

**TOSHKENT DAVLAT TRANSPORT UNIVERSITETI  
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI  
DSs. 15/31.12.2020.1.09.04 RAQAMLI ILMIY KENGASH**

---

**TOSHKENT DAVLAT TRANSPORT UNIVERSITETI**

**OMAROV MAMANBIY ALLABERGENOVICH**

**YUK TASHISH FAOLIYATINING SAMARADORLIGI VA  
RAQOBATBARDOSHLIGINI OSHIRISH YO‘LLARI  
(“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ misolida)**

**08.00.03 – Sanoat iqtisodiyoti**

**Iqtisodiyot fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi  
AVTOREFERATI**

**Toshkent – 2025 yil**

**Iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa fanlari doktori (PhD) dissertatsiyasi  
avtoreferati mundarijasi**

**Oglavlaniye avtoreferata dissertatsii doktora filosofii (PhD)  
po ekonomicheskim naukam**

**Contents of dissertation abstract of the  
Doctor of Philosophy (PhD) on economics sciences**

**Omarov Mamanbiy Allabergenovich**

Yuk tashish faoliyatining samaradorligi va raqobatbardoshligini oshirish  
yo'llari ..... 3

**Omarov Mamanbiy Allabergenovich**

Пути повышения эффективности и конкурентоспособности  
деятельности по грузоперевозкам ..... 35

**Omarov Mamanbiy Allabergenovich**

Ways to Improve the Efficiency and Competitiveness of Freight Transport  
Activities ..... 67

**E'lon qilingan ishlar ro'yxati**

Spisok o'publikovannykh rabot  
List of published works ..... 71

**TOSHKENT DAVLAT TRANSPORT UNIVERSITETI  
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI  
DSs. 15/31.12.2020.1.09.04 RAQAMLI ILMIY KENGASH**

---

**TOSHKENT DAVLAT TRANSPORT UNIVERSITETI**

**OMAROV MAMANBIY ALLABERGENOVICH**

**YUK TASHISH FAOLIYATINING SAMARADORLIGI VA  
RAQOBATBARDOSHLIGINI OSHIRISH YO‘LLARI  
(“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ misolida)**

**08.00.03 – Sanoat iqtisodiyoti**

**Iqtisodiyot fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi  
AVTOREFERATI**

**Toshkent – 2025 yil**

**Falsafa fanlari doktori (PhD) dissertatsiyasi mavzusi O‘zbekiston Respublikasi Oliy attestatsiya komissiyasida B2024.1.PhD/Iqt367 raqam bilan ro‘yhatga olingan. ro‘yhatga olingan.**

Dissertatsiya 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 rahbar:**

**Fayzullayev Javlonbek Sultonovich**  
iqtisodiyot fanlari doktori, professor

**Rasmiy opponentlar:**

**Tursunxodjayev Marat Lutfullayevich**  
iqtisodiyot fanlari doktori, professor

**Raximov Xasan Shukurjonovich**  
iqtisodiyot fanlari bo‘yicha falsafa doktori, (PhD)

**Toshkent davlat texnika universiteti**

**Yetakchi tashkilot:**

**Islom Karimov nomidagi Toshkent davlat texnika universiteti**

Dissertatsiya himoyasi Toshkent davlat transport universiteti huzuridagi ilmiy darajalar beruvchi DSc.15/31.12.2020.1.09.04 raqamli Ilmiy kengashning 2025 yil “\_\_\_” \_\_\_\_\_ kuni soat \_\_\_\_\_dagi majlisida bo‘lib o‘tadi. (Manzil: 100167, Toshkent shahri, Adilxo‘jayev 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 (\_\_\_ raqami bilan ro‘yxatga olingan). (Manzil: 100167, Toshkent shahri, Adilxo‘jayev ko‘chasi, 1-uy. Tel/faks.: (99871) 293-57-54)

Dissertatsiya avtoreferati 2025 yil “\_\_\_” \_\_\_\_\_ kuni tarqatildi.

(2025 yil “\_\_\_” \_\_\_\_\_dagi \_\_\_\_\_ raqamli reyestr bayonnomasi).

**O.K. Abduraxmanov**

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

**M.I. Akbarov**

Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash ilmiy  
kotibi, i.f.n., dotsent

**A.A. Gulamov**

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

## KIRISH (falsafa doktori (PhD) dissertatsiya annotatsiyasi)

**Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati.** Jahon iqtisodiyotida yuk tashish faoliyati strategik ahamiyat kasb etib, global savdo, sanoat aloqalari va logistika zanjirlarining uzluksiz faoliyatini ta'minlovchi asosiy omillardan biri hisoblanadi. Jahon bankining World Development Indicators hisobotiga ko'ra, 2023 yilda dunyo bo'yicha transport xizmatlari bozori 4,3 trln. AQSH dollariga yetgan bo'lib, har yili 110 milliard tonnadan ziyod yuk va 1 trln.dan ortiq yo'lovchi tashiladi, shuningdek, sohada bevosita band bo'lganlar soni 100 million nafardan oshib ketgan<sup>1</sup>. Mazkur raqamlar yuk tashish faoliyatining jahon miqyosidagi ulkan salohiyati va uning muvaffaqiyatli faoliyati barcha iqtisodiy tizimlar uchun hal qiluvchi ahamiyatga ega ekanini yaqqol tasdiqlaydi.

O'zbekiston Respublikasida ham yuk tashish infratuzilmasini rivojlantirish, uni zamonaviy raqamli yechimlar va innovatsion texnologiyalar asosida qayta tashkil etish, transport-logistika xizmatlari sifatini yaxshilash bo'yicha tizimli islohotlar amalga oshirilmoqda. Biroq, yuk tashish faoliyatida hali ham tashkiliy-marketing mexanizmlarining yetarli darajada samarali faoliyat yuritmasligi, logistika zanjirlarining yetarli darajada integratsiyalashmagani, hamda xalqaro transport koridorlariga to'liq chiqish imkoniyatlarining cheklanganligi sohadagi raqobatbardoshlikni pasaytiruvchi omillar sirasiga kiradi.

Shu nuqtai nazardan yuk tashish faoliyati samaradorligini oshirish va uning raqobatbardoshligini ta'minlash masalasi nafaqat iqtisodiy, balki ijtimoiy va strategik ahamiyatga ega bo'lib, ushbu yo'nalishda ilmiy asoslangan taklif va tavsiyalarni ishlab chiqish dolzarb hisoblanadi. Mavzuning tadqiq etilishi orqali transport-logistika xizmatlari bozoridagi mavjud muammolarni aniqlash, zamonaviy yechimlarni qo'llash va sohaning raqobat ustunliklarini shakllantirishga xizmat qiluvchi ilmiy-nazariy va amaliy yondashuvlar ishlab chiqiladi.

Yurtimizda transport va logistika sohasi milliy iqtisodiyotning ustuvor yo'nalishlaridan biri sifatida qaralib, ushbu tarmoqni modernizatsiya qilish va infratuzilmasini kengaytirishga alohida e'tibor qaratilmoqda. Xususan, 2022–2026 yillarga mo'ljallangan "Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasi"da transport xizmatlari bozorini rivojlantirish, temir yo'l tarmoqlarini elektrlashtirish darajasini 60 foizga yetkazish, avtomobil yo'llari infratuzilmasini tubdan yangilash, hamda tashqi savdoda "yashil koridorlar"ni kengaytirish orqali tranzit yuk hajmini 15 million tonnagacha oshirish kabi vazifalar belgilangan<sup>2</sup>. Ushbu islohotlarning samarali amalga oshirilishi, avvalo, temir yo'l transportining raqobatbardoshligini kuchaytirish va uning iqtisodiy qaytarimini oshirish uchun mustahkam zamin yaratadi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022 yil 28 fevraldagi «2022-2026 yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to'g'risida» hamda 2019 yil 1 fevraldagi PF-5647-son «Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida»gi Farmonlari, 2017 yil 2 dekabrda PQ-3422-son «2018-2022 yillarda transport

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

<sup>2</sup> O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022 yil 28 fevraldagi «2022-2026 yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to'g'risida»gi PF-60-sonli farmoni. // [www.lex.uz](http://www.lex.uz).

infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo‘nalishlarini diversifikatsiyalash chora-tadbirlari to‘g‘risida»gi qarori, shuningdek mazkur yo‘nalishdagi boshqa me‘yoriy-huquqiy hujjatlarda belgilangan vazifalarni amalga oshirishda mazkur dissertatsiya tadqiqoti muayyan darajada xizmat qiladi.

**Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining ustuvor yo‘nalishlariga mosligi.** Mazkur tadqiqot O‘zbekiston Respublikasi fan va texnologiyalarni rivojlantirishning I. “Demokratik va huquqiy jamiyatni ma‘naviy-axloqiy va madaniy rivojlantirish, innovatsion iqtisodiyotni shakllantirish” ustuvor yo‘nalishiga muvofiq amalga oshirildi.

**Muammoning o‘rganilganlik darajasi.** Tarmoq iqtisodiyoti va menejmenti samaradorligini oshirish masalalari bo‘yicha ilmiy maktabi vakillari hisoblangan R.Akoff, F.Teylor, M.Meskon, P.Druker, A.Fayol va L.Bertalanfi kabi yetuk olimlarning ilmiy ishlarida batafsil yoritilgan<sup>3</sup>. Transport infratuzilmasini rivojlantirish masalalari chet ellik olimlardan: R.Ballou, P.Stevart, K.Sterligov, N.Pletneva, T.Sыvkunova, A.Kearney, T.Goldsbu va boshqalarning ilmiy izlanishlarida o‘z aksini topgan<sup>4</sup>.

MDH olimlaridan ushbu sohada I.Belov, G.Bubnova, G.Vovk, V.Galaburda, O.Yefimova, A.Zaysev, A.Kaplan, R.Kojevnikov, V.Kozыrev, V.Kolesnikov, B.Lapidus, L.Levitskaya, B.Lyovin, B.Anikin, E.Gagarskiy, V.Gerami, V.Дыbskaya, A.Kirillova, A.Kolik, P.Kurenkov, E.Mamayev, L.Mirotin, V.Morgunov, D.Novikov, V.Sergeyev va L.Fyodorovlar tomonidan mintaqa transport va logistika kompleksining iqtisodiy samaradorligini oshirish masalalari chuqur o‘rganilgan va izohlangan<sup>5</sup>.

O‘zbekiston olimlaridan G.Samatov, M.Ikramov, K.Uldjaboyev, Ya.Qorriyeva, A.Shermuxamedov, K.Ziyadullayev, M.Irisbekova, A.Zohidov, A.Gulamov, V.Yarashova va J. Fayzullayev<sup>6</sup>lar mamlakat transport tizimini samarali rivojlantirishga

<sup>3</sup> Akoff R. Planirovaniye budushogo korporatsiy. – M.: Progress, 1985. – 328 s.; Teylor F. Printsipy nauchnogo menedjmenta. SSHA. 1911. – 77 s.; Meskon M. i dr. Osnovy menedjmenta. Perevod s angl. M.: Delo, 2007; Fayol A. Obshcheye i promyshlennoye upravleniye. – M.: Bukinisticheskoye izd, 1992. – 112 s.; Bertalanfi L. Obshchaya teoriya sistem – obzor problem i rezultatov // Sistemnyye issledovaniya: Yejagodnik. – M.: Nauka, 1969. – 30-54 s.

<sup>4</sup> Christopher, M. Logistics and Supply Chain Management: Creating Value-Adding Networks / Martin Christopher. – London: Prentice Hall. – 2016. – 305 p.; Steward, P. Adaptive supply chain management / P. Steward, B. Sokolov. – Springer, 2015. – 265 pp.; Sterligov K. Mexanizm upravleniya riskami v logistike: avtoref. ... d-ra ekon. nauk.; Pletneva N.G. Teoriya i metodologiya upravleniya logisticheskimi sistemami v usloviyax neopredelennosti: dis. ... d-ra ekon. nauk.; Sыvkunova T.N. Protsess planirovaniya logisticheskoy strategii / T.N. Sыvkunova // Sotsiologiya upravleniya i organizatsii: sovremennyye podkhody: sb.nauch.tr. Saratov: Izd-vo SGTU, 2012. S.29-30.; Kearney M.N. Logistika v sisteme organizatsii predprinimatelskoy deyatelnosti kommercheskix struktur : avtoref. dis. ...d-ra ekon. nauk / M.N. Kearney. SPb., 2011. 31 s.

<sup>5</sup> Belov, I. V. Matematicheskiye metody v planirovanii na jeleznodorojnom transporte: uchebnik dlya vuzov j.-d. transp. I. V. Belov, A. B. Kaplan. – 2-e izd., pererab, i dop. – M.: Transport, 1972. – 248 s: a-il.; Bubnova, G. V. Logisticheskoye vzaimodeystviye kompaniy-operatorov pri organizatsii vagonopotoxov po ekonomicheskim kriteriyam. G. V. Bubnova, A. A. Yerofeyev, P. G. Korenev // Ekonomika jeleznyx dorog. – 2012. – № 10. – S. 85.; Vovk, A. A. Razvitiye sistemy pokazateley ispolzovaniya podvijnogo sostava.; A. A. Vovk, V. B. Litovchenko // Ekonomika jeleznyx dorog. – 2014. – № 2. – S. 76-79; Galaburda, V. G. Yedinaya transportnaya sistema: Ucheb. dlya vuzov / V. G. Galaburda, V. A. Persianov, A. A. Timoshin [i dr.] ; pod red. V. G. Galaburdy. – 2-e izd. s izmen.i dopoln. – M.: Transport, 2001. – 303 s.; Yefimova, O. V. Ekonomicheskiye kriterii upravleniya vagonnym parkom / O. V. Yefimova, Ye. B. Baboshin, B. V. Igolnikov // Ekonomika jeleznyx dorog. – 2012. –№ 5. – S. 46.:

<sup>6</sup> Samatov G‘.A. va boshqalar. Raqobat muhitida xalqaro transport tizimi faoliyatining logistik ishonchliligi. – T.: ToshDAU nashr tahririyati bo‘limi, 2003. – 82 b; Ikramov M.A. Razvitiye avtomobilnyx perevozok po Velikomu shelkovomu puti // Ekonomicheskoye vozrojdeniye Rossii, №4, 2010. –S. 28-36; Uldjaboyev K.U. Ekonomicheskaya reforma na jeleznodorojnom transporta - Toshkent, «Mexnat», 1999g.; Qorriyeva Ya.K. O‘zbekistonning jahon bozoriga chiqishi uchun xalqaro yo‘laklardan samarali foydalanishning logistik transport muammolari. Iqt. fan. dok. ... dis. avtoref., Toshkent 2004; Shermuxamedov A.T. Velikiy shelkovyy put i transportnyye perevozki. FRG. - Berlin: Izd. LAP, 2012. -

muhim ahamiyat qaratganlar. Shuningdek, transport kommunikatsiyalari muammolarini siyosiy fanlar kesimida tadqiq etgan tadqiqotchilar qatoriga J.Artikov, I.Qodirov, R.Sarbayev va boshqalarning ilmiy ishlarida yoritib berilgan<sup>7</sup>.

Bugungi kunda yuk tashish faoliyatining samaradorligini oshirish va uning raqobatbardosh rivojlanish modelini shakllantirish masalalari dolzarb ahamiyat kasb etmoqda. Biroq mavjud ilmiy izlanishlarda logistika zanjiri, transport infratuzilmasi, tashkiliy-iqtisodiy mexanizmlar, hamda bozor kon'yunkturasining ta'sirini to'liq qamrab olgan holda yuk tashish tizimining kompleks tahlili va samarali boshqaruv modellari yetarlicha ishlab chiqilmagan. Ayniqsa, sohada raqobatbardoshlikni ta'minlovchi omillar, xizmat sifati, xarajatlarni optimallashtirish, va innovatsion yondashuvlarning ta'sirini aks ettiruvchi nazariy va uslubiy yechimlar hanuzgacha to'liq ilmiy asosda tizimlashtirilmagan.

**Dissertatsiya tadqiqotining dissertatsiya bajarilgan oliy ta'lim muassasasining ilmiy-tadqiqot ishlari rejalari bilan bog'liqligi.** Dissertatsiya tadqiqoti Toshkent davlat transport universitetining ilmiy tadqiqot ishlari rejasiga muvofiq bajarilgan.

**Tadqiqot maqsadi** yuk tashish faoliyatining samaradorligi va raqobatbardoshligini oshirish bo'yicha taklif va tavsiyalar ishlab chiqishdan iborat.

**Tadqiqotning vazifalari** quyidagilardan iborat:

transport turlari bo'yicha yuk tashish faolyati samaradorligi va raqobatbardoshligini oshirishning nazariy asoslarini tadqiq etish;

temir yo'l transporti raqobatbardoshlik darajasini baholashning asosiy ko'rsatkichlarini aniqlash bo'yicha tavsiyalar ishlab chiqish;

temir yo'l hamda avtomobil transportlarida yuk tashish faoliyati samaradorligi va raqobatbardoshligining hozirgi holati tahlilini amalga oshirish;

temir yo'l transporti tizimining raqobatbardoshlik darajasini baholash uslubini takomillashtirish bo'yicha tavsiyalar ishlab chiqish;

3PL va 4PL logistika provayderlarini rivojlantirish orqali transport raqobatbardoshligini oshirish bo'yicha tavsiyalar ishlab chiqish;

temir yo'l transporti tizimini davlat tomonidan qo'llab-quvvatlash mexanizmini takomillashtirish bo'yicha tavsiyalar ishlab chiqish;

temir yo'l transporti faoliyatining faoliyatining asosiy ko'rsatkichlarini modellashtirish.

---

90 c.; Shermuxamedov A.T. Velikiy shyelkovy put i sovremennye avtomagistrali. // Ekonomika i statistika. №6, 2005; Ziyadullayev K.Sh. Integratsiya transportnykh kommunikatsiy Respubliki Uzbekistan v mejdunarodnuyu transportno-kommunikatsionnuyu sistemu // Sovremennye metody organizatsii biznesa i marketinga: Mejevuzovskiy sbornik. –SPb.: SZTU, 2005. –S. 101-106.; Irisbekova M.N. Marketing tamoyillari asosida transport xizmatlari bozorini optimallashtirish. Iqt. fan. dok. ... dis. Avtoref., Toshkent 2017; Zohidov A.A. Markaziy Osiyo transport tizimini samarali boshqarish mexanizmini takomillashtirish. Iqt. fan. dok. ... dis. Avtoref., Toshkent 2018. Gulamov A.A. Temir yo'l kompaniyasining asosiy kapitalini iqtisodiy jihatdan baholash metodologiyasini takomillashtirish («O'zbekiston temir yo'llari» AJ misolida); Yarashova V.K. O'zbekiston transport tizimini rivojlantirishning makroiqtisodiy jihatlari. Iqt. fan. dok. ... dis. Avtoref., Toshkent 2022; Fayzullayev J.S. Temir yo'l transport tizimini iqtisodiy rivojlantirish metodologiyasini takomillashtirish. Iqt. fan. dok. ... dis. Avtoref., Toshkent 2022.

<sup>7</sup> Artiqov J.Yu. O'zbekiston Respublikasi tashqi siyosati va transkommunikatsiya muammolari. Siyosiy fan.nom. ... dis. avtoref. -Toshkent, 2005; Kodirov I. O'zbekiston Respublikasi transport diplomatiyasi: muammolar va ularning yechimlari. Siyosiy fan.nom. ... dis. avtoref. Toshkent, 2005; Sarbayev R.M. Razvitiye transportnykh kommunikatsiy Sentralnoy Azii kak vajnyy faktor regionalnoy bezopasnosti.

**Tadqiqotning obyekti** bo'lib "O'zbekiston temir yo'llari" aksiyadorlik jamiyatining iqtisodiy faoliyati hisoblanadi.

**Tadqiqotning predmeti** sifatida yuk tashish faoliyatining samaradorligi va raqobatbardoshligini oshirish bilan bog'liq iqtisodiy munosabatlar hisoblanadi.

**Tadqiqotning usullari.** Dissertatsiya ishida terminologik tahlil, omilli tahlil, funksional va tarkibiy baholash, SWOT-tahlil, qiyosiy tahlil, korrelyatsion-regression tahlil, ekspert baholash, dinamik va statik, iqtisodiy-matematik kabi usullardan hamda tizimli, ehtimoliy-adaptiv yondashuvlardan foydalanilgan.

**Tadqiqotning ilmiy yangiligi** quyidagilardan iborat:

temir yo'l transporti tizimining iqtisodiy rivojlanishini va uning istiqbolli imkoniyatlarini aniqlash maqsadida raqobatbardoshlik darajasini "potensial" (0,51-0,55), "rentabelli" (0,55-0,65), "raqobatbardosh" (0,66-0,75), "investitsion" (0,76-0,9) va "innovatsion" (0,91-1,0) shkalalar asosida baholash tizimi taklif etildi;

4PL logistika provayderi modeli ta'minot zanjiri ishtirokchilari o'rtasidagi xomashyo yetkazib beruvchilar, qayta ishlash korxonalari, transport logistika tizimlari, iste'molchilarni o'zaro uzviy bog'liq holda barcha tashish jarayonlarini "bir darcha" tamoyili asosida birlashtirish taklifi asoslangan;

temir yo'l transporti tizimini davlat tomonidan qo'llab-quvvatlash mexanizmi xalqaro transport koridorlariga integratsiyalangan "Temir yo'ldan-markazga" logistika provayderi hamda bozor sharoitiga moslashuvchi "Tarif" modelini kiritish orqali takomillashtirilgan;

temir yo'l transportining iqtisodiy faoliyatini baholash va istiqboldagi rivojlanish tendensiyalarini aniqlash maqsadida operatsion tushumlar, investitsiya hajmi, tranzit tashuvlar, asosiy fondlar qiymati va mahalliy yuk tashish hajmlari ko'rsatkichlari o'rtasidagi bog'liqlikni aks ettiruvchi ekonometrik model asosida temir yo'l transporti iqtisodiy faoliyatining 2030 yilga qadar prognoz ko'rsatkichlari ishlab chiqildi.

**Tadqiqotning amaliy natijalari** quyidagilardan iborat:

temir yo'l transportida iqtisodiy faollikni baholash va unda mavjud salohiyatni aniqlash uchun ishlab chiqilgan besh bosqichli reyting shkalasi sohadagi subyektlarning raqobatbardoshlik darajasini tizimli segmentlash va maqsadli rivojlantirish strategiyalarini ishlab chiqish imkonini yaratadi.

4PL logistika provayderini rivojlantirish modeli asosida logistika zanjirida ishtirok etuvchi subyektlar o'rtasidagi hamkorlikni "bir darcha" tamoyili asosida muvofiqlashtirish mumkin bo'lib, bu yetkazib berish muddatlarini qisqartirish, transport xarajatlarini kamaytirish va mijozlar qoniqishini oshirishga xizmat qiladi.

temir yo'l transporti tizimini davlat tomonidan qo'llab-quvvatlash mexanizmini "Temir yo'ldan-markazga" logistika konsepsiyasi va "Dinamik tarif" modeli asosida takomillashtirish orqali tarmoqning xalqaro transport koridorlariga integratsiyalashuvi, raqobatbardoshlikning oshishi va tarmoqdagi ijtimoiy-iqtisodiy samaradorlikni ta'minlash imkoni yaratiladi.

**Tadqiqot natijalarining ishonchliligi.** Dissertatsiyada qo'llanilgan yondashuvlar hamda usullarning ilmiy va uslubiy jihatdan asoslanganligi, axborot bazasining rasmiy manbalardan olinganligi, o'tkazilgan empirik tadqiqotlarning o'rnatilgan uslubiy asosga egaligi, xulosa va takliflarning transport sohasiga vakolatli idoralar va tashkilotlardan o'tganligi hamda tasdiqlanganligi bilan izohlanadi.

**Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati.** Tadqiqot natijalarining ilmiy ahamiyati integratsiyalashgan transport-logistika tizimini samarali boshqarish va uning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmlarini takomillashtirish, integratsiyalashgan transport-logistika tizimini samarali boshqarishga oid olib borilayotgan ilmiy izlanishlar uchun manba sifatida foydalanish mumkinligi bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarning amaliy ahamiyati tegishli vazirlik va idoralar tomonidan integratsiyalashgan transport-logistika tizimini samarali boshqarishda, sohadagi muammolarni aniqlash va tarmoq faoliyatini rejalashtirish va tashkil etishda, mamlakat transport-logistika tizimi istiqbollari belgilashda foydalanish mumkin. Shu bilan birga tadqiqot natijalaridan “Transport logistikasi”, “Transport iqtisodiyoti”, “Temir yo‘l transport korxonalari raqobatbardoshligi” fanlari bo‘yicha keys-stadilar, ma‘ruzalar matni, o‘quv qo‘llanmalari tayyorlashda ilmiy manba sifatida foydalanilish mumkinligi bilan izohlanadi.

**Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi.** Yuk tashish faoliyatining samaradorligi va raqobatbardoshligini oshirish bo‘yicha olingan ilmiy natijalar asosida:

temir yo‘l transporti tizimining iqtisodiy rivojlanishini baholash va uning istiqbolli imkoniyatlarini aniqlash maqsadida raqobatbardoshlik darajasini “potensial” (0,51-0,55), “rentabelli” (0,55-0,65), “raqobatbardosh” (0,66-0,75), “investitsion” (0,76-0,9) va “innovatsion” (0,91-1,0) shkalalar yuzasidan taklifi “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ tomonidan “Temir yo‘l transporti tizimini rivojlantirish yuzasidan chora-tadbirlar dasturi”ni ishlab chiqishda foydalanilgan (“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJning 2025 yil 8 apreldagi 04/1375-25-son ma‘lumotnomasi). Mazkur ilmiy taklifning amaliyotga joriy etilishi natijasida temir yo‘l transport tizimining rivojlanish jarayonidagi salbiy tendensiyalarni o‘z vaqtida aniqlash va ularni bartaraf etish yuzasidan samarali chora-tadbirlarni ishlab chiqish imkonini yaratgan;

4PL logistika provayderi modeli ta‘minot zanjiri ishtirokchilari o‘rtasidagi xomashyo yetkazib beruvchilar, qayta ishlash korxonalari, transport logistika tizimlari, iste‘molchilarni o‘zaro uzviy bog‘liq holda barcha tashish jarayonlarini “bir darcha” tamoyili asosida yuzasidan taklifi “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ tomonidan “Temir yo‘l transporti tizimini rivojlantirish yuzasidan chora-tadbirlar dasturi”ni ishlab chiqishda foydalanilgan (“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJning 2025 yil 8 apreldagi 04/1375-25-son ma‘lumotnomasi). Mazkur ilmiy taklifning amaliyotga joriy etilishi natijasida O‘zbekiston temir yo‘llari iqtisodiy faoliyatining istiqbolini ta‘minlashda milliy transport-tranzit tizimini samarali rivojlantirish bo‘yicha uzoq muddatli strategiyasini ishlab chiqish va uni amalga oshirish darajasini aniqlash imkoni yaratilgan;

temir yo‘l transporti tizimini davlat tomonidan qo‘llab-quvvatlash mexanizmi xalqaro transport koridorlariga integratsiyalangan “Temir yo‘ldan-markazga” logistika konsepsiyasi hamda bozor sharoitiga moslashuvchi “Dinamik tarif” modelini kiritish orqali takomil”Temir yo‘l transporti tizimini rivojlantirish yuzasidan chora-tadbirlar dasturi»ni ishlab chiqishda foydalanilgan (“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJning 2025 yil 8 apreldagi 04/1375-25-son ma‘lumotnomasi). Mazkur ilmiy taklifning amaliyotga joriy etilishi natijasida ta‘minot zanjiriga jalb qilingan barcha logistik kompaniyalar integratsiyasi ta‘minlangan va tizimning iqtisodiy rivojlanish darajasini 20 foizga oshirish imkoni yaratilgan;

temir yo‘l transportining iqtisodiy faoliyatini baholash va istiqboldagi rivojlanish

tendensiyalarini aniqlash maqsadida operatsion tushumlar, investitsiya hajmi, tranzit tashuvlar, asosiy fondlar qiymati va mahalliy yuk tashish hajmlari ko'rsatkichlari o'rtasidagi bog'liqlikni aks ettiruvchi ekonometrik model asosida temir yo'l transporti iqtisodiy faoliyatining 2030 yilga qadar ishlab chiqilgan prognoz ko'rsatkichlari yuzasidan taklifi "O'zbekiston temir yo'llari" AJ tomonidan "Temir yo'l transporti tizimini rivojlantirish yuzasidan chora-tadbirlar dasturi"ni ishlab chiqishda foydalanilgan ("O'zbekiston temir yo'llari" AJning 2025 yil 8 apreldagi 04/1375-25-son ma'lumotnomasi). Mazkur ilmiy taklifning amaliyotga joriy etilishi natijasida joriy qilinishi temir yo'l transport tizimini iqtisodiy rivojlantirish mexanizmini yaratish imkonini bergan.

**Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi.** Mazkur tadqiqot natijalari 2 ta xalqaro va 4 ta respublika ilmiy-amaliy anjumanlarida muhokamadan o'tkazilgan.

**Tadqiqot natijalarining e'lon qilinganligi.** Tadqiqot mavzusi bo'yicha jami 11 ta ilmiy ish, jumladan, O'zbekiston Respublikasi Oliy attestatsiya komissiyasining dissertatsiyalar asosiy ilmiy natijalarini chop etishga tavsiya etilgan ilmiy nashrlarda 4 ta maqola (jumladan, 2 ta respublika va 1 ta xorijiy jurnallarda) chop etilgan.

**Dissertatsiyaning tuzilishi va hajmi.** Dissertatsiya ishi tarkibi kirish, uchta bob, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati va ilovalardan iborat bo'lib, uning umumiy hajmi 136 betni tashkil etadi.

## DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

Dissertatsiyaning **kirish** qismida tadqiqot ishi mavzusining dolzarbligi va zarurati asoslangan, tadqiqotning maqsad va vazifalari, obykti va predmeti shakllantirilgan, tadqiqotning ilmiy ishlar rejalari bilan aloqadorligi aniqlangan, dissertatsiyaning ilmiy yangiligi, ilmiy natijalari, ilmiy va amaliy ahamiyati keltirilgan, tadqiqot natijalarini amaliyotga tatbiq etilishi, chop etilgan ishlar va dissertatsiya tuzilishi to'g'risida ma'lumotlar berilgan. Shuningdek, dissertatsiya mavzusi bo'yicha xorijiy ilmiy tadqiqotlar sharhi keltirilgan.

Dissertatsiyaning **"Yuk tashish faoliyati samaradorligi va raqobatbardoshligini oshirishning nazariy-amaliy asoslari"** deb nomlangan birinchi bobida transport sohasida raqobatbardoshlik va yuk tashish samaradorligiga ta'sir etuvchi omillari tasnifi, transport turlari o'rtasida raqobatbardoshlikni oshirishga oid zamonaviy yondashuvlar tadqiq etilgan. Temir yo'l transportining raqobatbardoshlik darajasini baholashning asosiy ko'rsatkichlarining aniqlilik darajasi va asosiy ko'rsatkichlar tizimi taklif etilgan. Temir yo'l transportining raqobatbardoshlik darajasini baholash ko'rsatkichlarining hisob-kitobi taklif etilgan.

Yuk tashish faoliyati iqtisodiyotning strategik tarmoqlaridan biri bo'lib, u ishlab chiqarish sohasi va iste'molchilar o'rtasidagi aloqani ta'minlaydi. Samaradorlik tushunchasi bu sohada resurslarning to'g'ri taqsimlanishi, xarajatlarni minimal darajada ushlab, shu bilan birga sifatli va tezkor xizmatlarni ko'rsatish kabi maqsadlarga erishishni anglatadi. Yuk tashish samaradorligini oshirish nafaqat qo'shimcha iqtisodiy daromad keltiradi, balki logistika tizimining barqarorligini ta'minlaydi va eksport-import operatsiyalarining qiymatini pasaytirish imkoniyatini beradi.

Transport sohasida raqobatbardoshlikning ushbu omillari tizimli yondashuvni

talab qiladi. Kompaniyalar yuqori sifatli xizmatlarni taklif etish, xarajatlarni optimallashtirish va zamonaviy texnologiyalarni joriy qilish orqali bozorda o'z o'rnini mustahkamlashi mumkin. Infratuzilmani yaxshilash va transport vositalari parklarini modernizatsiya qilish esa umumiy iqtisodiy samaradorlikka erishishning asosiy yo'nalishlari hisoblanadi. Raqobatbardoshlik transport sohasining iqtisodiyotdagi barqarorligiga bevosita ta'sir ko'rsatadi. Har bir kompaniya o'z xizmatlarini takomillashtirish orqali bozordagi o'rnini mustahkamlashga harakat qiladi. Dissertatsiyada yuk tashish samaradorligi va raqobatbardoshligiga ta'sir etuvchi quyidagi omillar tanlab olindi (1-jadval).

1-jadval

**Yuk tashish samaradorligi va raqobatbardoshligiga ta'sir etuvchi omillar<sup>8</sup>**

<b>№</b>	<b>Omillar</b>	<b>Turlari</b>
1.	Texnologik innovatsiyalar	Intellectual transport tizimlarining joriy etilishi
		Avtomatlashtirilgan yuk tashish platformalari va tizimlar
		GPS va yo'nalishlarni optimallashtirish algoritmlari
		Raqamli texnologiyalar va sun'iy intellekt asosida boshqaruv
		Energiya samaradorligini oshirish uchun ilg'or texnologiyalar
2.	Iqtisodiy omillar	Energiya resurslari narxi
		Ishchi kuchi xarajatlari va uning bozordagi dinamikasi
		Talab va taklif muvozanati
		Yuk tashish tariflari va ularning bozor sharoitiga mosligi
		Valyuta kursi va inflyatsiya darajasi
3.	Huquqiy va davlat qo'llab-quvvatlovi	Davlat subsidiyalari va soliq imtiyozlari
		Litsenziyalash va qonunchilikdagi soddalashtirilgan mexanizmlar
		Milliy transport siyosatining samaradorligi
		Xalqaro transport qoidalari va standartlari
		Davlat-hususiy sheriklik loyihalari
4.	Logistika infratuzilmasi	Zamonaviy terminallar va omborxonalar
		Yo'l tarmoqlarining holati va ularning xalqaro tarmoqlar bilan bog'liqligi
		Logistika markazlarining samaradorligi
		Yuklarni saqlash va qayta ishlash tizimlarining sifatli tashkil etilishi
		Zamonaviy logistika provayderlari (3PL va 4 PL)
5.	Bozor talablari	Iste'molchilarning tezkorlik, xavfsizlik va sifat bo'yicha talablari
		Tovarlarni individual talablarga moslashtirish imkoniyatlari
		Mijozlar ehtiyojlarini aniqlash va ularga javob berish strategiyalar
6.	Tashkiliy va boshqaruv omillari	Kompyuterlashtirilgan boshqaruv tizimlari
		Ichki logistika jarayonlarining to'g'ri tashkil etilishi
		Korxonalar o'rtasidagi hamkorlik va klasterlashuv
		Hududiy va global transport strategiyalarini ishlab chiqish
7.	Ekologik omillar	Transport vositalarining ekologik talablarga mos kelishi
		Uglerod izini kamaytirishga qaratilgan choralar
		Qayta tiklanadigan energiya manbalaridan foydalanish
8.	Raqobat muhiti	Bozordagi asosiy raqobatchilarning holati va strategiyalari
		Bozorga yangi kompaniyalarning kirishi
		Multimodal transport xizmatlari sohasidagi integratsiya
9.		Tashqi savdo yo'nalishlarining ko'payishi

<sup>8</sup> O'rganilgan manbalar asosida muallif tomonidan tizimlashtirilgan.

	Tashqi savdo va xalqaro integratsiya	Xalqaro transport koridorlari bilan bog‘liqlik
		Eksport-import operatsiyalarining dinamikasi
10.	Ijtimoiy omillar	Transport sohasidagi kadrlarning malakasi va bilim darajasi
		Mehnat sharoiti va ishchi kuchi yetkazib berish masalalari
		Transport sohasidagi jamiyat ongi va madaniyati

Temir yo‘l transporti tizimining samaradorligi va raqobatbardoshligi transport-logistika sohasining rivojlanishi, mamlakat iqtisodiy o‘shining ta‘minlanishi hamda xalqaro integratsiya jarayonlaridagi ishtirokini oshirishda hal qiluvchi ahamiyatga ega. Temir yo‘l transportining samaradorligini va raqobatbardoshligini oshirish masalasi bugungi kunning eng ustuvor ilmiy va amaliy tadqiqot yo‘nalishlaridan biri hisoblanadi.

Shu nuqtai nazardan, tadqiqot ishining asosiy gipoteza shundan iboratki, temir yo‘l transportida raqobatbardoshlikni oshirish va samaradorlikni ta‘minlash uchun har tomonlama chuqur tahlil qilingan hamda tizimli va kompleks yondashuv talab etiladi. Bu yondashuv bir-biri bilan uzviy bog‘liq va o‘zaro ta‘sirga ega bo‘lgan bir necha yo‘nalishlarni qamrab oladi, quyida temir yo‘l transportining raqobatbardoshligi va samaradorligini oshirishning nazariy asosi keltirilgan (1-rasm).

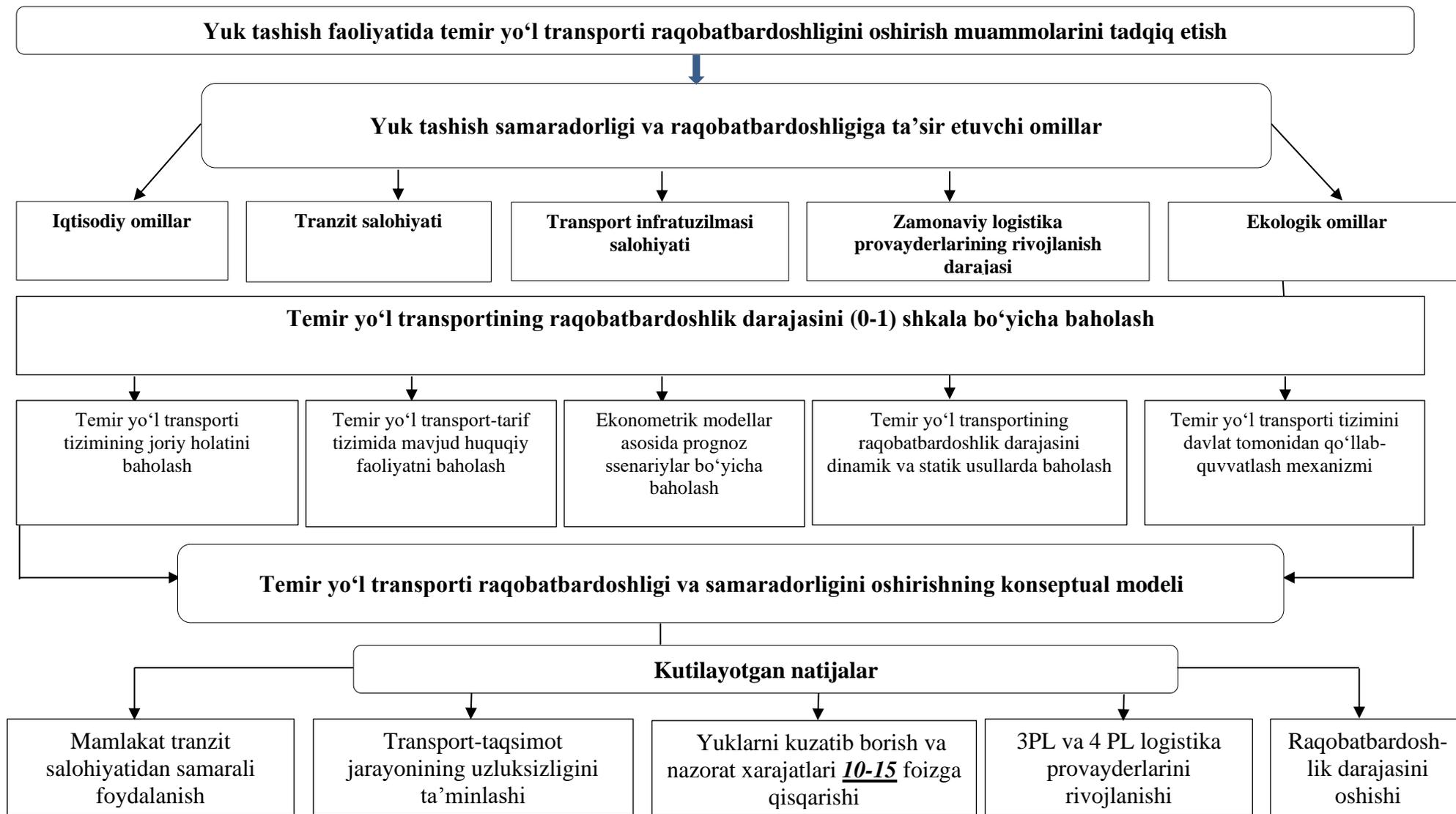
Temir yo‘l infratuzilmasi modernizatsiya qilinishi, uning texnik va texnologik ko‘rsatkichlarini yaxshilash, yangi yo‘nalishlarni ochish hamda qo‘shimcha logistika markazlarini tashkil etish raqobatbardoshlik darajasini oshirishda hal qiluvchi ahamiyatga ega. Infratuzilma barqarorligi yuqori sifatli xizmat ko‘rsatishning kafolatidir. Zamonaviy logistika texnologiyalari va 3PL hamda 4PL provayderlarining imkoniyatlaridan foydalanish temir yo‘l transportining samaradorligini oshirishda muhimdir. Ular orqali yuk tashish jarayonlarini optimallashtirish, tezkorlik va xarajatlarni qisqartirish imkoniyati yaratiladi.

Temir yo‘l transportidagi tarif siyosatini bozor qonuniyatlari va istiqbolli ehtiyojlarga moslashtirish raqobatbardoshlikni oshirishning muhim omili hisoblanadi. Shaffof va adolatli tariflar xizmatlar sifatini yaxshilash hamda iste‘molchilarni jalb qilish uchun asosiy vosita bo‘lib xizmat qiladi.

Temir yo‘l transporti rivoji uchun davlat siyosatining maqsadli chora-tadbirlari, shu jumladan, moliyaviy ko‘mak, soliq imtiyozlari va qonunchilik islohotlari muhim ahamiyat kasb etadi. Davlat tomonidan infratuzilmani yangilash va logistika tizimlarini qo‘llab-quvvatlash transporti raqobatbardoshligini oshirishga xizmat qiladi.

Zamonaviy iqtisodiy sharoitlarda temir yo‘l transportining ekologik afzalliklaridan keng foydalanish hamda innovatsion yechimlarni joriy etish uning xalqaro standartlarga mosligini ta‘minlaydi va kelajakdagi muvaffaqiyatini kafolatlaydi.

Shu tariqa, ushbu yondashuvning barcha yo‘nalishlari o‘zaro uyg‘un ravishda amalga oshirilishi raqobatbardoshlik darajasini oshirish, iqtisodiy samaradorlikni kuchaytirish hamda temir yo‘l transportining xalqaro bozordagi mavqegini mustahkamlash imkonini beradi. Bunday yondashuv nafaqat iqtisodiy manfaatlarni, balki transport tizimi barqarorligi va ekologik xavfsizligini ham ta‘minlaydi.



**1-rasm. Temir yo'l transportining raqobatbardoshligi va samaradorligini oshirishning nazariy asosi<sup>9</sup>**

<sup>9</sup> Olib borilgan tadqiqotlar natijasida muallif tomonidan tuzilgan.

Tadqiqot ishida temir yo‘l transportining raqobatbardoshlik darajasini baholashda keltirilgan iqtisodiy ko‘rsatkichlar to‘rtta yo‘nalishga ajratildi va ularning natijasini aniqlash bo‘yicha matematik formulalar quyida keltirilgan (2-jadval).

2-jadval

**Temir yo‘l transportining raqobatbardoshlik darajasini baholash  
ko‘rsatkichlarining hisob-kitobi<sup>10</sup>**

№	Ko‘rsatkich nomi	Hisoblash formulasi	Parametrlar
<i>Iqtisodiy ko‘rsatkichlar</i>			
1.	Tarif raqobatbardoshlik indeksi	$TRI = \frac{T_t}{T_{ortacha}} * 100$	$T_t$ – temir yo‘l transportining tariflari; $T_{ortacha}$ – bozordagi raqobatchilarning o‘rtacha tariflari.
2.	Tashish hajmi bo‘yicha o‘rish koeffitsenti	$K_{tashish} = \frac{Q_t - Q_{t-1}}{Q_{t-1}} * 100$	$Q_t$ – joriy yildagi tashish hajmi; $Q_{t-1}$ – o‘tgan yildagi tashish hajmi, tonna.
3.	Samaradorlik indeksi	$SI = \frac{Q}{wL + rK + \dots}$	$Q$ – umumiy tashish hajmi; $wL + rK + \dots$ – tashishni tashkil etishga ketgan xarajatlar.
4.	Talab va taklif muvozanat modeli	$Q_d = Q_s \Rightarrow P^* = \frac{a - b * Q}{c + d * Q}$	$Q_d$ – talab hajmi; $Q_s$ – taklif hajmi, $a, b$ – talab funksiyasi parametrlari; $c, d$ – taklif funksiyasi parametrlari.
<i>Sifat ko‘rsatkichlari</i>			
5.	Yetkazib berish tezkorligi indeksi	$YTI = \frac{M}{V_{yetkazish}}$	$M$ – tashish masofasi (kmda); $V_{yetkazish}$ – o‘rtacha yetkazib berish vaqti (soatda).
6.	Tezkorlikni mijoz talabiga muvofiqlik indeksi	$MTMI = \frac{V_m - V_{haqiqiy}}{V_m}$	$V_m$ – mijoz tomonidan talab qilingan vaqt; $V_{haqiqiy}$ – haqiqiy yetkazib berilgan vaqt.
7.	Mijozning qoniqish indeksi	$MQI = \frac{\sum_{i=1}^n w_i S_i}{\sum_{i=1}^n w_i}$	$S_i$ – mijozning $i$ – xizmat turiga qoniqish darajasi (ballarda); $w_i$ – xizmat turining zaruratligi koeffitsiyenti; $n$ – xizmat turlari soni.
8.	Qoniqish farqi	$QF = \frac{\sum_{i=1}^n  M_i - H_i }{n}$	$M_i$ – mijozning $i$ – xizmat turi bo‘yicha kutilayotgan natija; $H_i$ – haqiqiy ko‘rsatilgan xizmat darajasi.
9.	Xavfsizlik indeksi	$XI = \frac{1}{1 + \frac{N_{ins}}{H_{umum}}}$	$N_{ins}$ – yuzaga kelgan insidentlar soni; $H_{umum}$ – tashish jarayonidagi umumiy harakatlar soni.
10.	Yukni yetkazib berishning mutanosiblik indeksi	$YYBMI = \frac{S_{yetkazilgan}}{S_{umumiy}} * 100$	$S_{yetkazilgan}$ – belgilangan vaqtda yetib borgan yuklar soni; jami yuklar soni.
11.	Yuk sifatini saqlash indeksi	$YSSI = \frac{Y_{umum} - Y_{zar}}{Y_{zar}} * 100$	$Y_{umum}$ – yukning boshlang‘ich yoki umumiy holati; $Y_{zar}$ – zararlangan yoki yo‘qotilgan yuk vazni.

Ushbu ko‘rsatkichlar transport tizimining samaradorligini va xizmatlar sifati darajasini har tomonlama baholash imkonini beradi. Ular orqali korxonalar o‘z faoliyatining kuchli va zaif tomonlarini aniqlab, strategik qarorlar qabul qilishda

<sup>10</sup> O‘rganilgan manbalar asosida muallif tomonidan tizimlashtirilgan.

muhim hisoblanadi. Shu bilan birga, mijozlarga xizmat ko'rsatishni yaxshilash va bozordagi raqobatbardoshlikni oshirishga qaratilgan chora-tadbirlarni belgilash mumkin bo'ladi. Ushbu ko'rsatkichlarni kompleks tahlil qilish orqali korxonalar o'z resurslaridan yanada samarali foydalanishga va kelgusi rivojlanishni ta'minlashga erishadilar.

Dissertatsiyaning "**Transport turlarida yuk tashish faoliyati samaradorligi va raqobatbardoshligining hozirgi holati tahlili**" deb nomlangan ikkinchi temir yo'l va avtomobil transportlari yuk tashish faoliyatining rivojlanish tendensiyalari tahlili keltirilib, uning rivojlanish ko'rsatkichlari va mummolari tadqiq etilgan. Tarif kelishuviga a'zo temir yo'llarning xalqaro tashuvlarda qo'llaniladigan tarif turlarining qiyosiy tahlili, transport turlari bo'yicha yuk tashish quvvati va tezligi, temir yo'l transportining raqobatbardoshlik darajasining reyting shkalasi taklif etilgan.

Yuk tashish bozorida transport turlarining o'rnini aniqlashda har bir turning iqtisodiy samaradorligi, infratuzilmaviy imkoniyatlari va strategik ahamiyati e'tiborga olinadi. Temir yo'l va avtomobil transportlari bu bozorning ikki asosiy tayanchi bo'lib, har biri muayyan vazifalarni bajarishda o'zining o'ziga xos afzalliklari va cheklovlariga ega. Temir yo'l transporti yuk tashish bozorining tarkibiy qismi sifatida katta hajmli va uzoq masofali tashishlarda alohida ahamiyatga ega. Bu transport turi energiya samaradorligi va ekologik tozaligi bilan ajralib turadi. Yirik korxonalar va sanoat markazlari o'rtasida xomashyo va tayyor mahsulotlarni tashishda temir yo'l quvvati yuqori samaradorlikni ta'minlaydi. Avtomobil transporti esa yuk tashish bozoridagi eng ko'p tarqalgan turlardan biri hisoblanadi. Bu transport turi asosan qisqa va o'rta masofalarda yuk tashish uchun samaralidir. Uning harakatchanligi va elastikligi uni kichik va o'rta biznes uchun eng maqbul variantga aylantiradi.

Temir yo'l va avtomobil transportlarida yuk tashish faoliyatining samaradorligi va raqobatbardoshlik holatini yuk tashish hajmi, tariflar va xarajatlar, quvvatlar va ish samaradorligi, ekologik, xizmat sifati, iqtisodiy hamda xalqaro ko'rsatkichlar asosida tahlil qilish maqsadga muvofiq, quyida 2017-2023 yillarda transport turlari bo'yicha yuk tashish va yuk aylanmasi natijalari keltirilgan (3-jadval).

3-jadval

**Transport turlari bo'yicha yuk tashish hajmi va yuk aylanmasi<sup>11</sup>**

№	Ko'rsatkichlar	2019	2020	2021	2022	2023
1.	<b>Tashilgan yuklar, mln.t</b>	<b>1 319.8</b>	<b>1 366.7</b>	<b>1 420.2</b>	<b>1 420.9</b>	<b>1 455.7</b>
2.	Temir yo'l	70.1	70.6	72.0	73.4	73.7
3.	Avtomobil	1 177.7	1 238.2	1 282.0	1 284.1	1 322.0
4.	Quvur yo'li	72.0	57.9	66.2	63.5	60.0
5.	Havo yo'li, ming	10.4	5.3	9.1	10.2	9.3
6.	<b>Yuk aylanmasi, mlrd.t-km</b>	<b>72.6</b>	<b>66.9</b>	<b>74.8</b>	<b>75.5</b>	<b>77.6</b>
7.	Temir yo'l	23.4	23.6	24.6	25.0	27.1
8.	Avtomobil	15.9	16.2	19.1	20.5	22.3
9.	Quvur yo'li	33.2	26.8	30.8	29.7	28.0
10.	Havo yo'li, mln.t-km	119.0	219.0	303.5	322.8	226.3

Jadval ma'lumotlariga ko'ra, yuk tashish hajmida umumiy o'sish kuzatilsa-da, o'rtacha yillik o'sish sur'ati qoniqarli emas. 2019-2023 yillar oralig'ida yuk tashish

<sup>11</sup> Transport vazirligi ma'lumotlari.

hajmi 1 319,8 mln. tonnadan 1 455,7 mln. tonnaga o‘sgan bo‘lib, umumiy o‘shish foizi taxminan 10,3%ni tashkil etadi. Bu o‘rtacha yillik 2,6% o‘shish sur‘atini ko‘rsatadi. Avtomobil transporti tashilgan yuk hajmi bo‘yicha yetakchi hisoblanadi. 2023 yilda avtomobil transporti 1 322 mln. tonnani tashishni amalga oshirgan, bu umumiy yuk tashish hajmining asosiy qismini tashkil etadi. Avtomobil transportining hajmi esa 1 177,7 mln. tonnadan 1 322 mln. tonnaga o‘sgan, o‘rtacha yillik o‘shish sur‘ati 2,9%ni tashkil etmoqda, bu esa me‘yoriy qiymatdan 40 foizga kamligini ko‘rsatadi.

Tariflar va xarajatlar nafaqat iqtisodiy ko‘rsatkich sifatida, balki xizmat sifati va yuk tashish bozoridagi mijozlar tanloviga ta‘sir qiluvchi omil sifatida ham muhim ahamiyatga ega. Tariflarning moslashuvchanligi va xarajatlarni optimallashtirish orqali har ikki transport turi ham o‘z afzalliklarini kuchaytirishi va mijozlar uchun yanada jozibador bo‘lishi mumkin. Shuningdek, raqobatbardoshlikni oshirish maqsadida transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish, ekologik samaradorlikni oshirish va xalqaro tranzit yuk tashish uchun imtiyozli tariflarni joriy etish muhim hisoblanadi. Quyida tarif kelishuviga a‘zo temir yo‘llarning xalqaro tashuvlarda qo‘llaniladigan tarif turlarining qiyosiy tahlili keltirilgan (4-jadval).

4-jadval

**Tarif kelishuviga a‘zo temir yo‘llarning xalqaro tashuvlarda qo‘llaniladigan tarif turlarining qiyosiy tahlili<sup>12</sup>, 2024 yil**

<b>№</b>	<b>Temir yo‘llar</b>	<b>Xalqaro tashuv turlari</b>	<b>Tarif stavkalari turlari</b>	<b>Turli tariflarning o‘rtacha rentabelligi, %</b>
1.	Rossiya	tranzit	XTT	65
		eksport	10-01	18
		import	10-01	18
2.	Belarus	tranzit	XTT	62
		eksport	10-01	20
		import	10-01	22
3.	Ozarbayjon	tranzit	XTT	70
		eksport	10-01	15
		import	10-01	15
4.	O‘zbekiston	tranzit	XTT va YATT (YETT)	68 va 28
		eksport	10-01	10
		import	XTT	10
5.	Qozog‘iston	tranzit	XTT va YATT (YETT)	70 va 28
		eksport	10-01	15
		import	10-01	15
6.	Turkmaniston	tranzit	XTT va YATT (YETT)	60 va 25
		eksport	10-01	15
		import	XTT	40

*XTT—xalqaro tranzit tarifi; YATT—yagona tranzit tarifi; 10-01—mahalliy tarif.*  
*Xalqaro tranzit tarifi (XTT): Bu tarif ko‘plab mamlakatlarda transport jarayonlarining asosiy qismida qo‘llanilib, yuqori rentabellikni ta‘minlaydi. Yagona tranzit tarifi (YATT yoki YETT): Uzoq masofalarda yuk tashish uchun qulay bo‘lib, O‘zbekiston, Qozog‘iston va Turkmaniston kabi davlatlarda samarali foydalanilmoqda. 10-01 mahalliy tarif: Eksport va import yuklar uchun qo‘llaniladigan tarif bo‘lib, uning rentabelligi juda past (10-15%).*

<sup>12</sup> Transport vazirligi ma‘lumotlari.

Jadvaldagi ma'lumotlardan kelib chiqib, quyidagi xulosalarga kelish mumkin. Birinchidan, XTT tariflari tranzit tashuvlarda eng samarali tarif turi hisoblanib, rentabellik ko'rsatkichlari yuqori bo'lgan davlatlar ushbu yo'nalishda yuqori raqobatbardoshlikka erishgan. Ikkinchidan, YATT tariflari infratuzilmani yaxshilash va transport zanjirlarini moslashuvchan qilish uchun qo'llanilib, pastroq, lekin barqaror rentabellik darajasini ta'minlamoqda. Uchinchidan, eksport va import uchun qo'llaniladigan 10-01 tariflari rentabellik darajasi past bo'lganligi sababli, ularni isloh qilish zarur.

Tariflar siyosatining qayta ko'rib chiqilishi, infratuzilmani modernizatsiya qilish va xarajatlarni optimallashtirish xalqaro yuk tashuvlardagi raqobatbardoshlikni yanada oshirish imkonini beradi. O'zbekistondagi 68% XTT rentabellik ko'rsatkichi mamlakatning tranzit tashuvlardagi kuchli pozitsiyasini aks ettiradi, biroq eksport va import tariflari bo'yicha 10% ko'rsatkich ushbu yo'nalishlardagi samaradorlikni oshirish zarurligini ko'rsatadi. Shu sababli, davlatning transport siyosatida tariflarning moslashuvchanligiga e'tibor qaratish, transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish va xalqaro hamkorlikni kengaytirish asosiy vazifalardan hisoblanadi. Ushbu choralar temir yo'l tarmog'ining umumiy samaradorligini oshirib, O'zbekistonning xalqaro bozordagi raqobatbardoshligini kuchaytirishga xizmat qiladi.

2018-2023 yillar davomida temir yo'l transportida yuk tashish bilan bog'liq xarajatlarning tarkibi transport tizimining moliyaviy faoliyatidagi asosiy xarajatlarning dinamikasi, ularning o'sish sur'atlari va umumiy xarajatlar tarkibidagi ulushini tahlil qilish imkonini beradi (5-jadval). Bu ma'lumotlar transport tizimining samaradorligi va raqobatbardoshligini baholash uchun muhim hisoblanadi.

5-jadval

**2018-2023 yillar bo'yicha temir yo'l transportida yuklarni tashish xarajatlari tarkibi,<sup>13</sup> mln.so'm.**

№	Ko'rsatkichlar	Yillar					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023
1.	Material	229 769	352 742	604 416	434 356	849 292	853 743
2.	Elektr energiyasi	55 934	78 015	110 525	188 104	230 124	235 462
3.	Yoqilg'i	268 127	277 156	410 508	413 922	422 867	418 150
4.	Amortizasiya	516 094	718 091	1 128 739	1 214 846	1 373 131	1 501 352
5.	Ta'mirlash fondi	80 750	149 651	196 139	260 446	295 069	275 000
6.	Ish haqi fondi	710 505	858 263	1 192 501	1 569 878	1 891 005	2 220 025
7.	Ijtimoiy sug'urta badallari	176 205	211 895	297 040	391 705	226 921	264 345
8.	Boshqa xarajatlar	1 005 540	1 298 219	2 114 563	1 866 021	2 190 619	1 925 457
	<b>Jami</b>	<b>3 042 924</b>	<b>3 944 032</b>	<b>6 054 431</b>	<b>6 339 278</b>	<b>7 479 028</b>	<b>7 693 534</b>

<sup>13</sup> "O'zbekiston temir yo'llari" AJ ma'lumotlari.

Jadvaldan ko‘rinib turibdiki, 2018 yilda temir yo‘l transportidagi yuk tashish xarajatlarining umumiy miqdori 3 042 924 mln. so‘mni tashkil etgan bo‘lsa, 2023 yilda ushbu ko‘rsatkich 7 693 534 mln. so‘mga yetgan. Harajatlar miqdori 2018 yilga nisbatan deyarli ikki barobar oshgan bo‘lib, o‘rtacha yillik o‘sish sur‘ati taxminan 19% ni tashkil etadi. Bu o‘sish birinchi navbatda inflyatsiya, moddiy resurslar narxining oshib borishi, ish haqi fondining ko‘payishi va infratuzilmani modernizatsiya qilish xarajatlari bilan izohlanadi.

Temir yo‘l transportining raqobatbardoshlik darajasini baholashda kompleks yondashuv asosida ishlab chiqilgan reyting shkalasi muhim ahamiyat kasb etadi. Dissertatsiyada reyting shkalasi raqobatbardoshlik darajasini 0 dan 1 gacha bo‘lgan oraliqda baholash taklif etiladi va besh toifaga ajratildi (6-jadval). Juda past daraja – 0,50 dan past bo‘lgan holatda transport tizimi raqobat muhitida sezilarli mavqega ega emas, infratuzilmaning zaifligi va xizmat ko‘rsatish sifatining pastligi bois bozor ulushi cheklangan bo‘ladi. Past daraja – 0,51 dan 0,65 gacha bo‘lgan holatda transport tizimi bozordagi mavqeiga ega bo‘lsa-da, raqobatbardoshlikni ta‘minlash uchun jiddiy o‘zgarishlar talab etiladi. Bu bosqichda xizmat ko‘rsatish tezligi va sifati yetarli emas, bu esa bozor ulushini kengaytirish imkoniyatini cheklaydi.

6-jadval

**Temir yo‘l transportining raqobatbardoshlik darajasining reyting shkalasi<sup>14</sup>**

Raqobatdoshlik ko‘rsatkichlari chegara qiymatlarining mazmun mohiyati	Raqobatdoshlik darajasi		Sifat darajasi	
	Daraja	Reyting shkalasi	Daraja	Reyting shkalasi
<i>Autsayderlar</i> , kichik bozor ulushi yoki uning keskin pasayishi bilan ajralib turadi, chunki iste‘molchini ushlab turish uchun salohiyat, sifat, unumdorlik yetishmaydi	< 0,54	Juda past	<0,4	Zarar
<i>Xavf guruhi</i> , quyidagilar bilan tavsiflanadi: beqaror bozor ulushi; ichki salohiyat omillarining yaxshi rivojlanmaganligi; tashqi xavflar va tahdidlarning mavjudligi.	0,55-0,65	Past	0,4	Zararsizlik darajasi
<i>O‘rtahollar</i> , barqaror bozor ulushi bilan ajralib turadi. Tashqi va ichki rivojlanish omillari raqobatbardoshlikni oshirish uchun katta imkoniyatlarga ega	0,66-0,75	O‘rta	0,41-0,70	Past daromadlilik
<i>Yetakchilar</i> , quyidagilar bilan tavsiflanadi: faol bozor ulushi; imkoniyatlarga ega ichki va tashqi rivojlanish omillari sababli yuqori salohiyatga ega.	0,76-0,9	Yuqori	0,71-0,9	Barqaror daromadlilik
<b><i>Etalon</i></b>	<b><i>0,91-1,0</i></b>	<b><i>Juda yuqori</i></b>	<b><i>&gt;0,9</i></b>	<b><i>Yuqori daromadlilik</i></b>

Dissertatsiyada temir yo‘l transportining raqobatbardoshlik darajasini statik baholash quyidagi formula orqali baholash taklif etildi, bunda asosiy omillar hisobga

<sup>14</sup> Olib borilgan tadqiqotlar asosida muallif tomonidan ishlab chiqilgan.

olinib, integral indeks shaklida baholanadi. Raqobatbardoshlikni bir vaqt kesimida baholash uchun statik integral indeks ishlatiladi:

$$R_{stat} = \sum_{i=1}^n \alpha_i * \frac{X_{hq}}{X_{mq}} \quad (1)$$

Bu yerda:

$R_{stat}$  – temir yo‘l transportining raqobatbardoshlik indeksi (0-1 shkalda baholanadi);

$X_{hq}$  -  $i$  – omilning temir yo‘l transporti uchun haqiqiy qiymati;

$X_{mq}$  – ushbu omilning me‘yoriy qiymati;

$\alpha_i$  –  $i$  – omilning salmoqdorlik koeffitsiyenti, yig‘indisi 1 ga teng.

Temir yo‘l transportining bozordagi raqobatbardoshligini baholash maqsadida uning asosiy iqtisodiy, texnik va infratuzilmaviy ko‘rsatkichlari statik usulda tahlil qilindi. Jadvalda rentabellik, tarif raqobatbardoshligi, yuk tashish quvvati, yuk tashish tezligi, xizmat ko‘rsatish darajasi va infratuzilma rivojlanishi kabi asosiy omillar tanlab olindi, ularning haqiqiy qiymatlari me‘yoriy ko‘rsatkichlar bilan taqqoslandi. Har bir ko‘rsatkichning bozordagi ahamiyatini inobatga olib, ularning salmoqdorlik koeffitsiyenti hisobga olingan (7-jadval).

7-jadval

#### Temir yo‘l transportining raqobatbardoshlik darajasini statik baholash<sup>15</sup>

№	Ko‘rsatkichlar	Temir yo‘l transport (haqiqiy qiymat)	Me‘yoriy qiymat	Salmog‘i ( $\alpha$ )
1.	Rentabellik (%)	18	25	0.3
2.	Tariflar raqobatbardoshligi	0.4	1.0	0.2
3.	Yuk tashish quvvati (mln.tonna)	500	800	0.2
4.	Yuk tashish tezligi (km/soat)	35	60	0.1
5.	Xizmat ko‘rsatish darajasi	0.5	1.0	0.1
6.	Infratuzilma rivojlanishi	0.6	1.0	0.1

$$R_{stat} = \sum_{i=1}^n \alpha_i * \frac{X_{hq}}{X_{mq}} = 0.3 * \frac{18}{25} + 0.2 * \frac{0.4}{1.0} + 0.2 * \frac{500}{800} + 0.1 * \frac{35}{60} + 0.1 * \frac{0.5}{1.0} + 0.1 * \frac{0.6}{1.0} = 0.216 + 0.08 + 0.125 + 0.058 + 0.05 + 0.06 = 0.589$$

Temir yo‘l transportining raqobatbardoshlik darajasini statik baholash natijalari 0.589 ga teng bo‘lib, bu ko‘rsatkich o‘rtacha raqobatbardoshlik darajasini aks ettiradi. Hisob-kitoblardan ma‘lum bo‘lishicha, rentabellik va yuk tashish quvvati kabi iqtisodiy va texnik ko‘rsatkichlar me‘yoriy qiymatlardan pastroq bo‘lgani sababli, umumiy integral baholash natijasi ham cheklangan miqdorda qolgan. Ayniqsa, tariflar raqobatbardoshligi, yuk tashish tezligi va xizmat ko‘rsatish darajasi bo‘yicha nisbatan past ko‘rsatkichlar temir yo‘l transportining bozordagi mavqeini mustahkamlash uchun yetarli emasligini ko‘rsatadi.

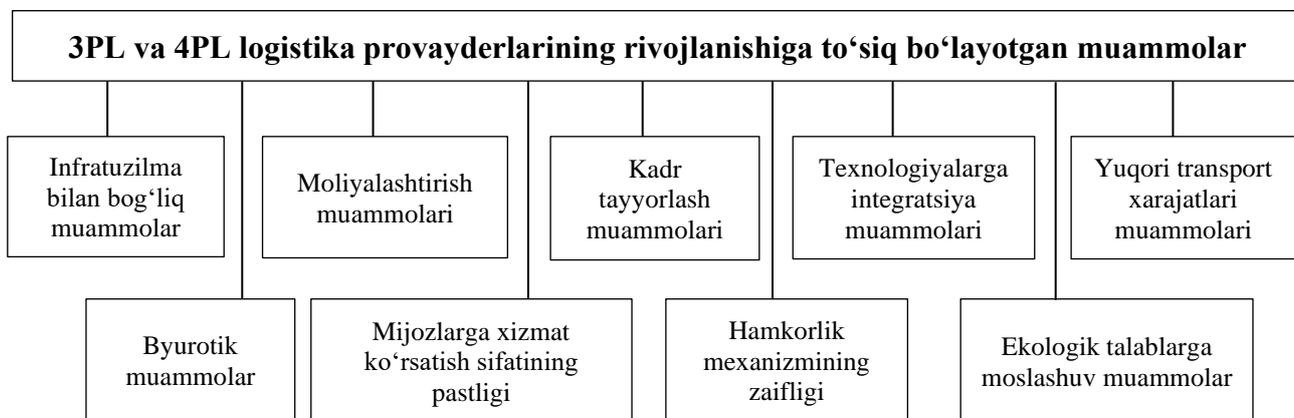
Xulosa qilib aytganda, temir yo‘l transportining raqobatbardoshlik darajasi hozirgi holatda past bo‘lib, uning asosiy sabablari iqtisodiy samaradorlikning yetarli

<sup>15</sup> “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ ma‘lumotlari asosida muallif hisob kitobi

emasligi, tarif raqobatbardoshligining pastligi, infratuzilmaning zaifligi va texnik omillarning talab darajasida emasligidir. Shuning uchun ham kompleks yondashuv orqali tizimli islohotlar amalga oshirilishi zarur. Bu choralar qabul qilinsa, raqobatbardoshlikni oshirish va bozordagi mavqeni mustahkamlash imkoniyati yaratiladi.

Dissertatsiyaning **“Yuk tashish faoliyatining raqobatbardoshligi va samaradorligini oshirish yo‘llari”** nomli uchinchi bobida 3PL va 4PL logistika provayderlarining rivojlanishiga to‘siq bo‘layotgan muammolar o‘rganildi va rivojlantirish mexanizmi hamda 4PL logistika provayderini rivojlantirish modeli taklif etildi. Temir yo‘l transporti tarmog‘ini dalvat tomoindan qo‘llab-quvvatlash yo‘nalishlari va Temir yo‘l transporti asosiy ko‘rsatkichlarining prognoz qiymatlari taklif etildi.

Transport sohasida 3PL va 4PL xizmatlarini joriy etish orqali korxonalar o‘z logistika jarayonlarini yuqori samaradorlik bilan tashkil etishi, tovarlarni tashish vaqti va xarajatlarini minimal darajaga tushirishi mumkin. Shuningdek, bu xizmatlar mahalliy va xalqaro bozorda O‘zbekistonning transport tizimini yanada raqobatbardosh qilishga xizmat qiladi. Bu jarayon nafaqat iqtisodiy samaradorlikka, balki umuman milliy transport infratuzilmasining rivojlanishiga ham o‘z hissasini qo‘shadi. Shu bois, 3PL va 4PL provayderlarining ahamiyatini tushunish va ularni O‘zbekistonda joriy etish bo‘yicha ilmiy asoslangan yondashuvlarni ishlab chiqish hamda ushbu jarayonda qator muammolar mavjud bo‘lib (2-rasm), ularni chuqurroq o‘rganish va yechim taklif qilish dolzarb vazifalardan hisoblanadi.

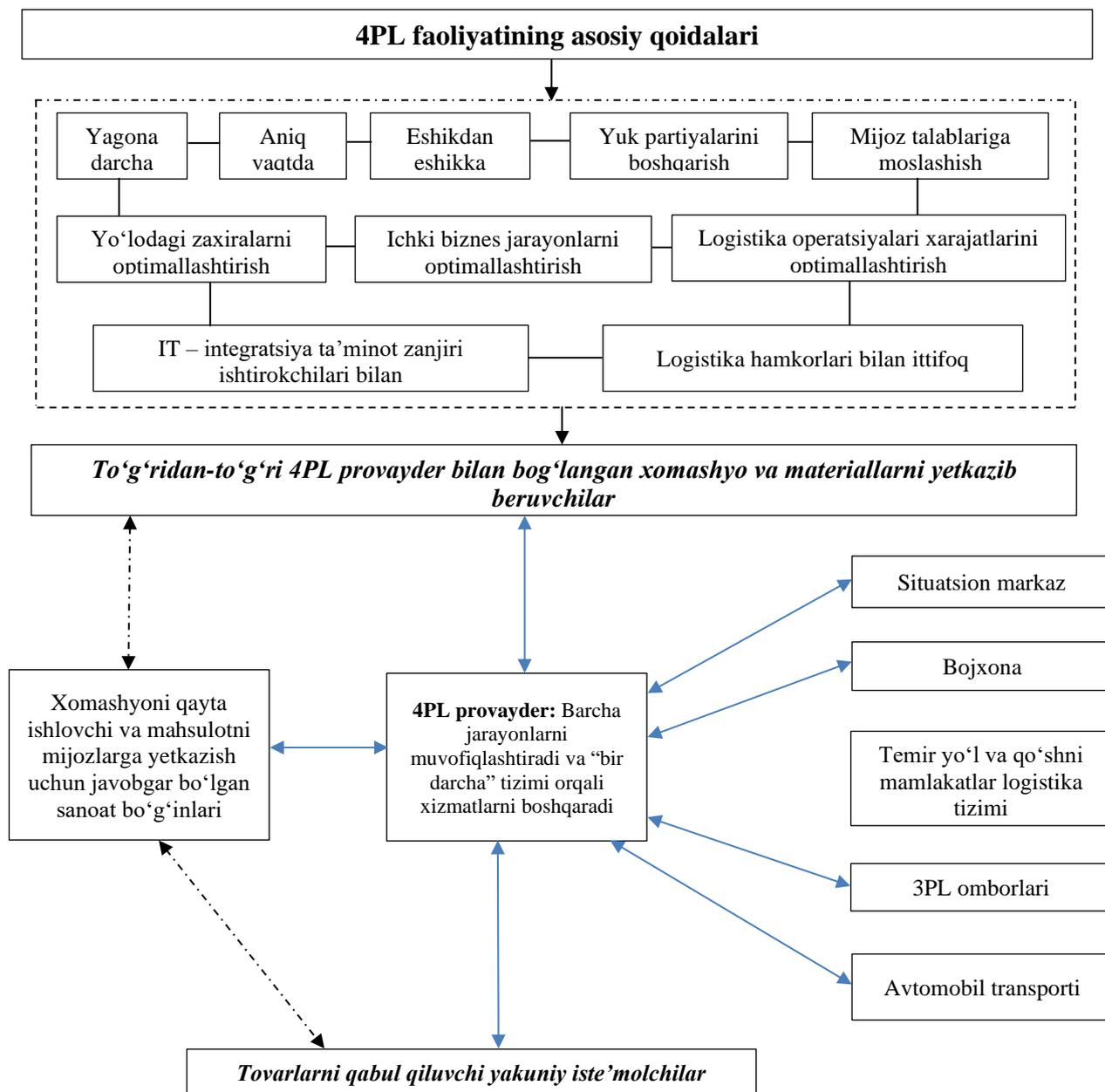


**2-rasm. 3PL va 4PL logistika provayderlarining rivojlanishiga to‘siq bo‘layotgan muammolar<sup>16</sup>**

O‘zbekistondagi transport infratuzilmasi zamonaviy 3PL va 4PL xizmatlarini joriy etish talablariga to‘liq javob bermaydi. Maxsus logistika markazlari, zamonaviy terminallar va xalqaro standartlarga mos omborxonalar yetarli darajada emas. Bu ayniqsa yuklarni saqlash, qayta ishlash va taqsimlash jarayonlarining uzluksizligini ta‘minlashda muammolarni keltirib chiqaradi. Ya’ni, tranzit yuklar uchun maxsus moslashtirilgan logistika markazlari yo‘qligi O‘zbekistonning tranzit salohiyatidan to‘liq foydalanishga to‘siq bo‘lmoqda. Shuningdek, temir yo‘l va avtomobil yo‘llari tarmog‘ining o‘zaro muvofiqlashtirilmaganligi ham yuk tashish jarayonidagi

<sup>16</sup> Muallif tomonidan tuzilgan.

samaradorlikni pasaytiradi. Yuqoridagi muammolarni yechimi sifatida 4PL logistika provayderini rivojlantirish modeli taklif etildi (3-rasm).

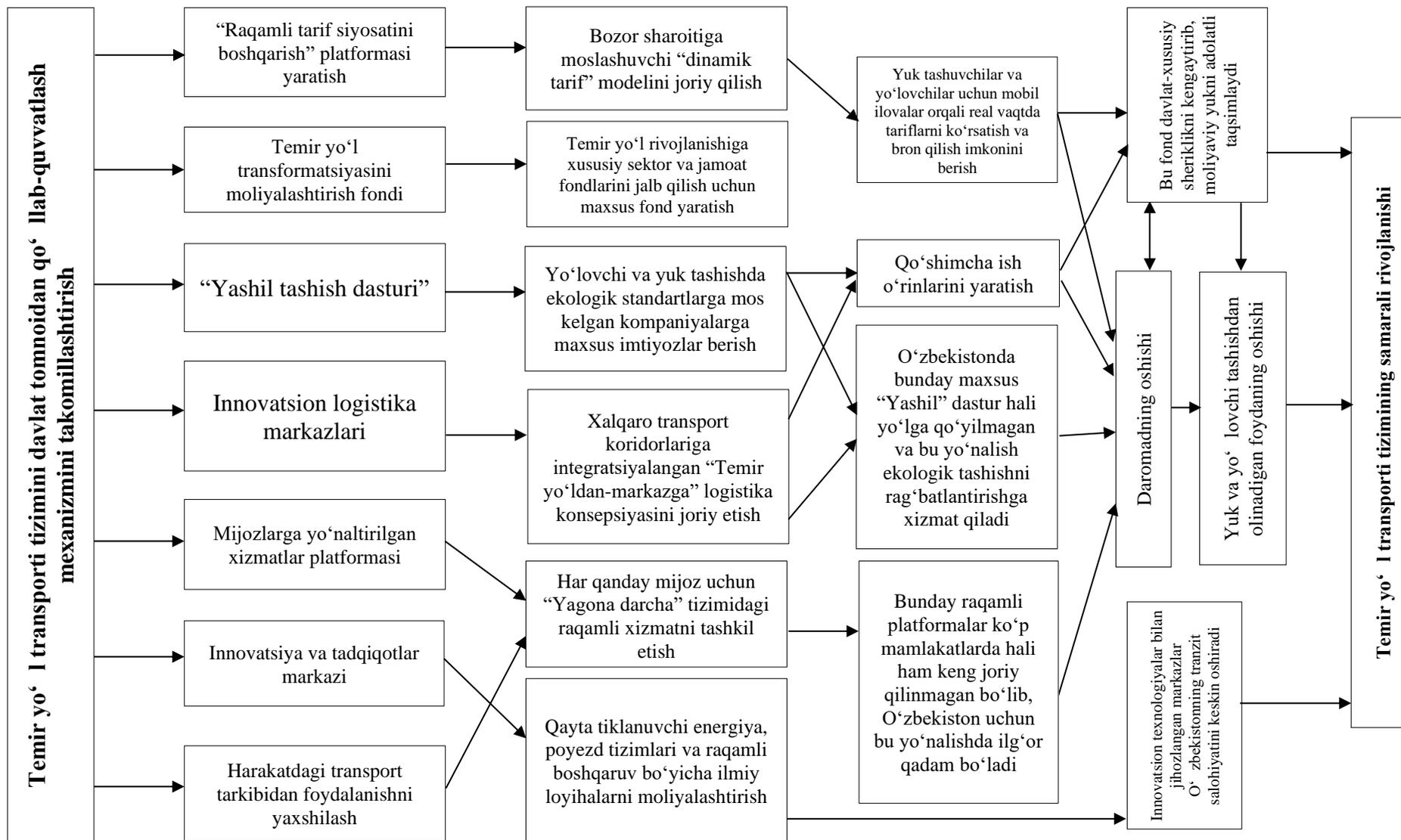


**3-rasm. 4PL logistika provayderini rivojlantirish modeli<sup>17</sup>**

Modelning yana bir muhim jihati logistika xarajatlarini optimallashtirishga qaratilgan. 4PL provayder logistika jarayonlarini tahlil qilish orqali transport yo'nalishlarini qayta ko'rib chiqish, omborlarni samarali boshqarish va resurslardan to'g'ri foydalanish imkoniyatini beradi. Bundan tashqari, ichki va tashqi jarayonlarni muvofiqlashtirish orqali provayder yetkazib beruvchilar, transport kompaniyalari va mijozlar o'rtasidagi hamkorlikni kuchaytiradi.

Dissertatsiyada "Raqamli tarif siyosatini boshqarish" platformasini yaratish, "Yashil tashish dasturi"ni joriy etish, innovatsion logistika markazlarini tashkil qilish va mijozlarga yo'naltirilgan xizmatlar platformasini yaratish kabi yangi mexanizmlar taklif etilmoqda (4-rasm).

<sup>17</sup> O'rganilgan manbalar asosida muallif tomonidan tuzilgan.



**4-rasm. Temir yo‘l transporti tizimini davlat tomondan qo‘llab-quvvatlash mexanizmi<sup>18</sup>**

<sup>18</sup> Olib borilgan tadqiqotlar natijasida muallif tomonidan tizimlashtirilgan.

Bunday mexanizmlar orqali temir yo‘l transporti tizimi zamonaviy texnologiyalar bilan integratsiyalanib, xalqaro standartlarga mos keladigan barqaror rivojlanishga erishishi mumkin. Ushbu takliflar O‘zbekistonning transport salohiyatini tubdan yaxshilash va global transport koridorlarida o‘z o‘rnini mustahkamlash uchun asos yaratadi.

Temir yo‘l transportining samaradorligi, iqtisodiy o‘shishni rag‘batlantirish, sanoat va savdo munosabatlarini kuchaytirish, shuningdek, tranzit salohiyatini oshirish uchun muhim ahamiyatga ega. Shu bois, dissertatsiyada temir yo‘l transportining asosiy ko‘rsatkichlari o‘rtasidagi bog‘liqlikni aniqlash maqsadida ekonometrik model tuzildi va bunda quyidagi masalalarni qamrab olish ko‘zda tutilgan (8-jadval):

- temir yo‘l transportida asosiy faoliyatdan tushum miqdori;
- temir yo‘l transportiga kiritilgan investitsiyalar hajmi;
- tranzit tashuv hajmi;
- temir yo‘l transportida asosiy fonlar hajmi;
- temir yo‘l transportida mahalliy tashilgan yuklar hajmi;
- temir yo‘l transportida tashilgan yo‘lovchilar soni.

8-jadval

### Temir yo‘l transporti tarmog‘ining asosiy ko‘rsatkichlari<sup>19</sup>

Yillar	Temir yo‘l transportida asosiy faoliyatdan tushum miqdori, mlrd. so‘m	Temir yo‘l transportiga kiritilgan investitsiyalar hajmi, mlrd. so‘m	Tranzit tashuv, mln. t	Temir yo‘l transportda asosiy fondlar hajmi, mlrd. so‘m	Temir yo‘l transportida mahalliy tashilgan yuklar hajmi, mln. t
2010	2605,1	25,9	10,6	13 613	50,4
2011	2927,1	55,2	10,2	18 754	55,4
2012	3181,7	60,0	11,4	23 895	53,6
2013	3535,2	86,7	8,2	29 036	56,1
2014	3884,8	96,3	7,9	34 178	55,3
2015	4316,5	198,5	7,5	39 319	57,5
2016	4715,2	246,2	8,0	42 381	60,8
2017	6967,1	518,0	7,8	51 580	57,7
2018	7529,2	2 107,6	7,3	70 014	61,0
2019	8512,9	2 679,8	7,0	83 376	59,4
2020	9605,4	1 521,1	8,2	93 026	59,3
2021	10372,4	1 639,6	8,5	107 066	61,8
2022	10496,4	3 114,1	10,2	111 476	63,7
2023	12085,5	3 285,5	11,3	121 745	65,5

Yuqorida temir yo‘l transporti asosiy faoliyatdan tushgan tushum ( $y$ ) va unga ta’sir qiluvchi omillar: tarmoqqa kiritilgan investitsiyalar ( $x_1$ ), asosiy fondlar ( $x_2$ ) hamda mahalliy tashuv hajmi ( $x_4$ ) bo‘yicha tuzib olingan modellar asosida 2024-2030 yillarga mo‘ljallangan uzoq muddatli prognoz ko‘rsatkichlari ishlab chiqildi (9-jadval).

<sup>19</sup> Dastur asosida muallif hisob-kitoblari.

**Temir yo‘l transporti asosiy ko‘rsatkichlarining prognoz qiymatlari<sup>20</sup>**

Yillar	Temir yo‘l transportida asosiy faoliyatdan tushum miqdori, mlrd. so‘m ( $y$ )	Temir yo‘l transportiga kiritilgan investitsiyalar hajmi, mlrd. so‘m ( $x_1$ )	Asosiy fondlarning yillik o‘rtacha qiymati, mln. doll. ( $x_2$ )	Temir yo‘l transportida mahalliy tashilgan yuklar hajmi ( $x_4$ )
2024	17720,18	3548.34	129049.70	75.17
2025	19975,29	3832.21	136792.68	76.68
2026	20230,41	4138.78	145000.24	78.21
2027	21485,52	4469.89	153700.26	79.78
2028	21740,63	4827.48	162922.27	81.37
2029	22995,74	5213.68	172697.61	83.00
2030	23250,86	5630.77	183059.47	84.66

Mazkur tadqiqotdan va mamlakatimizda olib borilayotgan islohotlar hamda sohada amalga oshirilayotgan o‘zgarishlardan kelib chiqib, Temir yo‘l transportida asosiy faoliyatdan tushum miqdori ( $y$ ) va unga ta’sir qiluvchi omillar: Temir yo‘l transportiga kiritilgan investitsiyalar hajmi ( $x_1$ ), Asosiy fondlarning yillik o‘rtacha qiymati ( $x_2$ ) hamda Temir yo‘l transportida mahalliy tashilgan yuklar hajmi ( $x_3$ ) bo‘yicha 2024-2030 yillarga mo‘ljallangan ssenariylardan “dinamik ssenariy” optimal variant deb tanlab olindi.

### XULOSA

Dissertatsiya tadqiqoti doirasida olib borilgan izlanishlar natijasida quyidagi xulosalar taqdim etildi:

1. Dissertatsiyada transport sohasida raqobatbardoshlikni ta’minlashda texnik samaradorlik, xizmat sifati, xarajatlarni optimallashtirish va infratuzilmani rivojlantirish asosiy omillar sifatida tadqiq etildi. Zamonaviy texnologiyalarni joriy qilish, logistika jarayonlarini avtomatlashtirish va transmilliy koridorlarga integratsiya qilish orqali transport tizimining samaradorligini oshirish mumkin. Bunda xavfsizlik, tezkorlik va xarajatlarning oqilona boshqarilishi mijozlar ishonchini mustahkamlaydi va bozorda ustunlikni ta’minlaydi. Ushbu omillarni kompleks ravishda yaxshilash uzoq muddatli barqaror rivojlanishni va transport tizimining xalqaro miqyosdagi raqobatbardoshligini ta’minlaydi.

2. Xalqaro transport koridorlarining raqobatbardoshligini tarif jihatidan baholashda “Boshidan oxirigacha yetkazish” minimal tariflarini aniqlash muhim ahamiyatga ega. Tadqiqot ishida ikki modeldan foydalanish taklif etildi, birinchi model har bir koridordagi minimal tariflarni baholaydi, ikkinchi model esa barcha koridorlardagi minimal tariflarning eng past qiymatini aniqlaydi. Ushbu yondashuv orqali eng samarali va iqtisodiy jihatdan maqbul transport koridorini tanlash

<sup>20</sup> Dastur asosida muallif hisob-kitoblari.

imkoniyati yaratiladi. Bunday yondashuv transport xizmatlarining jozibadorligini oshirishga va bozorda raqobatbardoshlikni mustahkamlashga xizmat qiladi.

3. Olib borilgan tahlillar yuk tashish faoliyati samaradorligi va raqobatbardoshligini baholashda transport turlarining texnik, iqtisodiy va xizmat ko'rsatish jihatlari kompleks yondashuv asosida o'rganish zarurligini ko'rsatdi. Temir yo'l va avtomobil transporti o'rtasidagi farqlar, yuk aylanmasi, xarajatlar tarkibi va xavfsizlik darajasi kabi ko'rsatkichlar transport siyosatini qayta ko'rib chiqish zarurligini asoslaydi. Xususan, infratuzilmani modernizatsiya qilish, tariflarni moslashtirish, raqamli boshqaruv tizimlarini joriy etish va "yashil transport" konsepsiyasini rivojlantirish orqali transport tizimining samaradorligi va raqobatbardoshligini oshirish imkoni yaratiladi.

4. Olib borilgan tahlillar asosida temir yo'l transportining raqobatbardoshlik darajasini baholashda kompleks yondashuvni qo'llash zarurligi asoslandi. Iqtisodiy, texnik, tashkiliy va infratuzilmaviy mezonlarga asoslangan integral baholash usuli orqali tarmoqning umumiy holati, zaif va kuchli tomonlari aniqlandi. Hisob-kitob natijalariga ko'ra, "O'zbekiston temir yo'llari" AJda boshqaruv tizimining sifat darajasi 0,49, tashkiliy-texnik darajasi 0,672 va raqobatbardoshlikning statik indeksi 0,589 ni tashkil etdi. Bu ko'rsatkichlar tarmoqning hozirgi holati o'rta darajada ekanligini, lekin samaradorlikni oshirish uchun yetarli salohiyat mavjudligini ko'rsatadi.

5. Tadqiqot natijalari temir yo'l transporti samaradorligini baholashda innovatsion yondashuvni joriy etish zarurligini ko'rsatdi. Xususan, tashish tannarxi tarkibini, resurslardan foydalanish koeffitsiyentlarini va xizmat ko'rsatish sifatini hisobga olgan holda integral baholash modeli taklif etildi. Mazkur yondashuv orqali taklif hajmini talabga moslashtirish, xarajatlarni optimallashtirish va daromadni oshirish orqali temir yo'l transporti faoliyatining uzoq muddatli samaradorligini ta'minlash mumkin.

6. Model tarzda taklif etilgan yondashuv logistika xizmatlarini markazlashgan holda boshqarish, IT tizimlar va logistika operatorlari o'rtasida integratsiyani ta'minlash, hamda transport tarmoqlari, bojxona, omborlar va iste'molchilar o'rtasidagi o'zaro hamkorlikni takomillashtirishga xizmat qiladi. Shu orqali 4PL provayderlar ta'minot zanjirida "yagona logistika markazi" vazifasini bajarib, logistika jarayonlarining samaradorligini oshirish va mijozlar talabiga tezkor javob berish imkonini yaratadi.

7. Temir yo'l transporti tizimini davlat tomonidan qo'llab-quvvatlash mexanizmi sohadagi rivojlanishni targ'ib etuvchi kompleks vosita sifatida namoyon bo'lmoqda. Taklif etilgan mexanizm orqali tarif siyosatining erkinlashtirilishi, infratuzilmani modernizatsiyalash, innovatsion logistika yechimlari va raqamlashtirish jarayonlarini joriy etish imkoni yaratiladi. Shu bilan birga, bozor mexanizmlariga integratsiyalashgan holda transport yuk tashish sifatini oshirish, hududiy barqarorlikni ta'minlash hamda eksport-import jarayonlarini logistik jihatdan qo'llab-quvvatlash sohaning umumiy samaradorligiga ijobiy ta'sir ko'rsatadi.

8. 2024 - 2030 yillar davomida temir yo'l transporti sohasidagi asosiy iqtisodiy ko'rsatkichlar bo'yicha amalga oshirilgan prognoz natijalariga ko'ra, sohada barqaror o'sish tendensiyasining saqlanishi kutilayotganini ko'rsatadi. Investitsiyalar hajmining

izchil oshishi infratuzilmani yangilash va modernizatsiyalashga xizmat qilib, asosiy fondlar qiymatining o'sishi bilan uyg'un rivojlanadi. Shu bilan birga, sohaning operatsion faoliyatidan tushum va yuk tashish hajmlarida kuzatilayotgan muvozanatli o'sish iqtisodiy samaradorlikning ortib borayotganini anglatadi. Jumladan, 2023 yilda 12 085,5 mlrd so'mni tashkil etgan tushum miqdori, 2030 yilga kelib 23 250,9 mlrd so'mga yetishi prognoz qilinmoqda - bu esa 7 yil mobaynida taxminan 92,3% o'sish demakdir. Bunda tranzit tashuv hajmidagi o'sish ham temir yo'l tarmog'ining tashqi bozorlar bilan integratsiyalashuvida muhim o'rin tutayotganini ifodalaydi.

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

---

**ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ**

**ОМАРОВ МАМАНБИЙ АЛЛАБЕРГЕНОВИЧ**

**ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ И  
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ГРУЗОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
(на примере АО «Узбекистон темир йуллари»)**

**08.00.03 – Экономика промышленности**

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

**Ташкент – 2025**

**Тема диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам зарегистрирована за B2024.2.PhD/Iqt 3989 в Высшей аттестационной комиссии.**

Диссертация выполнена в Ташкентском государственном транспортном университете.

Автореферат диссертации на трех языках (узбекском, русском, английском (резюме)) размещен на веб-странице Научного совета ([www.tstu.uz](http://www.tstu.uz)) и информационно-образовательный портал «ZiyoNET» ([www.ziyo.net.uz](http://www.ziyo.net.uz)).

**Научный руководитель**

**Файзуллаев Жавлонбек Султонович**  
доктор экономических наук, профессор

**Официальные оппоненты**

**Турсунходжаев Марат Лутфуллаевич**  
доктор экономических наук, профессор

**Рахимов Хасан Шукуржонович**  
кандидат философии (PhD) по экономическим наукам

**Ведущая организация**

**Ташкентский государственный технический университет имени Ислама Каримова**

Защита диссертации состоится «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2025 года в \_\_\_ часов на заседании Научного совета DSc 15/31.12.2020.I.09.04. по присуждению учёных степеней при Ташкентском государственном транспортном университете. Адрес: 100060, г. Ташкент, ул. Одилхужаева, д. 1. Тел.: (+99871) 299-00-01; факс: (+99871) 299-00-01; e-mail: [tstu\\_rektorat@tstu.ru](mailto:tstu_rektorat@tstu.ru)

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского государственного университета транспорта (зарегистрирован по номеру\_\_\_). Адрес: 100060, г. Ташкент, ул. Одилхужаева, д. 1. Тел.: (+99871) 299-00-01; e-mail: [tstu\\_rektorat@tstu.ru](mailto:tstu_rektorat@tstu.ru)

Автореферат диссертации разослан «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2025 года.

(протокол реестра № \_\_\_\_\_ от «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2025года).

**О.К. Абдурахманов**

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

**М.И. Акбаров**

Ученый секретарь Научного совета по присуждению ученых степеней, к.э.н., доцент

**А.А. Гуламов**

Председатель Научного семинара при Научном совете по присуждению ученых степеней, д.э.н., профессор

## **ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))**

**Актуальность и востребованность темы диссертации.** В мировой экономике деятельность по перевозке грузов приобретает стратегическое значение, являясь одним из ключевых факторов, обеспечивающих бесперебойную работу глобальной торговли, промышленных связей и логистических цепочек. Согласно отчету World Development Indicators Всемирного банка, в 2023 году объем мирового рынка транспортных услуг достиг 4,3 трлн долларов США. Ежегодно перевозится более 110 миллиардов тонн грузов и более 1 триллиона пассажиров, а число работников, занятых в транспортной отрасли, превышает 100 миллионов человек. Эти показатели наглядно подтверждают огромный потенциал грузовых перевозок на глобальном уровне и их решающее значение для функционирования всех экономических систем.

В Республике Узбекистан также проводятся последовательные реформы, направленные на развитие грузовой транспортной инфраструктуры, ее реорганизацию на основе современных цифровых решений и инновационных технологий, а также на повышение качества транспортно-логистических услуг. Однако в сфере грузовых перевозок до сих пор сохраняются проблемы, связанные с недостаточной эффективностью организационно-маркетинговых механизмов, низкой степенью интеграции логистических цепочек, а также ограниченным доступом к международным транспортным коридорам, что снижает конкурентоспособность отрасли.

В нашей стране транспорт и логистика рассматриваются как одно из приоритетных направлений национальной экономики, и в этой сфере уделяется особое внимание модернизации отрасли и расширению инфраструктуры. В частности, в “Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022–2026 годы” предусмотрены такие задачи, как развитие рынка транспортных услуг, доведение уровня электрификации железнодорожных сетей до 60 процентов, коренное обновление автомобильной дорожной инфраструктуры, а также увеличение объема транзитных грузов до 15 миллионов тонн за счет расширения “зеленых коридоров” во внешней торговле<sup>21</sup>. Эффективная реализация этих реформ создаст прочную основу, прежде всего, для усиления конкурентоспособности железнодорожного транспорта и повышения его экономической отдачи.

Настоящее диссертационное исследование в определенной степени способствует реализации задач, изложенных в Указе Президента Республики Узбекистан от 28 февраля 2022 года «О Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022–2026 годы», а также в Указе № ПФ-5647 от 1 февраля 2019 года «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта», постановлении № ПК-3422 от 2 декабря 2017 года «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов грузоперевозок на 2018 – 2022 годы» и других нормативно-правовых актах, принятых в данном направлении.

**Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики.** Диссертационное исследование, выполнено в

---

<sup>21</sup> Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2022 йил 28 февралдаги «2022-2026 йилларга мўлжалланган Янги Ўзбекистоннинг тараққиёт стратегияси тўғрисида»ги ПФ-60-сонли фармони. // [www.lex.uz](http://www.lex.uz).

соответствии с приоритетами развития науки и техники Республики Узбекистан: I. «Духовно-нравственное и культурное развитие демократического и правового общества, формирование инновационной экономики».

**Степень изученности проблемы.** Вопросы повышения эффективности отраслевой экономики и менеджмента подробно освещены в научных трудах представителей классических научных школ, таких как Р. Акофф, Ф. Тейлор, М. Мескон, П. Друкер, А. Файоль и Л. Берталанфи. Проблемы развития транспортной инфраструктуры нашли отражение в исследованиях зарубежных учёных, в том числе Р. Баллоу, П. Стюарта, К. Стерлигова, Н. Плетнёвой, Т. Цывкунова, А. Кearnи, Т. Голдсбю и других<sup>22</sup>.

Среди учёных стран СНГ вопросы повышения экономической эффективности регионального транспортно-логистического комплекса глубоко изучены и прокомментированы в трудах И. Белова, Г. Бубновой, Г. Вовка, В. Галабурды, О. Ефимовой, А. Зайцева, А. Каплана, Р. Кожевникова, В. Козырева, В. Колесникова, Б. Лapidуса, Л. Левицкой, Б. Лёвина, Б. Аникина, Э. Гагарского, В. Герами, В. Дыбской, А. Кирилловой, А. Колика, П. Куренкова, Э. Мамаева, Л. Миротина, В. Моргунова, Д. Новикова, В. Сергеева и Л. Фёдорова<sup>23</sup>.

Среди узбекских учёных значительное внимание вопросам эффективного развития национальной транспортной системы уделили Г. Саматов, М. Икрамов, К. Ульджабаев, Я. Корриева, А. Шермухамедов, К. Зиядуллаев, М. Ирисбекова, А. Зохидов, А. Гуламов, В. Ярашова и Ж. Файзуллаев. Кроме того, в числе исследователей, изучавших проблемы транспортных коммуникаций в контексте политических наук, следует отметить научные труды Ж. Артикова, И. Кодирова, Р. Сарбаева и других<sup>24</sup>.

В настоящее время особую актуальность приобретают вопросы повышения эффективности грузовой деятельности и формирования конкурентоспособной модели её развития. Однако в существующих научных исследованиях недостаточно полно разработан комплексный анализ системы грузоперевозок и эффективные модели управления с учетом влияния логистической цепи,

---

<sup>22</sup> Christopher, M. Logistics and Supply Chain Management: Creating Value-Adding Networks / Martin Christopher. – London: Prentice Hall. – 2016. – 305 p.; Steward, P. Adaptive supply chain management / P. Steward, B. Sokolov. – Springer, 2015. – 265 pp.; Стерлигов К. Механизм управления рисками в логистике: автореф. ... д-ра экон. наук.; Плетнева Н.Г. Теория и методология управления логистическими системами в условиях неопределенности: дис. ... д-ра экон. наук.; Цывкунова Т.Н. Процесс планирования логистической стратегии / Т.Н. Цывкунова // Социология управления и организации: современные подходы: сб. науч. тр. Саратов: Изд-во СГТУ, 2012. С.29-30.; Кearnей М.Н. Логистика в системе организации предпринимательской деятельности коммерческих структур : автореф. дис. ... д-ра экон. наук / М.Н. Кearnей. СПб., 2011. 31 с.

<sup>23</sup> Белов, И. В. Математические методы в планировании на железнодорожном транспорте: учебник для вузов ж.-д. трансп. И. В. Белов, А. Б. Каплан. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1972. – 248 с: а-ил.; Бубнова, Г. В. Логистическое взаимодействие компаний-операторов при организации вагонопотоков по экономическим критериям. Г. В. Бубнова, А. А. Ерофеев, П. Г. Корнев // Экономика железных дорог. – 2012. – № 10. – С. 85.; Вовк, А. А. Развитие системы показателей использования подвижного состава.; А. А. Вовк, В. Б. Литовченко // Экономика железных дорог. – 2014. – № 2. – С. 76-79; Галабурда, В. Г. Единая транспортная система: Учеб. для вузов / В. Г. Галабурда, В. А. Персианов, А. А. Тимошин [и др.] ; под ред. В. Г. Галабурды. – 2-е изд. с измен.и дополн. – М.: Транспорт, 2001. – 303 с.; Ефимова, О. В. Экономические критерии управления вагонным парком / О. В. Ефимова, Е. Б. Бабошин, Б. В. Игольников // Экономика железных дорог. – 2012. – № 5. – С. 46.:

<sup>24</sup> Артиков Ж.Ю. Ўзбекистон Республикаси ташқи сиёсати ва транскомуникация муаммолари. Сиёсий фан.ном. ... дис. автореф. -Тошкент, 2005; Кодиров И. Ўзбекистон Республикаси транспорт дипломатияси: муаммолар ва уларнинг ечимлари. Сиёсий фан.ном. ... дис. автореф. Тошкент, 2005; Сарбаев Р.М. Развитие транспортных коммуникаций Центральной Азии как важный фактор региональной безопасности.

транспортной инфраструктуры, организационно-экономических механизмов и рыночной конъюнктуры. Особенно слабо систематизированы на научной основе теоретические и методологические решения, отражающие влияние факторов, обеспечивающих конкурентоспособность отрасли, таких как качество услуг, оптимизация затрат и внедрение инновационных подходов.

**Связь диссертационного исследования с планами научно-исследовательских работ вуза.** Диссертационное исследование выполнено в соответствии с планом научно-исследовательских работ Ташкентского государственного транспортного университета.

**Цель и задачи исследования** Целью исследования является разработка предложений и рекомендаций по повышению эффективности и конкурентоспособности грузовой деятельности.

**Задачи исследования включают:**

исследование теоретических основ повышения эффективности и конкурентоспособности грузовой деятельности по видам транспорта;

разработку рекомендаций по определению основных показателей оценки уровня конкурентоспособности железнодорожного транспорта;

проведение анализа текущего состояния эффективности и конкурентоспособности грузоперевозок на железнодорожном и автомобильном транспорте;

разработку предложений по совершенствованию методики оценки уровня конкурентоспособности железнодорожной транспортной системы;

формулирование рекомендаций по повышению транспортной конкурентоспособности за счёт развития логистических провайдеров третьего (3PL) и четвёртого (4PL) уровней;

разработку предложений по совершенствованию механизма государственной поддержки железнодорожной транспортной системы;

моделирование основных показателей деятельности железнодорожного транспорта.

**Объектом исследования** является экономическая деятельность акционерного общества «Узбекистон темир йуллари».

**Предметом исследования** выступают экономические отношения, связанные с повышением эффективности и конкурентоспособности грузовой деятельности.

**Методы исследования.** В диссертации использованы следующие методы исследования: терминологический анализ, факторный анализ, функциональная и структурная оценка, SWOT-анализ, сравнительный анализ, корреляционно-регрессионный анализ, экспертная оценка, методы динамического и статистического анализа, экономико-математическое моделирование, а также системный и вероятностно-адаптивный подходы.

**Научная новизна исследования состоит в следующем:**

в целях определения уровня экономического развития системы железнодорожного транспорта и выявления её перспективных возможностей предложена шкала оценки конкурентоспособности, включающая следующие уровни: «потенциальный» (0,51–0,55), «рентабельный» (0,55–0,65),

«конкурентоспособный» (0,66–0,75), «инвестиционный» (0,76–0,90) и «инновационный» (0,91–1,00);

обоснована концепция внедрения модели логистического провайдера четвёртого уровня (4PL), объединяющей всех участников цепочки поставок – поставщиков сырья, перерабатывающие предприятия, транспортно – логистические системы и потребителей - в единый координируемый механизм на основе принципа «единого окна»;

механизм государственной поддержки железнодорожного транспорта усовершенствован путём интеграции модели логистического провайдера «от железной дороги к центру» в международные транспортные коридоры, а также внедрения адаптивной к рыночным условиям модели тарифного регулирования – «Тариф»;

разработана эконометрическая модель, отражающая взаимосвязь между операционной выручкой, объёмом инвестиций, транзитными перевозками, стоимостью основных фондов и объёмом внутренних грузоперевозок, на основе которой сформированы прогнозные показатели экономической деятельности железнодорожного транспорта до 2030 года.

**Практическая значимость исследования заключается в следующем:**

пятиуровневая рейтинговая шкала, разработанная для оценки экономической активности в железнодорожной отрасли и выявления её потенциала, позволяет осуществлять сегментацию субъектов отрасли по уровню конкурентоспособности и разрабатывать целевые стратегии развития;

модель развития 4PL логистического провайдера обеспечивает координацию взаимодействия участников логистической цепи по принципу “одного окна”, что способствует сокращению сроков поставки, снижению транспортных расходов и повышению удовлетворённости клиентов;

совершенствование механизма государственной поддержки железнодорожной транспортной системы на основе концепции “От железной дороги – к хабу” и модели “динамического тарифа” создаёт условия для интеграции отрасли в международные транспортные коридоры, повышения конкурентоспособности и достижения социально-экономической эффективности в отрасли.

**Достоверность результатов исследования.** Достоверность результатов диссертационного исследования обусловлена научной и методологической обоснованностью применяемых подходов и методов, использованием информационной базы, основанной на официальных источниках, соответствием проведённых эмпирических исследований установленной методологической основе, а также тем, что выводы и рекомендации прошли апробацию и получили подтверждение в уполномоченных органах и организациях транспортной сферы.

**Научная и практическая значимость результатов исследования.** Научная значимость результатов исследования заключается в том, что они могут быть использованы в качестве теоретической базы для дальнейших научных изысканий, направленных на совершенствование организационно-экономических механизмов и эффективное управление интегрированной транспортно-логистической системой.

**Практическая значимость исследования** заключается в возможности использования его результатов соответствующими министерствами и ведомствами для эффективного управления интегрированной транспортно-логистической системой, выявления проблем в отрасли, планирования и организации деятельности в транспортном секторе, а также для определения перспектив развития национальной транспортно-логистической системы. Кроме того, результаты исследования могут служить научной основой для подготовки кейс-стади, лекционных материалов и учебных пособий по дисциплинам «Транспортная логистика», «Экономика транспорта», «Конкурентоспособность предприятий железнодорожного транспорта».

#### **Внедрение результатов исследования.**

На основе полученных научных результатов по повышению эффективности и конкурентоспособности грузовой деятельности:

в целях оценки экономического развития системы железнодорожного транспорта и выявления её перспективных возможностей был предложен шкальный подход к определению уровня конкурентоспособности: «потенциальный» (0,51–0,55), «рентабельный» (0,55–0,65), «конкурентоспособный» (0,66–0,75), «инвестиционный» (0,76–0,90) и «инновационный» (0,91–1,00). Указанное научное предложение было использовано АО «Узбекистон темир йўллари» при разработке «Программы мероприятий по развитию системы железнодорожного транспорта» (справка № 04/1375-25 от 8 апреля 2025 года АО «Узбекистон темир йўллари»). Внедрение данного научного подхода в практику позволило своевременно выявлять негативные тенденции в процессе развития железнодорожной транспортной системы и разрабатывать эффективные меры по их устранению.

предложенная модель логистического провайдера четвёртого уровня (4PL), основанная на принципе «единого окна» и обеспечивающая взаимосвязанное функционирование всех участников цепочки поставок – поставщиков сырья, перерабатывающих предприятий, транспортно-логистических систем и потребителей, также была использована АО «Узбекистон темир йўллари» при подготовке «Программы мероприятий по развитию системы железнодорожного транспорта» (справка № 04/1375-25 от 8 апреля 2025 года). Реализация данного научного предложения в практической деятельности обеспечила формирование долгосрочной стратегии эффективного развития национальной транспортно-транзитной системы и позволила определить степень её реализации в целях обеспечения устойчивости экономической деятельности железных дорог.

кроме того, при разработке «Программы мероприятий по развитию системы железнодорожного транспорта» (справка № 04/1375-25 от 8 апреля 2025 года) была использована научная рекомендация по усовершенствованию механизма государственной поддержки системы железнодорожного транспорта за счёт внедрения интегрированной в международные транспортные коридоры логистической концепции «От железной дороги к центру», а также адаптируемой к рыночным условиям модели «Динамический тариф». Практическая реализация данного предложения обеспечила интеграцию всех логистических компаний, вовлечённых в цепочку поставок, и создала условия для повышения уровня

экономического развития транспортной системы на 20 процентов.

в целях оценки экономической деятельности железнодорожного транспорта и выявления тенденций его перспективного развития была разработана эконометрическая модель, отражающая взаимосвязь между операционными доходами, объёмами инвестиций, транзитными перевозками, стоимостью основных фондов и объёмами внутренних грузоперевозок. На основе данной модели были сформированы прогнозные показатели экономической деятельности железнодорожного транспорта до 2030 года. Указанное научное предложение было использовано АО «Узбекистон темир йўллари» при разработке «Программы мероприятий по развитию системы железнодорожного транспорта» (справка № 04/1375-25 от 8 апреля 2025 года). Внедрение данной разработки в практическую деятельность позволило создать действенный механизм экономического развития системы железнодорожного транспорта.

**Апробация результатов исследования.** Результаты данного исследования обсуждались на 2 международных и 4 республиканских научно-практических конференциях.

**Публикации по теме исследования.** По теме диссертации опубликовано 11 научных работ, в том числе 4 статьи в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан для публикации основных научных результатов диссертаций (2 в республиканских и 1 в зарубежных журналах).

**Структура и объём диссертации.** Диссертационная работа состоит из введения, трёх глав, заключения, списка использованных источников и приложений. Общий объём работы составляет 136 страниц.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ**

Во **введении** диссертационной работы обоснована актуальность и необходимость выбранной темы исследования, сформулированы цель и задачи исследования, определены его объект и предмет, установлена связь с научно-исследовательскими планами, представлены научная новизна, основные научные результаты, теоретическая и практическая значимость, сведения о внедрении результатов в практику, публикациях и структуре диссертации. Также приведён обзор зарубежных научных исследований по теме диссертации.

В первой главе диссертации, озаглавленной «Теоретико-практические основы повышения эффективности и конкурентоспособности грузовой деятельности», исследованы классификация факторов, влияющих на конкурентоспособность в транспортной отрасли и эффективность грузоперевозок, а также современные подходы к повышению конкурентоспособности между видами транспорта. Предложена система показателей и методика оценки уровня конкурентоспособности железнодорожного транспорта с указанием степени достоверности расчётных данных. Разработаны формулы для расчёта показателей оценки конкурентоспособности железнодорожной транспортной системы.

Грузовая деятельность является одной из стратегических отраслей экономики, обеспечивающей связь между производственным сектором и потребителями. Понятие эффективности в данной сфере включает рациональное распределение

ресурсов, минимизацию затрат при одновременном обеспечении высокого качества и оперативности оказываемых услуг. Повышение эффективности грузоперевозок не только приносит дополнительный экономический доход, но и способствует устойчивости логистической системы, а также позволяет снизить стоимость экспортно-импортных операций.

Факторы, влияющие на конкурентоспособность в транспортной сфере, требуют системного подхода. Компании могут укрепить свои позиции на рынке за счёт предложения высококачественных услуг, оптимизации издержек и внедрения современных технологий. Улучшение инфраструктуры и модернизация парка транспортных средств являются ключевыми направлениями для достижения общей экономической эффективности. Конкурентоспособность оказывает прямое влияние на устойчивость транспортной отрасли в экономике. Каждая компания стремится укрепить своё положение на рынке путём совершенствования предоставляемых услуг. В рамках диссертационного исследования были выделены следующие факторы, влияющие на эффективность и конкурентоспособность грузовой деятельности (таблицу 1).

Таблица 1

**Факторы, влияющие на эффективность и конкурентоспособность грузоперевозок<sup>25</sup>**

№	Факторы	Подтипы / Содержание
1	Технологические инновации	Внедрение интеллектуальных транспортных систем Автоматизированные платформы и системы перевозок GPS и алгоритмы оптимизации маршрутов Управление на базе цифровых и искусственных интеллект-технологий
2	Экономические факторы	Цены на энергетические ресурсы Динамика внутренних затрат и рыночной конъюнктуры Спрос и предложение на услуги Тарифы и их соответствие рыночным механизмам
3	Правовая и государственная поддержка	Субсидии и налоговые льготы Лицензирование и государственные механизмы регулирования Эффективность национальной транспортной системы Международные коды и стандарты в транспорте Государственно-частные партнёрства
4	Логистическая инфраструктура	Современные терминалы и склады Состояние узлов и связей с международными сетями Эффективность логистических центров Качество систем хранения и переработки Развитие логистических провайдеров (3PL и 4PL)
5	Рыночные требования	Сегментация потребительских запросов Условия по качеству и безопасности Идентификация потребностей и стратегии отклика
6	Организационно-управленческие факторы	Компьютеризированные системы управления Внутренняя логистика и цифровая координация Кластеризация и корпоративная кооперация
7	Экологические факторы	Соответствие экологическим требованиям Уменьшение углеродного следа Энергетическая эффективность
8	Конкурентная среда	Состояние и стратегия рыночной конкуренции Доминирующие игроки и конкурентные барьеры

<sup>25</sup> Систематизировано автором на основе изученных источников.

9	Внешняя торговля и интеграция	Интеграция в мультимодальные транспортные системы Международные коридоры и партнёрские соглашения
10	Социальные факторы	Квалификация кадров в транспортной сфере Уровень профессиональной подготовки и соцпакет

Эффективность и конкурентоспособность железнодорожной транспортной системы играют ключевую роль в развитии транспортно-логистического сектора, обеспечении экономического роста страны и расширении её участия в процессах международной интеграции. Повышение эффективности и конкурентоспособности железнодорожного транспорта является одним из приоритетных направлений современных научных и прикладных исследований.

С этой точки зрения, основная гипотеза исследования заключается в том, что достижение конкурентоспособности и эффективности в железнодорожной отрасли требует всестороннего анализа и применения системного и комплексного подхода. Такой подход охватывает несколько взаимосвязанных направлений, оказывающих взаимное влияние. Теоретическая основа повышения эффективности и конкурентоспособности железнодорожного транспорта представлена на рисунке 1.

Модернизация железнодорожной инфраструктуры, улучшение её технических и технологических характеристик, открытие новых маршрутов и создание дополнительных логистических центров имеют решающее значение для повышения уровня конкурентоспособности. Стабильность инфраструктуры является гарантией высокого качества предоставляемых услуг. Широкое применение современных логистических технологий и возможностей 3PL и 4PL провайдеров имеет важное значение для повышения эффективности железнодорожного транспорта. Это позволяет оптимизировать процессы перевозки, повысить оперативность и сократить затраты.

Адаптация тарифной политики железнодорожной отрасли к рыночным условиям и перспективным потребностям – важный фактор повышения конкурентоспособности. Прозрачные и справедливые тарифы служат основным инструментом привлечения потребителей и улучшения качества услуг. Целенаправленные меры государственной политики, включая финансовую поддержку, налоговые льготы и законодательные реформы, играют значительную роль в развитии железнодорожного транспорта. Государственная поддержка модернизации инфраструктуры и логистических систем способствует укреплению конкурентных позиций отрасли. В современных экономических условиях широкое использование экологических преимуществ железнодорожного транспорта и внедрение инновационных решений обеспечивают его соответствие международным стандартам и устойчивый успех в будущем.

Таким образом, реализация всех направлений данного подхода в гармоничном взаимодействии создаёт возможности для повышения уровня конкурентоспособности, усиления экономической эффективности и укрепления позиций железнодорожного транспорта на международном рынке. Такой подход способствует не только экономической выгоде, но и обеспечивает устойчивость транспортной системы и экологическую безопасность.



**Рисунок 1. Теоретическая основа повышения конкурентоспособности и эффективности железнодорожного транспорта<sup>26</sup>**

<sup>26</sup> Составлено автором на основе проведённых исследований.

В рамках настоящего исследования экономические показатели, приведённые для оценки уровня конкурентоспособности железнодорожного транспорта, были классифицированы по четырём направлениям, и для определения их результатов приведены математические формулы (Таблица 2).

Таблица 2

**Расчёт показателей оценки уровня конкурентоспособности железнодорожного транспорта<sup>27</sup>**

№	Наименование показателя	Формула расчёта	Пояснение к параметрам
<i>Экономические показатели</i>			
12.	Индекс тарифной конкурентоспособности	$TRI = \frac{T_t}{T_{ortacha}} * 100$	$T_t$ – тарифы железнодорожного транспорта; $T_{ortacha}$ – среднерыночные тарифы.
13.	Коэффициент роста объёмов перевозок	$K_{tashish} = \frac{Q_t - Q_{t-1}}{Q_{t-1}} * 100$	$Q_d$ – объём перевозок в текущем году; $Q_s$ – объём перевозок в предыдущем году.
14.	Индекс эффективности	$SI = \frac{Q}{wL + rK + \dots}$	$Q_d$ – общий объём перевозок; $wL + rK + \dots$ – совокупные логистические затраты.
15.	Модель баланса спроса и предложения	$Q_d = Q_s \Rightarrow P^* = \frac{a - b * Q}{c + d * Q}$	a, b, c, d – параметры функции спроса и предложения.
<i>Показатели качества</i>			
16.	Индекс скорости доставки	$YTI = \frac{M}{V_{yetkazish}}$	$M$ – масса перевозимого груза (км/д); $V_{доставки}$ – среднее время доставки (сутки).
17.	Индекс соответствия времени доставки требованиям клиента	$MTMI = \frac{V_m - V_{haqiqiy}}{V_m}$	$V_m$ – желаемое клиентом время; $V_{haqiqiy}$ – фактическое время доставки.
18.	Индекс удовлетворённости клиента	$MQI = \frac{\sum_{i=1}^n w_i S_i}{\sum_{i=1}^n w_i}$	$S_i$ – уровень удовлетворённости; $w_i$ – коэффициент значимости; n – количество типов услуг.
19.	Отклонение удовлетворённости	$QF = \frac{\sum_{i=1}^n  M_i - H_i }{n}$	$N_{ins}$ – оценка клиента по услуге; $H_{umum}$ – норматив; n – количество показателей.
20.	Индекс надёжности	$XI = \frac{1}{1 + \frac{N_{ins}}{H_{umum}}}$	$N_{инц}$ – число инцидентов; $N_{общ}$ – общее количество перевозок.
21.	Индекс точности доставки	$YUBMI = \frac{S_{yetkazilgan}}{Sumumiy} * 100$	$S_{yetkazilgan}$ – доставлено вовремя; общее количество перевозок.
22.	Индекс сохранности качества груза	$YSSI = \frac{Y_{umum} - Y_{zar}}{Y_{zar}} * 100$	$Y_{umum}$ – масса груза без повреждений; $Y_{zar}$ – общий вес груза.

Данные показатели позволяют всесторонне оценить эффективность транспортной системы и уровень качества предоставляемых услуг. С их

<sup>27</sup> Систематизировано автором на основе изученных источников.

помощью предприятия могут выявить свои сильные и слабые стороны, что имеет важное значение при принятии стратегических управленческих решений. Кроме того, на основе этих показателей можно определить меры по улучшению обслуживания клиентов и повышению конкурентоспособности на рынке. Комплексный анализ данных показателей способствует более эффективному использованию ресурсов и обеспечению устойчивого развития в будущем.

Во второй главе диссертационной работы под названием «Анализ текущего состояния эффективности и конкурентоспособности грузовой деятельности в видах транспорта» рассмотрены тенденции развития грузоперевозок железнодорожным и автомобильным транспортом, а также проведён анализ их показателей и проблем. Представлен сравнительный анализ видов тарифов, применяемых на международных перевозках среди железных дорог – участников тарифных соглашений, исследованы грузоподъёмность и скорость доставки по видам транспорта, а также предложена рейтинговая шкала оценки уровня конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

При определении роли видов транспорта на рынке грузоперевозок учитываются экономическая эффективность, инфраструктурные возможности и стратегическая значимость каждого вида. Железнодорожный и автомобильный транспорт составляют два основных столпа данного рынка, каждый из которых обладает определёнными преимуществами и ограничениями при выполнении транспортных задач.

Железнодорожный транспорт, как составная часть рынка грузоперевозок, особенно эффективен при транспортировке больших объёмов грузов на дальние расстояния. Он отличается высокой энергоэффективностью и экологичностью. В перевозках между крупными промышленными предприятиями и производственными центрами железнодорожный транспорт обеспечивает высокую производительность. Автомобильный транспорт, в свою очередь, является одним из самых распространённых видов перевозок. Он наиболее эффективен для коротких и средних расстояний. Благодаря своей мобильности и гибкости, он считается наиболее подходящим вариантом для малого и среднего бизнеса.

Для анализа эффективности и конкурентоспособности грузоперевозок железнодорожным и автомобильным транспортом целесообразно рассматривать показатели грузооборота, тарифов и издержек, мощностей и производительности, экологические характеристики, качество обслуживания, а также экономические и международные индикаторы. Ниже в таблице 3 представлены результаты объёмов перевозок и грузооборота по видам транспорта за 2017–2023 годы.

На основании табличных данных, несмотря на наблюдаемый общий рост объёма грузоперевозок, среднегодовые темпы роста нельзя признать удовлетворительными. В период 2019–2023 годов объём грузоперевозок увеличился с 1 319,8 млн тонн до 1 455,7 млн тонн, что составляет совокупный рост на уровне примерно 10,3%, или в среднем 2,6% в год. Наибольший объём перевезённых грузов приходится на автомобильный транспорт, который в 2023 году обеспечил перевозку 1 322 млн тонн – это составляет основную долю

общего грузопотока. За указанный период объём перевозок автомобильным транспортом увеличился с 1 177,7 млн тонн до 1 322 млн тонн, что соответствует среднегодовому росту на 2,9%, что, в свою очередь, на 40% ниже от нормативного значения.

Таблица 3

**Объёмы перевозок и грузооборот по видам транспорта**<sup>28</sup>

№	Показатели	2019	2020	2021	2022	2023
11.	<b>Перевезённые грузы, млн т</b>	<b>1 319.8</b>	<b>1 366.7</b>	<b>1 420.2</b>	<b>1 420.9</b>	<b>1 455.7</b>
12.	Железнодорожный транспорт	70.1	70.6	72.0	73.4	73.7
13.	Автомобильный транспорт	1 177.7	1 238.2	1 282.0	1 284.1	1 322.0
14.	Трубопроводный транспорт	72.0	57.9	66.2	63.5	60.0
15.	Воздушный транспорт, тыс. т	10.4	5.3	9.1	10.2	9.3
16.	<b>Грузооборот, млрд т-км</b>	<b>72.6</b>	<b>66.9</b>	<b>74.8</b>	<b>75.5</b>	<b>77.6</b>
17.	Железнодорожный транспорт	23.4	23.6	24.6	25.0	27.1
18.	Автомобильный транспорт	15.9	16.2	19.1	20.5	22.3
19.	Трубопроводный транспорт	33.2	26.8	30.8	29.7	28.0
20.	Воздушный транспорт, млн т-км	119.0	219.0	303.5	322.8	226.3

Тарифы и издержки важны не только как экономические показатели, но и как факторы, напрямую влияющие на качество услуг и выбор клиентов на рынке грузоперевозок. За счёт гибкости тарифной политики и оптимизации издержек оба вида транспорта могут усилить свои преимущества и стать более привлекательными для клиентов. Кроме того, в целях повышения конкурентоспособности необходимо модернизировать транспортную инфраструктуру, повысить экологическую эффективность и внедрить льготные тарифы для международных транзитных перевозок. Ниже представлен сравнительный анализ видов тарифов, применяемых на международных перевозках железными дорогами – участниками тарифного соглашения (см. таблицу 4).

Таблица 4

**Сравнительный анализ видов тарифов, применяемых в международных перевозках железными дорогами – участниками тарифного соглашения**<sup>29</sup>, 2024 год

№	Железные дороги	Виды международных перевозок	Виды тарифных ставок	Средняя рентабельность различных тарифов, %
7.	Россия	транзит	ХТТ	65
		экспорт	10-01	18
		импорт	10-01	18
8.	Беларусь	транзит	ХТТ	62
		экспорт	10-01	20
		импорт	10-01	22
9.	Азербайджан	транзит	ХТТ	70
		экспорт	10-01	15
		импорт	10-01	15

<sup>28</sup> По данным Министерства транспорта

<sup>29</sup> По данным Министерства транспорта

10.	Узбекистан	транзит	ХТТ и ЯТТ (ЕТТ)	68 и 28
		экспорт	10-01	10
		импорт	ХТТ	10
11.	Казахстан	транзит	ХТТ и ЯТТ (ЕТТ)	70 и 28
		экспорт	10-01	15
		импорт	10-01	15
12.	Туркменистан	транзит	ХТТ и ЯТТ (ЕТТ)	60 и 25
		экспорт	10-01	15
		импорт	ХТТ	40
<p><i>ХТТ — Международный транзитный тариф; ЯТТ (ЕТТ) — Единый транзитный тариф; 10-01 — внутренний тариф. Международный транзитный тариф (ХТТ): данный тариф применяется на ключевых этапах транспортного процесса во многих странах и обеспечивает высокую рентабельность. Единый транзитный тариф (ЯТТ или ЕТТ): является удобным для перевозки грузов на дальние расстояния и эффективно используется в таких странах, как Узбекистан, Казахстан и Туркменистан. Внутренний тариф 10-01: применяется для экспортно-импортных грузов, однако отличается крайне низкой рентабельностью (в пределах 10–15%).</i></p>				

На основе представленных в таблице данных можно сделать следующие выводы. Во-первых, тарифы по Международному транзитному тарифу (МТТ) являются наиболее эффективным видом тарифов при транзитных перевозках, а страны с высокими показателями рентабельности в данной категории достигли высокого уровня конкурентоспособности. Во-вторых, Единые транзитные тарифы (ЕТТ) применяются с целью улучшения инфраструктуры и повышения гибкости транспортных цепочек, обеспечивая более низкий, но стабильный уровень рентабельности. В-третьих, тарифы 10-01, применяемые для экспортно-импортных перевозок, характеризуются низкой рентабельностью, что указывает на необходимость их пересмотра и реформирования.

Пересмотр тарифной политики, модернизация инфраструктуры и оптимизация затрат могут значительно повысить конкурентоспособность международных грузовых перевозок. Показатель рентабельности МТТ в Узбекистане на уровне 68% отражает сильные позиции страны в транзитных перевозках. Однако показатель по экспортно-импортным тарифам на уровне 10% свидетельствует о необходимости повышения эффективности в этих направлениях.

В этой связи в транспортной политике государства приоритетное внимание должно быть уделено гибкости тарифов, обновлению транспортной инфраструктуры и расширению международного сотрудничества. Реализация указанных мер позволит повысить общую эффективность железнодорожной отрасли и укрепить позиции Узбекистана на международном транспортно-логистическом рынке.

За период 2018–2023 годов структура расходов, связанных с грузовыми перевозками железнодорожным транспортом, позволяет провести анализ динамики ключевых затрат в финансовой деятельности транспортной системы, определить темпы их роста и удельный вес в общей структуре расходов (см. таблицу 5). Данные показатели являются важным инструментом для оценки эффективности и конкурентоспособности транспортной отрасли.

Как видно из таблицы, в 2018 году общая сумма расходов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом составила 3 042 924 млн сумов, тогда

как в 2023 году данный показатель достиг 7 693 534 млн сумов. Объём затрат по сравнению с 2018 годом увеличился почти в два раза, при этом среднегодовой темп роста составил около 19%.

Таблица 5

**Структура расходов на перевозку грузов железнодорожным транспортом за 2018–2023 годы, <sup>30</sup> млн сумов.**

№	Показатели	Годы					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023
9.	Материал	229 769	352 742	604 416	434 356	849 292	853 743
10.	Электроэнергия	55 934	78 015	110 525	188 104	230 124	235 462
11.	Топливо	268 127	277 156	410 508	413 922	422 867	418 150
12.	Амортизация	516 094	718 091	1 128 739	1 214 846	1 373 131	1 501 352
13.	Ремонтный фонд	80 750	149 651	196 139	260 446	295 069	275 000
14.	Фонд оплаты труда	710 505	858 263	1 192 501	1 569 878	1 891 005	2 220 025
15.	Отчисления на социальное страхование	176 205	211 895	297 040	391 705	226 921	264 345
16.	Прочие расходы	1 005 540	1 298 219	2 114 563	1 866 021	2 190 619	1 925 457
	<b>Итого</b>	<b>3 042 924</b>	<b>3 944 032</b>	<b>6 054 431</b>	<b>6 339 278</b>	<b>7 479 028</b>	<b>7 693 534</b>

Такой рост объясняется, прежде всего, инфляционными процессами, ростом цен на материальные ресурсы, увеличением фонда оплаты труда и затратами, связанными с модернизацией инфраструктуры. При оценке уровня конкурентоспособности железнодорожного транспорта особое значение имеет разработанная в рамках диссертационного исследования рейтинговая шкала, основанная на комплексном подходе. В работе предлагается оценивать конкурентоспособность по шкале от 0 до 1, с делением на пять категорий (см. таблицу 6).

Очень низкий уровень – при значении ниже 0,50, транспортная система не имеет заметных позиций в конкурентной среде. Это, как правило, обусловлено слабостью инфраструктуры и низким качеством предоставляемых услуг, в результате чего доля на рынке остаётся ограниченной. Низкий уровень – в диапазоне от 0,51 до 0,65: транспортная система представлена на рынке, однако для обеспечения конкурентоспособности требуются существенные изменения. На данном этапе отмечается недостаточная скорость и качество обслуживания, что ограничивает возможности расширения рыночной доли.

В диссертационном исследовании предлагается осуществлять статическую оценку уровня конкурентоспособности железнодорожного транспорта на основе следующей формулы, при этом учитываются ключевые факторы и расчёт производится в форме интегрального индекса.

<sup>30</sup> “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ маълумотлари.

### Рейтинговая шкала уровня конкурентоспособности железнодорожного транспорта<sup>31</sup>

Содержание граничных значений показателей конкурентоспособности	Рақобатдошлик даражаси		Сифат даражаси	
	Даража	Рейтинг шкаласи	Даража	Рейтинг шкаласи
Аутсайдеры — характеризуются низкой или резко сокращающейся долей рынка, поскольку не обладают достаточной компетентностью, качеством и производительностью для удовлетворения потребителя.	< 0,54	Убыток	< 0,4	Очень низкий
Группа риска — характеризуется: – неустойчивой долей рынка; – недостаточной маркетинговой активностью; – слаборазвитыми внутренними ресурсами; – наличием внешних угроз и рисков.	0,55–0,65	Уровень безубыточности	0,4	Низкий
Средние — обладают стабильной долей рынка. Имеют потенциал повышения конкурентоспособности за счёт внутренних и внешних факторов развития.	0,66–0,75	Низкая рентабельность	0,41–0,70	Средний
Лидеры — характеризуются: – активной долей рынка; – высокой внутренней и внешней компетентностью; – возможностями устойчивого роста.	0,76–0,9	Стабильная рентабельность	0,71–0,9	Высокий
<b>Эталон</b>	<b>0,91–1,0</b>	<b>Высокая рентабельность</b>	<b>&gt; 0,9</b>	<b>Очень высокий</b>

Для оценки конкурентоспособности в определённый момент времени используется статический интегральный индекс:

$$R_{stat} = \sum_{i=1}^n \alpha_i * \frac{X_{hq}}{X_{mq}} \quad (1)$$

Где:

$R_{stat}$  – интегральный индекс конкурентоспособности железнодорожного транспорта (оценивается по шкале от 0 до 1);

$X_{hq}$  -  $i$  – фактическое значение  $i$ -го показателя для железнодорожного транспорта;

$X_{mq}$  – нормативное значение соответствующего  $i$ -го показателя;

$\alpha_i$  –  $i$  – весовой коэффициент  $i$ -го показателя, причём сумма всех  $\alpha_i$  равна 1.

С целью оценки конкурентоспособности железнодорожного транспорта на рынке были проанализированы его основные экономические, технические и инфраструктурные показатели с использованием статического метода. В таблице представлены такие ключевые факторы, как рентабельность, тарифная конкурентоспособность, грузоподъёмность, скорость перевозки, уровень

<sup>31</sup> Составлено автором на основе изученных источников

обслуживания и развитие инфраструктуры. Фактические значения данных показателей сопоставлены с установленными нормативами. Учитывая значимость каждого показателя в рыночных условиях, для них были определены соответствующие весовые коэффициенты (таблицу 7).

Таблица 7

**Статическая оценка уровня конкурентоспособности  
железнодорожного транспорта <sup>32</sup>**

№	Показатели	Железнодорожный транспорт (фактическое значение)	Нормативное значение	Вес ( $\alpha$ )
7.	Рентабельность (%)	18	25	0.3
8.	Тарифная конкурентоспособность	0.4	1.0	0.2
9.	Грузоподъёмность (млн тонн)	500	800	0.2
10.	Скорость перевозки (км/ч)	35	60	0.1
11.	Уровень обслуживания	0.5	1.0	0.1
12.	Развитие инфраструктуры	0.6	1.0	0.1

$$R_{stat} = \sum_{i=1}^n \alpha_i * \frac{X_{hq}}{X_{mq}} = 0.3 * \frac{18}{25} + 0.2 * \frac{0.4}{1.0} + 0.2 * \frac{500}{800} + 0.1 * \frac{35}{60} + 0.1 * \frac{0.5}{1.0} + 0.1 * \frac{0.6}{1.0} = 0.216 + 0.08 + 0.125 + 0.058 + 0.05 + 0.06 = 0.589$$

Результаты статической оценки уровня конкурентоспособности железнодорожного транспорта составили 0,589, что отражает средний уровень конкурентоспособности. Согласно расчётам, такие экономические и технические показатели, как рентабельность и грузоподъёмность, оказались ниже нормативных значений, в результате чего итоговая интегральная оценка осталась на ограниченном уровне. Особенно низкие значения по таким критериям, как тарифная конкурентоспособность, скорость перевозки и уровень обслуживания, свидетельствуют о недостаточной позиции железнодорожного транспорта на рынке и его ограниченной привлекательности для клиентов.

В заключение следует отметить, что текущий уровень конкурентоспособности железнодорожного транспорта остаётся низким. Основными причинами являются недостаточная экономическая эффективность, низкий уровень тарифной конкурентоспособности, слабая инфраструктура и несоответствие технических факторов современным требованиям. В этой связи необходимы системные реформы, основанные на комплексном подходе. Реализация таких мер создаст условия для повышения конкурентоспособности и укрепления рыночных позиций отрасли.

В третьей главе диссертационной работы под названием «**Пути повышения конкурентоспособности и эффективности грузовой деятельности**» исследованы проблемы, препятствующие развитию 3PL и 4PL логистических провайдеров, а также предложен механизм их развития и модель внедрения 4PL

<sup>32</sup> Расчёты автора на основе данных АО «Узбекистон темир йуллари»

логистического провайдера. Кроме того, обоснованы направления государственной поддержки железнодорожного транспорта и предложены прогнозные значения его ключевых показателей.

Внедрение услуг 3PL и 4PL в транспортной сфере позволяет предприятиям организовывать логистические процессы с высокой эффективностью, минимизировать затраты и сроки доставки продукции. Эти логистические решения способствуют повышению конкурентоспособности транспортной системы Узбекистана как на внутреннем, так и на международном рынках. Данный процесс оказывает положительное влияние не только на экономическую результативность, но и в целом на развитие национальной транспортной инфраструктуры.

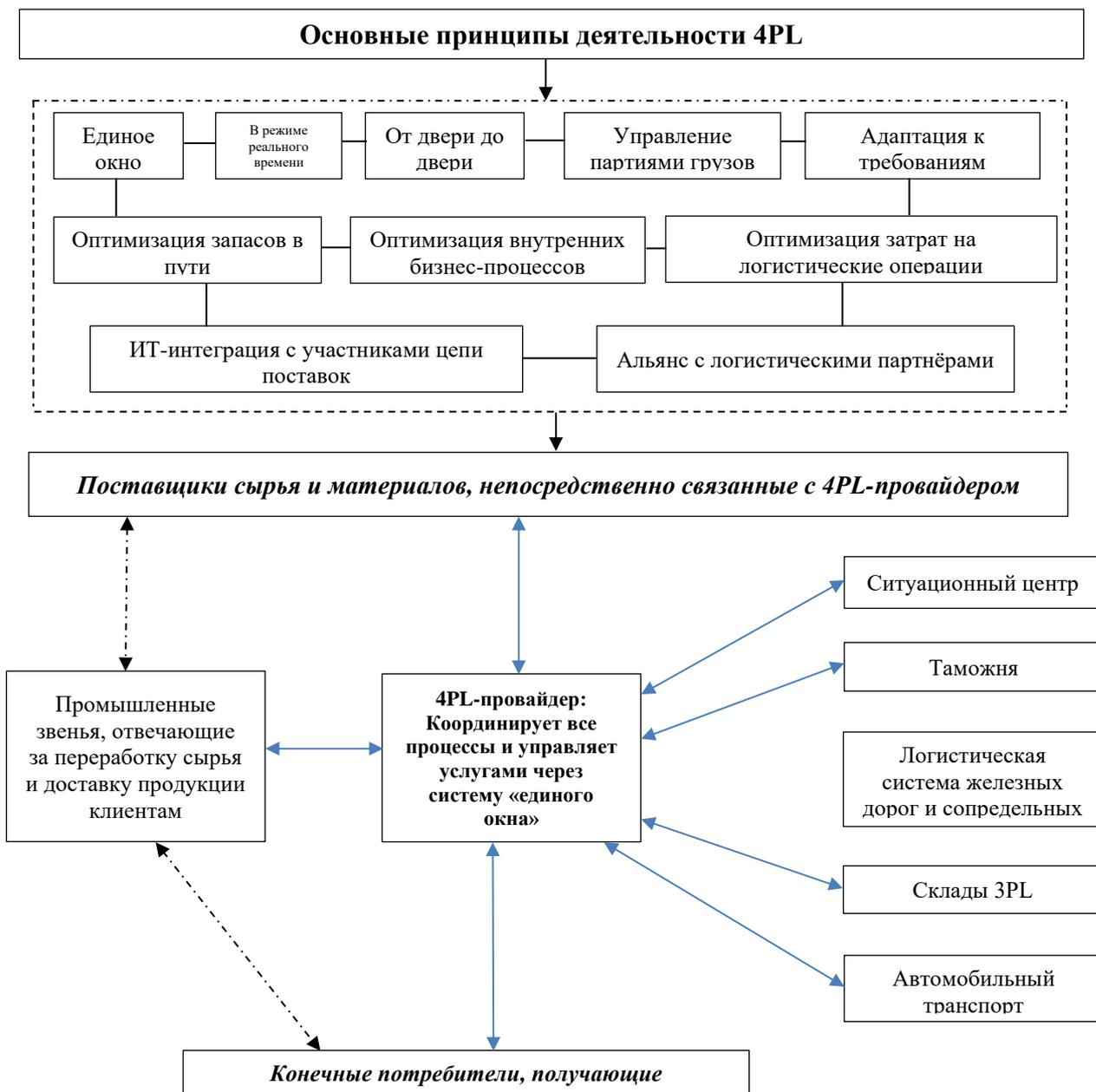
В связи с этим понимание важности 3PL и 4PL провайдеров, разработка научно обоснованных подходов к их внедрению в условиях Узбекистана, а также глубокое изучение и предложение решений по существующим проблемам (см. рисунок 2) представляют собой одну из актуальных научно-практических задач.



**Рисунок 2. Проблемы, препятствующие развитию 3PL и 4PL логистических провайдеров**<sup>33</sup>

Транспортная инфраструктура Узбекистана в настоящее время не в полной мере соответствует требованиям внедрения современных услуг 3PL и 4PL. В стране недостаточно специализированных логистических центров, современных терминалов и складских помещений, отвечающих международным стандартам. Это, в частности, создаёт проблемы в обеспечении непрерывности процессов хранения, переработки и распределения грузов. Отсутствие специально адаптированных логистических хабов для транзитных грузов является серьёзным препятствием для полноценного использования транзитного потенциала Узбекистана. Кроме того, недостаточная согласованность между железнодорожной и автомобильной дорожной сетью снижает общую эффективность грузоперевозочного процесса. В качестве решения указанных проблем в диссертации предлагается модель развития 4PL логистического провайдера (см. рисунок 3).

<sup>33</sup> Составлено автором на основе изученных источников



**Рисунок 3. Модель развития 4PL логистического провайдера** <sup>34</sup>

Одним из ключевых аспектов предлагаемой модели является оптимизация логистических затрат. 4PL-провайдер, осуществляя анализ логистических процессов, получает возможность пересмотра транспортных маршрутов, эффективного управления складскими мощностями и рационального использования ресурсов. Кроме того, координация внутренних и внешних процессов позволяет провайдеру укреплять взаимодействие между поставщиками, транспортными компаниями и клиентами.

В диссертации также предлагаются новые механизмы, такие как создание платформы «Управление цифровой тарифной политикой», внедрение «Программы зелёных перевозок», организация инновационных логистических центров и разработка клиент-ориентированной сервисной платформы (рисунок 4).

<sup>34</sup> Составлено автором на основе изученных источников



Рисунок 4. Механизм государственной поддержки системы железнодорожного транспорта<sup>35</sup>

<sup>35</sup> Составлено автором на основе изученных источников

Посредством таких механизмов система железнодорожного транспорта может быть интегрирована с современными технологиями и достичь устойчивого развития в соответствии с международными стандартами. Предложенные меры формируют основу для качественного улучшения транспортного потенциала Узбекистана и укрепления его позиции в глобальных транспортных коридорах.

Эффективность железнодорожного транспорта имеет важное значение для стимулирования экономического роста, укрепления промышленно-торговых связей, а также для увеличения транзитного потенциала. В этой связи в диссертационном исследовании разработана эконометрическая модель, направленная на выявление взаимосвязи между основными показателями деятельности железнодорожного транспорта. В частности, предполагается охват следующих аспектов (см. таблицу 8):

- объём доходов от основной деятельности железнодорожного транспорта;
- объём инвестиций, привлечённых в железнодорожный транспорт;
- объём транзитных перевозок;
- стоимость основных фондов железнодорожного транспорта;
- объём внутренних грузоперевозок по железной дороге;
- количество пассажиров, перевезённых железнодорожным транспортом.

Таблица 7

### Основные показатели железнодорожной отрасли <sup>36</sup>

Годы	Объём доходов от основной деятельности железнодорожного транспорта, млрд сум	Объём инвестиций в железнодорожный транспорт, млрд сум	Объём транзитных перевозок, млн т	Объём основных фондов железнодорожного транспорта, млрд сум	Объём внутренних грузоперевозок железнодорожным транспортом, млн т
2010	2605,1	25,9	10,6	13 613	50,4
2011	2927,1	55,2	10,2	18 754	55,4
2012	3181,7	60,0	11,4	23 895	53,6
2013	3535,2	86,7	8,2	29 036	56,1
2014	3884,8	96,3	7,9	34 178	55,3
2015	4316,5	198,5	7,5	39 319	57,5
2016	4715,2	246,2	8,0	42 381	60,8
2017	6967,1	518,0	7,8	51 580	57,7
2018	7529,2	2 107,6	7,3	70 014	61,0
2019	8512,9	2 679,8	7,0	83 376	59,4
2020	9605,4	1 521,1	8,2	93 026	59,3
2021	10372,4	1 639,6	8,5	107 066	61,8
2022	10496,4	3 114,1	10,2	111 476	63,7
2023	12085,5	3 285,5	11,3	121 745	65,5

На основе вышеуказанных моделей, построенных по данным о доходах от основной деятельности железнодорожного транспорта (у), а также факторов,

<sup>36</sup> Подготовлено на основе данных Министерства транспорта Республики Узбекистан.

влияющих на него – объёма инвестиций в отрасль ( $x_1$ ), стоимости основных фондов ( $x_2$ ) и объёма внутренних перевозок ( $x_4$ ), были разработаны долгосрочные прогнозные показатели на 2024–2030 годы (см. таблицу 8).

Таблица 8

### Прогнозные значения основных показателей железнодорожного транспорта<sup>37</sup>

Годы	Объём доходов от основной деятельности железнодорожного транспорта, млрд сум ( $y$ )	Объём инвестиций в железнодорожный транспорт, млрд сум ( $x_1$ )	Среднегодовая стоимость основных фондов, млн долл. ( $x_2$ )	Объём внутренних грузоперевозок железнодорожным транспортом ( $x_4$ )
2024	17720,18	3548.34	129049.70	75.17
2025	19975,29	3832.21	136792.68	76.68
2026	20230,41	4138.78	145000.24	78.21
2027	21485,52	4469.89	153700.26	79.78
2028	21740,63	4827.48	162922.27	81.37
2029	22995,74	5213.68	172697.61	83.00
2030	23250,86	5630.77	183059.47	84.66

Исходя из настоящего исследования, а также с учётом проводимых в стране реформ и изменений в железнодорожной отрасли, был выбран оптимальный вариант прогнозирования – «динамический сценарий» на 2024–2030 годы. Он построен на основе прогноза объёма доходов от основной деятельности железнодорожного транспорта ( $y$ ) и влияющих на него факторов: объёма инвестиций в железнодорожный транспорт ( $x_1$ ), среднегодовой стоимости основных фондов ( $x_2$ ), а также объёма внутренних грузоперевозок ( $x_4$ ).

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведённых исследований в рамках диссертационного исследования представлены следующие выводы:

13. В диссертации установлено, что ключевыми факторами обеспечения конкурентоспособности в транспортной отрасли являются техническая эффективность, качество обслуживания, оптимизация затрат и развитие инфраструктуры. Повышение эффективности транспортной системы возможно за счёт внедрения современных технологий, автоматизации логистических процессов и интеграции в транснациональные коридоры. При этом безопасность, оперативность и рациональное управление издержками укрепляют доверие клиентов и обеспечивают рыночное преимущество. Комплексное улучшение этих факторов способствует долгосрочному устойчивому развитию и росту международной конкурентоспособности транспортной системы.

14. Оценка конкурентоспособности международных транспортных коридоров в тарифном аспекте требует определения минимальных тарифов по

<sup>37</sup> Рассчитано на основе авторских расчётов.

принципу «от двери до двери». В исследовании предложено использование двух моделей: первая оценивает минимальные тарифы по каждому коридору, вторая – определяет наименьшее значение среди всех маршрутов. Такой подход позволяет выбрать наиболее эффективный и экономически целесообразный маршрут, способствуя повышению привлекательности транспортных услуг и укреплению конкурентных позиций.

15. Проведённый анализ показал необходимость комплексного подхода к оценке эффективности и конкурентоспособности грузоперевозок, включая технические, экономические и сервисные параметры различных видов транспорта. Различия между железнодорожным и автомобильным транспортом по грузообороту, структуре затрат и уровню безопасности обосновывают необходимость пересмотра транспортной политики. Совершенствование инфраструктуры, адаптация тарифов, внедрение цифровых систем управления и развитие концепции «зелёного транспорта» обеспечивают рост эффективности и конкурентоспособности отрасли.

16. Обоснована необходимость применения комплексного подхода к оценке уровня конкурентоспособности железнодорожного транспорта. С помощью интегральной оценки, основанной на экономических, технических, организационных и инфраструктурных критериях, выявлены сильные и слабые стороны отрасли. Согласно расчётам, в АО «Узбекистон темир йуллари» качество системы управления составляет 0,49, организационно-технический уровень – 0,672, а статический индекс конкурентоспособности – 0,589. Эти значения свидетельствуют о среднем текущем состоянии, но также о наличии потенциала для повышения эффективности.

17. Результаты исследования подтвердили необходимость внедрения инновационного подхода в оценке эффективности железнодорожного транспорта. Предложена модель интегральной оценки, учитывающая структуру себестоимости перевозок, коэффициенты использования ресурсов и уровень сервиса. Такой подход позволяет согласовывать предложение с реальным спросом, оптимизировать издержки и увеличить доходы, обеспечивая долгосрочную эффективность функционирования железнодорожной отрасли.

18. Модельный подход, предложенный в работе, направлен на централизованное управление логистическими услугами, обеспечение интеграции IT-систем и логистических операторов, а также на улучшение взаимодействия между транспортными сетями, таможней, складами и потребителями. В этой системе 4PL-провайдеры выполняют функцию «единого логистического центра» в цепи поставок, повышая эффективность процессов и обеспечивая оперативную реакцию на запросы клиентов.

19. Механизм государственной поддержки железнодорожной отрасли представлен как комплексный инструмент стимулирования развития. Предложенный механизм предусматривает либерализацию тарифной политики, модернизацию инфраструктуры, внедрение инновационных логистических решений и цифровизацию процессов. Совместно с интеграцией рыночных

механизмов это способствует повышению качества перевозок, региональной устойчивости и логистической поддержке экспортно-импортных операций, положительно влияя на общую эффективность отрасли.

20. Прогнозные результаты на 2024–2030 годы по ключевым экономическим показателям железнодорожного транспорта свидетельствуют о сохранении устойчивых тенденций роста. Последовательное увеличение объёмов инвестиций способствует обновлению и модернизации инфраструктуры, что синхронно отражается на росте стоимости основных фондов. Одновременно наблюдаемый сбалансированный рост операционных доходов и объёмов грузоперевозок подтверждает повышение экономической эффективности. В частности, объём доходов, составивший 12 085,5 млрд сумов в 2023 году, прогнозируется на уровне 23 250,9 млрд сумов к 2030 году, что означает рост примерно на 92,3% за 7 лет. Увеличение объёмов транзитных перевозок также отражает возрастающую роль железнодорожной сети в международной интеграции.

**SCIENTIFIC COUNCIL DSc.15/31.12.2020.I.09.04  
ON AWARDING SCIENTIFIC DEGREES  
AT THE TASHKENT STATE TRANSPORT UNIVERSITY**  

---

**TASHKENT STATE TRANSPORT UNIVERSITY**

**Omarov Mamanbiy Allabergenovich**

**WAYS TO IMPROVE THE EFFICIENCY AND COMPETITIVENESS OF  
FREIGHT TRANSPORTATION ACTIVITIES  
(A Case Study of JSC “Uzbekiston Temir Yullari”)**

**08.00.03 – Industrial economy**

**DISSERTATION ABSTRACT  
of Doctor of Philosophy (PhD) on Economic sciences**

**Tashkent – 2025**

**The topic of the doctor of Philosophy (PhD) dissertation in economic is registered under No B2024.3.PhD/Iqt 3989 in the Higher Attestation Commission.**

The dissertation was carried out at the Tashkent State transport University.

The abstract of the dissertation in three languages (Uzbek, Russian, English (summary)) is posted on the web page of the Scientific Council ([www.tstu.uz](http://www.tstu.uz)) as and the information and educational portal «ZiyoNet» ([www.ziyo.net](http://www.ziyo.net)) at their addresses.

**Scientific advisor**

**Fayzullayev Javlonbek Sultonovich**  
Doctor of Economics, Professor

**Official opponents**

**Tursunxodjayev Marat Lutfullayevich**  
Doctor of Economic Sciences, Professor.

**Raximov Xasan Shukurjonovich**  
Doctor of Economics, DSc, Associate Professor.

**Leading organization**

**Islam Karimov Tashkent State Technical University**

Dissertation defense awarding scientific degrees at Tashkent State transport University \_\_\_\_\_  
2025 years of the digital Scientific Council “\_\_\_” \_\_\_\_\_ the clock will be held at the meeting in \_\_\_\_.  
Address: 100060, Tashkent City, Odilkhujaev Street, 1 House. Tel.: (+99871) 299-00-01;  
fax: (+99871) 299-00-01; e-mail: [tstu\\_rektorat@tstu.ru](mailto:tstu_rektorat@tstu.ru)

The doctoral dissertation (PhD) can be reviewed at the information resource center of the Tashkent State transport University (registered with the number \_\_\_\_). Address: address: 100060, Tashkent City, Odilkhujaev Street, 1 House. Tel.: (+99871) 299-00-01; e-mail: [tstu\\_rektorat@tstu.ru](mailto:tstu_rektorat@tstu.ru)

The abstract of dissertation sent out on “\_\_\_” \_\_\_\_\_ 2025.

(mailing report \_\_№\_\_ on “\_\_\_” \_\_\_\_\_ 2025).

**O.K. Abdurakhmanov**

Chairman of the Scientific council for awarding scientific degrees, Doctor of economic sciences, Professor

**M.I. Akbarov**

Scientific secretary of the Scientific Council for awarding scientific degrees, candidate of Economic Sciences, Associate Professor

**A.A. Gulamov**

Chairman of the Scientific seminar under the Scientific council for awarding scientific degrees, Doctor of economic sciences, Professor

## **INTRODUCTION (abstract of the dissertation for the doctor of philosophy (PhD))**

**The purpose of the study** is to consist in the development of scientific proposals and practical recommendations for improving the mechanisms for the formation of tariffs for freight transportation by rail in conditions of profound structural changes.

**The objective of the research** is to develop scientifically grounded proposals and recommendations aimed at improving the efficiency and competitiveness of freight transportation operations.

**The research object** is the economic activity of Joint-Stock Company “Uzbekiston Temir Yullari”.

**The research subject** is the set of economic relationships related to improving the efficiency and competitiveness of freight transportation operations.

**The scientific novelty** of the research includes the following key contributions:

a five-stage rating scale assessment system has been proposed to evaluate the competitiveness level of the railway transport system, aimed at identifying its economic development prospects and strategic opportunities.

an enhanced model for developing a 4PL logistics provider has been presented, based on the "single window" principle. This model integrates all participants of the supply chain, including raw material suppliers, processing enterprises, customs authorities, transportation and logistics systems (rail and road), warehousing services, and end-consumers, ensuring a coherent linkage among all logistics processes.

the mechanism of state support for the railway transportation system has been improved through the introduction of the logistics concept “From Railway to Hub”, integrated into international transport corridors, and the implementation of the market-oriented “Dynamic Tariff” model.

an econometric model has been developed to evaluate the economic performance of railway transport and determine prospective development trends by examining the relationships between operating revenues, investment volumes, transit transportation volumes, the value of fixed assets, and domestic freight transportation volumes. This model serves as the basis for forecasting key economic indicators of railway transport activities up to the year 2030.

**Implementation of the Research Results.** Based on the scientific findings obtained from the research aimed at enhancing the efficiency and competitiveness of freight transportation activities, the following implementations have been achieved:

the proposal on assessing the competitiveness level of the railway transport system through a five-stage rating scale aimed at determining its economic development and potential opportunities has been adopted by JSC "Uzbekiston Temir Yullari" in the development of the "Railway Transport System Development Program" (Certificate No. 04/1375-25 dated April 8, 2025). The practical implementation of this scientific proposal enabled the timely identification and elimination of negative trends in the railway transportation system's development, facilitating the adoption of effective measures.

the proposal concerning the development of a 4PL logistics provider based on the "single window" principle, integrating participants of the supply chain—including

suppliers of raw materials, processing enterprises, customs authorities, railway and road transport logistics systems, warehouse services, and consumers—was incorporated by JSC "Uzbekiston Temir Yullari" into the "Railway Transport System Development Program" (Certificate No. 04/1375-25 dated April 8, 2025). Practical implementation of this scientific proposal facilitated the development of a long-term strategy for efficiently enhancing the national transportation and transit system and enabled monitoring its implementation.

the proposal aimed at improving the mechanism of state support for railway transportation by implementing the "From Railway to Hub" logistics concept integrated into international transport corridors and introducing the market-oriented "Dynamic Tariff" model was utilized by JSC "Uzbekiston Temir Yullari" in the "Railway Transport System Development Program" (Certificate No. 04/1375-25 dated April 8, 2025). The implementation of this scientific proposal ensured the integration of all logistics companies involved in the supply chain, contributing to a 20% increase in the system's economic development level.

the econometric model-based forecast indicators of railway transport's economic activity up to 2030, reflecting the relationships between operating revenues, investment volumes, transit transportation volumes, the value of fixed assets, and domestic freight transportation volumes, were employed by JSC "Uzbekiston Temir Yullari" in developing the "Railway Transport System Development Program" (Certificate No. 04/1375-25 dated April 8, 2025). The practical implementation of this scientific proposal established an effective mechanism for the economic development of the railway transportation system.

**Approbation of the Research Results.** The results of this research were discussed and validated at 2 international and 4 national scientific-practical conferences.

**Publication of Research Results.** A total of 11 scientific works on the dissertation topic have been published, including 4 articles recommended by the Higher Attestation Commission (HAC) of the Republic of Uzbekistan for publication of the dissertation's main scientific results (2 articles in national journals and 2 in foreign journals).

**Structure and Scope of the Dissertation.** The dissertation consists of an introduction, three chapters, a conclusion, a list of references, and appendices, totaling 136 pages.

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

**I бўлим (I часть, I part)**

1. Omarov M.A. Assessment of the economic efficiency of the quality of freight and passenger transport. // Journal of management value & ethics. Apr-Jun 2025, Vol.13, No.02, 19-26 p Article. Impact factor (5) GIF - 0.626, (08.00.00 №6).

2. Omarov M.A. Temir yo‘l transporti tizimining raqobatbardoshligini oshirish yo‘llari. // Marketing ilmiy, amaliy va ommobop jurnali. Elektron nashr 31-yanvar 2025-yil 1-son, 512-523-b. (O‘zbekiston Respublikasi Oliy ta‘lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi OAK rayosatining 2024-yil 4-oktabrdagi 332/5-sonli qarori).

3. Omarov M.A. Temir yo‘l tarmog‘ini rivojlantirishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini takomillashtirish. // Yashil iqtisodiyot va taraqqiyot jurnali. Elektron nashr 30-oktyabr 2024-yil 10-son, 125-131-b. (O‘zbekiston Respublikasi Oliy ta‘lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi OAK rayosatining 2023-yil 1-apreldagi 336/3-sonli qarori).

4. Omarov M.A. Algorithm for assessing economic risks in an transport - logistics system. // International Multidisciplinary Conference Hosted from Glasgow | England 28th February, 2025, 45-48 page.

5. Omarov M.A. Economic risk assessment models in the transport-logistics sector. // International Conference on Advance Research in Humanities, Sciences and Education <https://confrencea.org> Hosted from Berlin, The Germany October 10th 2024, 312-315 page.

6. Омаров М.А. Determinants of foreign investment flows to “Uzbekistan railway” joint-stock: a cross-sectional analysis. // Ўзбекистон республикаси озиқ-овқат саноатини барқарор ривожлантириш ва экспорт салоҳиятини ошириш омиллари: Республика илмий-амалий анжумани илмий мақолалари ва маърузалари тўплами. –Т.: ТДИУ, 2016. – 400 б.

7. Omarov M.A. Rivojlangan davlatlarda transport tizimida innovatsion faoliyatni rivojlantirish tajribalari. // Ўзбекистон иқтисодиётининг барқарор ривожланиши: омиллар, натижалар ва истиқболлар. Республика илмий-амалий анжумани илмий мақолалар тўплами (2018 йил 30 октябрь). – Т.: ТДИУ, 2018. 478 б.

8. Omarov M.A. Transport turlari raqobatbardoshligini oshirishda logistika faoliyatining ahamiyati. // “Mintaqani ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirishning ustuvor yo‘nalishlari” mavzusida respublika ilmiy-amaliy anjuman (2024-yil, 14-15-iyun). – Т.: TerDU, 2024. 577 b.

9. Omarov M.A. Mechanisms for Attracting Investments in the Railway Transport Sector. // Ўзбекистон республикаси озиқ-овқат саноатини барқарор ривожлантириш ва экспорт салоҳиятини ошириш омиллари: Республика илмий-амалий анжумани илмий мақолалари ва маърузалари тўплами. –Т.: ТДИУ, 2016. – 400 б.

10. Омаров М.А. Темир йўл транспортида транспорт-логистика тизимини ташкил этишнинг назарий-услубий асослари. // “Реал секторда ишлаб чиқаришни модернизация ва диверсификация қилишда инновацион технологиялар”: Республика илмий-амалий анжумани илмий мақолалар ва маърузалар тўплами. –Т.: ТДИУ, 2017. – 675 бет.

11. Омаров М.А. Транспорт турларининг рақобатбардошлигини ошириш йўналишлари. // “Миллий иқтисодиёт барқарорлигини таъминлаш ва ялпи ички маҳсулотда саноат улушини ошириш истикболлари” мавзусида республика илмий-амалий анжумани материаллари тўплами. -Т.: ТДИУ, 2023. – 757 б.

Автореферат ТДИУ таҳририй-нашриёт бўлимида таҳрирдан ўтказилди  
(28.04.2025 йил).

Босишга рухсат этилди: 04.05.2025 йил.  
Бичими 60x84 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>, «Times New Roman»  
гарнитурда рақамли босма усулида босилди.  
Шартли босма табағи 3,375. Адади: 100. Буюртма: № \_\_\_\_.

Ўзбекистон Республикаси ИИВ Академияси,  
100197, Тошкент, Интизор кўчаси, 68.

«АКАДЕМИЯ НОШИРЛИК МАРКАЗИ»  
Давлат унитар корхонасида чоп этилди.