые определены в вышеперечисленных и других нормативно-правовых документах данного направления.

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

Обзор зарубежных научных исследований по теме диссертации. Исследования по совершенствованию методологии управления транспортными системами и повышения ресурсного потенциала проводятся ведущими зарубежными центрами и высшими учебными заведениями. В частности, в таких научных учреждениях, как: Институт «Economic

² Указ Президента Республики Узбекистан № ПФ-158 от 11 сентября 2023 года «О стратегии “Узбекистан - 2030”». - <https://lex.uz/docs/6600413>

Development Institute» (Worldbank, США), Институт «Institute for Transportation and Development Policy» (США), European Conference of Ministers of Transport (ЕС), World Road And Transport Organization (IRU) (Швейцария), Московская транспортная академия, Московский государственный автомобильно-дорожный технический университет (МАДИ), Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет (СИБАДИ), Киевский национальный транспортный университет (КАДИ).

В результате научных исследований по совершенствованию методологии повышения эффективности управления ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса на мировом уровне достигнуты следующие научные результаты: исследованы вопросы развития дорожно-транспортного комплекса на основе инклюзивности, равенства и общности в достижении транспортных услуг (Institute for Transportation and Development Policy); обоснованы значения ресурсосберегающих подходов в развитии транспортной системы (European Conference of Ministers of Transport); разработаны научные подходы по вопросам интеграции показателей деятельности дорожно-транспортного комплекса (World Road And Transport Organization); усовершенствованы методы определения влияния ресурсосбережения дорожно-транспортного комплекса на экономику страны (Московский государственный автомобильно-дорожный технический университет (МАДИ), Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет (СИБАДИ), Киевский национальный транспортный университет (КАДИ))

В мире проводится ряд научных исследований по совершенствованию методологии повышения эффективности управления ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса, в том числе, по следующим направлениям: повышение потенциала транспортной системы в процессе глобализации мировой экономики; разработка дорожно-транспортной политики, адаптированной к кризисным геополитическим обстоятельствам; совершенствование организационно-экономического механизма единой транспортно-логистической системы; государственная поддержка процесса оптимального обеспечения транспортной отрасли ресурсами; оценка потенциала транспортной системы; определение синергетического эффекта в дорожно-транспортном комплексе.

Степень изученности проблемы. Фундаментальные основы проблем развития экономических отношений, управления субъектов предпринимательства, в том числе, в сфере услуг были исследованы такими зарубежными учёными, как J.M. Keynes, R. G. Ehrenberg, R. S. Smith, J.A. Schumpeter, P.F Drucker³ и др. Целый ряд ученых стран СНГ проводят исследования по проблемам определения экономического потенциала. В

³ J.M. Keynes. The General Theory of Employment, Interest, and Money. 2018. – p.430. <https://www.pdfdrive.com/search?q=John+Maynard+Keynes>; Ronald G. Ehrenberg, Robert S. Smith. Modern Labor Economics: Theory and Public Policy, Global Edition. - Pearson. «Taylor & Francis Group», 2014. –p. 688.; Schumpeter, Joseph A. The Theory of Economic Development (1949). JaiGyan, Digital Library of India Item 2015.187354; Drucker, Peter F. The practice of management. - London: Butterworth-Heinemann, 2007. – p. 355. internetarchivebooks

частности, оценка экономического потенциала и вопросы его эффективности изучались учёными И.И. Феклистовым, О.А. Жигуновой, А.С. Молчаном, А.И. Морозом, и др., пути совершенствования использования ресурсов и методология исследования экономического потенциала отражены в трудах таких учёных, как Р.Р. Абдураупов, Луковцева А.К., Д.В. Пушная, А.В. Васильчиков, А.В. Богатырев, Б.Ж. Махмудов, А.Е. Сафронов⁴ и др.

Развитие транспортной системы и её экономическая эффективность нашли своё отражение в научных исследованиях М.О. Сураевой, В.Ф. Лукиных, Н.Ю. Сандаковой, Е.Н. Гарманова, М.А. Икрамова, З.Х. Саидова, Г.А. Саматова, Я.К. Карриевой, А. А. Гуламова, Ж.С. Файзуллаева, А.А. Зохидова, Г.М. Касимова⁵ и др., вопросы управления экономическими системами сферы услуг, в том числе, транспортного обслуживания

⁴ Феклистов И.И. Формирование, реализация и развитие ресурсного потенциала организаций строительного комплекса: теоретические и методологические аспекты. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Санкт-Петербург, 2011. -511 с.; Жигунова О.А. Методология анализа и прогнозирования экономического потенциала предприятия. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Екатеринбург, 2010. – 339 с.; Молчан А.С. Воспроизводство и капитализация экономического потенциала региональных социально-экономических систем. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Краснодар, 2012. – 373 с.; Мороз А.И. Экономическая эффективность использования социально-экономического потенциала региона: теория, методология и практика. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Санкт-Петербург, 2012. -383 с.; Абдураупов Р.Р. Совершенствование механизмов управления экономическим потенциалом предприятий с иностранными инвестициями в Узбекистане. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.13. – Ташкент, 2016. -282 с.; Луковцева А.К. Формирование инновационного потенциала социально-экономического развития Южного Федерального округа. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Москва, 2012. -500 с.; Пушная Д.В. Развитие малого бизнеса как фактор повышения эффективности и экономического потенциала сферы услуг. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Кисловодск, 2014. -177 с.; Васильчиков А.В. Трансформация механизмов и параметров влияния частных потенциалов на развитие регионов на современном этапе эволюции экономики. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Санкт-Петербург, 2020. -294 с.; А.В. Богатырев. Теория и методология организационно-экономического обеспечения ресурсосбережения на промышленных предприятиях/ Диссертация на соиск. учёной степени доктора экономических наук. Нижний Новгород, 2010. – 360 с.; Махмудов Б.Ж. Экономические проблемы ресурсосбережения транспортно-дорожном комплексе Республики Узбекистан (на примере Государственной акционерной компании «Узавтойул»). Диссертация доктора экономических наук: 08.00.04. – Наманган, 2006. – 241с.; Сафронов А.Е. Оценка и использование природно-экономического потенциала российских регионов: методология, инструментарий, позиционирование. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Ростов-на-Дону, 2013. -376 с.

⁵ Сураева М.О. Теория и методология инновационного развития железнодорожного транспорта России. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Санкт-Петербург, 2012. – 331 с.; Лукиных В.Ф. Теория и методология управления многоуровневой региональной логистической системой. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Санкт-Петербург, 2011. -411 с.; Сандакова Н.Ю. Пространственное развитие региона на основе совершенствования транспортной инфраструктуры. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Казань, 2019. -424 с.; Е.Н. Гарманов. Экономика дорожного хозяйства. – М.: "Академия (Academia)", 2012; М.А. Икрамов. Стимулирование роста конечных результатов деятельности промышленных предприятий в условиях рыночных отношений: дис. на соиск. учен. степ. д-ра экон. наук: (08.00.05) / Санкт-Петербург. инж.-экон. ин-т им. П. Тольятти, 1992; З.Х. Саидов. Моделирование структуры развития производственно-технической базы дорожного хозяйства (на примере Узбекистана): дис. на соиск. учен. степ. д-ра экон. наук: 08.00.13/ Ташкентский государственный экономический университет, 1991; Г.А. Саматов. Повышение эффективности функционирования регионального пассажирского автотранспортного комплекса: дис. на соиск. учен. степ. д-ра экон. наук: 08.00.05 / Моск. автомоб.-дорож. ин-т. - Ташкент, 1990. - 417 с.; А.А. Гуламов. Темир йўл компаниясининг асосий капиталини иқтисодий жиҳатдан баҳолаш методологиясини такомиллаштириш: иқтисодиёт фанлари доктори илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация: 08.00.03/ Тошкент давлат иқтисодиёт университети, 2020. – 223 б.; Зохилов А.А. “Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизмини такомиллаштириш” мавзусидаги иқтисодиёт фанлари доктори (DSc) диссертацияси. Тошкент – 2018 йил. 182 б.; Файзуллаев Ж.С. Темир йўл транспорт тизимини иқтисодий ривожлантириш методологиясини такомиллаштириш: иқтисодиёт фанлари доктори (DSc) илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация: 08.00.03/ Тошкент давлат иқтисодиёт университети, 2022. – 243 б.; Қосимов Ғ.М. Транспорт корхоналарида менежмент. –Т.: «Ўзбекистон», 2001. –448 б.

рассмотрены в исследованиях R.G. Murdick, B. Render, R.S. Russell, A.B. Дмитриева, А.С. Кравченко, И.А. Тойменцовой, М.К. Пардаева, Б.Х. Тураева, М.Т. Алиевой, И.Т. Рустамовой⁶.

Результаты исследований вышеупомянутых учёных по проблемам оценки ресурсного потенциала экономики и некоторых ее отраслей можно признать научной инновацией. Однако, предварительные выводы, полученные в результате изучения данной проблемы, показывают, что методические принципы оценки эффективности использования факторов производства в дорожно-транспортном комплексе, который является важной инфраструктурной отраслью экономики, недостаточно изучены. Следует подчеркнуть, что оценка эффективности работы дорожно-транспортного комплекса зависит не только от показателей эффективности самой системы, но и от оценки уровня влияния каждого экономического ресурса, используемого в отраслях. Методы, предложенные вышеупомянутыми экспертами и исследователями, имеют недостаточное практическое применение или в полном объеме не описывают объективно результаты деятельности предприятий дорожно-транспортного комплекса. По нашему мнению, показатели оценки результатов использования ресурсного потенциала хозяйствующих субъектов, входящих в комплекс, должны быть объективными и простыми в использовании. В рамках настоящего исследования разработаны научно-методические предложения и рекомендации, которые дают возможность определить значение факторов, влияющих на деятельность отраслей транспортного комплекса, в определении эффективности результатов работы и эффективности использования ресурсного потенциала комплекса.

Связь исследования с планами научно-исследовательских работ Ташкентского государственного транспортного университета. Диссертационное исследование соответствует направлению исследований, выполненных автором в рамках государственного гранта ИТД-2-53 «Совершенствование методологической основы повышения конкурентоспособности транспорта в условиях модернизации экономики» выполненного в 2012-2013 годах в Ташкентском автомобильно-дорожном институте, а также хоздоговора № 257022 от 18.05.2023 года «Разработка генерального плана развития транспортной и дорожной инфраструктуры города Термез».

⁶ Robert G. Murdick, Barry Render, Roberta S. Russell. Service Operations Management. Allyn and Bacon, 1990. – 596.; Дмитриев А.В. Формирование и развитие цифровых экосистем транспортно-логистического обслуживания. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Санкт-Петербург, 2022. – 410 с.; Кравченко А.С. Управление формированием и развитием системы пассажирского автотранспортного обслуживания в региональных курортных агломерациях. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Ростов-на-Дону, 2019. – 493 с.; Тойменцева И.А. Стратегическое управление предприятиями сферы услуг автомобильного транспорта: теория и методология. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Самара, 2011. – 341 с.; Алиева М.Т. Иқтисодий эркинлаштириш шароитида туризм хизматлари соҳасини бошқаришнинг иқтисодий жиҳатлари: иқтисодий фанлари доктори (DSc) илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация: 08.00.05/08.00.13. Тошкент давлат иқтисодий университети, 2019. – 264 б.; Рустамова И.Т. Управление деловой репутацией в сфере услуг: теория, методология, практика. Диссертация доктора экономических наук: 08.00.05. – Душанбе, 2018. – 305 с.

Целью исследования является разработка научно обоснованных предложений и рекомендаций по совершенствованию методологии повышения эффективности управления ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса Республики Узбекистан.

Задачи исследования.

изучение научно-теоретических основ исторического развития отношения к ресурсам, раскрытия сущности ресурсного потенциала как экономической категории и управления им;

оценка возможностей совершенствования системы экономических показателей, определяющих использование ресурсного потенциала и методики определения потребности в ресурсах;

совершенствование системы экономических понятий, вытекающих из экономико-социального значения транспорта и разработка интегрированной системы показателей оценки экономического потенциала дорожно-транспортного комплекса страны;

осуществление классификации и факторов, влияющих на потребность дорожно-транспортного комплекса в ресурсах, совершенствование методики определения потребности комплекса в ресурсах и разработка модели рационального использования этих ресурсов;

определение направлений повышения организационно-ресурсного потенциала комплекса на основе модели координационного управления, предоставляющей возможность совершенствования управления дорожно-транспортным комплексом;

обоснование рекомендаций по разработке эффективной транспортной политики, позволяющей рационально управлять ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса;

эконометрическая оценка влияния показателей использования ресурсного потенциала дорожно-транспортного комплекса на добавленную стоимость отрасли и прогнозирование ее изменения в будущем;

раскрытие значимости рационального управления ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса в повышении эффективности логистики в стране;

совершенствование методологии определения эффективности использования ресурсного потенциала дорожно-транспортного комплекса.

Объектом исследования являются хозяйствующие субъекты, действующие в дорожно-транспортном комплексе Республики Узбекистан, а также участники экономических отношений в области использования транспортного ресурсного потенциала.

Предметом исследования является система организационно-экономических отношений по эффективному управлению ресурсным потенциалом в дорожно-транспортном комплексе Узбекистана.

Методы исследования. В решении исследовательских задач использованы такие методы, как научная абстракция, группировка и обобщение, сравнение, системный анализ и синтез, корреляционный и

регрессионный анализ, экспертная, монографическая, математическая оценка и прогнозирование.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

на основании методического подхода совершенствована сущность экономических понятий «экономический потенциал» и «эффективное использование ресурсоёмкости» с точки зрения определения различий этих понятий и их взаимозависимости с различными экономическими категориями, оптимизации системы управления и обеспечения рациональной ресурсемкости экономики при эффективном использовании ресурсов, широкого использования предпринимательских способностей как эффективного ресурса, обеспечивающего инновационный подход наряду с внедрением рыночного механизма управления экономикой;

усовершенствован механизм разрешения конфликта интересов бизнес-структур, функционирующих в автодорожно-транспортном комплексе на основе внедрения в практику государственно-частного партнерства.

обосновано предложение о создании «Республиканского центра мониторинга ресурсоемкости», обеспечивающего административный контроль за владением, распределением и использованием ресурсов для решения проблемы оптимальности расходов ограниченных ресурсов в дорожно-транспортном комплексе;

разработаны теоретические и технико-экономические обоснования строительства платной дороги на отдельном участке международной автомагистрали М-39 «Алматы - Бишкек - Ташкент - Термез», обоснованы предложения по реконструкции в соответствии с международными требованиями и передачи управления данной автомобильной дороги вновь создаваемому акционерному обществу в форме совместного предприятия;

разработаны прогнозные показатели до 2030 года по пессимистичным, динамическим и оптимистичным сценариям на основе эконометрического моделирования влияния количества привлеченных ресурсов в транспортной системе Узбекистана на добавленную стоимость отрасли.

Практические результаты исследования состоят в следующем:

обоснована необходимость использования системы интегральных показателей, таких как «транспортная нагрузка», «грузоподъемность», «возможность достижения транспортного обслуживания», «предельная эффективность потребления ресурсов» для принятия и анализа управленческих решений по эффективному использованию ресурсного потенциала дорожно-транспортного комплекса;

разработаны модели определения потребности в ресурсах дорожно-транспортного комплекса страны, обеспечивающие рациональное использование ресурсоёмкости в отраслях экономики, обосновано их использование в управлении комплексом;

разработана экономико-математическая модель оценки уровня полезности ресурсов используемых в дорожно-транспортном комплексе для обеспечения общеэкономической эффективности привлечённых ресурсов;

на основе экспертного метода моделирования экономических систем определено влияние ресурсов дорожно-транспортного комплекса на повышение международного индекса логистики страны;

разработана методика расчёта предпринимательской выгоды субъектов бизнеса, функционирующих в сфере автодорожного хозяйства, названная автором “автодорожный ресурс”;

в компетенцию соответствующих подразделений Министерства транспорта Узбекистана предлагается включить функции, связанные с координацией деятельности предприятий дорожного хозяйства и провайдеров, оказывающих услуги автомобильного транспорта, для решения проблемы конфликта интересов;

в исследовании разработана рекомендация по технико-экономической основе строительства международной платной дороги, позволяющая реализовать концессионный тип межмущественной кооперации в практике дорожно-транспортного комплекса;

предложена методика определения возможности охвата услугами общественного транспорта, позволяющая повысить эффективность принятия решений по управлению ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса.

Достоверность результатов исследования выражается в научной и методологической обоснованности применённых в диссертации подходов и методов, получении из информационной базы официальных источников, наличии проведённых эмпирических исследований установленной методологической основы, апробации и подтверждении выводов и предложений компетентными организациями в сфере транспорта.

Научное и практическое значение результатов исследования. Научная значимость результатов исследования определяется тем, что разработанные в нем теоретико-методологические выводы и предложения могут быть использованы для совершенствования теоретико-методических и методологических основ эффективного использования ресурсного потенциала дорожно-транспортного комплекса.

Практическое значение результатов исследования определяется тем, что разработанные в практическом ключе выводы и предложения могут быть использованы министерствами и ведомствами, ответственными за эффективное использование ограниченных ресурсов, хозяйствующими субъектами экономики различной формы собственности, а также в учебном процессе соответствующих направлений обучения в высших учебных заведениях.

Внедрение результатов исследования. На основе полученных научных результатов по совершенствованию методологии повышения эффективности управления ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса Республики Узбекистан:

Теоретико-методические материалы, связанные с совершенствованием, на основании методического подхода, сущности экономических понятий «экономический потенциал» и «эффективное использование ресурсоёмкости»

с точки зрения определения различий этих понятий и их взаимозависимости с различными экономическими категориями, оптимизации системы управления и обеспечения рациональной ресурсемкости экономики при эффективном использовании ресурсов, широкого использования предпринимательских способностей, как эффективного ресурса, обеспечивающего инновационный подход наряду с внедрением рыночного механизма управления экономикой были использованы при подготовке учебника “Экономика и менеджмент отрасли” (Приказ Министра высшего и средне-специального образования Республики Узбекистан от 20 октября 2023 года № 441) и учебного пособия «Экономика транспорта», рекомендованного студентам высших учебных заведений (Приказ Ректора Ташкентского государственного экономического университета от 14 июля 2023 года № 228). В результате внедрения данного научного предложения создана возможность дальнейшего углубления теоретических знаний и навыков студентов вузов по усовершенствованному экономическому содержанию понятий «экономический потенциал» и «эффективное использование ресурсоёмкости» в дорожно-транспортном комплексе;

усовершенствованный механизм разрешения конфликта интересов бизнес-структур, функционирующих в автодорожно-транспортном комплексе на основе внедрения в практику государственно-частного партнерства был использован в деятельности отдела Инвестиций и развития государственно-частного партнерства Министерства транспорта Республики Узбекистан (справка Министерства транспорта Республики Узбекистан от 29 ноября 2023 года № 2/8280). Внедрение данного научного предложения приводит к уточнению сферы применения концессионных отношений в управлении государственной собственностью дорожно-транспортного комплекса страны и устранению конфликта интересов;

предложение о создании «Республиканского центра мониторинга ресурсоемкости», обеспечивающего административный контроль за владением, распределением и использованием ресурсов для решения проблемы оптимальности расходов ограниченных ресурсов в дорожно-транспортном комплексе использовано в деятельности Управлением стратегического планирования и методологии Министерства транспорта Республики Узбекистан, а также Управлением экономического анализа и прогнозирования Акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари» (Справки Министерства транспорта Республики Узбекистан от 29 ноября 2023 года № 2/8280, а также АО «Ўзбекистон темир йўллари» от 28 ноября 2023 года № 06/4038-23). Внедрение данного научного предложения позволяет контролировать процесс рационального использования ресурсов общества отраслями экономики страны на основе соответствующего алгоритма управления центром мониторинга;

разработанные теоретические технико-экономические обоснования строительства платной дороги на отдельном участке международной автомагистрали М-39 «Алматы - Бишкек - Ташкент - Термез», а также обоснованные предложения по реконструкции в соответствии с

международными требованиями и передаче управления данной автомобильной дороги вновь создаваемому акционерному обществу в форме совместного предприятия использованы Управлением международных перевозок и логистики Министерства транспорта Республики Узбекистан (справка Министерства транспорта Республики Узбекистан от 29 ноября 2023 года № 2/8280). Внедрение данного научного предложения позволит повысить экономическую эффективность строительства и управления платной автомобильной дороги;

разработанные прогнозные показатели до 2030 года по пессимистичным, динамическим и оптимистичным сценариям на основе эконометрического моделирования влияния количества привлеченных ресурсов в транспортной системе Узбекистана на добавленную стоимость отрасли использованы в деятельности Акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари» (справка АО «Ўзбекистон темир йўллари» от 28 ноября 2023 года № 06/4038-23). Внедрение данного научного предложения позволило определить динамику объемов доходов акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари» в долгосрочной перспективе и обеспечить соответствие между основными показателями деятельности.

Апробация результатов исследования. Результаты данного исследования были обсуждены и одобрены на 8 международных и 2 республиканских научно-практических конференциях.

Публикация результатов исследования. По теме исследования опубликовано 36 научных работ, в том числе, 2 монографии, 13 научных статей в научных журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан, из них, 11 статей изданы в республиканских и 2 статьи – в зарубежных журналах.

Структура и объём диссертации. Диссертация состоит из введения, четырёх глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Общий объём диссертации составляет 246 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

В первой главе диссертации «**Теоретико-методологические основы эффективного использования ресурсного потенциала**» выражено ретроспективное отношение к этапам исторического формирования экономических ресурсов, научно описаны сущность, классификация и понятия эффективности ресурсного потенциала, осуществлена классификация ресурсов, определяющих экономический потенциал, изменения потребления ресурсов в условиях существующей системы экономических показателей и степень углубления осуществляемых экономических реформ в стране.

Исходя из целей и задач данного исследования, этапы развития человечества разделены на периоды в зависимости от изменения отношения к существующим ресурсам (см. таблицу 1).

Историческое формирование отношения к ресурсам⁷

ТТ №	Династия исследователей	представители	Видение проблемы
1	2	3	4
1.	Древний мир и средневековые (философы)	Сократ, Ксенофонт ⁸ , Платон ⁹ , Аристотель ¹⁰ , Фараби ¹¹	Классификация ресурсов проста, дуалистическое содержание трудового ресурса
2.	Классики и неоклассики	А.Смит, Д.Рикардо, Л.Вальрас, А.Маршалл, Дж.Б.Кларк ¹²	Реализована классическая классификация производственных факторов - ресурсов, первые мнения о предпринимательских способностях
3.	Представители институционального подхода	Й.Шумпетер, Ж.М.Кейнс, Ж.Хикс, Ф.Хайек, П.Самуэльсон, Ж.К.Гэлбрейт, Я.Корнай, Р.Лукас, Т. Сарджент и пр. ¹³ .	Предварительные мнения об инновационном ресурсе, включенном в «законную» классификацию предпринимательских способностей как фактора производства
4.	Представители Неоинституционального подхода	Жеймс Бьюкенен, Джордж Стиглер ⁶ , Рональд Коуз ¹⁴ и пр.	Началась пропаганда значимости социальных ресурсов, инновационных ресурсов, информационных ресурсов. Началась пропаганда важности основ собственности и механизмов участия государства в экономических отношениях

Возникновение и развитие религий в истории человечества оказало непосредственное влияние на сферу экономической деятельности. Одной из основных причин быстрого распространения ислама на обширные территории с момента его возникновения является, то, что он привёл к положительным реформам в системе хозяйствования, которая считается важнейшей для человека. В исследовании предлагается назвать исламскую модель отношения к ресурсам, определявшим экономический прогресс, «феноменом исламского распределения ресурсов» (см. рис. 1).

⁷ Разработано автором

⁸ Ксенофонт. Домострой/Перевод С.И. Соболевского. knigogid.ru/books/1142017-domostroy/toread

⁹ Альберт К.[en] О понятии философии у Платона: монография. / Пер. с нем., предисловие и примечание М. Е. Буланенко. Владивосток: Изд-во Дальневосточного федерального университета, 2012. — 120 с. — ISBN 978-5-7444-4268-6-6.

¹⁰ Орлов Е. В. Аристотель о началах человеческого разума / отв. ред. В. П. Горан; Рос. Акад. наук, Сиб. отделение, Институт философии и права. — Новосибирск: Издательство СО РАН, 2013. — 303 с. ISBN 978-5-7692-1336-6

¹¹ Фозил одамлар шахри. Абу Наср Форобий / Таржимонлар Абдусодиқ Ирисов, Маркам Махмудов, Урфон Отажон. Масъул мухаррирлар М.Хайруллаев, М.Жакбаров. -Тошкент: Янги аср авлоди, 2016. - 320 б.

¹² Блауг М. 100 великих экономистов до Кейнса / Great Economists Before Keynes: A Introduction to the Lives and Works of 100 Economists of the Past./ Экономическая школа, 2005. 704 с. — ISBN 5-902402-11-5.

¹³ Блауг М. 100 великих экономистов после Кейнса = Great Economists since Keynes: An introduction to the lives & works of one hundred great economists of the past. -СПб.: Экономикс, 2009. — 384 с

¹⁴ Коуз Р. Фирма, рынок и право / пер. с англ. Б. Пинскера. -М.: Дело ЛТД, 1993. -192 с. -ISBN 5-86461-133-6



Рис. 1. «Феномен исламского распределения ресурсов»¹⁵

Значительная часть научных работ по теории потенциалов посвящена системе оценочных показателей, именуемой экономическим потенциалом. Авторский подход к анализу этих научных взглядов позволил не только выявить различия в описаниях «экономического потенциала», но и понять взаимосвязь между его сущностью, структурными элементами, такими категориями, как «национальное богатство», «уровень экономического развития».

Анализ исследований, посвященных проблемам оценки потенциала¹⁶ выявил, что ресурсный потенциал структурных отраслей и предприятий является менее изученной сферой. Следует особо отметить, что данная проблема является одной из наиболее важных, так как в то время, когда экономический потенциал общества характеризует общее состояние, общую закономерность развития, в структурных отраслях не раскрывается характер происходящих процессов. Термин «потенциал» при использовании в отношении отрасли должен характеризовать не только возможности отрасли,

¹⁵ Разработано автором

¹⁶ Максимов М. Демографический потенциал и трудовые ресурсы района. Возможности мониторинга. // Человек и труд, №2, 1997г; Тодосийчук А. Научно-технический потенциал социально-трудовой сферы. // Экономист, №12, 1997г.; Маммаев Р.А. **Методология и методы эффективного использования ресурсного потенциала промышленности региона** / Автореф. дис. на соискание ученой степени доктора экономических наук. – СПб.: ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный инженерно-экономический университет», 2011 г. – с.43; Новоселова И.Ю. Формирование и развитие природно-ресурсного потенциала региона / Автореф. дис. на соискание ученой степени доктора экономических наук. – М.: ГУУ, 2011 г. – с. 46; Колпакова О.Н. Развитие теоретико-методологических положений по формированию и эффективному использованию интеллектуального капитала предприятия в условиях инновационной экономики / Автореф. дис. на соискание ученой степени доктора экономических наук. – Уфа.: ГОУ ВПО БАГСУ, 2011 г. – с.39

но и ее способность максимально удовлетворять потребности потребителей посредством рационального использования имеющихся ресурсов.

Как известно, выбор в экономике возникает из-за ограниченности ресурсов общества и бесконечности потребностей его членов и вызывает необходимость эффективного использования ресурсов.

Имеющиеся в обществе факторы производства можно разделить на четыре группы: земля, капитал, труд и предпринимательские способности. Сегодня экономисты вместо производственных факторов чаще используют термин «ресурсы», а не производственные факторы.

Следует особо отметить, что если раньше успех предпринимательской деятельности зависел от сбалансированности в определенном виде факторов производства, признанных классиками, то теперь этот успех требует сложной взаимосвязи производственных ресурсов с технологическими, информационными и интеллектуальными ресурсами.

Еще раз подчеркнув, что эффективное использование перечисленных ресурсов является залогом развития экономики страны, необходимо провести глубокие теоретические исследования путей ее достижения:

во-первых, необходимо достичь оптимальной системы управления, позволяющей эффективно использовать имеющиеся в стране ресурсы. Это достигается посредством сформированной в обществе системы административного управления, совершенствованием методологии управления экономикой;

во-вторых, количество ресурсов, расходуемых на единицу производимых в обществе товаров, оказываемых услуг, создаваемых идейных разработок должно стать объектом постоянного мониторинга. При этом целесообразно уделять особое внимание «ресурсоемкости» продукции (товаров, услуг и идей).

Для Республики Узбекистан, идущей по пути ускорения экономических реформ, вопрос рационального использования ограниченных ресурсов является жизненно важным вопросом, для решения которого предложено создать «Республиканский центр мониторинга ресурсоемкости» в рамках программы цифровой экономики с использованием современных информационных технологий (см. рис. 2).

Данный Центр, являясь важным звеном системы управления, предоставляющей эффективный доступ к ресурсам общества, обеспечивает при этом административный контроль за владением ресурсами, их распределением и расходом.

Обоснован авторский подход в контексте того, что показатели, определяющие ресурсоемкость и ресурсоотдачу транспортного комплекса, могут быть использованы при оценке ресурсного потенциала:

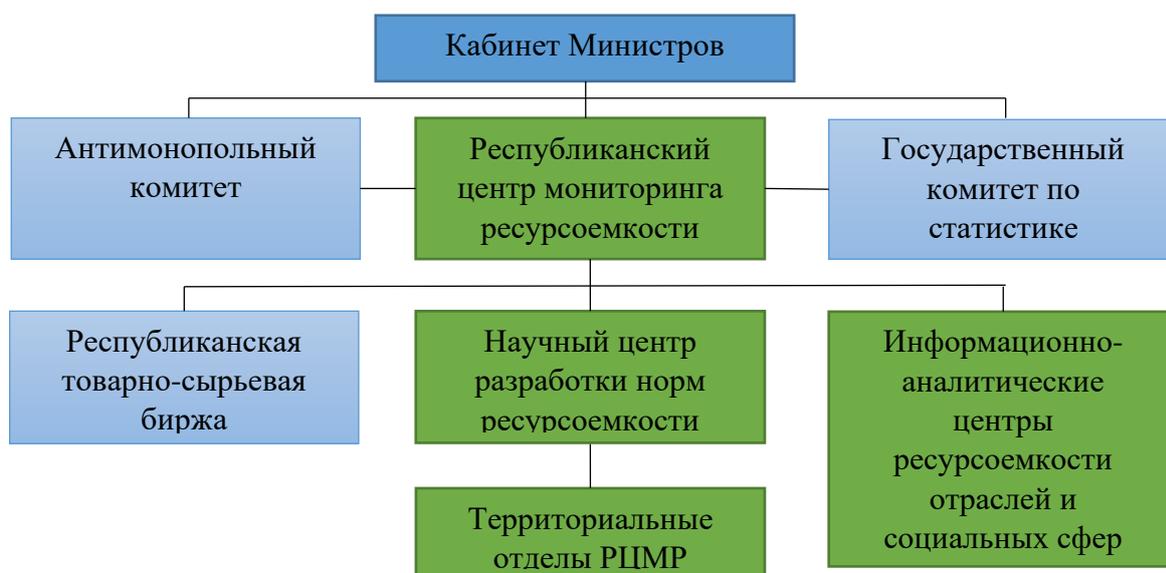


Рис. 2. Иерархическая структура «Центра мониторинга ресурсоемкости» Республики Узбекистан¹⁷

во-первых, следует отметить, что сопоставимые показатели ресурсоемкости и ресурсоотдачи могут применяться к продукции отраслей, относящихся к сфере материального производства, в основном, к товарам;

во-вторых, поскольку транспортный продукт, входящий в сферу обслуживания, является процессом, связанным с перемещением материальных ценностей из одного места в другое, доля материалов в его ресурсоемкости составляет значительно меньшее количество, чем в сферах материального производства;

в-третьих, в сфере оказания транспортных услуг рекомендуется назвать отдельные элементы ресурсоемкости иначе. При этом было рекомендовано изменить элемент «создание продукции» на «проектирование нового вида транспортного обслуживания», назвать элементы производства и эксплуатации продукции одним наименованием – «транспортное обслуживание», «эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт» – «обеспечение бесперебойности процесса транспортного обслуживания».

Во второй главе диссертации **«Совершенствование научно-аналитических основ оценки роли дорожно-транспортного комплекса при повышении экономического потенциала страны»** проведен обзор научных подходов экономико-социальной роли транспорта в развитии человечества, критически изучена и дана авторская оценка современной системе экономических понятий, определяющих содержание транспортной деятельности, обоснована решающая роль транспортной системы в повышении экономического потенциала страны, рассмотрена роль транспортной составляющей в процессе создания благ в экономике.

¹⁷ Разработано автором

Деятели науки и специалисты включают транспорт в число отраслей экономики, производящих высокую добавленную стоимость¹⁸. Это связано с тем, что деятельность транспорта имеет важное значение для снижения себестоимости продукции и повышения ее стоимости. На транспорте лучше выявляются возможности эффективного использования ресурсов общества нежели в промышленности, строительстве и сельском хозяйстве.

Проведенные экономистами страны исследования показали, что эффективность привлеченных инвестиций в транспортную систему значительно отстает от общеэкономического показателя¹⁹.

С началом рыночных экономических отношений были выдвинуты мнения о том, что транспорт является одной из сфер обслуживания экономики. Даже в период плановой экономики, ученые, не задумываясь, косвенно признавали этот факт: «Транспортный продукт не является материализованным продуктом, а сама транспортировка является его продуктом»²⁰. Это определение можно признать одним из совершенных в условиях рыночных экономических отношений.

Автомобильный транспорт относится к сфере обслуживания экономической деятельности, а автомобильные дороги отличаются принадлежностью к строительной индустрии и комплексу инфраструктурных сооружений. Так как конечной целью автомобильных дорог является обслуживание автомобильного транспорта, нельзя отрицать необходимость совместного рассмотрения автомобильных дорог с видами транспорта. Поэтому, в исследовании предложено определить автомобильный транспорт и автомобильно-дорожную инфраструктуру как целый комплекс и назвать его не автотранспортной системой, а «автodoroжно-транспортным комплексом».

Учитывая, что железнодорожный и автомобильный транспорты являются инфраструктурными отраслями с отдельной системой дорожного хозяйства, взаимное объединение железнодорожного, автомобильного транспорта и автомобильно-дорожных хозяйств предложено назвать «дорожно-транспортным комплексом» (см. рис. 3)

¹⁸ Г.А. Саматов. Повышение эффективности функционирования регионального пассажирского автотранспортного комплекса: дис. на соиск. учен. степ. д-ра эконом. наук: 08.00.05 / Моск. автомоб.-дорож. ин-т. - Ташкент, 1990. - 417 с.; Қосимов Ғ.М. Транспорт корхоналарида менежмент. –Т.: «Ўзбекистон», 2001. –448 б.

¹⁹ Қодиров Т.У. Автомобиль транспорти тизимини самарали инвестициялашнинг иқтисодий механизмлари/ Иқтисод фанлари номзоди илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация. Ўз.ФА Иқтисодиёт институти, 2008 й

²⁰ Громов Н.Н., Панченко Т.А., Чудновский А.Д. Единая транспортная система. –М.: Транспорт, 1987. – с.304

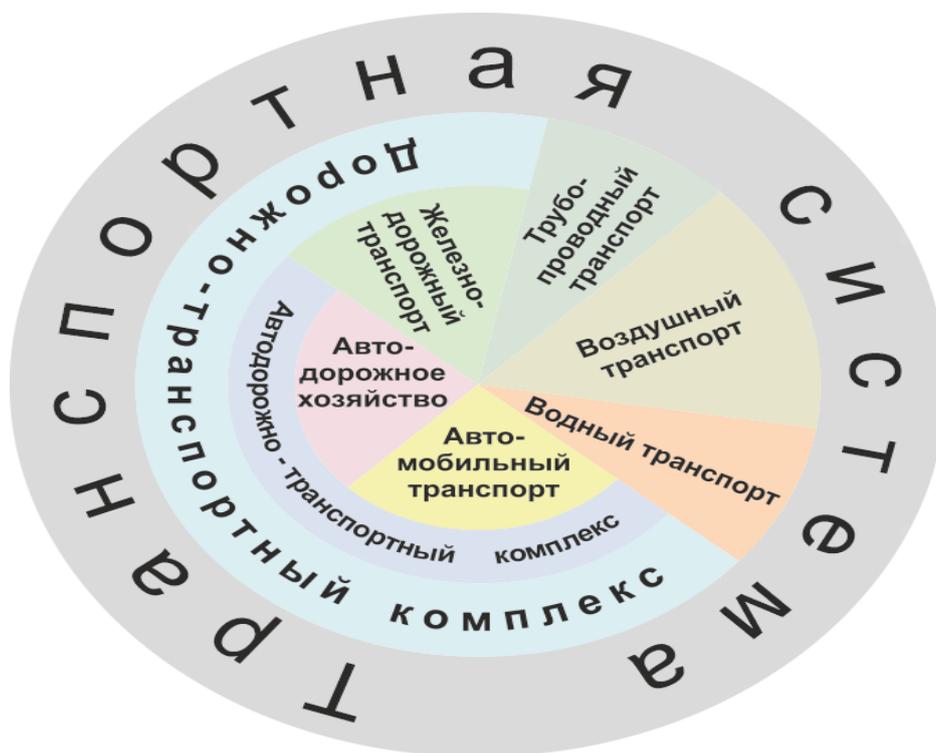


Рис. 3. Сегментированная структура «Дорожно-транспортного комплекса»²¹

Транспорт Узбекистана не только играет важную роль в развитии национальной экономики, но и потребляет значительную часть имеющихся в стране экономических ресурсов. На всех видах транспорта, входящих в состав транспортной системы Узбекистана, одновременно находятся около 3,89 млн. тонн различных грузов²², и это означает, что данные объемы материальных ресурсов временно не вовлечены в процесс производства отраслей экономики и конечного потребления.

Сравнительным показателем, определяющим экономическую значимость транспорта, может служить отношение общих доходов транспортной системы к ВВП страны. Предлагается назвать данный показатель «транспортная нагрузка в национальной экономике»:

$$TY = \frac{\sum_{i=1}^n D_i}{YaIM} \quad (1)$$

где TU - транспортная нагрузка экономики страны;
 D_i - доходы от перевозки i -го вида транспорта, сум;
 $YaIM$ - объем валового внутреннего продукта страны, сум.

Параметры этого показателя представлены в виде графика для характеристики изменения транспортной нагрузки экономики Узбекистана за двадцать лет (см. рис.4). Наглядная иллюстрация показывает, что доля транспорта в себестоимости продукции отраслей экономики с 2015 года вновь

²¹ Разработано автором

²² при этом целесообразно было бы заменить понятие «одновременно» словом «в сутки», поскольку данная сумма определена на основании данных Государственного комитета по статистике Республики Узбекистан в виде отношения перевозимых во всех видах транспорта нашей страны объема грузов на 365 (M)

стабилизировалась. Позитивный аспект свидетельствует прежде всего о том, что рыночные механизмы в сфере транспорта начали действовать в конкурентной среде.

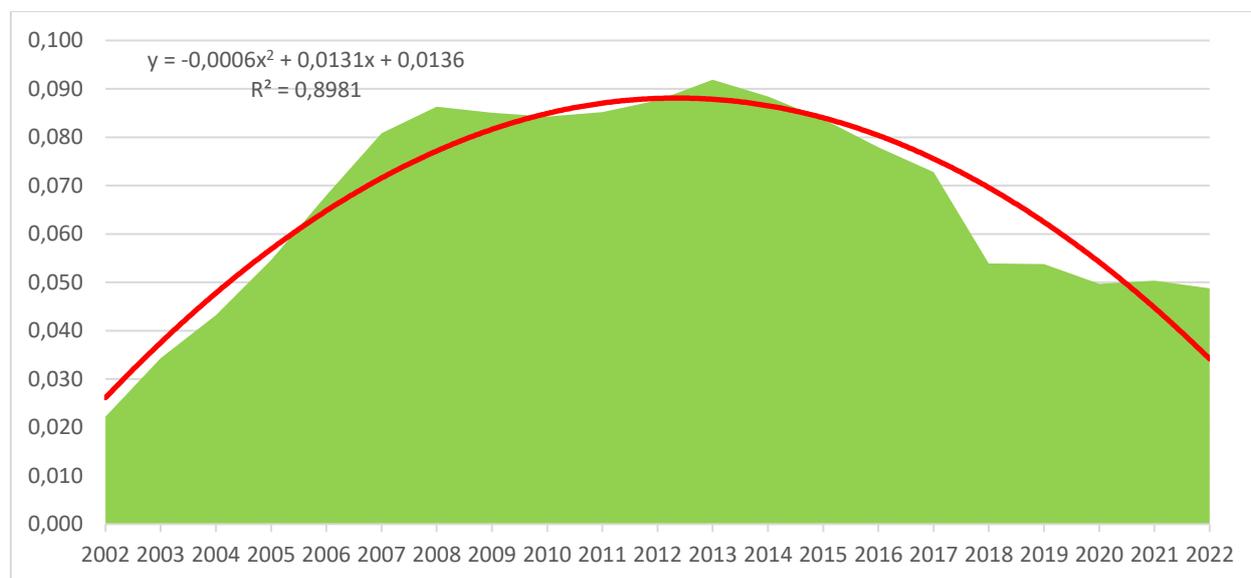


Рисунок 4. Изменение транспортной нагрузки в экономике Узбекистана²³

Еще одним из интегральных показателей, дающих возможность оценить роль транспорта в экономике страны, является грузоёмкость экономики. Следует особо отметить, что наличие тенденции снижения грузоёмкости экономики является положительным результатом. Как показывает анализ, грузоёмкость экономики страны за последнее десятилетие неуклонно снижается и показывает следующий позитивный тренд (см. рисунок 5).

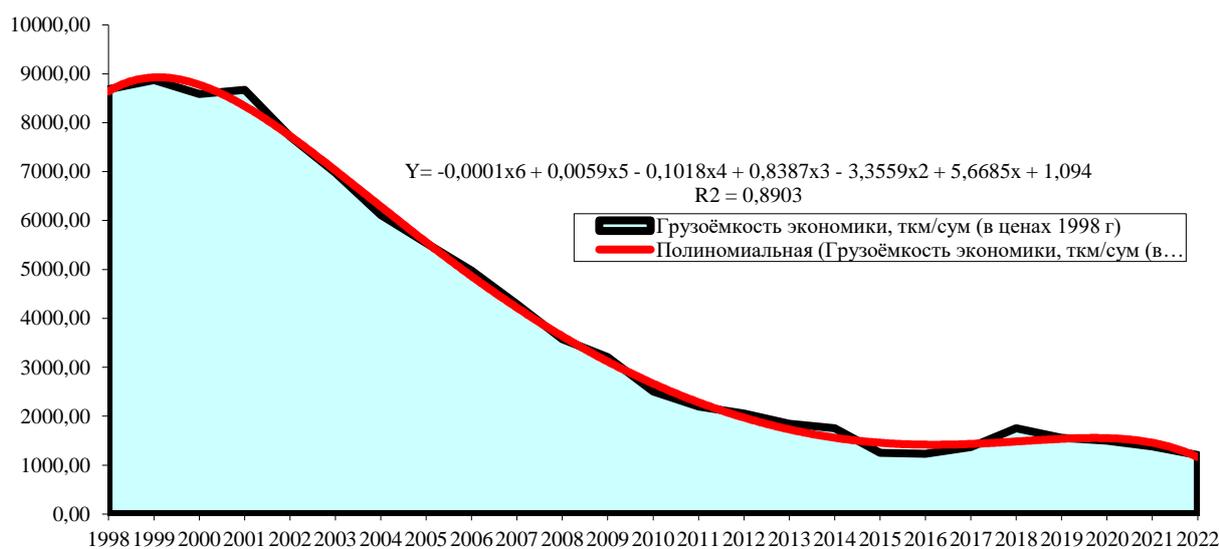


Рисунок 5. Изменение грузоёмкости в экономике Узбекистана²⁴

²³ Разработано автором

²⁴ Составлено автором на основе информации Госкомстата Республики Узбекистан

Несмотря на то, что доля транспортной системы в структуре ВВП практически не изменилась по сравнению с 2001 годом, грузооборот в 2022 году составил 75,5 млрд. ткм по сравнению с 55,6 млрд. ткм в 2001 году, пассажирооборот увеличился с 31,8 млрд. пассажиро-км до 146,5 млрд. пассажиро-километров. Эту ситуацию можно воспринимать как парадокс.

Анализ имеющихся статистических данных показывает, что изменение индексов цен на транспорте в последние двадцать лет соответствует изменению ВВП страны в текущих ценах. Транспортная работа увеличилась на 34,5% в грузовых перевозках и более чем в четыре раза в пассажирских перевозках. Хотя доля транспорта в ВВП снизилась, цены на транспортные услуги в 2015 году по отношению к ценам внутри отраслей экономики в 2001 году увеличились в соответствии с темпами роста ВВП, а после этого темпы роста цен замедлились (см. рис.6).

Изменения средних тарифов на транспортные услуги за период анализа было высоким, но не столь значительным на автомобильном и воздушном транспорте. Это обосновано работой автомобильного и воздушного транспорта в условиях конкурентного рынка²⁵.

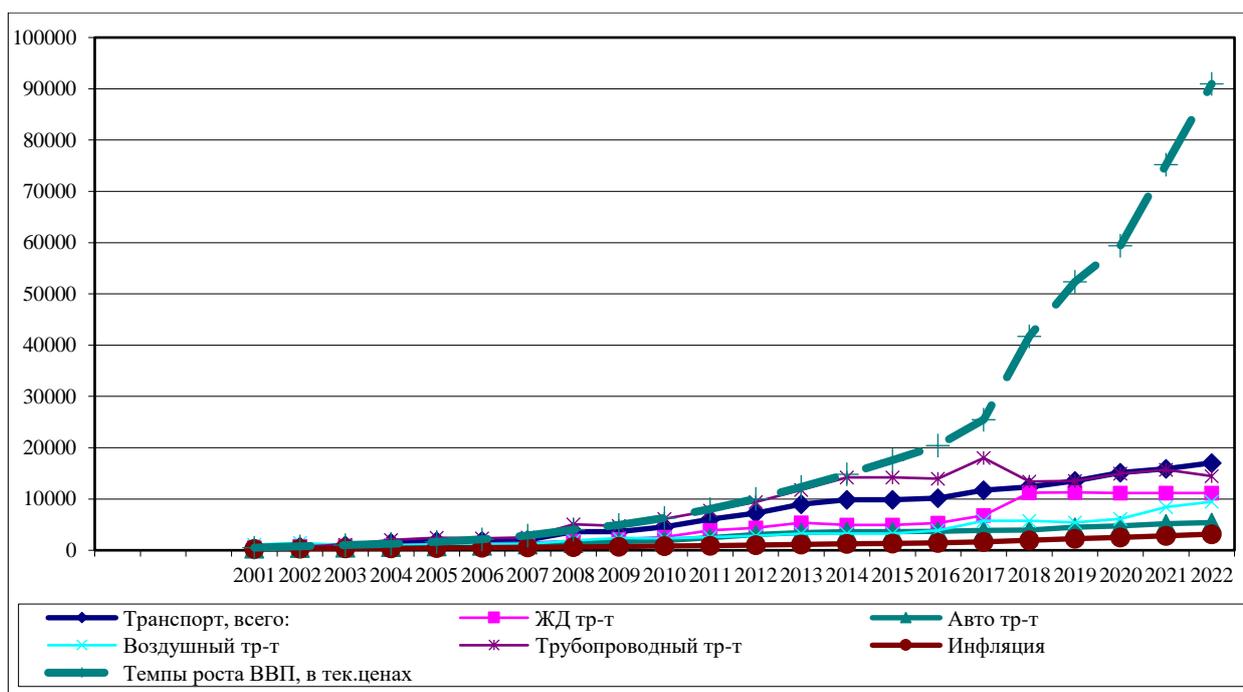


Рис. 6. Изменение ВВП, тарифов на транспорт и индексов потребительских цен²⁶

В отраслях транспортной системы Узбекистана потребление энергоресурсов является значительным по масштабам и имеет относительно большую долю в себестоимости этого сектора. По имеющимся данным, 10,1 процента стоимости единицы выполненной транспортной работы на транспорте приходится на топливо (энергию) и смазочные материалы. Анализ

²⁵ Равшанов М.Н. Формирование рыночного механизма ценообразования при оказании услуг автомобильного транспорта (на примере региональных объединений автодорожного комплекса). Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. - Т.: УзФА II, 2002.

²⁶ Составлено автором на основе информации Го скомстата Республики Узбекистан

стоимости транспортных услуг за период с 1998 по 2022 год показывает, что по сравнению с началом анализируемого периода доля затрат на горючосмазочные материалы снизилась с 11,7% до 10,1%, затраты на оплату труда с 8,4% до 11,4%, выросли амортизационные отчисления с 3,6% до 15,4 процента. Это, в свою очередь, свидетельствует о том, что возможности использования энергосберегающих современных транспортных средств в дорожно-транспортном комплексе возросли, а доходы работающих в сфере растут параллельно с ростом средней заработной платы занятых в экономике.

В третьей главе диссертации под названием **“Совершенствование методической основы эффективного использования ресурсного потенциала дорожно-транспортного комплекса Узбекистана”** сгруппированы факторы, влияющие на потребность в ресурсах дорожно-транспортного комплекса, разработана методика определения потребности в экономических ресурсах дорожно-транспортного комплекса, смоделирована методика рационального использования ресурсов в дорожно-транспортном комплексе, проведены исследования по разработке перспективной методики определения цен на оказание автотранспортных услуг.

Потребность транспортного комплекса Узбекистана в ресурсах возникает в рамках спроса на транспортные услуги отраслей экономики. В работе рынка ресурсов важны несколько аспектов, важнейшим из которых, конечно же, является формируемый на рынке спрос на ресурсы.

Согласно проведенного анализа выявлено непропорциональное изменение цен на сырье и энергоресурсы, используемые предприятиями дорожно-транспортного комплекса. Средняя цена строительных материалов в 2022 году выросла в 111,5 раза по сравнению с 2000 годом, энергоносителей в 212 раз, дизельного топлива почти в 365 раз. Вместе с тем, надо отметить, что за этот период инфляция в стране выросла всего в 28 раз, а индекс цен на грузовые перевозки увеличился в 159 раз.

Практика государственного регулирования рынка ресурсов (см. табл. 3) является одним из факторов, непосредственно влияющих на спрос на ресурсы. Государственная собственность на земельный ресурс, считающаяся крайне необходимой для дорожно-транспортного комплекса, оказывает решающее влияние на формирование спроса на этом ресурсном рынке.

Если уровень обеспечения потребности имеющимися средствами создает спрос, то ограничение имеющихся средств создает необходимость решения задачи их выбора так, чтобы потребность стала спросом.

Менеджеры, ответственные за устойчивое развитие экономики страны, должны иметь возможность определения способа экономически рационального распределения ограниченных ресурсов между отраслями. В этом случае целесообразно определить возможность достижения следующего соотношения:

$$\frac{YN_1}{RS_1} = \frac{YN_2}{RS_2} = \dots = \frac{YN_n}{RS_n} \quad (2)$$

где $YN_1, YN_2 \dots YN_n$ – соответственно, предельная полезность 1,2... n-отраслей для общества;
 $RS_1, RS_2 \dots RS_n$ – соответственно, расходы ресурсов 1,2... n-отраслей.

Таблица 3

Участие государства в регулировании рынка ресурсов, используемых в транспортном комплексе²⁷

гр №	Название ресурса	Участие государства на рынке	Объяснение
1	2	3	4
1	Природные ресурсы	сверх активный	На рынке этих ресурсов государство занимает позицию единоличного владельца и определяет «правила игры». Эти правила регулируются действующим законодательством.
2	Финансовые ресурсы	умеренный	Рынок финансовых ресурсов относительно свободный, участие государства ограничивается установлением принципов регулирования рынка. В связи с относительным развитием ресурсного рынка в нашей стране наблюдается активность предприятий дорожно-транспортного комплекса на этом рынке
3	Производственные средства	умеренный	Рынок этих ресурсов совершенно свободен, и механизм государственной его поддержки работает успешно. Предприятия дорожно-транспортного комплекса также имеют определенный уровень льгот в удовлетворении своих потребностей в этих ресурсах
4	Трудовые ресурсы	активный	Регулирование рынка труда является одной из приоритетных задач государства и осуществляется с помощью Конституции Республики Узбекистан, «Трудового кодекса» и ряда законов. Предприятия дорожно-транспортного комплекса обязаны соблюдать эти нормативные акты при использовании трудовых ресурсов
5	Предпринимательские способности	умеренный	В развитии рынка ресурсов предпринимательских способностей применяются только поддерживающие механизмы государственного управления
6	Знания	активный	В Узбекистане развитие рынка знаний, то есть инноваций, является основой поддерживающей политики государства.

Следует подчеркнуть, что между экономикой страны и развитием дорожно-транспортного комплекса существует причинно-следственная связь. С одной стороны, развитие дорожно-транспортного комплекса (причина) приводит к развитию экономики страны (следствие), а с другой стороны, развитие экономики страны (причина) становится решающим фактором развития транспортного комплекса (следствие). Следует отметить, что данная зависимость доказывает, что важным фактором, влияющим на потребность в ресурсах дорожно-транспортного комплекса, является уровень развития экономики страны. Темпы роста отраслей экономики создают дополнительный спрос на транспортные услуги.

Потребность в ресурсах дорожно-транспортного комплекса предлагается определять по следующей формуле:

²⁷ Разработано автором

$$T(R_{ytm}) = (T(M_{ytm}))' = (T(TX + \Delta ATD + \Delta MAR + \Delta BME))', \quad (3)$$

где $T(R_{ytm})$ – потребность в ресурсах дорожно-транспортного комплекса;
 $T(M_{ytm})$ – спрос на продукцию дорожно-транспортного комплекса;
 $'$ – производный символ;
 TX – объем транспортных услуг;
 ΔATD – изменение уровня жизни населения;
 ΔMAR – изменение уровня развития культурных связей;
 ΔBME – изменение в удовлетворении других духовных потребностей.

Особенность выражения в том, что знак вывода в нем отличается от понятия математического вывода. В данном случае производная концепция служит для обоснования точки зрения, что «спрос на ресурсы, используемые в отрасли, является производным от спроса на продукцию отрасли».

Следующая новая модель была впервые предложена на основе идеи о том, что спрос отрасли на ресурсы определяется спросом на её продукцию:

$$\sum_{i=1}^n T(R_i^{ytm}) = \sum_{i=1}^n (T(M_{ytm}) * RS_i), \quad (4)$$

где $T(R_i^{ytm})$ – спрос на i -го вида ресурс в дорожно-транспортном комплексе;
 $T(M_{ytm})$ – спрос на продукцию дорожно-транспортного комплекса;
 RS_i – ресурсоёмкость i -го вида продукции дорожно-транспортного комплекса;

В исследовании модель выявления потребности в материалах отраслей дорожно-транспортного комплекса путем замены выражений по определению ресурсоёмкости, приняла следующий вид:

$$T(R_{mat}^{ytm}) = T(M_{ytm}) * \left[\frac{M_M + M_{III} + M_{TTT}}{N * F_s} + \frac{E_{ich}^{TX} + MR_T^{TX} + AYF_T^{TX} + ASF_T^{TX}}{F_s} \right], \quad (5)$$

где $T(R_{mat}^{ytm})$ – потребность отраслей транспортного комплекса в материалах.

M_M – расходы на маркетинговые исследования, в натуральных или в стоимостных значениях;

M_{III} – расходы на научно-исследовательские работы, в натуральных или в стоимостных значениях;

M_{TTT} – расходы на организационно-технологическую подготовку услуг, в натуральных или в стоимостных значениях;

N – объём производимых услуг;

F_s – сумма выгоды в период использования услуг, единица выгоды измеряется в натуральных, стоимостных значениях или в баллах.

E_{ich}^{TX} – расходы энергии для производства единицы услуг, в натуральных или в стоимостных значениях.

MR_T^{TX} – затраты труда для производства единицы услуг, в натуральных или в стоимостных значениях.

AYF_T^{TX} – расходы оборотных фондов для производства единицы услуг, в натуральных или в стоимостных значениях;

ASF_T^{TX} – расходы основных фондов для производства единицы услуг, в натуральных или в стоимостных значениях.

На наш взгляд, органам, наделенным полномочиями по координации деятельности отраслей дорожно-транспортного комплекса, целесообразно разработать стандарты «ресурсоёмкости продукции дорожно-транспортного комплекса», исходя из нормы использования ресурсов в каждой отрасли комплекса, соответствующей единице продукции.

Предложенная в данном исследовании модель оптимальности, предполагающая, что отношение предельной полезности отрасли к потреблению ресурсов одинаково для всех отраслей, может быть использована для решения задачи оптимизации количества видов ресурсов в дорожно-транспортном комплексе.

По доктрине маржиналистов²⁸ экономическая эффективность факторов производства достигается тогда, когда отношение предельной производительности этих факторов к её цене одинаковая для всех используемых факторов. В связи с тем, что подобная модель определения эффективности факторов производства не воспринималась всерьез экономистами идеологической системы, использовались традиционные модели определения эффективности использования ресурсов в бывшем Советском Союзе, которые также были распространены на транспорте²⁹.

Определение предельной полезности отраслей является относительно сложной задачей. Собственно, следует подчеркнуть, что неудобство применения теории предельности на практике заключается именно в том, что трудно определить производительность, доход, себестоимость, прибыль и т. п. конечного продукта. Это связано с отсутствием единого мнения о том, какой продукт следует понимать под предельным продуктом и как следует измерять пользу от этого продукта.

Автором предложено в качестве пользы отрасли для общества принять добавленную стоимость, создаваемую в отрасли, так как эту стоимость можно рассматривать как вклад в сумму материальных благ, созданных в стране. Предельная полезность отрасли для общества должна измеряться добавленной стоимостью, создаваемой последней единицей всех ресурсов, привлеченных отраслью.

Отсюда следует, что польза отрасли для общества равна добавленной стоимости, создаваемой в этой отрасли. В ходе исследования было проанализировано влияние ресурсов дорожно-транспортного комплекса на добавленную стоимость отрасли и выявлена следующая корреляция:

$$Y = -771,61 + 0,795x_1 - 0,0011x_2 + 0,899x_3 + 3,981x_4, \quad (6)$$

где Y - итоговый признак (эндогенный фактор), добавленная стоимость транспорта;

²⁸ Блауг М. Маржиналистская революция // Экономическая теория в ретроспективе. — М.: Дело, 1994. — С. 275-305. — XVII, 627 с. — ISBN 5-86461-151-4.

²⁹ Афанасьев Л.Л. Единая транспортная система и автомобильные перевозки / Л.Л. Афанасьев, Н.Б. Островский, С.М. Цукерберг. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Транспорт, 1984. - С. 333; Шафиркин Б.И. Единая транспортная система и взаимодействие различных видов транспорта. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Высшая школа, 1983. - С. 191; Аксенов И. Я. Единственная транспортная система. - М.: Высшая школа, 1991. - С. 383; Громов Н.Н., Панченко Т.А., Чудновский А.Д. Единственная транспортная система. - М.: Транспорт, 1987. - С. 304.

- 207,22 - индикатор, определяющий отклонение линии уравнения свободного члена;
- x_1 - объем инвестиций в транспорт (экзогенный фактор);
- x_2 - стоимость земельных площадей, занятых в транспортной инфраструктуре (экзогенный фактор);
- x_3 - объем капитала (основного фонда), занятого на транспорте (экзогенный фактор);
- x_4 - затраты на трудовые ресурсы, занятые на транспорте (экзогенный фактор).

Проведенный эконометрический анализ свидетельствует о том, что влияние земельных ресурсов (x_2) среди факторов, влияющих на транспорт, имеет обратную линейную зависимость. Из этого можно сделать вывод, что площадь земель, занимаемая транспортной инфраструктурой, за последние двадцать лет не подверглась большим изменениям. Изменение остальных трех ресурсов (x_1 , x_3 , x_4) на одну единицу вызывает изменение добавленной стоимости транспорта на 0,398%, 0,71% и 4,075% соответственно.

В диссертационной работе проведены исследования по выявлению влияния изменения объема ресурсов дорожно-транспортного комплекса на её добавленную стоимость на основе эконометрической модели VAR. Полученные аналитические результаты свидетельствуют о том, что влияние земельных ресурсов имеет обратную линейную зависимость, тогда как объем привлеченных инвестиций, объем капитала (основного фонда) и затраты на трудовые ресурсы прямую.

Для выявления темпов увеличения спроса на ресурсы в исследовании осуществлён прогноз добавленной стоимости транспортной системы до 2030 года на основе модели ARIMA по пессимистичным, динамическим и оптимистичным сценариям, из которых динамический выбран как приемлемый. По результатам прогноза выявлено увеличение добавленной стоимости транспорта в 2030 году в сопоставимых ценах на 138,8 %. Также эти результаты позволили автору рассчитывать необходимое количество ресурсов для достижения этого объема добавленной стоимости. Согласно расчётам, для таких темпов развития дорожно-транспортному комплексу требуется увеличение объемов инвестиций на 174,6 %, капитала (основных фондов) на 154,4 % и затрат на трудовые ресурсы на 34,9 %.

В четвертой главе диссертации под названием «**Повышение эффективности управления ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса**» проведены исследования по определению путей повышения организационно-ресурсного потенциала дорожно-транспортного комплекса, определены перспективы внедрения межмущественного партнёрства в управлении ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса, даны научно обоснованные рекомендации по разработке эффективной транспортной политики, предоставляющей возможность рационального управления ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса, а также методов определения эффективности ресурсного потенциала дорожно-транспортного комплекса.

Следует отметить наличие конфликтности в интересах предприятий дорожной инфраструктуры и операторов автомобильного транспорта, являющихся предпринимательскими субъектами хозяйствования (см. рис.7). Однако, оба они образуют единую инфраструктурную сферу, оказывающую транспортные услуги, необходимые для общества и экономики. Поэтому, необходимо создание координационного института, обеспечивающего возможность налаживания целевых связей между предприятиями данного инфраструктурного сектора.



Рис. 7. Конфликт интересов предприятий автодорожно-транспортного комплекса³⁰

В исследовании предложено создать в качестве новой институциональной единицы координационный центр деятельности дорожных предприятий и логистических операторов, оказывающих автотранспортные услуги в автодорожно-транспортном комплексе при Министерстве транспорта Узбекистана. На основе изучения международного опыта определена структура управления и задачи Центра, а также приоритет координационной функции в управлении цепочкой поставок.

Одним из методологических аспектов данного исследования является создание модели, позволяющей применить принцип «межимущественной кооперации» в управлении автодорожно-транспортным комплексом. Процесс финансового обеспечения и поддержки автомобильно-дорожной инфраструктурной деятельности операторами логистических услуг на автомобильном транспорте может осуществляться в двух формах – косвенное финансирование автодорожного хозяйства автоперевозчиками за счет государственных налогов и прямое финансирование путем целевых отчислений в специальный фонд (см. рис. 8).

В исследовании предложено создать данный специальный фонд при Центре координации деятельности логистических операторов автотранспортных услуг и предприятий дорожного хозяйства при Министерстве Транспорта Республики Узбекистан, что обеспечивает возможность налаживания целевых связей между предприятиями автодорожно-транспортного комплекса. Таким образом, данный фонд выступает в качестве соглашения интересов между дорожными предприятиями и операторами автотранспортных услуг различной формы собственности.

³⁰ Разработано автором

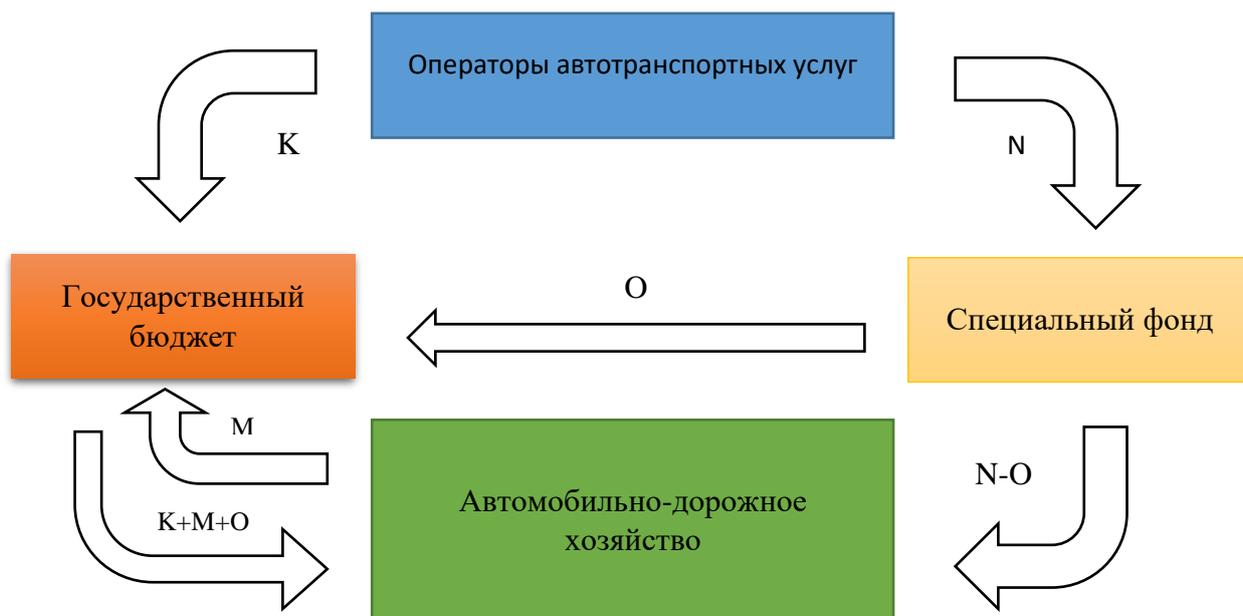


Рис. 8. Модель принципа межимущественной кооперации для обеспечения автотранспортного комплекса финансовыми ресурсами³¹
 где
 N - средства, выделяемые операторами услуг автомобильного транспорта в специальный фонд;
 K - налоговые платежи в государственный бюджет операторами услуг автомобильного транспорта;
 M - налоговые платежи в государственный бюджет предприятиями дорожного хозяйства;
 O - налоговые платежи в государственный бюджет специальным фондом.

В исследовании предложено ускорить трансформацию автодорожно-транспортного комплекса в систему, основанную на мультисобственности, путем избавления от административно-командной структуры управления, являющейся наследием тоталитарной системы (см. табл. 4).

Таблица 4

Организационно-правовая система управления имуществом предприятий автодорожно-транспортного комплекса³²

№ пп	Субъекты отрасли	Существующая организационно-правовая форма	Предложенные формы:		Необходимость государственно-частного партнерства
			Организационно-правовая форма	Форма собственности	
1	2	3	4	5	6
1.	Предприятия автомобильного транспорта	ЧП, ООО	ООО, АО	Частный, смешанный	Не обязательно
2.	Дорожно-строительные предприятия	ГУП, ЧП, ООО	ООО, АО	Частный, смешанный	Обязательно
3.	Предприятия эксплуатации автомобильных дорог	ГУП	ООО, АО	Частный, смешанный	Обязательно

³¹ Разработано автором

³² Разработано автором

В исследовании уточняется, что формы передачи части собственности государства могут быть следующими: концессии, специальные договоры, соглашения о разделе продукции, совместные предприятия.

В виду недостаточной изученности вопросов внедрения концессионной формы государственно-частного партнёрства в Узбекистане автором рассмотрены сферы применения концессионных взаимоотношений в управлении государственным имуществом в дорожно-транспортном комплексе (см. табл. 5).

Таблица 5

Проекты, в которых концессионные договоры могут быть использованы в управлении ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса³³

тт №	Отрасли дорожно-транспортного комплекса	Проекты	Периоды концессии
1	2	3	4
1.	Автомобильно-транспортный комплекс	Платные дороги Платные мосты Мотели Карьеры Отели Предприятия общественного питания Филиалы технической службы Пункты оказания сервисных услуг Системы безопасности дорожного движения Автовокзалы	на 25-30 лет на 25-30 лет в течение 10 лет в течение 5 лет в течение 10 лет
2.	Железнодорожный транспорт	Отдельная железнодорожная инфраструктура (железная дорога, станция, депо и т.п.), обеспечивающая высокоскоростное движение.	на 40-50 лет

В рамках данного исследования была разработана рекомендация по строительству платной дороги, которая еще не была реализована в истории развития дорожного хозяйства страны. Автором теоретически обосновано ТЭО платной дороги, которая является частью международной автомобильной дороги М-39 «Алматы – Бишкек – Ташкент – Термез» на отрезке 886 - 910 километр. Этот отрезок в настоящее время проходит по территории Республики Казахстан и почти не функционирует.

По мнению автора, именно эту 24-километровую часть автодороги целесообразно реконструировать в соответствии с техническими

³³Разработано автором

требованиями и возродить, передав управление платной дорогой вновь создаваемому акционерному обществу в форме совместного предприятия.

Данные, полученные в результате наблюдений и проведенных расчетов, позволили определить затраты на запуск этой международной платной дороги (см. таблицу 6).

Таблица 6

Эффективность проекта международной платной дороги³⁴

№ пп	Мероприятия и индикаторы	Количество и единица измерения	Стоимость, млн. сум
1	2	3	4
1.	Строительство автомобильной дороги международного типа 1 (4-полосная, асфальтобетонная) с мостами и окруженными бетонно-монолитными стенами	24 км	593573,5
2.	Установка устройств видеонаблюдения вдоль дороги	В 20 местах	199,5
3.	Установка противоскользящего оборудования типа «СОПО».	1500 м	14586
4.	Строительство переходов с платежной системой	2	15000
5.	Установка современных весов	2	55000
6.	Строительство станций технического обслуживания	2	3750
7.	Монтаж металлических заборов	24 км.	17500
8.	Текущие затраты на ремонт и содержание платной дороги	24 км	2577,5
9.	Затраты на строительство автомобильной дороги II класса (2-полосная асфальтобетонная)	24 км	134211
10.	Суммарные затраты		836397,5
11.	Интенсивность движения	34934 авт/сутки	
12.	Суточный доход		394,7
13.	Годовой доход		144068,4
14.	Срок окупаемости инвестиций, год	5,8	

Определение чистой доли автомобильных дорог в валовом внутреннем продукте страны, то есть научное обоснование экономического влияния ресурсного потенциала автомобильных дорог на отрасли экономики, представляет собой весьма сложный процесс и относится к числу проблем, не решенных до сих пор.

В данном исследовании был предложен современный показатель, отражающий потенциальный вклад автомобильных дорог в развитие экономики страны, который назван «автодорожным ресурсом». Результаты расчетов по определению этого показателя приведены ниже (см. таблицу 7).

³⁴Расчеты произведены автором.

Таблица 7

**«Автомобильный ресурс» автомобильных дорог Республики
Узбекистан³⁵**

Сферы экономики	Доля отрасли в ВВП, %	Доля автомобильного комплекса в себестоимости продукции отрасли, %	Доля автомобильного комплекса в доле отрасли в ВВП, %	Доля отраслей в общей доле автомобильного комплекса, %
1	2	3	4	5
Промышленность	24,84	4	0,994	12,72
сельское хозяйство	23,47	7	1,643	21,03
Строительство	6,25	9,5	0,594	7,60
Транспорт и связь	6,50	35	2,276	29,15
Торговля и общественное питание	6,51	8	0,521	6,67
Другие отрасли	25,64	0,3	0,077	0,99
Общий	93,21		6,104	100
Доля автотранспортного комплекса в ВВП страны, %	6,10			
Чистая доля автомобильных дорог, %	6,1-2,276=3,824%			
Расходы на дороги в % от ВВП.	0,5613			
"Автомобильный ресурс"	3,2627 %			

Проведенные в результате исследований расчеты показывают, что наиболее оптимальными являются инвестиции в финансирование расходов на строительство, ремонт и эксплуатацию автомобильных дорог до 3,824 процента ВВП страны. Именно эти суммы инвестиций могут обеспечить положительное влияние инфраструктуры дорожно-транспортного комплекса на темпы роста ВВП, а наличие «автомобильного ресурса» в размере 3,2627 процента ВВП стимулирует приток частного капитала в отрасль. Для обеспечения устойчивого роста ВВП Республики Узбекистан прогнозируется объем инвестиций в систему автомобильных дорог на следующие четыре года (см. таблица 8).

В исследовании рекомендована методика определения доступности автотранспортных услуг для населения по нижеприведенной формуле.

$$T_{int}^{yol} = \frac{P_{ykm}^{AYTM}}{L_{qq}^{ay}}, \quad (7)$$

где

P_{ykm}^{AYTM}

– транспортная работа, выполненная в автомобильно-транспортном комплексе, пкм;

L_{qq}^{ay}

– Протяженность существующей в стране автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км.

Таблица 8

³⁵ Разработано автором

Оптимальный размер инвестиций в систему автомобильных дорог³⁶

№ пп	Наименование показателей	годы			
		2024	2025	2026	2027
1	2	3	4	5	6
1.	Объём валового внутреннего продукта, млрд. сум	1206778,2	1393861,47	1595967,39	1813095,98
2.	Оптимальный объём инвестиций, которые могут быть направлены в автодорожную систему, млрд. сум	46219,61	53384,89	61125,55	69441,58

Величина данного показателя для периода 1940 по 2022 годы вычислена на основании статистических данных (см. таблицу 9). Снижение этого показателя свидетельствует о том, что услуги пассажирского транспорта становятся все более удобными для населения.

Таблица 9

Динамика величины доступности автотранспортных услуг в Узбекистане³⁷

№ пп	Показатели	годы									
		1940	1950	1960	1970	1980	1989	2000	2010	2020	2022
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	Интенсивность пассажиропотока по автодорогам с твердым покрытием, пкм/км	14894	16667	240606	364093	312150	330639	319178	1600000	2676123	3053613
2.	Численность населения, тыс. чел.	6551	7120	8119	11799	15391	19905	24908	28559	34037	36025
3.	Интегрированный транспортный потенциал, (численность населения/интенсивность перевозок)	439,8	427,2	33,7	32,4	49,3	60,2	78,0	17,9	12,7	11,8

В результате исследования создана модель, отражающая возможность рационального использования экономического потенциала дорожно-транспортного комплекса:

$$\begin{aligned}
 \frac{YU_{kap}}{B_{kap}} &= \frac{YU_{meh}}{B_{meh}} = \frac{YU_{yer}}{B_{yer}} = \frac{YU_{inv}}{B_{inv}} = \frac{\sum_{i=1}^n (YU_{kap_i} N_{kap_i})}{\sum_{i=1}^n (B_{kap_i} N_{kap_i})} \\
 &= \frac{\sum_{i=1}^n (YU_{meh_i} N_{meh_i})}{\sum_{i=1}^n (B_{meh_i} N_{meh_i})} = \frac{\sum_{i=1}^n (YU_{yer_i} N_{yer_i})}{\sum_{i=1}^n (B_{yer_i} N_{yer_i})} = \frac{\sum_{i=1}^n (YU_{inv_i} N_{inv_i})}{\sum_{i=1}^n (B_{inv_i} N_{inv_i})}
 \end{aligned} \quad (8)$$

³⁶ Разработано автором

³⁷ Разработано автором

Согласно этой модели, при равенстве отношения предельной производительности экономических ресурсов, используемых в дорожно-транспортном комплексе, к цене единицы ресурсов, возникает возможность рационального использования ресурсного потенциала. Неравенство указывает на недостаток использования ресурсного потенциала.

На основе эконометрического анализа (выражение 6) приводятся результаты влияния трех показателей, кроме земельного ресурса, на добавленную стоимость транспорта. Негативное влияние земельных ресурсов на добавленную стоимость транспорта объясняется безвозмездной передачей земельных площадей транспортной инфраструктуре. В связи с чем он не был учтен в расчётах (см. таблицу 10).

Таблица 10

**Оценка эффективности использования ресурсного потенциала
дорожно-транспортного комплекса Узбекистана на основе модели
полезности³⁸**

ТТ №	Показатели		годы				
			2003	2005	2010	2015	2022
1	2		3	4	5	6	7
1.	Предельная производительность капитала Передельные затраты капитала	$\frac{YU_{kap}}{B_{kap}}$	0,0414	0,0380	0,0477	0,0233	0,0461
2.	Предельная производительность труда Предельные затраты труда	$\frac{YU_{meh}}{B_{meh}}$	3,4634	2,6108	2,5359	0,8465	1,0378
3.	Предельная производительность инвестиций Предельный объём инвестиций	$\frac{YU_{inv}}{B_{inv}}$	0,1206	0,0915	0,0444	0,0591	0,0429

Анализ, проведенный по модели, показывает, что благодаря положительным результатам проводимых в стране экономических реформ, улучшается эффективность использования ресурсов в дорожно-транспортном комплексе. Однако, для достижения оптимальности использования имеющихся ресурсов в отрасли требуется дальнейшее повышение производительности трудовых ресурсов, капитала – основных фондов и объемов инвестиций, подлежащих привлечению.

На основе модели предложен алгоритм рационального управления ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса (см. рисунок 9).

Функции рационального управления ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса может выполнять Управление стратегического планирования и методологии Министерства транспорта. «Республиканский центр мониторинга ресурсоемкости» на основе этого алгоритма управления

³⁸ Разработано автором

получит возможность осуществлять мониторинг процесса рационального использования ресурсов общества отраслями экономики страны.

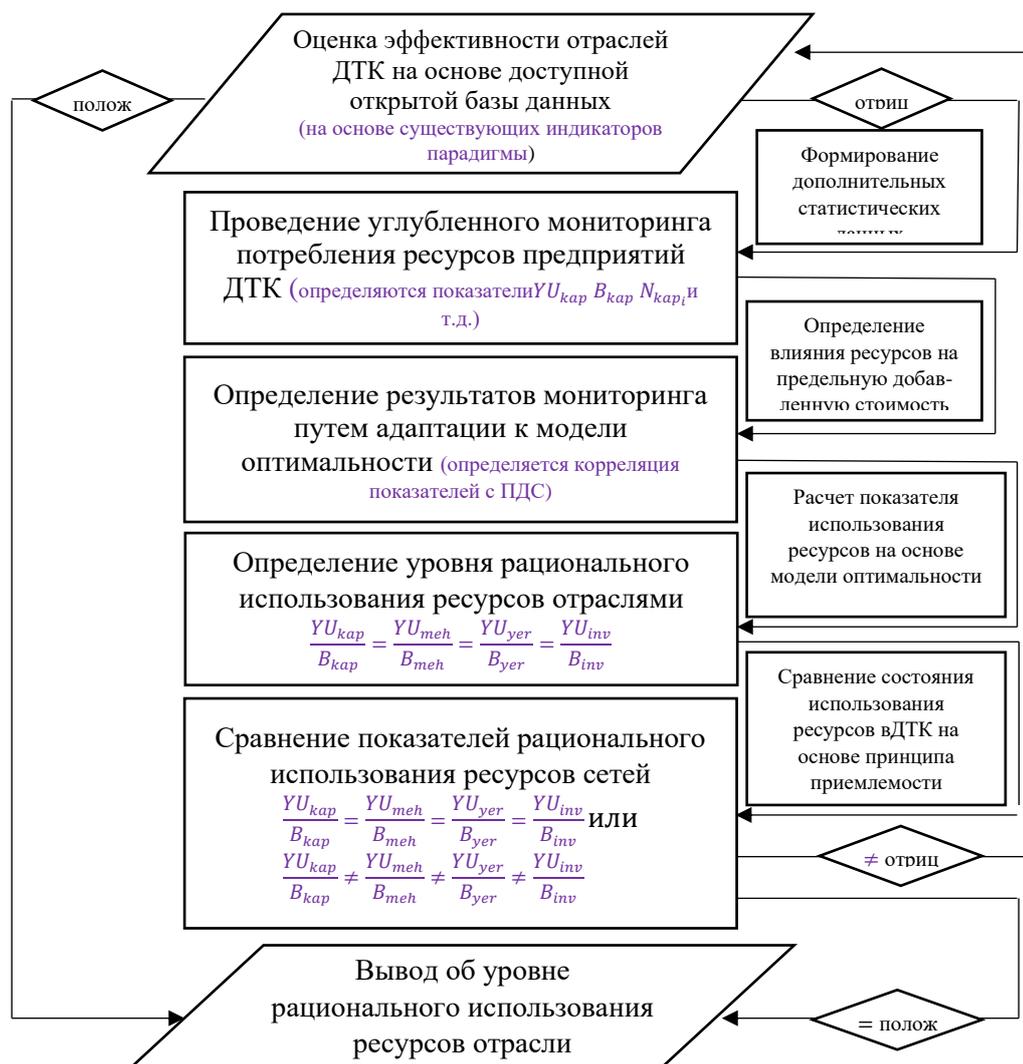


Рисунок 9. Алгоритм рационального управления ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса³⁹

В исследовании было выявлено влияние ресурсной эффективности дорожно-транспортного комплекса на эффективность логистики страны с помощью «экспертного метода». При этом в качестве экспертов были привлечены действующие в стране руководители субъектов предпринимательства, специалисты органов государственного управления, научные работники научно-исследовательских центров и высших учебных заведений. В результате исследования получены данные, отраженные в таблице ниже (см. таблицу 11).

³⁹ Разработано автором
68

Таблица 11

Влияние ресурсной эффективности дорожно-транспортного комплекса на индекс эффективности логистики страны⁴⁰

тт №	Субиндекс ИЭЛ	Условное обозначение	Степень зависимости от ЭДТК	Ранжирование зависимости	Влияние ЭДТК на субиндекс ИЭЛ
1.	Субиндекс качества таможенных услуг	I_{bis}	низкая	1,17	0,234
2.	Субиндекс транспортной инфраструктуры	I_{tis}	высокая	4,78	0,956
3.	Субиндекс качества международных перевозок	I_{xts}	высокая	4,77	0,954
4.	Субиндекс качества логистических услуг	I_{lxs}	средняя	3,06	0,612
5.	Субиндекс качества экспедирования и надзора	I_{kns}	средняя	3,00	0,6
6.	Субиндекс качества своевременной доставки	I_{ovts}	Выше средней	4,00	0,8
	<i>Средний показатель:</i>			3,46	0,692

Как следует из результатов исследования, увеличение ресурсной эффективности дорожно-транспортного комплекса на единицу способствует повышению индекса логистической эффективности страны на 0,692 единицы, то есть: $\Delta I_{ls} = 0.692 \Delta S_{ytms}$

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате исследований, проведенных на основе поставленных целей и задач, получены следующие выводы:

1. Этапы развития человечества были разделены на периоды в зависимости от изменения отношения к имеющимся ресурсам, определены особенности формирования отношения к ресурсам в период смены поколений и цивилизаций и дана хронологическая классификация. В качестве научного термина использовался «феномен исламского распределения ресурсов» относительно ресурсов, определяющих экономическое развитие. В нём прослеживается наличие взаимоотношений субъектов по совместному использованию экономических ресурсов, таких как труд, капитал и предпринимательские способности.

2. В исследовании выработаны авторские подходы к раскрытию сущности категории «экономический потенциал» и «эффективное использование ресурсоёмкости». Первый подход позволяет не только выявлять различия в описаниях категории «экономического потенциала», но и понять взаимосвязь между его сущностью, структурными элементами, такими категориями, как «национальное богатство», «уровень экономического

⁴⁰ Разработано автором

развития». Термин «потенциал» при использовании в отношении отрасли должен характеризовать не только возможности отрасли, но и ее способность максимально удовлетворять потребности экономических субъектов посредством рационального использования имеющихся ресурсов. Второй подход подразумевает оптимизацию системы управления в области эффективного использования ресурсов и обеспечение рациональной ресурсоемкости экономики в числе приоритетных задач. Эти задачи решаются путем более широкого использования предпринимательской способности как эффективного ресурса, обеспечивающего инновационный подход, наряду с комплексным внедрением рыночного механизма управления экономикой.

3. Проанализировано состояние ресурсопользования в экономике страны и сделаны следующие выводы: во-первых, в последние годы наблюдается рост потребления экономических ресурсов, что соответствует стабильным темпам экономического роста; во-вторых, изменения в потреблении топливно-энергетических ресурсов, имеющих решающее значение в развитии отраслей экономики, свидетельствуют о снижении ресурсоемкости экономики страны; в-третьих, увеличение доли средств предприятий в составе инвестиций, направляемых в основной капитал, свидетельствует о том, что в экономике формируется устойчивая индуцированная инвестиционная среда; в-четвертых, можно отметить, что положительные тенденции изменения ресурсоёмкости экономики страны позволяют еще больше повысить экономический потенциал всей экономики, включая дорожно-транспортный комплекс.

4. Сформирована авторская точка зрения на включение транспорта в число отраслей с высокой добавленной стоимостью наряду с материальным производством. В данном случае транспортная система представляет собой логистически пропорциональное сочетание транспортных операторов и средств связи, действующее на основе информационного обмена высокого уровня, удовлетворяющее потребности общества в материальных потоках.

5. В связи с тем, что железнодорожный и автомобильный транспорты являются инфраструктурными отраслями с обособленными системами дорожного хозяйства, системное объединение железнодорожного транспорта, автомобильного транспорта и автодорожного комплексов автором предложено назвать «дорожно-транспортным комплексом», сферу, обобщающую деятельность автодорожного хозяйства и операторов автотранспортных услуг «автодорожно-транспортным комплексом».

6. Отношение совокупных доходов, образующееся путем сложения всех доходов транспортных услуг по перевозке грузов и пассажиров к валовому внутреннему продукту, является сравнительным показателем, определяющим экономическую роль транспорта, и этот показатель предложено назвать «транспортной нагрузкой национальной экономики». Снижение транспортной нагрузки на единицу ВВП считается положительным и приводит к снижению ресурсоемкости экономики.

7. С использованием метода определения ресурсоёмкости разработана модель определения потребности в материалах отраслей дорожно-

транспортного комплекса и с использованием которой можно разработать стандарты «ресурсоёмкости продукции дорожно-транспортного комплекса», исходя из нормы использования ресурсов в каждой отрасли комплекса, соответствующей единице продукции.

8. В рамках исследования обоснована как теоретическая, так и практическая значимость нескольких направлений, повышающих эффективность использования ресурсного потенциала на основе концессионных договоров, предусматривающих участие частного бизнеса в деятельности дорожно-транспортного комплекса в рамках государственного и частного партнерства. Обосновано ТЭО строительства платной международной автомобильной дороги, дающей возможность применения концессионного вида межмущественного сотрудничества на практике в дорожно-транспортном комплексе.

9. Для оценки вклада автомобильных дорог в развитие экономики страны предложен показатель под названием «автодорожный ресурс». Применение её на практике позволяет прогнозировать оптимальный размер инвестиций, который стимулирует приток частного капитала в систему автомобильных дорог.

10. На основе модели ARIMA осуществлен прогноз добавленной стоимости транспортной системы по пессимистичным, динамичным и оптимистичным сценариям до 2030 года. По результатам прогноза выявлено увеличение добавленной стоимости транспорта в 2030 году в сопоставимых ценах на 138,8 %, для достижения которого требуется увеличение объемов инвестиций на 174,6 %, капитала (основных фондов) на 154,4 % и затрат на трудовые ресурсы на 34,9 %.

11. Разработана модель рационального использования ресурсов дорожно-транспортного комплекса, на основе которой определена возможность достижения оптимальности использования имеющихся ресурсов в дорожно-транспортном комплексе за счет повышения эффективности инвестиций в основной капитал с сохранением текущего уровня эффективности трудовых ресурсов. Предложен алгоритм рационального управления ресурсным потенциалом дорожно-транспортного комплекса на основе модели предельной полезности;

12. В результате проведения исследований с применением «экспертного метода» по определению влияния эффективности дорожно-транспортного комплекса в индексе логистической эффективности страны, определяемом Всемирным банком, установлено, что увеличение ресурсной эффективности дорожно-транспортного комплекса на единицу может привести к повышению индекса логистической эффективности страны на 0,692 единицы.

**ONE-TIME SCIENTIFIC COUNCIL ON AWARD OF SCIENTIFIC
DEGREE OF THE DOCTOR OF SCIENCES BASED ON SCIENTIFIC
COUNCIL DSc.15/31.12.2020.I.09.04 AT TASHKENT STATE TRANSPORT
UNIVERSITY**

TASHKENT STATE TRANSPORT UNIVERSITY

RAVSHANOV MALIK NAIMOVICH

**IMPROVING THE METHODOLOGY FOR IMPROVING THE
EFFICIENCY OF MANAGING THE RESOURCE POTENTIAL OF THE
ROAD TRANSPORT COMPLEX**

**08.00.13 –« Management»
08.00.05 – «Economy of service industries»**

**DISSERTATION ABSTRACT OF THE DOCTOR OF SCIENCE (DSc)
ON ECONOMICAL SCIENCES**

Tashkent – 2024

The theme of the doctoral dissertation (DSc) has been registered by the Supreme Attestation Commission of the Republic of Uzbekistan under № B2023.2.DSc/Iqt517

The doctoral dissertation has been prepared at Tashkent State Transport University.

The abstract of the dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian, English (resume)) on the website of the Scientific Council (www.tstu.uz) and on the web site of "Ziyonet" Information and education portal (www.ziyonet.uz).

Scientific supervisor: **Ikramov Murat Akramovich**
doctor of economical sciences, professor

Samatov Gaffor Allakulovich
doctor of economical sciences, professor

Official opponents: **Turaev Bakhodir Khatamovich**
doctor of economical sciences, professor

Mashal Samadovich Saidov
doctor of economical sciences (DSc), professor

Pardaev Mamayunus Qarshiboevich
doctor of economical sciences, professor

Leading organization: **Tashkent State Technical University**

Defense of the dissertation will take place on may « 3 », 2024 at 10:00pm at a meeting of One-time Scientific Council DSc.15/31.12.2020.1.09.04 at Tashkent State Transport University. Address: Temiryulchilar str. 1, Tashkent 100167, Uzbekistan. Phone/ fax: (+998 71) 293-57-54), e-mail: rektorat@tstu.uz

The doctoral (DSc) dissertation can be reviewed at the Information – Resource Center of the Tashkent State Transport University (Registration number -162). (Address: Temiryulchilar str. 1, Tashkent 100167, Uzbekistan. Phone: (+998 71) 293-57-54).

Abstract of dissertation was distributed on « 3 » may 2024 year
(mailing record № 5 on « 3 » may 2024 year).



O.K. Abdurakhmonov

Chairman of One-time Scientific Council on the basis of the Scientific Council for the Scientific degrees awarding, Doctor of economical sciences (DSc), professor

M.I. Akbarov

Scientific secretary of One-time Scientific Council on the basis of the Scientific Council for the Scientific degrees awarding, candidate of economical sciences, Associate Professor

A.A. Gulamov

Chairman of the Scientific Seminar under One-time Scientific Council on the basis of the Scientific Council for the Scientific degrees awarding, Doctor of economical sciences (DSc) professor

INTRODUCTION (abstract of DSc dissertation)

The aim of the study is to develop scientifically based proposals and recommendations for improving the methodology for improving the effectiveness of resource potential management of the road and transport complex of the Republic of Uzbekistan.

The object of the study is economic entities operating in the road transport complex of the Republic of Uzbekistan, participants of economic relations, and existing problems in the field of using the potential of transport resources were taken.

The subject of the research is the system of organizational and economic relations for effective management of resource potential in the road transport complex of Uzbekistan.

Research objectives:

gradual development of attitude to resources, revealing the essence of resource potential as an economic category and studying the scientific and theoretical bases of its management;

assessing the possibilities of improving the system of economic indicators that determine the use of resource potential and the method of determining the need for resources;

improving the system of economic concepts arising from the economic and social importance of transport and developing an integrated system of indicators for assessing the economic potential of the country's road transport complex;

carrying out the classification grouping of the factors influencing the need for resources of the road-transport complex, improving the method of determining the resource requirement of the complex and developing a model of rational use of these resources;

to determine directions for increasing the organizational resource potential of the complex based on the coordinating management model, which provides the opportunity to improve the management of the highway-transport complex;

development of scientifically based recommendations on the formation of an effective transport policy that enables rational management of the resource potential of the road transport complex;

econometric assessment of the impact of indicators of the use of the resource potential of the road transport complex on the added value created by the sector and forecasting its changes in the future;

to reveal the importance of rational management of the resource potential of the road transport complex in increasing logistics efficiency in the country;

improving the methods of determining the efficiency of using the resource potential of the road transport complex.

The scientific novelty of the research consists of:

According to the methodological approach, the economic content of the concepts of "economic potential" and "effective use of resource capacity" is determined by defining the differences in these definitions and determining their interrelationship

with various economic categories, optimizing the management system in the effective use of resources, and rational resource management of the economy. improved in terms of capacity building, introduction of the market mechanism of economic management, as well as wider use of entrepreneurial ability as an effective resource that provides an innovative approach;

the mechanism for eliminating conflicts of interest in business structures operating in the highway transport complex has been improved based on the implementation of public-private partnership;

the solution to the problem of rational use of limited resources in the road transport complex is based on the proposal to establish the “Republic resource capacity monitoring center” that provides administrative control over the ownership of resources, their distribution and consumption;

The theoretical technical-economic basis of the construction of a toll road on a certain part of the M-39 "Almaota-Bishkek-Tashkent-Termiz" international highway has been developed, and the newly established joint venture will reconstruct and manage this highway based on international requirements. based on the proposal for implementation through a joint-stock company;

Based on econometric modeling of the effect of the amount of resources involved in the transport system of Uzbekistan on the added value of the sector, forecast indicators until 2030 were developed according to pessimistic, dynamic and optimistic scenarios.

Implementation of the research results. Based on scientific proposals for improving the methodology of increasing the efficiency of resource potential management of the road transport complex of the Republic of Uzbekistan:

according to the methodological approach, to determine the economic content of the concepts of “economic potential” and “effective use of resource capacity”, to determine the differences in these definitions and to determine their interrelationship with various economic categories, to optimize the management system in the effective use of resources, and to rationalize the resource economy of the economy “Sectoral Economy and Management” recommended for students of higher educational institutions from the point of view of improvement of theoretical-methodological materials regarding the improvement of capacity provision, introduction of the market mechanism of economic management as well as wider use of entrepreneurship ability as an effective resource that provides an innovative approach” textbook (Order of the Minister of Higher and Secondary Special Education of the Republic of Uzbekistan No. 441 of October 20, 2021) and the educational manual “Transport Economy” (Order of the Rector of Tashkent State University of Economics on October 14, 2023 Order No. 228 of July) was used in preparation. As a result of the implementation of this scientific proposal into practice, it was possible to further deepen the theoretical knowledge and skills of the students of the higher educational institution regarding the improved economic content of the concepts of “economic potential” and “effective use of resource capacity” in the road transport complex;

Department of Investments and Public-Private Partnership Development of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan on the proposal to improve the mechanism for eliminating conflicts of interest in the field of business structures operating in the highway transport complex and the provision of transport services based on the implementation of public-private partnership used in its activities (Reference No. 2/8280 of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated November 29, 2023). The implementation of this scientific proposal made it possible to clarify the areas of application of concession relations in the management of the state property of the road transport complex in the country and to eliminate the conflict of interests;

Strategic planning of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan on the proposal to establish the “Republic resource capacity monitoring center” that provides administrative control over the ownership of resources, their distribution and consumption in solving the problem of rational use of limited resources in the road transport complex and used in the work of the Department of Methodology and the Department of Economic Analysis and Forecasting of Joint-Stock Company “Uzbekistan Temir Yullari” (references No. 06/4038-23 of November 28, 2023). The implementation of this scientific proposal into practice enabled the monitoring of the process of rational use of society's resources by the economic sectors of the country based on the appropriate management algorithm of the monitoring center;

The theoretical technical-economic basis of the construction of a toll road on a certain part of the M-39 “Almaota-Bishkek-Tashkent-Termiz” international highway has been developed, and the newly established joint venture will reconstruct and manage this highway based on international requirements. The proposal for implementation through a joint-stock company was used by the Department of International Transportation and Logistics of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan (reference No. 2/8280 of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated November 29, 2023). Implementation of this scientific proposal made it possible to rebuild the highway based on international requirements and to manage the toll road by a joint-stock company in the form of a newly established joint venture to increase its economic efficiency;

Based on econometric modeling of the impact of the amount of resources involved on the amount of added value in the transportation system of Uzbekistan, the forecast indicators developed until 2030 according to pessimistic, dynamic and optimistic scenarios were used in the activities of JSC “Uzbekistan Railways” (Reference No. 06/4038-23 dated November 28, 2023 of “Uzbekistan Railways” JSC). The implementation of this scientific proposal made it possible to determine the dynamics of the long-term income of the joint-stock company “Uzbekistan Railways” and to ensure the compatibility between the main activity indicators.

The structure and scope of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, four chapters, a conclusion, a list of references and applications. The volume of the dissertation is 246 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I бўлим (часть I; part I)

1. Равшанов, М.Н. Йўл-транспорт мажмуаси ресурс салоҳияти бошқаруви самарадорлиги: муаммо ва ечимлар. Монография / М.Н. Равшанов.-Тошкент: Complex print, 2023.-279 б.
2. Ravshanov M.N. Milliy resurslardan foydalanishda boshqaruvning zamonaviy uslublari / «Bozor, pul va kredit» jurnali, 2006 yil, 3-son, 20-21 bb. (08.00.00; № 4)
3. Равшанов М.Н. Йўл-транспорт мажмуаси самарадорлигини аниқлаш / «Жамият ва бошқарув» журнали. Тошкент 2009 йил. 1-сон, 77-78 бб. (08.00.00; № 8)
4. Равшанов М.Н. Инқирозли ҳолатларда иқтисодий салоҳиятнинг аҳамияти/ «Иқтисодиёт ва таълим» журнали, 2009 йил, 3-сон, 28-31 бб. (08.00.00; № 11)
5. Ravshanov M.N. Yo‘l-transport majmuasi salohiyatidan foydalanish/ «O‘zbekiston qishloq xo‘jaligi» jurnali, 2009 yil, 7-son, 32-33 bb. (08.00.00; № 5)
6. Равшанов М.Н. Мамлакат иқтисодиёти ривожланишида автйўл-транспорт мажмуасининг ўрни/ «Бозор, пул ва кредит» журнали, 2009 йил, 4-сон, 30-32 бб. (08.00.00; № 4)
7. Равшанов М.Н. Йўл-транспорт мажмуаси иқтисодий ривожланишининг омили сифатида/ «Бозор, пул ва кредит» журнали, 2009 йил, 6-сон, 43-44 бб. (08.00.00; № 4)
8. Ravshanov M.N. Yo‘l-transport majmuasida yangiliklarning intellektual resursi/ «O‘zbekiston qishloq xo‘jaligi» jurnali, 2010 yil, 1-son, 32-33 bb. (08.00.00; № 5)
9. Равшанов М.Н. Иқтисодий ресурсларга муносабатнинг тарихий шаклланиш босқичлари/ «Бозор, пул ва кредит» журнали, 2010 йил, 3-сон, 67-68 бб. (08.00.00; № 4)
10. Равшанов М.Н., Суюнов Д.Х. Бизнес тузилмаси танлови муаммосининг илмий ечими/ «O‘zbekiston qishloq xo‘jaligi» журнали, 2011 йил, 10-сон, 43-44 бб. (08.00.00; № 5)
11. Равшанов М.Н. Ўзбекистон транспорт тизимини такомиллаштириш: таклиф ва мулоҳазалар/ «Бозор, пул ва кредит» журнали, 2011 йил, 2-сон, 34-37 бб. (08.00.00; № 4)
12. Равшанов М.Н., Саидов М.Х. Эффективность создания транспортной инфраструктуры в Узбекистане/ Журнал «Экономическое возрождение России», 2012 №2, стр. 189-19. (08.00.00; № 36)
13. Равшанов М.Н. Развитие дорожно-транспортного комплекса Республики Узбекистан/ Журнал «Экономическое возрождение России», 2012 №1, стр. 221-226. (08.00.00; № 36)
14. Ravshanov M.N. Methodology for determining the need for economic resources of the road transport complex/ Scienceproblems.uz. Ijtimoiy-gumanitar

fanlarning dolzarb muammolari. Jurnal № 10 (3)-2023, 103-108 bb. . (08.00.00, ОАК Rayosatining 2022-yil 30-noyabrdagi 327/5-son qarori)

II бўлим (часть II; part II)

15. Равшанов М.Н. Йўл-транспорт мажмуаси иқтисодий салоҳияти: муаммо ва ечимлар/монография. Т.: «Ўзбекистон миллий энциклопедияси» давлат илмий нашриёти, 2012. - 200 б.

16. Равшанов М.Н. Вопросы эффективного использования ресурсов в дорожно-транспортном комплексе Республики Узбекистан/ Журнал «Экономика и финансы», 2007 №6, стр. 72-74

17. Равшанов М.Н. Некоторые вопросы моделирования рациональной структуры капитала дорожно-строительных предприятий/ Журнал «Экономика и финансы», 2008 №1, стр. 11-12

18. Ravshanov M.N. Yo‘l-transport majmuasida ssuda kapitaliga bo‘lgan talabning o‘ziga xos xususiyatlari/ Infokommunikatsiyalarning biznes boshqaruvini rivojlantirishdagi roli. Ilmiy ishlar to‘plami.-Т.: Akademiya, 2008

19. Ravshanov M.N. Resurs salohiyatining iqtisodiyot rivojlanishidagi ahamiyati/ «O‘zbekiston avtomobil-yo‘l kompleksining dolzarb muammolari» respublika ilmiy-amaliy anjumani materiallar to‘plami. –Т.: ТАҲИ, 2010. -285-287 bb.

20. Равшанов М.Н. Национальная транспортная модель Узбекистана: проблемы и перспективы/ Научные труды республиканской научно-технической конференции «Ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте». –Т.: ТошТЙМИ, 2010. – 163-164 бб.

21. Равшанов М.Н. Оценка грузоемкости экономики Республики Узбекистан/ Двадцать четвертые Международные Плехановские чтения: Тезисы докладов (2 февраля 2011 г.). выездная сессия в г. Ташкенте. –М.: ГОУ ВПО «РЭУ им. Г.В. Плеханова», 2011.

22. Равшанов М.Н. Иқтисодиётнинг неъматлар яратиш жараёнида транспорт ташкил этувчисининг ўрни/ «ТАҲИ хабарномаси» журнали, 2012 йил, 4-сон, 107-115 бб

23. Ravshanov M.N., Samatov G‘.A. Transport turlari samaradorli-gini aniqlash uslubiyotini transaksion xarajatlarni inobatga olish orqali takomillashtirish/ ТАҲИ хабарномаси» jurnali, 2013 yil, 1-2-son, 116-120 bb

24. Равшанов М.Н., Юсуфхонов З.Ю. Роль транспортной системы в развитии экономики Узбекистана/ Научный журнал Universum: общественные науки. Выпуск: 7(94) 2022г.

25. Равшанов М.Н. Классифицированная группа экономических ресурсов/ Научный журнал Universum: общественные науки. Выпуск: 8(95) 2022г.

26. Ravshanov M.N., Yusufxonov Z.Y. Enhancing the economic potential of Uzbekistan through the development of road transport/ Научный журнал Universum: общественные науки. Выпуск: 8(95) 2022г.

27. Равшанов М.Н., Юсуфхонов З.Ю. Моделирование оптимального использования ресурсов в дорожно-транспортном комплексе/ Научный журнал Universum: общественные науки. Выпуск: 7(94) 2022г.

28. Ravshanov, M., Yusufkhonov, Z., Kamalov, A., & Kamalova, E. Improving the position of the logistics performance index of Uzbekistan/ In E3S Web of Conferences (Vol. 264, p. 05028). EDP Sciences, 2021. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202126405028>

29. Ravshanov, M., Yusufkhonov, Z., Kamalov, A., & Ahmedov, D. Prospects for the development of transport corridors of Uzbekistan/ In AIP Conference Proceedings (Vol. 2432, No. 1, p. 030074). AIP Publishing LLC, 2022, June. <https://doi.org/10.1063/5.0089689>

30. Ravshanov M.N. Methods of assessing the role of transport in the development of the economy of Uzbekistan/ AIP Conference Proceedings 16 June 2022; 2432 (1): 030119. <https://doi.org/10.1063/5.0090293>

31. Равшанов М.Н. Транспорт мажмуасини ривожлантиришда инновацион тизимларни қўллаш/ “Yangi materiallar texnologiyasi: mashinasozlikda qo‘llaniladigan polimer kompozit materiallarning rivojlanish istiqbollari” mavzusida Xalqaro ilmiy-amaliy konferensiya, 2-sho‘ba materiallari. Andijon 2022 (125-131 betlar)

32. Равшанов М.Н., Махсумов И.А. Иқтисодий салоҳиятни белгиловчи ресурсларнинг таснифий гуруҳланиши/ “Barqaror transport tizimlari – barqaror iqtisodiyot uchun” Xalqaro ilmiy-texnik anjuman materiallari 2022-yil 13-14 may

33. Равшанов М.Н., Холбоев Ш.Х. Иқтисодий салоҳият самарадорлигининг моҳияти, таснифи ва тушунчалари илмий талқини/ “Barqaror transport tizimlari – barqaror iqtisodiyot uchun” Xalqaro ilmiy-texnik anjuman materiallari 2022-yil 13-14 may

34. Равшанов М.Н., Юсуфхонов З.Ю. Транспорт мажмуасида инновацион технологияларни ривожлантириш таҳлили/ “Aviatsiya va kosmik texnologiyalarda ta’lim va ilmning dolzarb muammolari” mavzusidagi Xalqaro ilmiy-texnik anjumani. 10-11 noyabr, 2022 yil Toshkent

35. Ravshanov M.N. The trend of changes in the resource potential of the economy of Uzbekistan/ American Journal of Interdisciplinary Research and Development ISSN Online: 2771-8948 Website: www.ajird.journalspark.org Volume 20, Sep., 2023

36. Ravshanov M.N. Turkistonda sanoat qanday shakllandi?/ “Tafakkur” ijtimoiy-falsafiy, ma’naviy-ma’rifiy jurnal 3, 2023, 118-120 бб.

Bosmaxona litsenziyasi:



3 2 7 9

Bosishga ruxsat etildi: 30.04.2024-yil
Bichimi: 60x84^{1/16}, “Times New Roman”
garniturada raqamli bosma usulda bosildi.
Shartli bosma tabog‘i 5. Adadi 100. Buyurtma: № 37
Tel: (99) 832 99 79; (77) 300 99 09
Guvohnoma reestr № 10-3279
“IMPRESS MEDIA” MCHJ bosmaxonasida chop etildi.
Manzil: Toshkent sh., Yakkasaroy tumani, Qushbegi ko‘chasi, 6-uy.