

**TOSHKENT DAVLAT IQTISODIYOT UNIVERSITETI
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI
DSc.03/30.12.2020.I.16.02 RAQAMLI ILMIY KENGASH**

TOSHKENT DAVLAT IQTISODIYOT UNIVERSITETI

AYTIYEVA SEVARA ALLABERDIYEVNA

**O‘ZBEKISTONDA YUK VA YO‘LOVCHI TASHISHNI TASHKIL
ETISHNING KICHIK TADBIRKORLIK SHAKLLARIDAN
FOYDALANISH**

08.00.15 – Tadbirkorlik va kichik biznes iqtisodiyoti

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

Toshkent – 2025

UO‘K:334.72.012.64:656.025(575.1)

**Iqtisodiyot fanlari bo‘yicha falsafa doktori (Doctor of Philosophy)
dissertatsiyasi avtoreferati mundarijasi**

**Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD) по
экономическим наукам**

**Contents of the dissertation abstract fro Doctor of Philosophy (PhD) in
Economic Sciences**

Aytiyeva Sevara Allaberdiyevna

О‘zbekistonda yuk va yo‘lovchi tashishni tashkil etishning kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanish3

Айтиева Севара Аллабердиевна

Использование малых форм предпринимательства для организации грузовых и пассажирских перевозок в Узбекистане.....27

Aytieva Sevara Allaberdievna

Using small forms of entrepreneurship to organize freight and passenger transportation in Uzbekistan53

E‘lon qilingan ishlar ro‘yxati

Список опубликованных работ

List of published works.....58

TOSHKENT DAVLAT IQTISODIYOT UNIVERSITETI
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI
DSc.03/30.12.2020.I.16.02 RAQAMLI ILMIY KENGASH

TOSHKENT DAVLAT IQTISODIYOT UNIVERSITETI

AYTIYEVA SEVARA ALLABERDIYEVNA

O‘ZBEKISTONDA YUK VA YO‘LOVCHI TASHISHNI TASHKIL
ETISHNING KICHIK TADBIRKORLIK SHAKLLARIDAN
FOYDALANISH

08.00.15 – Tadbirkorlik va kichik biznes iqtisodiyoti

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

Toshkent – 2025

Iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi mavzusi O'zbekiston Respublikasi Oliy ta'lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasida B2024.3.PhD/Iqt4606 raqam bilan ro'yxatga olingan.

Dissertatsiya Toshkent davlat iqtisodiyot universitetida bajarilgan.

Dissertatsiya avtoreferati uch tilda (o'zbek, rus, ingliz (rezyume)) Ilmiy kengash veb-sahifasida (www.tsue.uz) va «Ziyonet» axborot-ta'lim portalida (www.ziyonet.uz) joylashtirilgan.

Ilmiy rahbar: **Gafurov Ubaydullo Vaxabovich**
iqtisodiyot fanlari doktori, professor

Rasmiy opponentlar: **Kasimova Fotima Tulkunovna**
iqtisodiyot fanlari doktori, professor

Aripov Oybek Abdullayevich
iqtisodiyot fanlari doktori, professor

Yetakchi tashkilot: **Farg'ona davlat universiteti**

Dissertatsiya himoyasi Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti huzuridagi DSc.03/30.12.2020.I.16.02 raqamli Ilmiy kengashning 2025 yil "___" _____ kuni soat ___ dagi majlisida bo'lib o'tadi. Manzil: 100003, Toshkent shahri, Islom Karimov ko'chasi, 49. Tel.: (99871) 239-28-72; faks: (99871) 239-43-51; e-mail: tdu@tdu.uz.

Dissertatsiya bilan Toshkent davlat iqtisodiyot universitetining Axborot-resurs markazida tanishish mumkin. (___raqami bilan ro'yxatga olingan). (Manzil:100003, Toshkent shahri, Islom Karimov ko'chasi, 49. Tel.: (99871) 239-28-72); faks: (99871) 239-43-51; e-mail: tdu@tdu.uz.

Dissertatsiya avtoreferati 2025 yil "___" _____ kuni tarqatildi.
(2025 yil "___" _____dagi _____raqamli reestr bayonnomasi).

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

O.Dj. Djurabaev
Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash ilmiy kotibi, i.f.d., (DSc.), dotsent

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

KIRISH (falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati. Jahon miqyosida yetkazib berish zanjirida oqimlarni samarali tashkil etish va boshqarishda zamonaviy texnologiyalarning qo'llanilishi iste'molchilarning tayyor mahsulot va xomashyoga bo'lgan ehtiyojlarini o'z vaqtida ta'minlash masalalariga alohida ahamiyat berilmoqda. Bu borada rivojlangan xorijiy, xususan AQSh, Niderlandiya, Turkiya, Rossiya, Germaniya, Fransiya, Xitoy, Janubiy Koreya, Yaponiya kabi mamlakatlarda yuklarni iste'molchilarga kerakli hajmda, o'z vaqtida, kerakli joyga, sifatli va maqbul narxlarda yetkazib berish bo'yicha yangi ilmiy-texnikaviy yechimlarni ishlab chiqishga alohida e'tibor qaratilmoqda. Yuk va yo'lovchi tashish hajmlarini oshirish, iste'molchilarning yuk oqimlarini tashib yetkazishga bo'lgan ehtiyojlarini o'z vaqtida kafolatli qondirish va iqtisodiy samaradorlikni ta'minlash bugungi kundagi eng dolzarb vazifa hisoblanadi.

Jahonda yalpi xizmat ko'rsatish jarayonlarini modellashtirish, tizimning faoliyat ko'rsatish samaradorligini oshirish, xizmat ko'rsatish ishlari hajmini optimallashtirish, tizimga kirib keluvchi oqim jadalligini xizmat ko'rsatish imkoniyatlari bilan o'zaro muvofiqlashtirish kabi yo'nalishlarida ilmiy tadqiqotlar olib borilmoqda. Ushbu yo'nalishda, jumladan, diskret va uzluksiz holatlarda yalpi xizmat ko'rsatish tizimiga kirib kelayotgan avtomobil transporti vositalarining ishini tezkor va samarali rejalashtirish jarayonlarini modellashtirishga alohida e'tibor berilmoqda. Shu bilan birga, tashish jarayonida samarasiz yo'qotishlar va xarajatlarni kamaytirishga qaratilgan usullar avtotransport va yuklash vositalari faoliyatini muvofiqlashtirish uchun muhim ahamiyatga ega hisoblanadi. O'zbekistonda avtomobil transporti vositalariga xizmat ko'rsatish jarayonini modellashtirish va boshqarish, yalpi xizmat ko'rsatish nazariyasi, uslublari va yondashuvlari asosida sochiluvchan qurilish yuklarini tashish texnologiyasini takomillashtirish bo'yicha tadqiqotlar o'tkazish va ularni amalda qo'llash bo'yicha keng ko'lami chora-tadbirlar amalga oshirilmoqda. 2022-2026 yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasi va "Inson qadrini ulug'lash va faol mahalla yili"da amalga oshirishga oid davlat dasturida "...hududlarda yuklar shakllanishining asosiy nuqtalarini hisobga olgan holda transport-logistika markazlari tarmog'ini tashkil etish va yuk tashish xarajatlarini 30 foizgacha kamaytirish"¹ bo'yicha vazifalari belgilangan. Ushbu vazifalarni amalga oshirishda avtomobil transporti va yuklash vositalarini xizmat ko'rsatish imkoniyatlarini o'zaro moslashtirish asosida eng kam iqtisodiy yo'qotishlarni ta'minlaydigan xizmat ko'rsatish parametrlarini aniqlashga imkon beradigan ilmiy asoslangan uslubiyot ishlab chiqish muhim hisoblanadi. Yangi O'zbekistonning 2022-2026 yillarga mo'ljallangan taraqqiyot strategiyasi va uni 2022 yilda amalga oshirish bo'yicha "yo'l xaritasi"ni tasdiqlash to'g'risidagi O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Farmonida ko'rsatilgandek, "mutlaqo yangi yondashuv qo'llanilib, rejalashtirilgan islohotlar natijadorligini taraqqiyotning maqsadlariga

¹ O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 28-yanvardagi PF-60-son "Yangi O'zbekistonning 2022-2026 yillarga mo'ljallangan taraqqiyot strategiyasi to'g'risida"gi Farmoni. – www.lex.uz

erishganlik darajasi asosida baholash tizimi joriy etildi. Jumladan, Taraqqiyot strategiyasi va uni 2022 yilda amalga oshirish bo'yicha "yo'l xaritasi"da mamlakatimizni rivojlantirishning 7 ta ustuvor yo'nalishi doirasida qariyb 100 ta maqsadlarga erishish nazarda tutilgan"². Mazkur vazifalarni samarali ijro etish uchun mamlakatda yuk tashishni tashkil etishning kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanish, birinchi navbatda, kichik tadbirkorlik shakllarida yuk tashish samaradorligini baholashning uslubiy asoslarini tadqiq etish, kichik tadbirkorlik subyektlari tomonidan yuk tashish xizmatlarini ko'rsatishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini takomillashtirish zarur.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022 yil 28 yanvardagi PF-60-son "Yangi O'zbekistonning 2022-2026 yillarga mo'ljallangan taraqqiyot strategiyasi to'g'risida"gi Farmoni, 2019 yil 1-fevraldagi PQ-4143-son "O'zbekiston Respublikasi transport vazirligi faoliyatini tashkil etish to'g'risida", 2017 yil 2-dekabrda PQ-3422-son "2018-2022 yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo'nalishlarini diversifikatsiyalash chora-tadbirlari to'g'risida"gi qarorlari, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2019 yil 19 apreldagi 336-son "O'zbekiston Respublikasi transport vazirligi to'g'risidagi nizomni tasdiqlash haqida"gi qarori hamda 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. Dissertatsiya tadqiqotlari O'zbekiston Respublikasi fan va texnologiyalari rivojlanishining I. "Demokratik davlat va huquqiy jamiyatning ma'naviy-axloqiy va madaniy rivojlanishi, innovatsion iqtisodiyotning shakllanishi" ustuvor yo'nalishlariga muvofiq bajarilgan.

Muammoning o'rganilganlik darajasi. Yuk va yo'lovchi tashishni tashkil etishning kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanish asoslari A.J.M.Seco, J.H.G.Goncalves, Joao Figueira de Sousa, Anna Ibraeva, U.Migari, O.Solvela, G.Uayt, K.Freeman, S.Xarrison, J.Xenderson, D.Xiljers, J.Shumpeter va boshqalar tomonidan o'rganilgan³.

Avtotransport korxonalarini muammolari bilan shug'ullangan zamonaviy olimlar orasida Yakutin Yu.V., Kurbatov O.N., Konovalova T.V., Nadiryana S.L., Mironova M.P., Mironova Yu.P., Morozova I.A., Melnik T.S., Pechatkin V.V., Nikolaev M.A. va boshqalarni alohida qayd etib o'tish mumkin⁴.

² Yangi Uzbekistanning 2022–2026 yillarga mo'ljallangan taraqqiyot strategiyasi va uni 2022 yilda amalga oshirish bo'yicha "yo'l xaritasi". https://review.uz/oz/post/2022-2026_yillarga-moljallangan-taraqqiyot-strategiyasining-yangi-loyihasi-muhokamaga-qoyildi

³ Seco A.J.M., Goncalves J.H.G. The quality of public transport: relative importance of different performance indicators and their potential to explain modal choice. Urban transport XIII: Urban Transport and the Environment in the 21 st Century. 2017. 313 p.; Ibraeva A., Sousa J.F. Marketing of public transport information provision. Elsevier.2014. 122 p.; Branislav R., Radenko M., Vladana R., Milena I., Dragan L. Marketing research on passenger satisfaction with public transport service in the city of Belgrade. Traffic&transportation. 2015. 47 p

⁴ Якутин Ю.В., Курбатов О.Н. Особенности маркетинговых услуг в сфере транспортной логистики. Transport Business in Russia. 2010. 15 p.; Коновалова Т.В., Надириян С.Л., Миронова М.П., Миронова Ю.П. Особенности маркетинговых исследований на рынке пассажирских перевозок по заказам в регионе. Отраслевые научные и прикладные исследования: Строительство, Транспорт. 2015. 89 с.; Морозова И.А.

Mahalliy olimlar orasida yo'lovchi tashishni tashkil etishning kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanish muammolari hamda kichik biznesni rivojlantirish masalalari S.S.G'ulomov, U.V.Gafurov, A.J.Qaxxorov, N.Q.Yo'ldoshev, M.R.Boltabaev, Z.T.Gaibnazarov, D.S.Qosimova, E.A.Muminov, Z.A.Xakimov, S.Sh.Yusupov kabi iqtisodchi-olimlar tomonidan o'rganilgan⁵.

Shu bilan birga, bu sohada mahalliy va xorijiy iqtisodchi olimlarning ko'plab tadqiqotlari mavjud bo'lishiga qaramay, integratsion mahsulotni ishlab chiqarishga asoslangan biznes tuzilmalarini boshqarish mexanizmlarini takomillashtirish masalalari qo'shimcha tadqiqotlarni talab etadi.

Dissertatsiya tadqiqotining dissertatsiya bajarilgan oliy ta'lim muassasasining ilmiy tadqiqot ishlari rejalari bilan bog'liqligi. Dissertatsiya ishi Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti ilmiy tadqiqot ishlari rejasiga muvofiq ilmiy loyiha doirasida bajarilgan.

Tadqiqotning maqsadi O'zbekistonda yuk va yo'lovchi tashishni tashkil etishning kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanish bo'yicha taklif va tavsiyalar ishlab chiqishdan iborat.

Tadqiqotning vazifalari:

yuk va yo'lovchi tashishning iqtisodiy mazmuni va uni tashkil etishning asosiy tamoyillarini tadqiq etish;

hududlarda transport tizimini rivojlantirishning nazariy asoslarini o'rganish;

kichik tadbirkorlik shakllarida yo'lovchi tashish samaradorligini baholashning uslubiy asoslarini takomillashtirish;

O'zbekistonda yo'lovchi tashishni tashkil etishning asosiy iqtisodiy ko'rsatkichlari va tendentsiyalari tahlilini amalga oshirish;

Toshkent shahri va boshqa viloyatlarda yo'lovchi tashishni tashkil etishda kichik tadbirkorlikning shakllaridan foydalanish muammolarini o'rganish;

kichik tadbirkorlik subyektlarida yo'lovchi va yuk tashish samaradorligiga ta'sir etuvchi omillarning ekonometrik tahlilini o'tkazish;

O'zbekistonda kichik tadbirkorlik subyektlari tomonidan yo'lovchi va yuk tashish xizmati ko'rsatishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini takomillashtirish;

kichik tadbirkorlik subyektlari tomonidan yuk va yo'lovchi tashish tizimini rivojlantirish strategiyasini ishlab chiqish;

O'zbekistonda yo'lovchi tashishni tashkil etishda kichik tadbirkorlikni 2030 yilgacha rivojlanishining prognoz ssenariylarini ishlab chiqish.

Tadqiqotning obyekti sifatida O'zbekistonda yuk va yo'lovchi tashish faoliyati bilan shug'ullanuvchi kichik tadbirkorlik subyektlari olingan.

Маркетинговое обеспечение развития инфраструктуры рынка транспортных услуг. автореферат дисс. док.экон.наук, 08.00.05. –Волгоград. 2008. - 50с.; Мельник Т.С. Направления и виды маркетинговых исследований в сфере пассажирских перевозок с учетом транспортного сообщения. Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. - 2017. №1, 102 с.

⁵ Qosimova D.S. Kichik biznes va xususiy tadbirkorlik. Darslik. – T: "Innovatsion" nashriyot matbaa uyi, 2020., Xalqaro biznes boshqaruvi. "Innovatsion rivojlanish" nashriyot matbaa uyi, Sharifxo'jaev M., Abdullaev Yo. Menejment: darslik. – Toshkent: O'qituvchi, 2001-yil.; Yo'ldoshev N.K., Zaxidov G.E. Menejment. O'quv qo'llanma. – T.: O'zbekiston milliy faylasuflari jamiyati, 2018. – 392 b.; Qahhorov A.J. O'zbekiston avtomobil transport tizimida innovatsion marketing takomillashtirish. Dissertatsiya avtoreferati iq.fan.nom., 08.00.11. - Toshkent. 2018. – 57 b.

Tadqiqotning predmeti yuk va yo‘lovchi tashishni tashkil etishning kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanishda yuzaga keladigan ijtimoiy-iqtisodiy munosabatlardan iborat.

Tadqiqotning usullari. Dissertatsiyada tizimli yondashuv, tahlil va sintez, solishtirma va qiyosiy tahlil, statistik va ekonometrik, xususan, korrelyatsion-regressiya va variatsion tahlil usullari qo‘llanilgan.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:

uslubiy yondashuvga ko‘ra “iqtisodiyotda yuk va yo‘lovchi tashishni tashkil etish” tushunchasini mamlakat iqtisodiy taraqqiyoti, tadbirkorlik va aholi iqtisodiy manfaatlarining o‘zaro muvofiqligidan kelib chiqqan holda namoyon bo‘luvchi yuk va yo‘lovchi tashish xizmatlari bo‘yicha talabga tez moslashuvchanligi xususiyatiga ko‘ra kichik biznesni transportning samarali tarkibiy qismini tashkil etishi nuqtai nazaridan takomillashtirilgan;

avtotransport xizmatlari bozorining beqarorligi va o‘zgaruvchanligi tavsifidan kelib chiqqan holda transport kompaniyalari faoliyati va bozor talablari o‘rtasidagi muvofiqlikka erishish, tashqi muhitga moslashtirish, yo‘lovchi va yuk tashish imkoniyatlarini hisobga olish va optimal foyda hajmini ta‘minlash orqali kichik biznes toifasiga kiruvchi avtotransport korxonasi faoliyatining samaradorligini oshirish taklifi asoslangan;

O‘zbekistonda yuk va yo‘lovchi tashishni tashkil etishda kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanish darajasini oshirishda mazkur toifaga mansub bo‘lgan avtotransport korxonalarini rivojlantirish strategiyalarini ishlab chiqish zarurligi asoslangan;

O‘zbekistonda kichik tadbirkorlik subyektlari tomonidan yo‘lovchi va yuk tashish hajmlari 2030 yilgacha prognoz ssenariylari ishlab chiqilgan.

Tadqiqotning amaliy natijalari quyidagilardan iborat:

transport tomonidan amalga oshiriladigan operatsiyalarning o‘ziga xos xususiyatlarini hisobga olgan holda, transport logistikasi moddiy logistikaning bir qismi va transport ishining natijasini transport xizmati sifatida ko‘rib chiqilgan;

kichik biznesdagi avtotransport korxonasi faoliyatining samaradorligi uning tashqi muhitga qanchalik moslashishi, uning imkoniyatlarini hisobga olishi va ulardan maksimal foyda keltirishi bilan bog‘liqligi aniqlangan;

tadqiqotchi tomonidan ishlab chiqilgan ekonometrik modellar asosida kichik biznes va xususiy tadbirkorlikning iqtisodiy faoliyatlari hajmi o‘zgarishining sohadagi yuk aylanmasi hamda yo‘lovchi aylanmasidagi o‘zgarishlarga ta‘sirlari baholangan;

O‘zbekistonda yuk va yo‘lovchi tashishni tashkil etishda kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanish darajasini oshirishda kichik biznesdagi avtotransport korxonalarini strategiyalari tarkibining asosiy komponentlari belgilangan;

kichik biznes sohasida avtotransport korxonalarining raqobatbardoshligini baholash uslubi taklif etilib, mazkur uslub asosida bir qator kichik avtotransport xizmat ko‘rsatuvchi korxonalarining raqobatbardoshligi baholangan.

Tadqiqot natijalarining ishonchliligi. Ish jarayonida qo‘llanilgan yondashuv va usullarning maqsadga muvofiqligi, axborot bazasining rasmiy manbalardan

olinganligi, xulosa, taklif va tavsiyalar tasdiqlanganligi, natijalarning iqtisodiy nazariyalarga muvofiqligi hamda O‘zbekiston Savdo-sanoat palatasi tomonidan tasdiqlangani bilan belgilanadi.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati. Tadqiqot natijalarining ilmiy ahamiyati unda ishlab chiqilgan nazariy xulosa va qoidalardan yuk va yo‘lovchi tashishni tashkil etishning kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanish mexanizmlarini takomillashtirishning ilmiy-uslubiy asoslarini kengaytirish, bu boradagi ilmiy tadqiqotlarning ilmiy apparatini yanada boyitishda foydalanish mumkinligi bilan belgilanadi.

Tadqiqotning amaliy ahamiyati olingan asosiy amaliy natija va uslubiy qoidalardan O‘zbekistonda kichik biznesdagi avtoransport korxonalarini yanada rivojlantirish, davlatning kichik biznesni rivojlantirish siyosatini, iqtisodiyotda kichik avtotransport korxonalarini rivojlantirishga oid dasturlarini ishlab chiqishda, mintaqaviy darajada taklif etilayotgan metodologiyada avtoransport korxonalarini rivojlantirish tizimini takomillashtirishda va ustuvor yo‘nalishlarini aniqlashda, mamlakat va mintaqaviy iqtisodiy rivojlanish yo‘nalishlarini belgilashda foydalanish mumkinligi bilan belgilanadi.

Tadqiqot natijalarining joriy etilishi. O‘zbekistonda yo‘lovchi tashishni tashkil etishning kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanish bo‘yicha olingan ilmiy natijalar asosida:

uslubiy yondashuvga ko‘ra “iqtisodiyotda yuk va yo‘lovchi tashishni tashkil etish” tushunchasini mamlakat iqtisodiy taraqqiyoti, tadbirkorlik va aholi iqtisodiy manfaatlarining o‘zaro muvofiqligidan kelib chiqqan holda namoyon bo‘luvchi yuk tashish xizmatlari bo‘yicha talabga tez moslashuvchanligi xususiyatiga ko‘ra kichik biznesni transportning samarali tarkibiy qismini tashkil etishi nuqtai nazaridan takomillashtirishga oid nazariy-uslubiy materiallardan oliy o‘quv yurti talabalari uchun tavsiya etilgan “Biznesni baholash” nomli darslikni tayyorlashda foydalanilgan (Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti rektorining 2023 yil 28 avgustdagi 272-sonli buyrug‘i). Mazkur taklifning amaliyotga joriy etilishi natijasida yuk va yo‘lovchi tashish xizmatlari bo‘yicha bozor talabiga tez moslashuvchanligi xususiyatiga ko‘ra kichik biznesni transportning samarali tarkibiy qismini tashkil etishi nuqtai nazaridan takomillashtirilgan iqtisodiyotda yuk tashishni tashkil etish tushunchasidan tarmoq va korxonalar faoliyat kontsepsiyasini ishlab chiqishda foydalanish imkoni yaratilgan;

avtotransport xizmatlari bozorining beqarorligi va o‘zgaruvchanligi tavsifidan kelib chiqqan holda transport kompaniyalari faoliyati va bozor talablari o‘rtasidagi muvofiqlikka erishish, tashqi muhitga moslashtirish, yuk va yo‘lovchi tashish imkoniyatlarini hisobga olish va optimal foyda hajmini ta‘minlash orqali kichik biznes toifasiga kiruvchi avtotransport korxonasi faoliyatining samaradorligini oshirish taklifi O‘zbekiston Savdo-sanoat palatasi tarkibiga kiruvchi avtotransport korxonalarini faoliyatiga joriy etilgan (O‘zbekiston Savdo-sanoat palatasining 2025 yil 16 yanvardagi 02-10-33-515-sonli ma‘lumotnomasi). Mazkur taklifning amaliyotga joriy etilishi natijasida kichik transport korxonalarini faoliyatini bozor talablariga ko‘ra muvofiqlikka erishish, tashqi muhitga moslashtirish, yuk tashish

imkoniyatlarini hisobga olish va optimal foyda hajmini ta'minlash orqali faoliyat samaradorligini oshirish imkoni yaratilgan;

O'zbekistonda yuk va yo'lovchi tashishni tashkil etishda kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanish darajasini oshirishda mazkur toifaga mansub bo'lgan avtotransport korxonalarini rivojlantirish strategiyalarini ishlab chiqish zarurligini asoslashga oid taklifi O'zbekiston Savdo-sanoat palatasi tarkibiga kiruvchi avtotransport korxonalarini faoliyatiga joriy etilgan (O'zbekiston Savdo-sanoat palatasining 2025 yil 16-yanvardagi 02-10-33-515-sonli ma'lumotnomasi). Mazkur taklifning amaliyotga joriy etilishi natijasida kichik transport korxonalarida kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanish darajasini oshirishni ko'zda tutish orqali avtotransport korxonalarini rivojlantirish strategiyalarini takomillashtirish imkoni yaratilgan;

O'zbekistonda optimistik, pessimistik va inertsion ssenariylar asosida kichik biznes subyektlari tomonidan yuk hamda yo'lovchi tashishning 2030 yilgacha ishlab chiqilgan prognoz ko'rsatkichlaridan O'zbekiston Savdo-sanoat palatasi tarkibiga kiruvchi avtotransport korxonalarini faoliyatiga joriy etilgan (O'zbekiston Savdo-sanoat palatasining 2025 yil 16 yanvardagi 02-10-33-515-sonli ma'lumotnomasi). Mazkur taklifning amaliyotga joriy etilishi natijasida kichik biznes subyektlari tomonidan yuk hamda yo'lovchi tashish bo'yicha uzoq istiqboldagi ko'rsatkichlarining o'zaro muvofiqligini ta'minlash imkoni yaratilgan.

Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi. Dissertatsiya ishi natijalari 2 ta xalqaro va 3 ta respublika ilmiy-amaliy konferentsiyalarida muhokama qilingan.

Tadqiqot natijalarining e'lon qilinganligi. Dissertatsiya mavzusi bo'yicha jami 10 ta ilmiy ish, shu jumladan, 3 ta respublika va 2 ta xorijiy jurnallarida O'zbekiston Respublikasi Oliy Attestatsiya Komissiyasi tomonidan asosiy ilmiy nashrni chop etish uchun tavsiya etilgan maqolalar chop etildi, shuningdek 5 ta ma'ruza tezisi ilmiy-amaliy konferentsiya to'plamlarida chop etildi.

Dissertatsiyaning tuzilishi va hajmi. Dissertatsiya kirish, uchta bob, xulosalar va foydalanilgan adabiyotlar ro'yxatidan iborat. Dissertatsiyaning hajmi 165 betni tashkil qiladi.

DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

Dissertatsiyaning kirish qismida dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati asoslangan, tadqiqotning maqsadi va vazifalari, obykti va predmeti tavsiflangan, respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining ustuvor yo'nalishlariga mosligi ko'rsatilgan, tadqiqotning ilmiy yangiligi, tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati, natijalarning amaliyotga joriy etilishi, tadqiqot natijalarining aprobatyasi, e'lon qilinganligi va ishning tuzilishi bo'yicha ma'lumotlar keltirilgan.

Dissertatsiyaning **«Iqtisodiyotda yuk va yo'lovchi tashishni tashkil etishning nazariy-uslubiy asoslari»** deb nomlangan birinchi bobida yo'lovchi va yuk tashishning iqtisodiy mazmuni va uni tashkil etishning asosiy tamoyillari keltirilgan, avtotransport tadbirkorlik faoliyatini tashkil etish xususiyatlari ochib berilgan.

Hozirgi bosqichda avtotransport korxonasini boshqarish metodologiyasining an'anaviy kontsepsiyasi quyidagilarni o'z ichiga oladi:

transport xizmatlari ishlab chiqarishni baholash va tegishli moddiy ta'minot uchun alohida farqli usullardan foydalanish;

transport mahsulotlari tannarxidagi moddiy xarajatlar miqdorini aniqlash va qiymatning xarajatlar smetasini olish uchun turli xil bog'liq bo'lmagan usullarni qo'llash;

ta'minot, ishlab chiqarish va sotish ko'rsatkichlarini baholash uchun deterministik usullar va modellarni keng qo'llash;

kamida 50 dona harakatlanuvchi tarkibga ega bo'lgan o'rta va yirik korxonalarining texnik-iqtisodiy ko'rsatkichlarini baholash (ushbu korxonalar uchun barcha me'yoriy-ma'lumot hujjatlari ishlab chiqilgan);

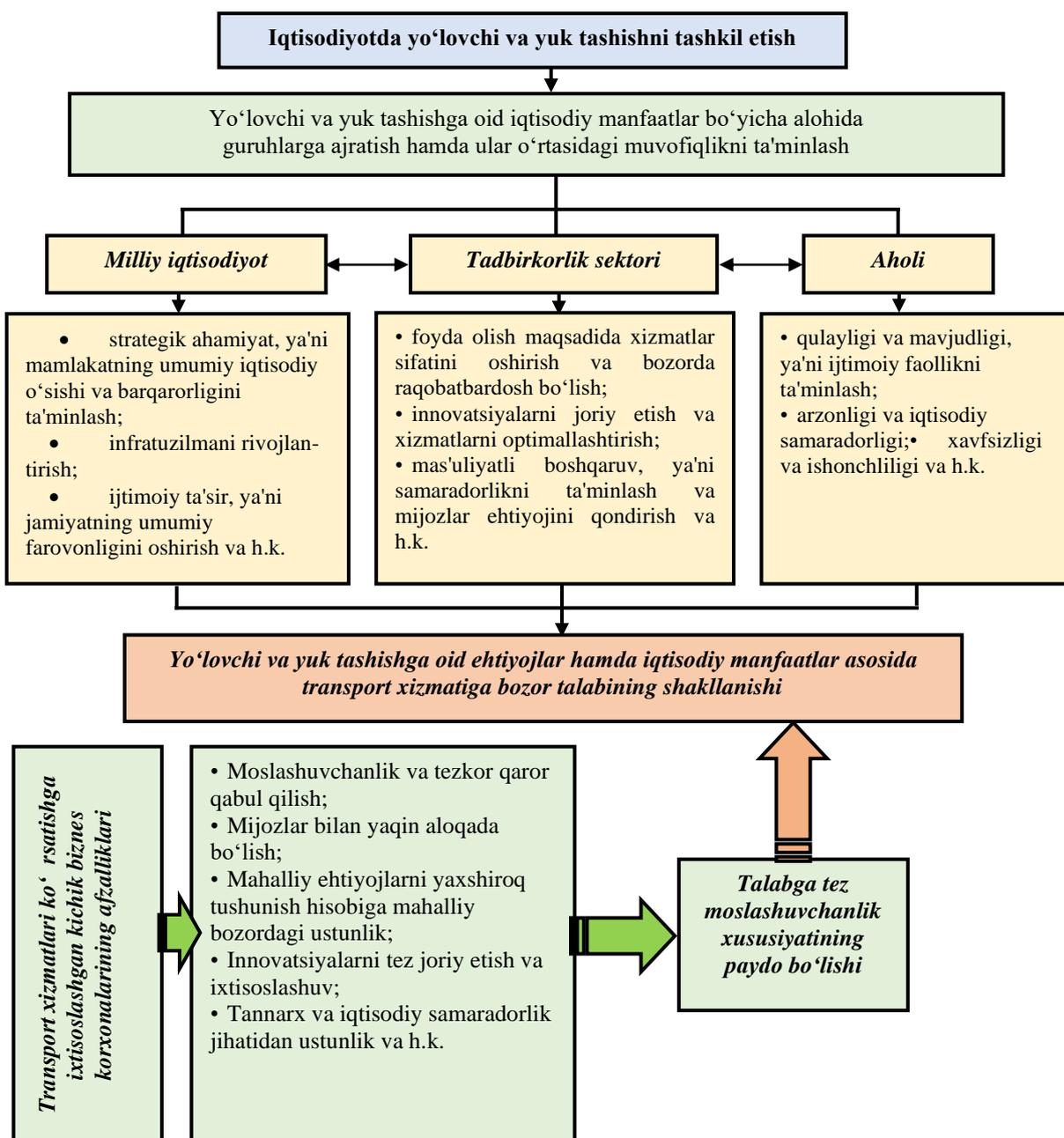
mijozlar ishini tashkil qilishni hisobga olmaydigan transport jarayoni ko'rsatkichlarini baholash usullaridan foydalanish;

texnik xizmat ko'rsatish (yordamchi ishlab chiqarish) samaradorligini aniqlash uchun deterministik usulni qo'llash, (bu harakatlanuvchi tarkibning stoxastik xususiyatini hisobga olmaydi) va hokazo.

Kontseptual qoidalarning mazmuni shuni ko'rsatadiki, transport korxonasini boshqarish metodologiyasining an'anaviy kontsepsiyasi transport xizmatlariga talab taklifdan sezilarli darajada oshib ketadigan sharoitlarga, ya'ni transport mahsulotlarini ishlab chiqarish uchun raqobat bo'lmaganda ushbu korxonaning transport imkoniyatlariga qaratilgan. Avtotransport korxonasining transport imkoniyatlarini amalga oshirish vazifasi birinchi o'rinda emas. Ushbu yondashuv buyruq va ma'muriy tizim sharoitida qabul qilinadi. Yuqori raqobatbardosh bozor iqtisodiyoti sharoitida avtotransport korxonasi samaradorligi va ishonchliligini ishonchli baholashni turli xil, mahalliy usullar bilan emas, balki logistikaning asosiy tamoyillarini hisobga oladigan usullar va modellar to'plami bilan olish mumkin.

Mualifning fikricha, "iqtisodiyotda yuk va yo'lovchi tashishni tashkil etish" deganda mamlakat iqtisodiy taraqqiyoti, tadbirkorlik va aholi iqtisodiy manfaatlarining o'zaro muvofiqligidan kelib chiqqan holda namoyon bo'luvchi

yuk tashish xizmatlari bo'yicha talabga tez moslashuvchanligi xususiyatiga ko'ra kichik biznesni transportning samarali tarkibiy qismini tashkil etishni tushuniladi.



1-rasm. "Iqtisodiyotda yo'lovchi va yuk tashishni tashkil etish" tushunchasini kichik biznesni transportning samarali tarkibiy qismini tashkil etishi nuqtai nazaridan takomillashtirishning nazariy-uslubiy asoslari⁶

Nazariy tadqiqot asosida "iqtisodiyotda yo'lovchi va yuk tashishni tashkil etish" tushunchasini mamlakat iqtisodiy taraqqiyoti, tadbirkorlik va aholi iqtisodiy manfaatlarining o'zaro muvofiqligidan kelib chiqqan holda namoyon bo'luvchi yo'lovchi va yuk tashish xizmatlari bo'yicha talabga tez moslashuvchanligi xususiyatiga ko'ra kichik biznesni transportning samarali tarkibiy qismini tashkil etishi degan xulosaga kelindi.

⁶ Muallif ishlanmasi

O‘zbekistonda yuk va yo‘lovchi tashishni tashkil etishning kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanishda strategik menejmentdan foydalanish maqsadga muvofiqdir. Qulay sharoitlarda ongli ravishda ta‘qib qilish strategiyasi mahsulot toifasidagi ustunlikning xarajatlari va kamchiliklaridan qochish imkonini beradi.

Dissertatsiyaning “O‘zbekistonda yuk va yo‘lovchi tashishni tashkil etishda kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanish holati” deb nomlangan ikkinchi bobida O‘zbekistonda yuk va yo‘lovchi tashishni tashkil etishning asosiy iqtisodiy ko‘rsatkichlari va tendentsiyalari tahlil qilingan, Toshkent shahri va boshqa viloyatlarda yuk va yo‘lovchi tashishni tashkil etishda kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanish muammolari o‘rganilgan, kichik tadbirkorlik subyektlarida yuk va yo‘lovchi tashish samaradorligiga ta‘sir etuvchi omillarning ekonometrik tahlili amalga oshirilgan.

O‘zbekistonda 2010-2023 yillarda kichik tadbirkorlik subyektlarining jami bandlikdagi ulushidan ko‘rish mumkinki, ushbu soha mamlakatda bandlikni ta‘minlashda katta rol uynaydi.(1-jadval).

1-jadval

O‘zbekistonda 2010-2023 yillarda kichik tadbirkorlik subyektlarining jami bandlikdagi ulushi (%da)⁷

	2010 y.	2015 y.	2020 y.	2021 y.	2022 y.	2023 y.
O‘zbekiston Respublikasi	74,3	77,9	74,5	74,5	73,9	74,1
Qoraqalpog‘iston Respublikasi	71,1	74,5	74,2	74,2	74,1	73,6
Andijon viloyati	81	83,8	80,8	80,7	80,2	81
Buxoro viloyati	76,5	78,5	74,9	74,2	74,3	73,9
Jizzax viloyati	78,3	81,7	78,4	78,8	77,3	76,9
Qashqadaryo viloyati	74,8	79,6	78,1	78,5	78,2	77,4
Navoiy viloyati	55,8	60,3	51,9	52,3	51,1	50,8
Namangan viloyati	78,7	83,3	81,6	82,2	81	80,7
Samarqand viloyati	82	84,1	81,7	81,5	80,9	81,3
Surxondaryo viloyati	75	80,3	78,2	78,4	76,9	77
Sirdaryo viloyati	77,5	79,4	74,5	74,4	72,9	73,5
Toshkent viloyati	72,7	76,8	70,8	69,8	70	70,1
Farg‘ona viloyati	77	80,3	78,4	78,5	78,7	78,8
Xorazm viloyati	78,4	82,4	79,3	79,1	78,1	78,8
Toshkent shahri	56,8	57	49,7	50,2	50	51,5

O‘zbekiston Respublikasida transportda yo‘lovchi tashish xizmati 2015–2023 yillarda o‘rtacha 14 foizga o‘sganligini, transport turlari bo‘yicha esa yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish hajmi temir yo‘li bo‘yicha pandemiya davrini hisobga olgan holda mos ravishda 20,1 va 9,7 mln.kishi tashilgan bo‘lsa, avtomobilda esa 5 293,2 va 6 270,2 mln.kishi o‘z yo‘lovchilar tashilgan.

⁷ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan.

2-jadval

Transport turlari bo'yicha yo'lovchi tashish va yo'lovchi aylanmasi⁸

Ko'rsatkichlar	2000 y.	2005 y.	2010 y.	2015 y.	2020 y.	2021 y.	2022 y.	2023 y.
Tashilgan yo'lovchilar, mln.kishi	3 595,9	3 962,4	4 072,0	5 380,0	5 295,9	6 029,7	6 245,3	6 452,0
temir yo'li	14,6	15,1	14,5	20,1	6,2	7,9	9,0	9,7
avtomobil l	3 284,7	3 796,4	3 962,6	5 293,2	5 248,5	5 914,2	6 092,1	6 270,2
trolleybus	77,1	16,8	1,6	0,8	0,3	0,5	0,5	0,7
tramvay	92,4	43,3	25,8	11,4	1,2	2,3	2,9	3,4
metropoliten	125,7	89,9	65,6	52,3	38,8	101,8	136,7	162,7
havo yo'li	1,5	0,9	1,9	2,2	0,9	3,0	4,1	5,3
Yo'lovchi aylanmasi, mlrd. yo'lovchi-km	30,9	46,2	83,8	120,1	118,3	137,0	146,5	152,7
temir yo'li	2,2	2,1	2,9	3,8	1,8	3,1	3,6	3,9
avtomobil l	23,3	38,6	74,5	109,1	113,2	127,9	131,0	133,8
trolleybus	0,3	0,1	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,02
tramvay	0,3	0,2	0,1	0,04	0,004	0,01	0,01	0,01
metropoliten	0,9	0,6	0,5	0,4	0,3	0,7	1,0	1,2
havo yo'li	3,9	4,6	5,8	6,8	3,0	5,3	10,9	13,8

Transport turlari bo'yicha yo'lovchi aylanmasi 2023 yilda 152,7 mlrd. yo'lovchi km yuk aylanmasi tashkil qilgan bo'lsa bu ko'rsatkich 2015 yilga qarganda 32,6 mlrd. yo'lovchi km oshganini ko'rishimiz mumkin.

Avtomobil transportida tashilgan yo'lovchilar soni 2015 yilda 5 293,2 mln. yo'lovchi tashilgan bo'lsa, 2023 yilga kelib esa 6 270,2 mln. yo'lovchi tashilgan. Mos ravishda hududlar bo'liycha eng katta ko'rsatkichni 2015 yilda Toshkent shahrida 1 095,1 mln. yo'lovchi tashilgan, 2023 yilga kelib 1 318,9 mln. kishiga yetganini ko'rishimiz mumkin. Bu ko'rsatkich bo'yicha eng past ko'rsatkichni Sirdaryo viloyati qayd etib, mos ravishda 66,3 va 87,7 mln. yo'lovchi tashilgan. 2024 yilning yanvar-mart oylarida avtomobil transportida ko'rsatilgan bozor xizmatlari hajmi 14 300,3 mlrd so'mga yetdi. Ko'rsatilgan bozor xizmatlarining umumiy hajmidagi ulushi 11,2 % ni tashkil yetdi. 2024 yil yanvar-mart oylarida yo'lovchi avtomobil transporti xizmatlari ulushi 67,7 foizga yetdi. Avtomobil transporti xizmatlarining umumiy hajmida katta qismi taksi xizmatlariga to'g'ri keladi – 53,5 %.

⁸ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan.

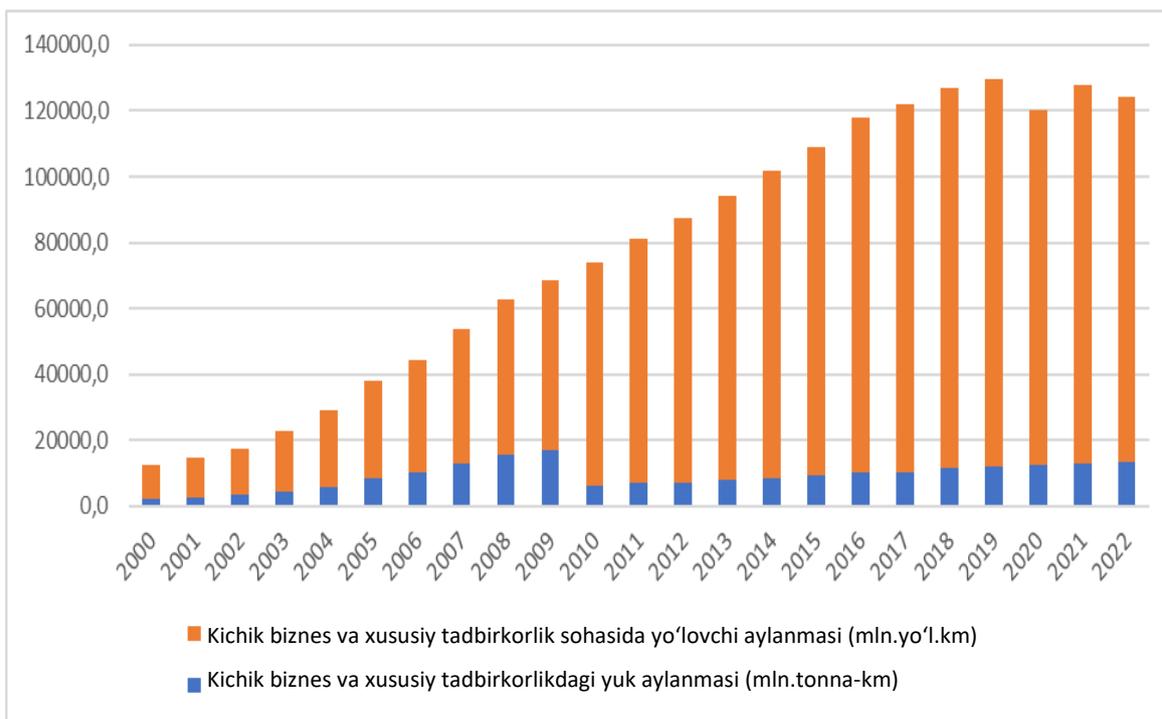
3-jadval

**Iqtisodiy faoliyatning asosiy turlari bo'yicha ko'rsatilgan
xizmatlar hajmi (mlrd.so'm hisobida)⁹**

Ko'rsatkichlar	2010 y.	2015 y.	2020 y.	2021 y.	2022 y.	2023 y.
Xizmatlar – jami	27 126,8	78 530,4	219 978,5	284 388,1	366 891,0	470 286,5
axborot va aloqa sohasidagi xizmatlari	2 080,2	5 181,5	13 852,3	17 755,1	24 508,1	32 226,6
moliya xizmatlari	2 643,7	8 206,7	45 783,0	59 733,3	80 849,1	106 363,8
transport xizmatlari	10 524,4	26 817,3	53 662,9	67 238,6	83 985,6	108 477,7
shu jumladan: avtotransport xizmati	5 124,0	16 032,1	28 474,1	36 249,3	41 726,8	51 272,7
yashash va ovqatlanish bo'yicha xizmatlar	292,7	890,6	5 431,7	8 375,4	13 115,6	18 327,3
savdo xizmatlari	6 620,8	21 366,9	57 572,7	72 483,2	89 816,2	110 662,4
ko'chmas mulk bilan bog'liq xizmatlar	809,3	2 757,3	6 016,9	8 081,1	9 581,7	12 064,3
ta'lim sohasidagi xizmatlar	763,1	2 681,4	8 539,4	12 102,6	15 858,4	20 418,4
sog'liqni saqlash sohasidagi xizmatlar	258,0	1 100,4	3 386,7	5 105,9	6 613,1	8 441,2
ijara va lizing bo'yicha xizmatlar	548,0	1 801,6	4 149,0	5 351,0	6 471,7	7 542,6
kompyuterlar, shaxsiy foydalanish buyumlari va maishiy tovarlarni ta'mirlash bo'yicha xizmatlar	624,2	1 724,5	3 347,8	4 680,5	5 707,3	7 021,5
shaxsiy xizmatlar	756,5	2 366,5	5 032,2	6 764,1	8 670,8	10 916,0
me'morchilik, muhandislik izlanishlari, texnik sinovlar va tahlil sohasidagi xizmatlar	299,2	841,0	4 907,5	6 306,8	7 284,2	7 959,7
boshqa xizmatlar	906,7	2 794,7	8 296,4	10 410,5	14 429,2	19 865,0

2020 yil yakunlari bo'yicha sanoat mahsulotlari hajmi 2010 yilga nisbatan 9,6 barobar oshganligini, ishlab chiqaradigan sanoat hajmi shu davrda 10,8 barobar, rezina va plastmassa buyumlar ishlab chiqarish hajmi 12,1 barobarga, koks va neftni qayta ishlash mahsulotlari 6,2 barobar hamda kimyo mahsulotlari ishlab chiqarish 2020 yilda 2010 yilga nisbatan 10,6 barobar oshgan.

⁹ O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Huzuridagi statistika agentligi ma'lumotlari asosida tuzilgan.



2-rasm. Kichik biznes va xususiy tadbirkorlik sohasida yo'lovchi va yuk aylanmasining 2000-2022 yillardagi hajmlari¹⁰

Kichik biznes va xususiy tadbirkorlik sohasida yo'lovchi va yuk aylanmasining 2000-2022 yillardagi hajmlari kichik avtotransport korxonalarining asosiy qismi xususiy mulkka tegishli. Masalan, Toshkent shaxrida 2022 yilda avtotransport xizmatlari bozorida 189 dan ortiq kichik korxonalar faoliyat yuritgan. Ularning qariyb 80 foizini yakka tartibdagi xususiy korxonalar tashkil etadi, bundan tashqari, ushbu sohada 4236 nafarga yaqin yakka tartibdagi tadbirkor o'z faoliyatini yuridik shaxs tashkil etmasdan amalga oshirmoqda.

Avtotransport xodimlarining umumiy soni 8287 kishini tashkil yetdi. Bitta xususiy korxonada o'rtacha 9 kishi ishlagan, ya'ni yarmi ko'p. Xususiy mulkdagi avtomobillar soni davlat mulkiga nisbatan 2,8 baravar ko'p, shu jumladan avtobuslar - 2,3 baravar ko'p.

Xususiy transport vositalarida yuk tashish hajmi jamoat transport vositalarida shu kabi ko'rsatkich qiymatidan 10 baravar ko'pdir. Shunga o'xshash nisbat yuk aylanmasi bo'yicha kuzatilmoqda, bu xususiy yuk mashinalaridan davlat yuk mashinalariga nisbatan yuqori samaradorlikni ko'rsatadi.

Tadqiqotda ajratib olingan natijaviy va ta'sir etuvchi omil ko'rsatkichlarining o'lchov birligi bir xil emasligi, ya'ni omil ko'rsatkichlarining bir jinsli emasligi sababli asosiy trend modelini chiziqli logarifmik bog'lanish ko'rinishida aniqlab olamiz. Buning uchun omil ko'rsatkichlarining barchasini natural logarifmik ko'rsatkichlarga keltirib olinadi (4-jadval).

¹⁰ O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Huzuridagi statistika agentligi ma'lumotlari asosida tuzilgan.

4-jadval

O'zbekiston Respublikasi kichik tadbirkorlik subyektlarida yuk va yo'lovchi tashishni rivojlanishiga ta'sir etuvchi omil ko'rsatkichlarining logarifmik holati¹¹

Kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi yuk aylanmasi (mln.tonna-km)	Tr_yuk
Kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi yo'lovchi aylanmasi (mln.pass.km)	Tr_pass
Kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi sanoat mahsulotlari hajmi (mlrd.so'm)	Ind
Kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi qurilish hajmi (mlrd.so'm)	Constr
Kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi bandlik (ming kishi)	Empl
Kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi eksport (mln.AQSh.dol)	Exp
Kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi import (mln.AQSh.dol)	Imp
Kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi savdo hajmi (mlrd.so'm)	Trade
Kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi qishloq, o'rmon va baliq xo'jaligi (mlrd.so'm)	Agro
Mamlakatdagi jami iqtisodiy faol aholi soni (ming kishi)	Act_popul
Mamlakatdagi jami aholi daromadlari (mlrd.sum)	Income

Statistik ma'lumotlaridan har bir omilning o'rtacha qiymatini (mean), medianasi (median), maksimal va minimal qiymatlari (maximum, minimum) ko'rish mumkin. Bundan tashqari, har bir omilning standart chetlanishi (std. dev. (Standart Deviation) – standart chetlanish koeffitsienti har bir o'zgaruvchilarning o'rtacha qiymatdan qanchalik chetlanganligini ko'rsatadi) qiymatlari keltirilgan.

6-jadval

O'zbekiston Respublikasi kichik tadbirkorlik subyektlarida yo'lovchi aylanmasini rivojlanishi bo'yicha tanlab olingan ayrim omillarning regression modeli¹²

Source	SS	df	MS	Number of obs	=	24
				F(3, 20)	=	160.75
Model	14.6002141	3	4.86673804	Prob > F	=	0.0000
Residual	.605508567	20	.030275428	R-squared	=	0.9602
				Adj R-squared	=	0.9542
Total	15.2057227	23	.661118378	Root MSE	=	.174

kb_tr_pass	Coef.	Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]
trade	.5905773	.2257389	2.62	0.017	.1196941 1.06146
constr	-.8147727	.2971697	-2.74	0.013	-1.434658 -.1948876
ind	.655989	.1834354	3.58	0.002	.2733494 1.038629
_cons	5.941273	.5840843	10.17	0.000	4.722895 7.159652

$$Lnkb_tr_pass = 0,59trade - 0.81constr + 0.65ind + 5.94 \quad (4)$$

Yuqoridagi (4) modelni ham avtokorrelyatsiyaga tekshirishda, Breush-Godfri testi o'tkaziladi.

¹¹ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan.

¹² Muallif hisob-kitoblari

Modelning avtokorrelyatsiyaga Breush-Godfri testi orqali natijalari¹³

Breusch-Godfrey LM test for autocorrelation

lags (p)	chi2	df	Prob > chi2
1	11.635	1	0.0006

H0: no serial correlation

. estat dwatson

Durbin-Watson d-statistic(4, 24) = .5638877

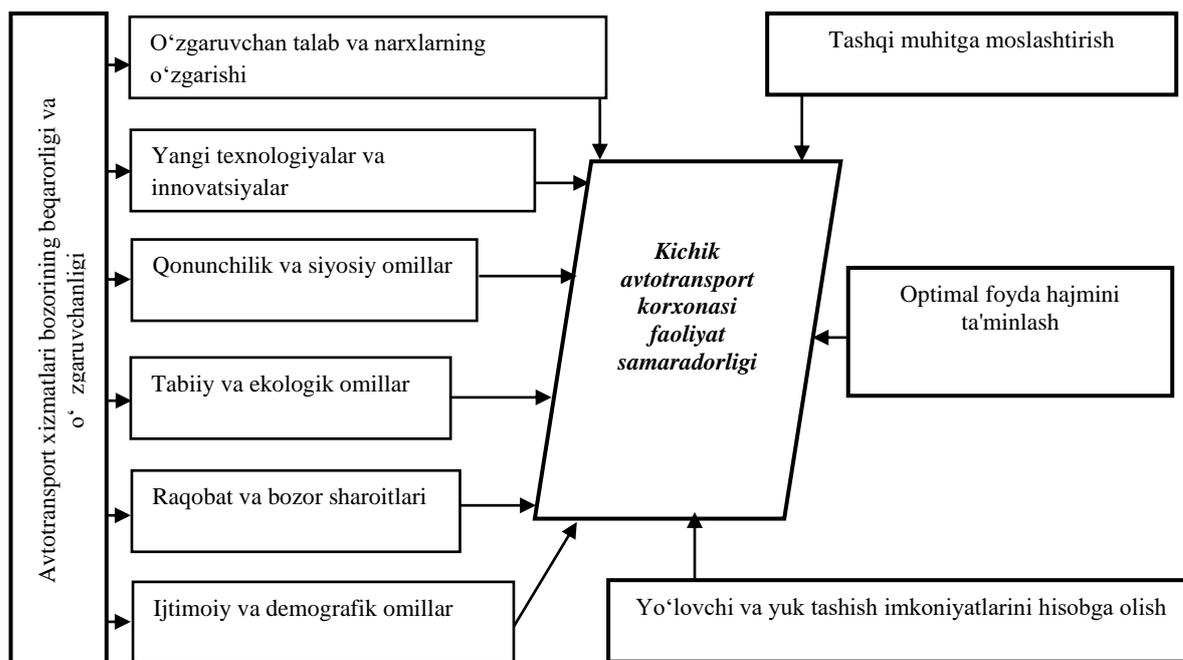
Boshqa omillar o'zgaragan sharoitda, mamlakatimizda kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi savdo hajmi 1 foizga oshishi kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi yo'lovchi tashish aylanmasini 0,59 foizga oshishiga olib kelarkan, kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi qurilish hajmini 1 foizga oshishi ham kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi yo'lovchi tashish aylanmasini 0.81 foizga kamayishiga, mamlakatdagi kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi sanoat mahsulotlari hajmini 1 foizga oshishi esa kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi yo'lovchi tashish aylanmasini 0.65 foizga ortishiga olib kelishini ko'rsatmoqda.

Uchinchi bob «O'zbekistonda yuk va yo'lovchi tashishni tashkil etishda kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanish darajasini oshirish yo'llari» deb nomlanib, unda O'zbekistonda kichik tadbirkorlik subyektlari tomonidan yo'lovchi va yuk tashish xizmati ko'rsatishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmi taklif etilgan, avtotransport kompaniyasining raqobatbardoshligini baholash metodologiyasi tomillashtirilgan, kichik tadbirkorlik subyektlari tomonidan yo'lovchi tashish tizimini rivojlantirish strategiyasi ishlab chiqilgan.

Dissertatsiya tadqiqoti doirasida avtotransport xizmatlari bozorining beqarorligi va o'zgaruvchanligi tavsifidan kelib chiqqan holda transport kompaniyalari faoliyati va bozor talablari o'rtasidagi muvofiqlikka erishish, tashqi muhitga moslashtirish, yo'lovchi va yuk tashish imkoniyatlarini hisobga olish va optimal foyda hajmini ta'minlash orqali kichik biznes toifasiga kiruvchi avtotransport korxonasi faoliyatining samaradorligini oshirish taklifi berilmoqda. (3.2-rasm)

Kichik biznes toifasiga kiruvchi avtotransport korxonasi faoliyatining samaradorligini oshirishda avtotransport bozori beqarorligi va o'zgaruvchanligi sharoitida ATK tashqi muhitga moslashish strategiyasiga urg'u berilgan.

¹³ Muallif hisob-kitoblari



3-rasm. Kichik biznes toifasiga kiruvchi avtotransport korxonasi faoliyatining samaradorligini oshirish yo'llari¹⁴

Avtotransport xizmatlarining bozori o'zining beqarorligi va tez o'zgaruvchanligi bilan ajralib turadi. Bu holat ko'plab omillar ta'sirida yuzaga keladi va bozor ishtirokchilari uchun murakkab muhit yaratadi.

Metodologiyaga muvofiq, korxonaning raqobatbardoshligi potentsial va xarajatlarning normallashtirilgan qiymatlari nisbati shaklida aniqlanadi.

Olingan baho ma'lum bir vaqtda korxonaning raqobatbardoshligining yaxlit xarakteristikasi sifatida ishlatilishi mumkin. Ushbu kompleks baholash kompaniyaga o'z raqobatchilariga va o'z oldiga qo'ygan maqsadlariga nisbatan o'zini ko'rsatishga imkon beradi.

Korxonalar va eng yaxshi korxonaning raqobatchilari o'rtasidagi tanlov bilan bog'liq qo'shimcha vazifa paydo bo'ladi. Buning uchun biz ilmiy adabiyotlardan taniqli o'rtacha og'irlikdagi geometrik modeldan foydalanamiz.

Buning uchun biz ko'p maqsadli tahlil usuli yordamida olingan hisoblash natijalarini 8-jadvalda umumlashtiramiz.

8-jadval

Korxonaning raqobatbardoshligini hisoblash natijalari¹⁵

Ko'rsatkich nomi	korxonalar				
	A	B	C	D	...
Korxonaning raqobatbardoshligi	a1	b2	c1	d1	...

¹⁴ Muallif ishlanmasi

¹⁵ Muallif ishlanmasi

Olingan baho ma'lum bir vaqtda tashkilotning raqobatbardoshligining yaxlit xarakteristikasi sifatida ishlatilishi mumkin. Ushbu omillarni kompleks baholash tashkilotga o'z raqobatchilariga va o'z oldiga qo'ygan maqsadlariga nisbatan o'zini ko'rsatishga imkon beradi. Maqsadli bozorlar va raqobatchilarni aniqlagandan so'ng, yuk tashish kompaniyasi xizmat ko'rsatish uchun tanlangan bozorda umumiy raqobat strategiyasini shakllantiradi.

Korxonaning barcha turdagi xususiy potentsiallari uchun bunday raqamli hisob-kitoblar olingan deb faraz qilsak, ushbu potentsiallarni kompleks baholashni aniqlashga o'tish mumkin. Ushbu integratsiyalashgan raqamli baholash, yuqorida ta'kidlab o'tilganidek, korxonaning raqobatbardoshlik darajasini umumlashtiruvchi tavsif sifatida ishlaydi. Biz korxonaning salohiyatining alohida turlari uchun zarur belgilarni kiritamiz.

$K (- (i=1, \dots, S):$

- s_1 - resurs salohiyati;
- s_2 -tadbirkorlik salohiyati;
- s_3 -moliyaviy salohiyat;
- s_4 -inson resurslari salohiyati;
- s_5 -marketing salohiyati;
- s_6 -innovatsion salohiyat;
- s_7 -korxonaning iqtisodiy salohiyati;
- s_8 -korxonaning texnik salohiyati.

Yuqorida sanab o'tilgan salohiyatlarning alohida turlarining raqamli baholari 9-jadvalda xulosa shaklida keltirilgan.

9-jadval

Avtotransport korxonasi salohiyatining alohida turlarini raqamli baholash¹⁶

Korxonalar (u)	Raqobatbardoshlik qiymatlari							
	p_1	p_2	p_3	p_4	p_5	p_6	p_7	p_8
«START TAXI PLUS» MChJ (Namangan vil.)	0,37	0,68	0,29	0,31	0,32	0,38	0,71	0,27
«MAGNIT LOGISTIC» MChJ (Toshkent sh.)	0,48	0,53	0,32	0,57	0,30	0,44	0,65	0,26
«IDEAL TRANS AVTO» MChJ (Toshkent sh.)	0,39	0,49	0,36	0,74	0,29	0,36	0,56	0,29

Avtotransport korxonasi salohiyatining har bir alohida xususiy turi uchun ahamiyat koeffitsientlari 10-jadvalda keltirilgan ekspertlar yordamida tuzildi.

¹⁶ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan.

10-jadval**Avtotransport korxonasi salohiyatining har bir alohida xususiy turi uchun ahamiyat koeffitsientlari¹⁷**

Vazn qiymatlari							
p_1	p_2	p_3	p_4	p_5	p_6	p_7	p_8
Baho							
0,22	0,14	0,10	0,16	0,14	0,09	0,06	0,09

O‘rtacha og‘irlikdagi geometrik model yordamida olingan integral ko‘rsatkichni hisoblash natijalari 11-jadvalda keltirilgan.

11-jadval**Avtotransport korxonasi raqobatbardoshligining integral ko‘rsatkichini hisoblash natijalari¹⁸**

Ko‘rsatkich	«START TAXI PLUS» MChJ (Namangan vil.)	«MAGNIT LOGISTIC» MChJ (Toshkent sh.)	«IDEAL TRANS AVTO» MChJ (Toshkent sh.)
Korxonalar raqobatbardoshligi	0,93	1,09	0,79

Uch korxonalar uchun olingan hisoblash natijalari shuni ko‘rsatadiki, «MAGNIT LOGISTIC» MChJ korxonasi raqobatbardoshlik darajasi bo‘yicha ikkinchi o‘rinda turadi. Bu fakt avtotransport kompaniyasining raqobatbardoshligini oshirish bo‘yicha tavsiyalar ishlab chiqishni taqozo etadi.

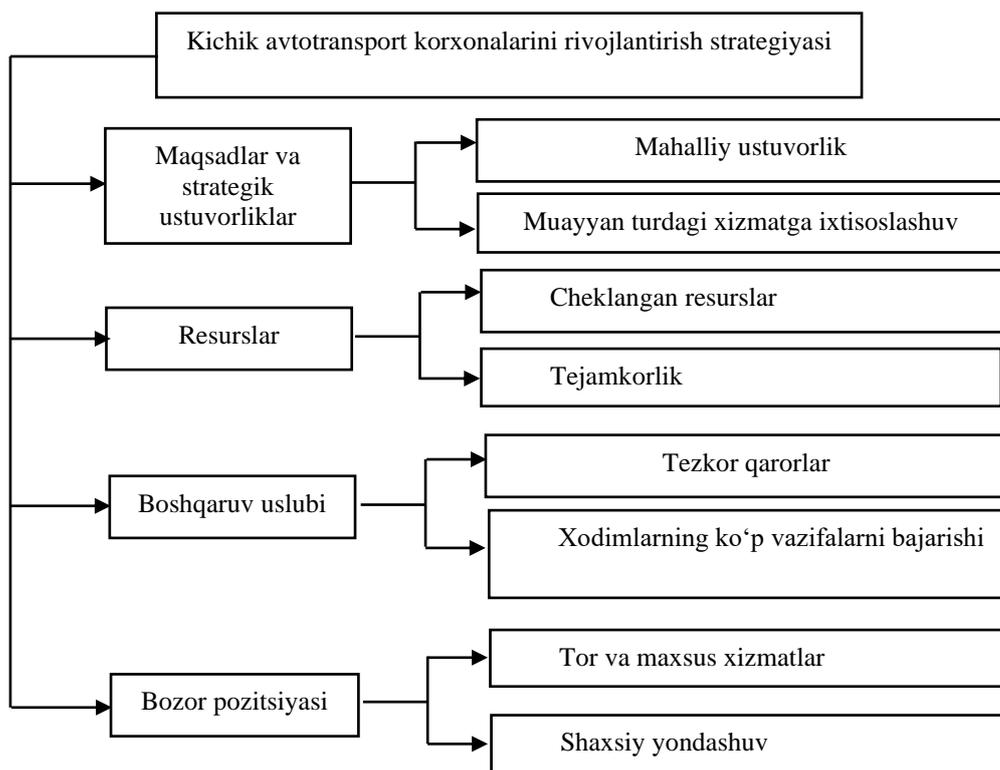
Ekspert va statistik tahlil ma‘lumotlari shuni ko‘rsatadiki, kichik biznes bugungi kunda iqtisodiyotning eng jadal rivojlanayotgan sohasidir. Kichik va o‘rta korxonalar asta-sekin boshlang‘ich kapitaldan rivojlanish bosqichiga o‘tmoqda, bunda asosiy ahamiyat korxonalarining samaradorligi va barqarorligi, ular ishtirokida iqtisodiy aloqalarni o‘rnatish va ishlab chiqarish faoliyatini faollashtirish orqali olinadi. Bunday tadbirkorlikning tarmoq tarkibi sanoat ishlab chiqarishidagi ulushini oshirish yo‘nalishi bo‘yicha o‘zgarib bormoqda.

Quyidagi 4-rasmda O‘zbekistonda kichik avtotransport korxonalarini rivojlantirish strategiyasining asosiy jihatlari keltirilgan bo‘lib, unda maqsadlar va ustivorliklar, resurslar, boshqaruv uslubi va bozor pozitsiyasi kabi yo‘nalishlarni qamrab olgan.

Tadqiqot uchun bozorning iqtisodiy subyekti to‘g‘risida yetarli tushunchani shakllantirish muhimdir. Metodologik nuqtai nazardan, eng oson narsa bu haqda qandaydir o‘rtacha fikr bildirishdir. Biroq, bunday yondashuv transport kompaniyasining iqtisodiy xulq-atvorining motivatsiyasiga asoslangan mualliflik konsepsiyasiga zid keladi. Haqiqiy shahar yo‘lovchi tashish bozori sharoitida bozorning iqtisodiy motivatsiyaga bo‘lgan reaksiyasining umumiy vektori har bir alohida transport kompaniyasining turli xil, ko‘p yo‘nalishli reaksiyalari natijasi bo‘ladi. Bu shuni anglatadiki, ma‘lum bir tartibga solish vositasini tanlashda va uning miqdoriy parametrlarini (mezonlari, ko‘rsatkichlari) aniqlashda, agar har bir shaxsning bo‘lmasa, hech bo‘lmaganda bozor ishtirokchilarining asosiy guruhlarining xulq-atvor reaksiyasini taxmin qilish kerak. Biz ilgari bu reaksiyalarni iqtisodiy strategiya sifatida belgilangan.

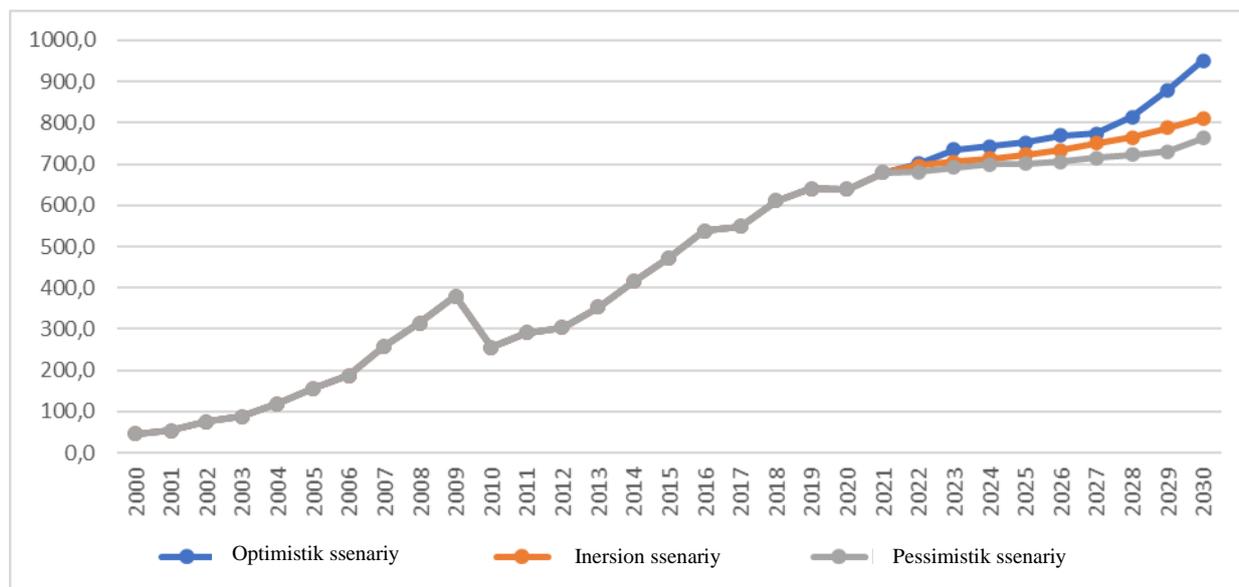
¹⁷ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan.

¹⁸ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan.



4-rasm. O‘zbekistonda kichik avtotransport korxonalarini rivojlantirish strategiyasining asosiy jihatlar¹⁹

5-rasm hamda 12-jadvalda O‘zbekistonda kichik biznes subyektlari tomonidan yuk tashishning 2030 yilgacha prognoz ssenariylari va qiymatlari keltirilgan.



5-rasm. O‘zbekistonda kichik biznes subyektlari tomonidan yuk tashishning 2030 yilgacha prognoz ssenariylari²⁰

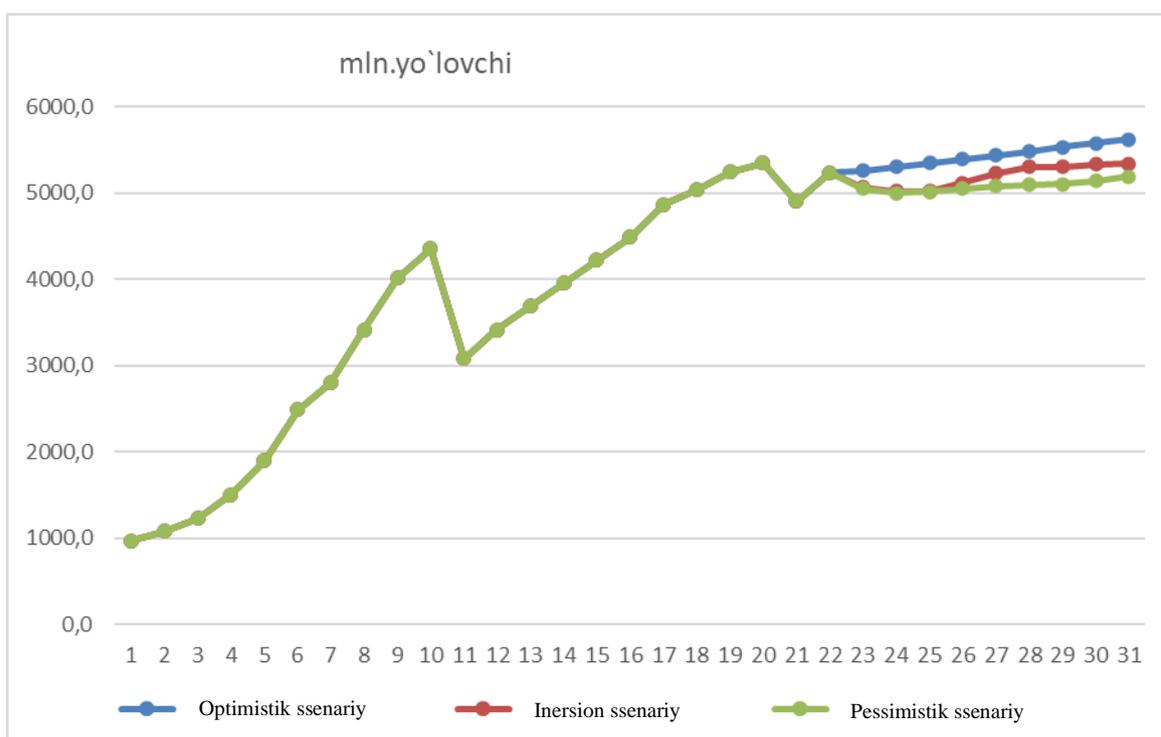
¹⁹ Muallif ishlanmasi

²⁰ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan.

O‘zbekistonda kichik biznes subyektlari tomonidan yuk tashishning 2030 yilgacha prognoz qiymatlari²¹

Yillar	2024y.	2025 y.	2026 y.	2027 y.	2028 y.	2029 y.	2030 y.
<i>O‘zbekistonda kichik biznes subyektlari tomonidan yuk tashishning 2030 yilgacha prognoz ssenariylari (mln.tonna)</i>							
Optimistik ssenariy	742,5	751,6	769,4	774,3	814,8	879,5	950,4
Inersion ssenariy	712,7	722,6	733,6	751,2	764,4	788,3	811,2
Pessimistik ssenariy	699,5	701,0	705,8	714,9	722,5	731,2	763,7
<i>O‘zbekistonda kichik biznes subyektlari tomonidan yo‘lovchi tashishning 2030 yilgacha prognoz ssenariylari (mln.yo‘lovchi)</i>							
Optimistik ssenariy	5350,8	5395,3	5439,9	5484,5	5529,0	5573,6	5618,2
Inersion ssenariy	5024,4	5114,8	5229,4	5299,7	5301,8	5333,5	5336,7
Pessimistik ssenariy	5011,9	5051,0	5077,8	5096,9	5102,2	5141,9	5192,8

O‘zbekistonda kichik biznes subyektlari tomonidan yuk tashish hajmi 2030 yilga kelib optimistik ssenariy bo‘yicha 950,4 mln.tonnaga, inersion ssenariy bo‘yicha esa 811,2 mln.tonnaga hamda pessimistik ssenariy bo‘yicha 763,7 mln.tonnaga yetishi kutilmoqda.



6-rasm. O‘zbekistonda kichik biznes subyektlari tomonidan yo‘lovchi tashishning 2030 yilgacha prognoz ssenariylari²²

²¹ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan.

²² Muallif tomonidan ishlab chiqilgan.

Mamlakatimizda keyingi 7 yil ichida kichik biznes subyektlari tomonidan yo'lovchi tashish hajmi 5618,2 mln.yo'lovchiga, inersion ssenariy bo'yicha esa 5336,7 mln. yo'lovchiga hamda pessimistik ssenariy bo'yicha 5192,8 mln.yo'lovchiga yetishi prognoz qilinmoqda.

XULOSA

Olib borilgan tadqiqotlar natijasida quyidagi xulosalarga kelindi:

1. Uslubiy yondashuvga ko'ra "iqtisodiyotda yo'lovchi va yuk tashishni tashkil etish" tushunchasi mamlakat iqtisodiy taraqqiyoti, tadbirkorlik va aholi iqtisodiy manfaatlarining o'zaro muvofiqligidan kelib chiqqan holda namoyon bo'luvchi yuk tashish xizmatlari bo'yicha talabga tez moslashuvchanligi xususiyatiga ko'ra kichik biznesni transportning samarali tarkibiy qismini tashkil etishi nuqtai nazaridan takomillashtirildi.

2. Transportda sohasida kichik biznesni rivojlantirish aholi va mamlakat iqtisodiyoti uchun zarur hisoblanib, aynan kichik biznesning talabga moslashuvchan munosabatda bo'lishi bilan bir qatorda transport xizmatlari sifati va turlarini yaxshilash imkonini beradi. Shu nuqtai nazardan mamlakat iqtisodiy taraqqiyoti va tadbirkorlik manfaatlarining mos kelishi tufayli transportda kichik biznes sohaning samarali tarkibiy qismiga aylanishi mumkin.

3. Transport tomonidan amalga oshiriladigan operatsiyalarning o'ziga xos xususiyatlarini hisobga olgan holda, dissertatsiyada transport logistikasi moddiy logistikaning bir qismi va transport ishining natijasini transport xizmati sifatida ko'rib chiqilgan.

4. Avtotransport korxonasi logistika zanjirining bo'g'inlari (moddiy oqimlarni targ'ib qilish) o'rtasidagi bog'liqlikni ta'minlaydigan makro darajadagi tizimlarning elementi bo'lib, ikkinchi tomondan esa u alohida moddiy oqimlarning iste'molchisi, tegishli logistika zanjirining yakuniy bo'g'ini hisoblanadi. Bu yerda avtotransport korxonasi kiruvchi moddiy oqimlar (yoqilg'i, ehtiyot qismlar, agregatlar, shinalar va boshqalar) ichki logistika tizimi sifatida ishlaydi.) moddiy xizmatlarga - transport xizmatlariga aylantiriladi. Boshqa bir tomondan avtotransport korxonasi noaniqlik sharoitida faoliyat yuritadi, tayyor mahsulotni saqlay olmaydi, transport xizmatlarini ishlab chiqarish va sotish jarayoni amalda vaqtga to'g'ri kelgani sabab transport tizimlarida "tayyor mahsulotni saqlash va omborda qayta ishlash" logistika funksiyasi mavjud emas.

5. Kichik biznesdagi avtotransport korxonasi faoliyatining samaradorligi uning tashqi muhitga qanchalik moslashishi, uning imkoniyatlarini hisobga olishi va ulardan maksimal foyda keltirishi bilan bog'liqdir. Avtotransport xizmatlari bozori o'zining beqarorligi, raqobatning murakkabligi, raqobatchilarning oldindan aytib bo'lmasligi, xizmatlarga talabning hayotiy siklini qisqartirishi bilan atrof-muhitni tahlil qilish va baholash, prognozlash va vaqt va rejalashtirishning o'zgarishi zarurligini belgilaydi, ya'ni, kompaniya faoliyati va bozor talablari o'rtasidagi muvofiqlikni ta'minlash zarurati mavjud.

6. Avtomobil transportida tashilgan yo'lovchilar soni 2015 yilda 5 293,2 mln. yo'lovchi tashilgan bo'lsa, 2023 yilga kelib esa 6 270,2 mln. yo'lovchi tashilgan. Mos ravishda hududlar bo'liycha eng katta ko'rsatkichni 2015 yilda Toshkent shahri 1 095,1 mln. yo'lovchi tashilgan, 2023 yilga kelib 1 318,9 mln. kishiga yetganini ko'rishimiz mumkin. Bu ko'rsatkich bo'yicha eng past ko'rsatkichni Sirdaryo viloyati qayd etib mos ravishda 66,3 va 87,7 mln. yo'lovchi tashilgan. 2024 yilning yanvar-mart oylarida avtomobil transportida ko'rsatilgan bozor xizmatlari hajmi 14 300,3 mlrd so'mga yetdi. Ko'rsatilgan bozor xizmatlarining umumiy hajmidagi ulushi 11,2 % ni tashkil etdi. 2024 yilning yanvar-mart oylarida yo'lovchi avtomobil transporti xizmatlari ulushi 67,7 foizga yetdi. Avtomobil transporti xizmatlarining umumiy hajmida katta qismi taksi xizmatlariga to'g'ri keladi – 53,5 %. Demak, yo'lovchi tashishda kichik biznesni rivojlantirish strategik ahamiyatga ega.

7. O'zbekistonda umumta'lim muassasalari soni, aholining tabiiy ko'payishi hamda avtomobil transporti xizmatini rivojlanishi (avtomobil transporti tashilgan yo'lovchilar soni) o'rtasidagi bog'liqlik mavjudligi aniqlandi. Mamlakatimizda transportda yo'lovchi tashish xizmati 2015–2023 yillarda o'rtacha 14 foizga o'sganligini demografik o'sish hamda aholi daromadlari bilan bog'lash mumkin.

8. Amalga oshirilgan ekonometrik modellarga ko'ra, mamlakatimizda kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi qurilish hajmining 1 foizga oshishi kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi yuk aylanmasini 0,65 foizga oshishiga olib keladi, ushbu sohada bandlikni 1 foizga oshishi esa kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi yuk aylanmasini 3.005 foizga ortishiga olib kelishi aniqlandi. Shuningdek, kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi savdo hajmini 1 foizga oshishi kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi yuk aylanmasini 0.52 foizga ortishiga olib keladi hamda kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi qishloq, o'rmon va baliq xo'jaligi hajmini 1 foizga oshishi ham kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi yuk aylanmasini 1.45 foizga kamayishiga olib kelishi aniqlandi.

9. Kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi qishloq, o'rmon va baliq xo'jaligi hajmini 1 foizga oshishi ham kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi yo'lovchi aylanmasini 0.21 foizga kamayishiga, mamlakatdagi jami iktisodiy faol axoli sonini 1 foizga oshishi esa kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi yo'lovchi aylanmasini 3.005 foizga ortishiga olib kelishini ko'rsatmoqda. Biroq, aholi daromadlarini oshishi esa teskari ta'sir etib, axoli daromadlarini 1 foizga oshishi kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi yo'lovchi aylanmasini 0.24 foizga kamayishiga olib kelishi aniqlandi. Buni o'z navbatida aholini shaxsiy avtomobil sotib olish salohiyatini oshishi bilan izohlash mumkin. Mamlakatimizda kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi savdo hajmi 1 foizga oshishi kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi yo'lovchi aylanmasini 0,59 foizga oshishiga olib kelarkan, kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi qurilish hajmini 1 foizga oshishi ham kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi yo'lovchi aylanmasini 0.81 foizga kamayishiga, mamlakatdagi kichik biznes va xususiy tadbirkorlikdagi sanoat mahsulotlari hajmini 1 foizga oshishi esa kichik biznes va xususiy

tadbirkorlikdagi yo'lovchi aylanmasini 0.65 foizga ortishiga olib kelishini ko'rsatmoqda.

10. O'zbekistonda yo'lovchi va yuk tashishni tashkil etishda kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanish darajasini oshirishda kichik biznesdagi avtotransport korxonalarini strategiyalari ishlab chiqilishi zaruriyati asoslandi.

11. Kichik biznesdagi avtotransport korxonalarini raqobatbardoshligini baholash uslubiyoti taklif etildi va obyekt sifatida o'rganilgan «START TAXI PLUS» MChJ, «MAGNIT LOGISTIC» MChJ hamda «IDEAL TRANS AVTO» MChJ ushbu uslubiyot asosida baholandi. O'zbekistonda kichik biznes subyektlari tomonidan yuk hamda yo'lovchi tashishning 2030 yilgacha prognoz ssenariylari ishlab chiqildi. Unga ko'ra, O'zbekistonda kichik biznes subyektlari tomonidan yuk tashish hajmi 2030 yilga kelib optimistik ssenariy bo'yicha 950,4 mln.tonnaga, inersion ssenariy bo'yicha esa 811,2 mln.tonnaga hamda pessimistik ssenariy bo'yicha 763,7 mln.tonnaga yetishi kutilmoqda. Mamlakatimizda keyingi 7 yil ichida kichik biznes subyektlari tomonidan yo'lovchi tashish hajmi 5618,2 mln.yo'lovchiga, inersion ssenariy bo'yicha esa 5336,7 mln. yo'lovchiga hamda pessimistik ssenariy bo'yicha 5192,8 mln.yo'lovchini tashkil etishi hisoblandi.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.03/30.12.2020.I.16.02
ПО ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ В ТАШКЕНТСКОМ
ГОСУДАРСТВЕННОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

**ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ**

АЙТИЕВА СЕВАРА АЛЛАБЕРДИЕВНА

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МАЛЫХ ФОРМ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА
ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЗОВЫХ И ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК
В УЗБЕКИСТАНЕ**

08.00.15 – Экономика предпринимательства и малого бизнеса

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

Ташкент – 2025

Тема диссертации на соискание ученой степени доктора философии (PhD) по экономическим наукам зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии при Министерстве высшего образования, науки и инноваций Республики Узбекистан под номером B2024.3.PhD/Iqt4606.

Диссертация выполнена в Ташкентском государственном экономическом университете.

Автореферат диссертации размещен на трех языках (узбекском, русском, английском (резюме)) на сайте Ученого совета (www.tsue.uz) и на информационно-образовательном портале «ZiyoNet» (www.ziynet.uz).

Научный руководитель:	Гафуров Убайдулло Вахабович доктор экономических наук, профессор
Официальные оппоненты:	Касимова Фатима Тулкуновна доктор экономических наук, профессор Арипов Ойбек Абдуллаевич доктор экономических наук, профессор
Ведущая организация:	Ферганский государственный университет

Защита диссертации состоится “___” _____ 2025 года в ___ часов на заседании Научного совета 03/30.12.2020.I.16.02 по присуждению ученых степеней при Ташкентском государственном экономическом университете. Адрес: 100003, г. Ташкент, ул. Ислама Каримова, 49. Тел.: (99871) 239-28-72; Факс: (99871) 239-43-51; e-mail: tdiu@tdiu.uz

С диссертацией можно ознакомиться в Центре информационно-ресурсом центре Ташкентского государственного экономического университета. (зарегистрирована под номером ____). (Адрес: 100003, г. Ташкент, ул. Ислама Каримова, 49. Тел.: (99871) 239-28-72; Факс: (99871) 239-43-51; e-mail: tdiu@tdiu.uz

Автореферат диссертации разослан «___» _____ 2025 года.
(протокол-реестр рассылки за № _____ от “___” _____ 2025 года)

Г.К. Абдурахманова
Председатель Научного совета по присуждению ученых степеней,
доктор экономических наук,
профессор

О.Дж. Джурабаев
Ученый секретарь Научного совета по присуждению ученых степеней,
доктор экономических наук, доцент

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

ВВЕДЕНИЕ (аннотация докторской диссертации)

Актуальность и необходимость темы диссертации. При использовании современных технологий в эффективной организации и управлении потоками в цепочке поставок в мировом масштабе особое значение придается своевременному обеспечению потребностей потребителей в готовой продукции и сырье. В связи с этим в развитых странах, таких как США, Нидерланды, Турция, Россия, Германия, Франция, Китай, Южная Корея, Япония особое внимание уделяется разработке новых научно-технических решений по доставке грузов потребителям в нужном объеме, в нужное время, в нужное место, с хорошим качеством и приемлемыми ценами. На сегодняшний день наиболее актуальными задачами являются увеличение объемов грузопассажирских перевозок, обеспечение своевременного гарантированного удовлетворения потребностей потребителей в перевозках грузопотоков и экономическая эффективность. В мире проводятся научные исследования в таких областях, как моделирование общих процессов обслуживания, повышение эффективности системы, оптимизация объемов сервисных работ, согласование скорости потока, входящего в систему, с возможностями сервиса. В этом направлении особое внимание уделяется моделированию процессов быстрого и эффективного планирования работы автотранспорта, поступающего в систему валового обслуживания, в дискретном и непрерывном случаях. При этом большое значение придается методам, направленным на снижение неэффективных потерь и затрат в процессе перевозок. В Узбекистане осуществляются широкомасштабные мероприятия по моделированию и управлению процессом обслуживания автотранспортных средств, проведению исследований по совершенствованию технологии перевозок рассредоточенных строительных грузов на основе теории, методов и подходов валового обслуживания и их практическому применению.

В Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022-2026 годы и государственной программе по реализации в «Год человеческого достоинства и активной махалли» поставлены задачи «...организации сети транспортно-логистических центров с учетом основных точек формирования грузов в регионах и снижения затрат на организацию грузовых перевозок до 30 процентов»¹. При реализации этих задач важна разработка научно обоснованной методики, позволяющей определить параметры обслуживания, обеспечивающие наименьшие экономические потери, на основе взаимной корректировки сервисных возможностей автомобильного транспорта и погрузочной техники.

¹ Указ Президента Республики Узбекистан от 28 января 2022 года № ПФ-60 «О Стратегии развития нового Узбекистана на 2022-2026 годы». - www.lex.uz

Как сказано в Указе Президента Республики Узбекистан об утверждении Стратегии развития нового Узбекистана на 2022-2026 годы и «Дорожной карты» по ее реализации в 2022 году, «был внедрен совершенно новый подход и внедрена система оценки эффективности планируемых реформ на основе уровня достижения целей развития». В частности, стратегия развития и «дорожная карта» по ее реализации в 2022 году предусматривают достижение почти 100 целей в рамках 7 приоритетных направлений развития нашей страны.² Для эффективного выполнения этих задач необходимо использовать малые предпринимательские формы грузоперевозок в стране, прежде всего, исследовать методические основы оценки эффективности грузоперевозок в малых предпринимательских формах, совершенствовать организационно-экономический механизм оказания услуг по грузоперевозкам субъектами малого предпринимательства.

Данное диссертационное исследование служит в определенной степени реализации задач, определенных в Указе Президента Республики Узбекистан №ПФ-60 от 28 января 2022 года «О Стратегии развития нового Узбекистана на 2022-2026 годы», в УП №-4143 от 1 февраля 2019 года «Об организации деятельности Министерства транспорта Республики Узбекистан» от 2 декабря 2017 года, в УК №-3422 «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых путей в 2018-2022 годах» от 2 декабря 2017 года, в Постановлении Кабинета Министров Республики Узбекистан от 19 апреля 2019 года №336 «Об утверждении положения о Министерстве транспорта Республики Узбекистан» и других нормативных правовых документах в этом направлении.

Соответствие исследования приоритетам развития науки и техники республики. Диссертационное исследование выполнилось в соответствии с приоритетными направлениями развития науки и техники Республики Узбекистан I. «Духовное, этическое и культурное развитие демократического государства и правового общества, формирование инновационной экономики».

Уровень изученности проблемы. Основы использования малых бизнес-форм грузовых и пассажирских перевозок изучали А.Ж.М.Секо, Ж.Х.Г.Гонсалвес, Жоау Фигейра де Соуза, Анна Ибраева, У.Мигари, О.Сольвела, Г.Уайт, К.Фриман, С.Харрисон, Дж.Хендерсон, изучали Д. Хильгерс, Й. Шумпетер и др.³

² Стратегия развития Нового Узбекистана на 2022-2026 годы и «дорожная карта» по ее реализации в 2022 году. <https://review.uz/oz/post/new-project-of-development-strategy-for-2022-2026-was-put-for-discussion>

³ Секо А.Ж.М., Гонсалвес Ж.Х.Г. Качество общественного транспорта: относительная важность различных показателей эффективности и их потенциал для объяснения выбора вида транспорта. Городской транспорт XIII: Городской транспорт и окружающая среда в 21 веке. 2017. 313 с.; Ибраева А., Соуза Ж.Ф. Маркетинг информационного обеспечения общественного транспорта. Эльзевир.2014. 122 стр.; Бранислав Р., Раденко М., Владана Р., Милена И., Драган Л. Маркетинговое исследование удовлетворенности пассажиров услугами общественного транспорта в городе Белграде. Движение и транспорт. 2015. 47 с.

Среди современных ученых, занимавшихся проблемами автотранспортных предприятий Якутин Ю.В., Курбатов О.Н., Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Миронова М.П., Миронова Ю.П., Морозова И.А., Мельник Т.С., Печаткин В.В., Николаев М.А. и другие можно отметить отдельно⁴.

Среди отечественных ученых проблемы использования малых предпринимательских форм организации пассажирских перевозок и вопросы развития малого бизнеса изучены такими учеными-экономистами, как С.С.Гафуров, А.Ж.Каххоров, Н.К. Болтабаев, З.Т. Гаибназаров, Д.С. Экономисты-ученые типа Юсупова⁵.

В то же время, несмотря на то, что имеется множество исследований отечественных и зарубежных экономистов в этой области, вопросы совершенствования механизмов управления бизнес-структурами на основе комплексного производства продукции требуют дополнительных исследований.

Связь диссертационного исследования с планами научных исследований высшего учебного заведения, в котором выполнена диссертация. Диссертационная работа выполнена в рамках научного проекта в соответствии с планом научно-исследовательской работы Ташкентского государственного экономического университета.

Цель исследования заключается в разработке предложений и рекомендаций по использованию малых предпринимательских форм организации грузопассажирских перевозок в Узбекистане.

Задачи исследования:

исследовать экономическое содержание грузовых и пассажирских перевозок и основных принципов их организации;

изучить теоретические основы развития транспортной системы регионов;

совершенствовать методическую базу оценок эффективности пассажирских перевозок в формах малого предпринимательства;

⁴ Якутин Ю.В., Курбатов О.Н. Особенности маркетинговых услуг в сфере транспортной логистики. *Transport Business in Russia*. 2010. 15 p.; Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Миронова М.П., Миронова Ю.П. Особенности маркетинговых исследований на рынке пассажирских перевозок по заказам в регионе. *Отраслевые научные и прикладные исследования: Строительство, Транспорт*. 2015. 89 с.; Морозова И.А. Маркетинговое обеспечение развития инфраструктуры рынка транспортных услуг. автореферат дисс. док.экон.наук, 08.00.05. – Волгоград. 2008. - 50с.; Мельник Т.С. Направления и виды маркетинговых исследований в сфере пассажирских перевозок с учетом транспортного сообщения. *Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт*. - 2017. №1, 102 с.

⁵ Касимова Д.С. Малый бизнес и частное предпринимательство. Учебник. - Т: Издательство «Инновационное развитие», 2020., Управление международным бизнесом. Издательство «Инновационное развитие», Шарифходжаев М., Абдуллаев Ё. Менеджмент: учебник. - Ташкент: Учитель, 2001; Ёлдошев Н.К., Захидов Г.Е. Управление. Учебное пособие. – Т.: Общество национальных философов Узбекистана, 2018. – 392 с.; Каххоров А.Дж. Совершенствование инновационной маркетинговой деятельности в автомобильно-транспортной системе Узбекистана. реферат дисс. iq.fan.ном., 08.00.11. - Ташкент. 2018. – 57 с.

анализировать основные экономические показатели и тенденции организации пассажирских перевозок в Узбекистане;

изучить проблемы использования форм малого бизнеса при организации пассажирских перевозок в городе Ташкенте и других регионах;

провести эконометрический анализ факторов, влияющих на эффективность пассажирских и грузовых перевозок в субъектах малого предпринимательства;

совершенствовать организационно-экономический механизм оказания услуг по перевозке пассажиров и грузов субъектами малого предпринимательства в Узбекистане;

разработать стратегию развития системы грузовых и пассажирских перевозок субъектами малого предпринимательства;

разработать прогнозные сценарии развития малого предпринимательства в организации пассажирских перевозок в Узбекистане до 2030 года.

Объектом исследования являются субъекты малого бизнеса, осуществляющие грузовые и пассажирские перевозки в Узбекистане.

Предметом исследования являются социально-экономические отношения, возникающие при использовании малых предпринимательских форм организации грузовых и пассажирских перевозок.

Методы исследования. В диссертации использованы системный подход, анализ и синтез, сравнительный и сопоставительный анализ, статистические и эконометрические, в частности, корреляционно-регрессионный и вариационный анализы.

Научная новизна исследования состоит из:

согласно методическому подходу усовершенствована концепция «организация грузопассажирских перевозок в экономике» с точки зрения формирования малого бизнеса как эффективной составляющей перевозок за счет его быстрой адаптируемости к спросу на услуги грузопассажирских перевозок, что проявляется благодаря взаимной совместимости экономического развития страны, предпринимательства и экономических интересов населения;

на основе описания нестабильности и изменчивости рынка автотранспортных услуг в основу положено предложение по повышению эффективности деятельности автотранспортного предприятия, относящегося к категории малого бизнеса, путем достижения совместимости деятельности транспортных компаний с требованиями рынка, адаптации к внешней среде, учета возможностей пассажирских и грузовых перевозок и обеспечения оптимального размера прибыли;

обоснована необходимость разработки стратегии развития автотранспортных предприятий, относящихся к данной категории,

обусловленная повышением уровня использования форм малого бизнеса при организации грузовых и пассажирских перевозок;

в Узбекистане разработаны сценарии прогноза объемов пассажирских и грузовых перевозок субъектов малого предпринимательства до 2030 года.

Практические результаты исследования состоят из:

с учетом специфики операций, осуществляемых транспортом, транспортная логистика рассматривается как часть материальной логистики и результат транспортной работы как транспортная услуга;

определено, что эффективность деятельности малого транспортного предприятия зависит от того, насколько хорошо оно адаптируется к внешней среде, учитывает ее возможности и максимально использует их;

на основе разработанных исследователем эконометрических моделей оценено влияние изменения объемов экономической деятельности малого бизнеса и частного предпринимательства на изменение грузооборота и пассажирооборота в отрасли;

в Узбекистане определены основные составляющие стратегии автотранспортных предприятий в организации грузовых и пассажирских перевозок в целях повышения уровня использования форм малого бизнеса;

предложена методика оценки конкурентоспособности автотранспортных предприятий малого бизнеса и на основе этой методики оценена конкурентоспособность ряда малых предприятий автотранспортного обслуживания.

Достоверность результатов исследования. Целесообразность подходов и методов, используемых в процессе диссертации, определяется тем, что информационная база получена из официальных источников, выводы, предложения и рекомендации одобрены, результаты соответствуют экономическим теориям и одобрены Торгово-промышленной палатой Узбекистана.

Научная и практическая значимость результатов исследования. Научная значимость результатов исследования определяется возможностью использования теоретических выводов и разработанных в нем правил для расширения научно-методических основ совершенствования механизмов использования малых предпринимательских форм организации грузовых и пассажирских перевозок, а также дальнейшее обогащение научного аппарата научных исследований в этом направлении.

Основными практическими результатами и методическими правилами, полученными в результате исследования, являются дальнейшее развитие малого предпринимательства автотранспортных предприятий Узбекистана, разработка государственной политики развития малого предпринимательства, программ, связанных с развитием малых автотранспортных предприятий в экономике, совершенствование системы развития автотранспортных предприятий в предлагаемой методике на

региональном уровне и приоритетность определяются возможностью использования при определении направлений экономического развития страны и региона.

Внедрение результатов исследований. На основе полученных научных результатов по использованию малых предпринимательских форм организации пассажирских перевозок в Узбекистане:

согласно методологическому подходу, понятие «организация грузовых и пассажирских перевозок в экономике» было использовано при подготовке учебника «Бизнес-оценка», рекомендуемого студентам вуза, из теоретических и методических материалов, связанных с совершенствованием понятия «организация грузовых и пассажирских перевозок в экономике» с точки зрения ее быстрой адаптации к спросу на услуги грузоперевозок, что проявляется в результате взаимной совместимости экономического развития страны, предпринимательства и экономических интересов населения (приказ ректора Ташкентского государственного экономического университета № 272 от 28 августа 2023 года). В результате внедрения данного предложения в практику была создана возможность использования концепции организации грузовых перевозок в условиях развитой экономики с точки зрения организации малого бизнеса как эффективной транспортной составляющей в силу его быстрой адаптации к рыночному спросу на услуги грузопассажирских перевозок при разработке концепции деятельности отраслей и предприятий;

на основе описания нестабильности и изменчивости рынка автотранспортных услуг в деятельность автотранспортных предприятий, входящих в состав Торгово-промышленной палаты Узбекистана, внедрено предложение по повышению эффективности деятельности автотранспортного предприятия, относящегося к категории малого бизнеса, путем достижения совместимости деятельности транспортных компаний с требованиями рынка, адаптации к внешней среде, учета возможностей грузо- и пассажироперевозок и обеспечения оптимального объема прибыли. (Справка Торгово-промышленной палаты Узбекистана от 16 января 2025 года № 02-10-33-515). В результате реализации данного предложения можно повысить эффективность деятельности малых транспортных предприятий за счет достижения соответствия требованиям рынка, адаптации их к внешней среде, учета возможностей грузоперевозок и обеспечения оптимальной прибыли;

в деятельность автотранспортных предприятий, входящих в состав Торгово-промышленной палаты Узбекистана, внесено предложение об обосновании необходимости разработки стратегии развития автотранспортных предприятий данной категории в целях повышения уровня использования малых форм предпринимательства при организации грузовых и пассажирских перевозок в Узбекистане (Справка Торгово-промышленной

палаты Узбекистана от 16 января 2025 года № 02-10-33-515). В результате реализации данного предложения возможно совершенствование стратегии развития автотранспортных предприятий за счет повышения уровня использования форм малого бизнеса на малых транспортных предприятиях;

в Узбекистане на основе оптимистического, пессимистического и инерционного сценариев субъектами малого бизнеса были разработаны прогнозные показатели грузовых и пассажирских перевозок до 2030 года, которые были внедрены в деятельность автотранспортных предприятий, входящих в состав Торгово-промышленной палаты Узбекистана (Справка Торгово-промышленной палаты Узбекистана от 16 января 2025 года № 02-10-33-515). В результате реализации данного предложения удалось обеспечить взаимную совместимость долгосрочных показателей грузо- и пассажироперевозок субъектов малого предпринимательства.

Апробация результатов исследования. Результаты диссертации обсуждались на 2 международных и 3 республиканских научно-практических конференциях.

Публикация результатов исследования. Всего по теме диссертации опубликовано 10 научных работ, в том числе статьи в 3 республиканских и 2 зарубежных журналах статьи, рекомендованные Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан для публикации основного научного издания, а также 5 тезисов докладов в сборниках научно-практических конференций.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованной литературы. Объем диссертации составляет 139 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ.

Во введении диссертации обосновывается актуальность и необходимость темы диссертации, описываются цель и задачи, объект и предмет исследования, показывается совместимость с приоритетными направлениями развития науки и техники республики, новизна исследования, научная и практическая значимость результатов исследования, внедрение результатов в практику, сведения об утверждении результатов исследования, публикации и структуре работы.

В первой главе диссертации **«Теоретико-методологические основы организации грузового и пассажирского транспорта в экономике»** представлены экономическое содержание пассажирских и грузовых перевозок и основные принципы ее организации, раскрыты особенности организации предпринимательской деятельности автотранспорта.

На современном этапе традиционная концепция методологии управления автотранспортным предприятием включает в себя следующее:

использование различных методов оценки производства транспортных услуг и соответствующего материального обеспечения;

использование различных самостоятельных методов для определения суммы материальных затрат в себестоимости транспортной продукции и получения калькуляционной оценки стоимости;

широкое использование детерминистических методов и моделей для оценки показателей поставок, производства и продаж;

оценка технико-экономических показателей средних и крупных предприятий, имеющих не менее 50 подвижных составов (для этих предприятий разработаны все нормативные и информационные документы);

использование методов оценки показателей транспортного процесса, не учитывающих организацию работы с клиентами;

использование детерминированного метода для определения работы технической службы (вспомогательного производства) (не учитывает стохастический характер подвижного состава) и т. д.

Содержание концептуальных правил показывает, что традиционная концепция методологии управления транспортным предприятием ориентирована на условия, в которых спрос на транспортные услуги значительно превышает предложение, то есть транспортные возможности этого предприятия при отсутствии конкуренции за производство транспортной продукции. Задача транспортной компании не является первоочередной. Этот подход принят в контексте системы командования и управления. В условиях высококонкурентной рыночной экономики достоверную оценку эффективности и надежности автотранспортного предприятия можно получить не различными локальными методами, а совокупностью методов и моделей, учитывающих основные принципы логистики.

По мнению автора, под «организацией грузовых и пассажирских перевозок в экономике» понимается малый бизнес в силу его быстрой приспособляемости к спросу на услуги грузовых перевозок, что проявляется

благодаря взаимной совместимости экономического развития страны, предпринимательства и Экономические интересы населения понимаются как эффективная составляющая транспорта.

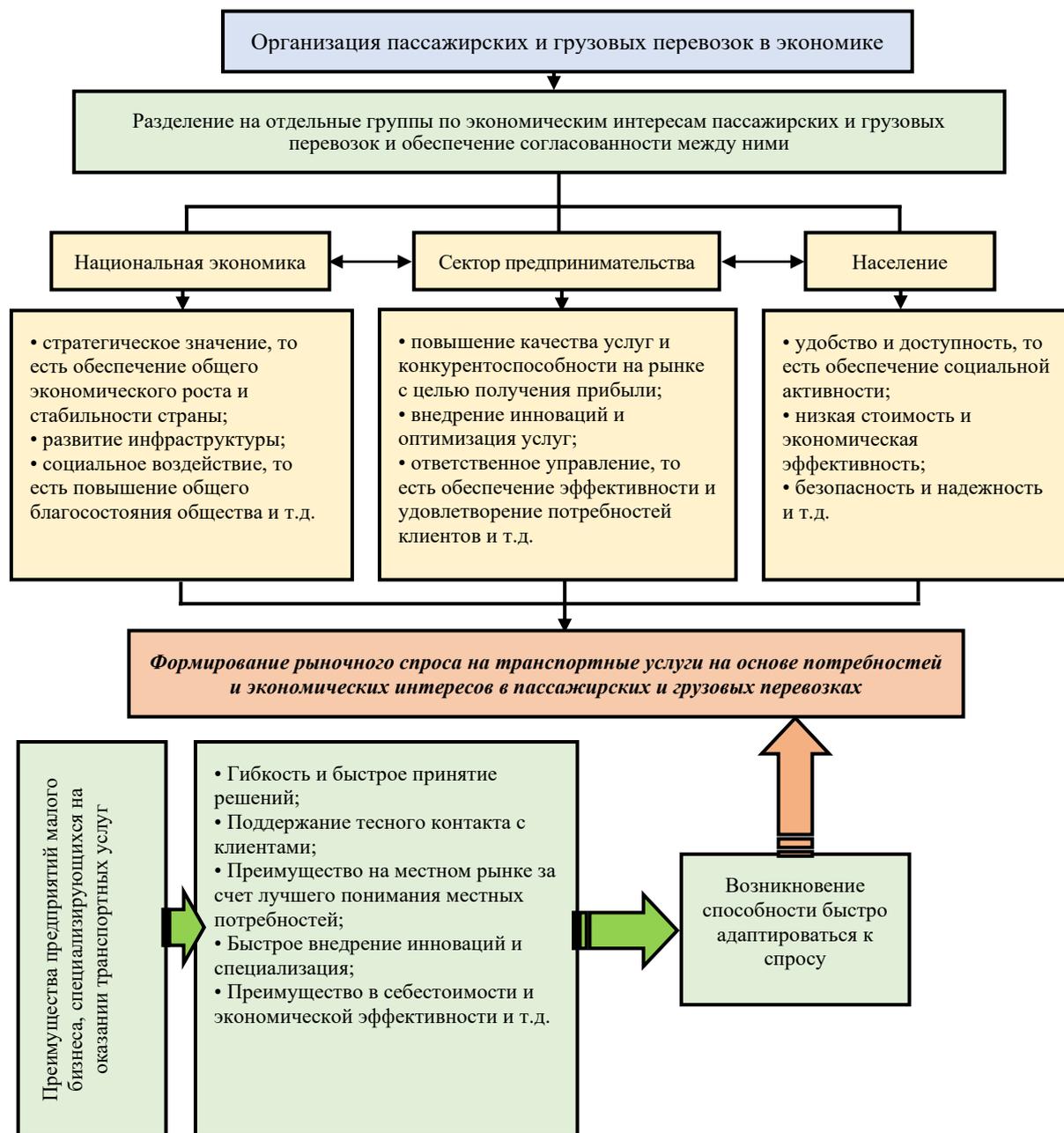


Рис. 1. Концепция «организации пассажирского и грузового транспорта в экономике». Теоретико-методологические основы совершенствования малого предпринимательства с точки зрения превращения его в эффективную составляющую транспорта⁶

На основе теоретических исследований понятие «организация пассажирских и грузовых перевозок в экономике» определяется как характеристика быстрой гибкости к спросу на услуги пассажирских и грузовых перевозок, основанная на взаимной совместимости экономического развития страны, предпринимательства и экономических интересов

⁶ Разработка автора

населения. Сделан вывод, что малый бизнес является эффективной составляющей транспорта.

Целесообразно использовать стратегическое управление при использовании малых бизнес-форм грузопассажирских перевозок в Узбекистане. При благоприятных обстоятельствах стратегия сознательного преследования позволяет избежать издержек и недостатков доминирования в товарной категории.

Во второй главе диссертации «Состояние использования форм малого бизнеса в организации грузовых и пассажирских перевозок в Узбекистане» анализируются основные экономические показатели и тенденции организации грузовых и пассажирских перевозок в Узбекистане, изучаются проблемы использования форм малого бизнеса в организации грузовых и пассажирских перевозок в городе Ташкенте и других регионах, в субъектах малого предпринимательства проведен эконометрический анализ факторов, влияющих на эффективность грузовых и пассажирских перевозок.

Из доли субъектов малого предпринимательства в общей занятости в Узбекистане в 2010-2023 гг. видно, что этот сектор играет важную роль в обеспечении занятости в стране (табл. 1).

Таблица 1

Доля субъектов малого бизнеса в общей занятости в Узбекистане в 2010-2023 гг. (в %)⁷

	2010 год	2015 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год
Республика Узбекистан	74,3	77,9	74,5	74,5	73,9	74,1
Республика Каракалпакстан	71,1	74,5	74,2	74,2	74,1	73,6
Андижанская область	81	83,8	80,8	80,7	80,2	81
Бухарская область	76,5	78,5	74,9	74,2	74,3	73,9
Джизакская область	78,3	81,7	78,4	78,8	77,3	76,9
Кашкадарьинская область	74,8	79,6	78,1	78,5	78,2	77,4
Навоийская область	55,8	60,3	51,9	52,3	51,1	50,8
Наманганская область	78,7	83,3	81,6	82,2	81	80,7
Самаркандская область	82	84,1	81,7	81,5	80,9	81,3
Сурхандарьинская область	75	80,3	78,2	78,4	76,9	77
Сырдарьинская область	77,5	79,4	74,5	74,4	72,9	73,5
Ташкентская область	72,7	76,8	70,8	69,8	70	70,1
Ферганская область	77	80,3	78,4	78,5	78,7	78,8
Хорезмская область	78,4	82,4	79,3	79,1	78,1	78,8
город Ташкент	56,8	57	49,7	50,2	50	51,5

С учетом того, что услуги пассажирского транспорта в Республике Узбекистан в 2015-2023 годах выросли в среднем на 14%, а объем пассажирских перевозок по видам транспорта по железной дороге за период пандемии перевезено 20,1 и 9,7 млн человек, соответственно, а пассажирами легковых автомобилей были 5 293,2 и 6 270,2 млн человек. перевезено.

⁷ Разработано автором.

Таблица 2

Пассажирские перевозки и пассажирооборот по видам транспорта⁸

Индикаторы	2000 г.	2005 г.	2010 год	2015 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год
Перевезено пассажиров, млн человек	3 595,9	3 962,4	4 072,0	5 380,0	5 295,9	6 029,7	6 245,3	6 452,0
темир йоли	14,6	15,1	14,5	20,1	6,2	7,9	9,0	9,7
машина 1	3 284,7	3 796,4	3 962,6	5 293,2	5 248,5	5 914,2	6 092,1	6 270,2
троллейбус	77,1	16,8	1,6	0,8	0,3	0,5	0,5	0,7
трамвай	92,4	43,3	25,8	11,4	1,2	2,3	2,9	3,4
столичный	125,7	89,9	65,6	52,3	38,8	101,8	136,7	162,7
дыхательные пути	1,5	0,9	1,9	2,2	0,9	3,0	4,1	5,3
Пассажирооборот, млрд пассажиро-км	30,9	46,2	83,8	120,1	118,3	137,0	146,5	152,7
темир йоли	2,2	2,1	2,9	3,8	1,8	3,1	3,6	3,9
машина 1	23,3	38,6	74,5	109,1	113,2	127,9	131,0	133,8
троллейбус	0,3	0,1	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,02
трамвай	0,3	0,2	0,1	0,04	0,004	0,01	0,01	0,01
столичный	0,9	0,6	0,5	0,4	0,3	0,7	1,0	1,2
дыхательные пути	3,9	4,6	5,8	6,8	3,0	5,3	10,9	13,8

Примечание:

1) Данные за 2010 год уточнены в связи с изменением методики расчета отдельных видов деятельности.

Пассажирооборот по видам транспорта в 2023 году составит 152,7 миллиарда человек. если в 2015 году пассажиро-километровый грузооборот составил 32,6 млрд. видно, что пассажиро-километры увеличились.

Количество пассажиров, перевезенных автомобильным транспортом в 2015 году, составило 5 293,2 миллиона человек, то к 2023 году – 6270,2 млн. пассажиров были перевезены. Соответственно, в 2015 году наибольший показатель по регионам составил 1 095,1 миллиона пассажиров в Ташкенте, а к 2023 году, как видно этот показатель вырос до 1318,9 млн пассажиров. По этому показателю в Сырдарьинской области зафиксирован самый низкий показатель – 66,3 и 87,7 миллион пассажиров. За январь-март 2024 года объем оказанных рыночных услуг на автомобильном транспорте достиг 14 300,3 миллиарда сумов. Доля оказанных рыночных услуг в общем объеме составила 11,2%. В январе-марте 2024 года доля услуг легкового автомобильного транспорта достигла 67,7%. Большую часть от общего объема услуг автомобильного транспорта составляют услуги такси – 53,5%.

⁸ Разработано автором.

Таблица 3

Объем оказанных услуг по основным видам экономической деятельности (в миллиардах сумов)⁹

Индикаторы	2010 год	2015 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год
Услуги - всего	27 126,8	78 530,4	219 978,5	284 388,1	366 891,0	470 286,5
услуги в сфере информации и связи	2 080,2	5 181,5	13 852,3	17 755,1	24 508,1	32 226,6
финансовые услуги	2 643,7	8 206,7	45 783,0	59 733,3	80 849,1	106 363,8
транспортные услуги	10 524,4	26 817,3	53 662,9	67 238,6	83 985,6	108 477,7
в том числе: услуги автоперевозки	5 124,0	16 032,1	28 474,1	36 249,3	41 726,8	51 272,7
услуги проживания и питания	292,7	890,6	5 431,7	8 375,4	13 115,6	18 327,3
торговые услуги	6 620,8	21 366,9	57 572,7	72 483,2	89 816,2	110 662,4
услуги, связанные с недвижимостью	809,3	2 757,3	6 016,9	8 081,1	9 581,7	12 064,3
услуги в сфере образования	763,1	2 681,4	8 539,4	12 102,6	15 858,4	20 418,4
услуги в сфере здравоохранения	258,0	1 100,4	3 386,7	5 105,9	6 613,1	8 441,2
услуги по аренде и лизингу	548,0	1 801,6	4 149,0	5 351,0	6 471,7	7 542,6
услуги по ремонту компьютеров, личных вещей и товаров для дома	624,2	1 724,5	3 347,8	4 680,5	5 707,3	7 021,5
персональные услуги	756,5	2 366,5	5 032,2	6 764,1	8 670,8	10 916,0
услуги в области архитектуры, инженерных исследований, технических испытаний и анализа	299,2	841,0	4 907,5	6 306,8	7 284,2	7 959,7
другие услуги	906,7	2 794,7	8 296,4	10 410,5	14 429,2	19 865,0

Примечание: 1) Данные за 2010 год уточнены в связи с изменением методики расчета отдельных видов деятельности.

По итогам 2020 года объем промышленной продукции увеличился по сравнению с 2010 годом в 9,6 раза, объем обрабатывающей промышленности увеличился в 10,8 раза, резиновых и пластмассовых изделий – в 12,1 раза, продукции коксовой и нефтеперерабатывающей промышленности – в 6,2 раза, производства нефтепродуктов. Производство химической продукции в 2020 году увеличилось в 10,6 раза по сравнению с 2010 годом.

⁹ Составлено на основе данных Агентства по статистике при Президенте Республики Узбекистан.

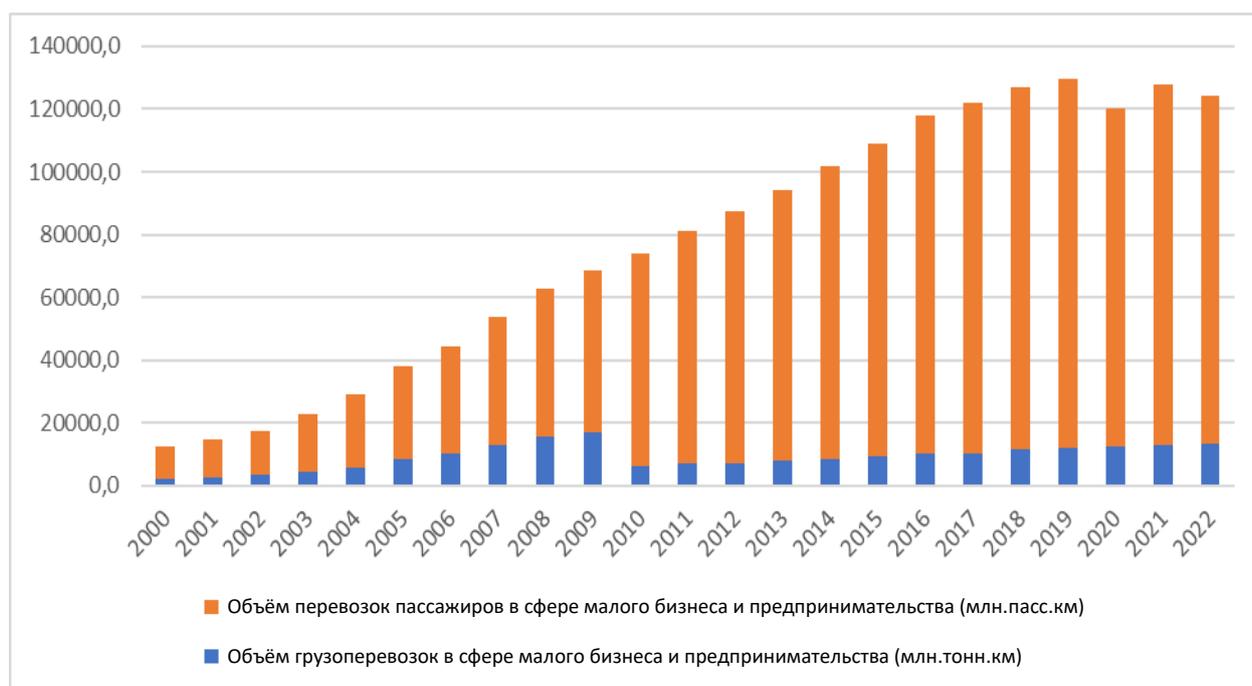


Рис. 2. Объемы пассажирооборота и грузооборота в сфере малого бизнеса и частного предпринимательства в 2000-2022 гг.¹⁰

Большинство мелких транспортных предприятий находятся в частной собственности. Например, в городе Ташкенте в 2022 году на рынке автотранспортных услуг действовало более 189 малых предприятий. Около 80 процентов из них являются индивидуальными частными предприятиями, кроме того, около 4236 индивидуальных предпринимателей осуществляют деятельность в этой сфере без образования юридического лица.

Общая численность работников автотранспорта составила 8287 человек. На одном частном предприятии работало в среднем 9 человек, то есть вдвое меньше. Количество автомобилей в частной собственности в 2,8 раза больше, чем в государственной, в том числе автобусов - в 2,3 раза больше.

Объем грузоперевозок на личном транспорте в 10 раз превышает значение аналогичного показателя на общественном транспорте. Аналогичное соотношение наблюдается и по грузообороту, что свидетельствует о более высокой эффективности частных грузовых автомобилей по сравнению с общественными.

В связи с тем, что единицы измерения результирующих и влияющих факторных показателей, выделенных в исследовании, неодинаковы, то есть факторные показатели неоднородны, мы можем определить основную трендовую модель в виде линейно-логарифмической связи. Для этого все факторные показатели приводятся к натуральным логарифмическим показателям (табл. 4).

¹⁰ Составлено на основе данных Агентства по статистике при Президенте Республики Узбекистан.

Таблица 4

Логарифмическое состояние факторных показателей, влияющих на развитие грузовых и пассажирских перевозок в субъектах малого предпринимательства Республики Узбекистан¹¹

Малый бизнес и частное предпринимательство грузооборот (млн т-км)	Tr_yuk
Малый бизнес и частное предпринимательство Пассажиروоборот (млн.пасс.км)	Tr_pass
Малый бизнес и частное предпринимательство объем промышленной продукции (млрд сум)	В
Малый бизнес и частное предпринимательство объем строительства (млрд сум)	Констр
Малый бизнес и частное предпринимательство работа (тысяча человек)	Эмпл
Малый бизнес и частное предпринимательство экспорт (миллион долларов США)	Опыт
Малый бизнес и частное предпринимательство импортировать (миллионов долларов США)	Имп
Малый бизнес и частное предпринимательство объем торговли (млрд сум)	Торговля
Малый бизнес и частное предпринимательство сельское, лесное и рыбное хозяйство (млрд сумов)	Агро
Общая численность экономически активного населения в стране (тыс.чел.)	Люди Действуйте
Общие доходы населения страны (млрд сумов)	Доход

Среднее значение (mean), медиану (медиану), максимальное и минимальное значения (максимум, минимум) каждого фактора можно увидеть из статистических данных. Кроме того, представлены значения стандартного отклонения каждого фактора (std. dev. (Standard Deviation) – коэффициент стандартного отклонения, показывающий, насколько каждая переменная отклоняется от среднего значения).

Таблица 6

Регрессионная модель избранных факторов развития пассажирских перевозок в субъектах малого предпринимательства Республики Узбекистан¹²

Source	SS	df	MS	Number of obs	=	24
Model	14.6002141	3	4.86673804	F(3, 20)	=	160.75
Residual	.605508567	20	.030275428	Prob > F	=	0.0000
Total	15.2057227	23	.661118378	R-squared	=	0.9602
				Adj R-squared	=	0.9542
				Root MSE	=	.174

kb_tr_pass	Coef.	Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]
trade	.5905773	.2257389	2.62	0.017	.1196941 1.06146
constr	-.8147727	.2971697	-2.74	0.013	-1.434658 -.1948876
ind	.655989	.1834354	3.58	0.002	.2733494 1.038629
_cons	5.941273	.5840843	10.17	0.000	4.722895 7.159652

¹¹ Разработано автором.

¹² Расчеты автора

$$Lnkb_tr_pass = 0,59\text{торговля} - 0,81\text{устр.} + 0,65\text{инд} + 5,94 \quad (4)$$

При проверке приведенной выше модели (4) на автокорреляцию выполняется тест Бреуша-Годфри.

Таблица 7

Результаты модели для автокорреляции с помощью теста Бреуша-Годфри¹³

Breusch-Godfrey LM test for autocorrelation

lags(p)	chi2	df	Prob > chi2
1	11.635	1	0.0006

H0: no serial correlation

. estat dwatson

Durbin-Watson d-statistic(4, 24) = .5638877

При прочих неизменных факторах увеличение объема продаж на малых предприятиях и частных предприятиях в нашей стране на 1% приводит к увеличению пассажирооборота на малых предприятиях и частных предприятиях на 0,59%, а увеличение объема перевозок на 1%. Строительство в сфере малого бизнеса и частных предприятий также увеличивает объемы малого бизнеса и частных предприятий. На 0,81% снижается оборот пассажирских перевозок в частном бизнесе, на 1% увеличивается объем промышленной продукции в малом бизнесе и частном бизнесе в стране. малый бизнес и частный бизнес показывает, что это увеличит пассажиропоток на 0,65 процента.

В третьей главе «Пути повышения уровня использования форм малого бизнеса при организации грузовых и пассажирских перевозок в Узбекистане» предложен организационно-экономический механизм оказания услуг по пассажирским и грузовым перевозкам субъектами малого предпринимательства в Узбекистане, усовершенствована методика оценки конкурентоспособности автотранспортного предприятия, стратегия развития системы пассажирских перевозок развивались субъекты малого бизнеса.

В рамках диссертационного исследования на основе описания нестабильности и изменчивости рынка автотранспортных услуг, достижения совместимости деятельности транспортных компаний с требованиями рынка, адаптации к внешней среде, учета возможностей пассажирских перевозок. и грузоперевозок, а также обеспечения оптимальных размеров малого бизнеса предлагается повысить эффективность деятельности автотранспортного предприятия, относящегося к категории (рис. 3.2)

В целях повышения эффективности деятельности малого транспортного предприятия подчеркивается стратегия адаптации к внешней среде АТК в условиях нестабильности и изменчивости автотранспортного рынка.

¹³ Расчеты автора



Рис. 3. Пути повышения эффективности деятельности предприятия малого бизнеса¹⁴

Рынок автотранспортных услуг характеризуется нестабильностью и быстрыми изменениями. Такая ситуация вызвана многими факторами и создает сложную среду для участников рынка.

Согласно методике, конкурентоспособность предприятия определяется в виде соотношения нормированных значений потенциала и затрат.

Полученная оценка может быть использована как комплексная характеристика конкурентоспособности предприятия в определенный момент времени. Такая комплексная оценка позволяет компании продемонстрировать себя по отношению к конкурентам и своим целям.

Дополнительная задача возникает в связи с выбором между предприятиями и конкурентами лучшего предприятия. Для этого воспользуемся известной средневзвешенной геометрической моделью из научной литературы.

Для этого результаты расчетов, полученные с помощью метода многокритериального анализа, суммируем в таблице 8.

**Таблица 8
Результаты расчета конкурентоспособности предприятия¹⁵**

Название индикатора	предприятие				
	A	B	C	D	...
Конкурентоспособность предприятия	a1	b1	c1	d1	...

Полученная оценка может быть использована как комплексная характеристика конкурентоспособности организации в определенный момент

¹⁴ Авторская разработка

¹⁵ Авторская разработка

времени. Комплексная оценка этих факторов позволяет организации проявить себя по отношению к конкурентам и поставленным перед собой целям. После определения целевых рынков и конкурентов судходная компания формулирует общую конкурентную стратегию на выбранном рынке для обслуживания.

Предположив, что такие численные расчеты получены для всех видов частных потенциалов предприятия, можно определить комплексную оценку этих потенциалов. Эта комплексная цифровая оценка, как уже говорилось выше, работает как сводное описание уровня конкурентоспособности предприятия. Включаем необходимые признаки для конкретных видов потенциала предприятия.

$K (- (я=л, \dots, С):$

c_1 - ресурсный потенциал;

c_2 - предпринимательский потенциал;

c_3 - финансовый потенциал;

c_4 - потенциал человеческих ресурсов;

c_5 - маркетинговый потенциал;

c_6 - инновационный потенциал;

c_7 - экономический потенциал предприятия;

c_8 - технический потенциал данного предприятия.

Численные оценки указанных типов образования сведены в табл. 9.

Таблица 9

Численная оценка отдельных видов потенциала автотранспортного предприятия¹⁶

Предприятия (у)	Конкурентные ценности							
	n_1	n_2	n_3	n_4	n_5	n_6	n_7	n_8
ООО «СТАРТ ТАКСИ ПЛЮС» (поселок Наманган)	0,37	0,68	0,29	0,31	0,32	0,38	0,71	0,27
ООО «МАГНИТ ЛОГИСТИК» (Ташкентская область)	0,48	0,53	0,32	0,57	0,30	0,44	0,65	0,26
ООО «ИДЕАЛ ТРАНС АВТО» (Ташкентская область)	0,39	0,49	0,36	0,74	0,29	0,36	0,56	0,29

Коэффициенты значимости для каждого конкретного вида мощности автотранспортного предприятия были составлены с помощью экспертов, представленных в таблице 10.

¹⁶ Разработано автором.

Таблица 10

**Коэффициенты важности для каждого конкретного вида мощности
автотранспортного предприятия¹⁷**

Значения веса							
n_1	n_2	n_3	n_4	n_5	n_6	n_7	n_8
ВОНЯТЬ							
0,22	0,14	0,10	0,16	0,14	0,09	0,06	0,09

В таблице 11 представлены результаты расчета интегрального показателя, полученные с использованием средневзвешенной геометрической модели.

Таблица 11

**Результаты расчета интегрального показателя
конкурентоспособности автотранспортного предприятия¹⁸**

Индикатор	ООО «СТАРТ ТАКСИ ПЛЮС» (поселок Наманган)	ООО «МАГНИТ ЛОГИСТИК» (Ташкентская область)	ООО «ИДЕАЛ ТРАНС АВТО» (Ташкентская область)
Конкурентоспособность предприятия	0,93	1,09	0,79

Результаты расчетов, полученные по трем предприятиям, показывают, что ООО «МАГНИТ ЛОГИСТИК» находится на втором месте по конкурентоспособности. Данный факт требует разработки рекомендаций по повышению конкурентоспособности автотранспортного предприятия.

Данные экспертного и статистического анализа показывают, что малый бизнес сегодня является наиболее быстрорастущей отраслью экономики. Малые и средние предприятия постепенно переходят от первоначального капитала к стадии развития, на которой главное значение приобретают эффективность и устойчивость предприятий, установление экономических связей с их участием и активизация производственной деятельности. Отраслевая структура такого предпринимательства меняется в сторону увеличения его доли в промышленном производстве.

На рисунке 3.3 ниже представлены основные аспекты стратегии развития малых автотранспортных предприятий в Узбекистане, включая такие области, как цели и приоритеты, ресурсы, стиль управления и положение на рынке.

¹⁷ Разработано автором.

¹⁸ Разработано автором.



Рис. 4. Основные аспекты стратегии развития малых автотранспортных предприятий Узбекистана¹⁹

Для исследования важно сформировать достаточное понимание экономического субъекта рынка. С методологической точки зрения проще всего было бы дать об этом какое-то среднее мнение. Однако такой подход противоречит концепции авторства, в основе которой лежит мотивация экономического поведения транспортного предприятия. На реальном рынке городских пассажирских перевозок общий вектор реакции рынка на экономическую мотивацию является результатом различных, разнонаправленных реакций каждой отдельной транспортной компании. Это означает, что при выборе конкретного инструмента регулирования и определении его количественных параметров (критериев, показателей, индикаторов) следует если не каждого отдельного человека, то хотя бы прогнозировать поведенческую реакцию основных групп участников рынка. Ранее мы определили эти реакции как экономические стратегии.

¹⁹ Авторская разработка

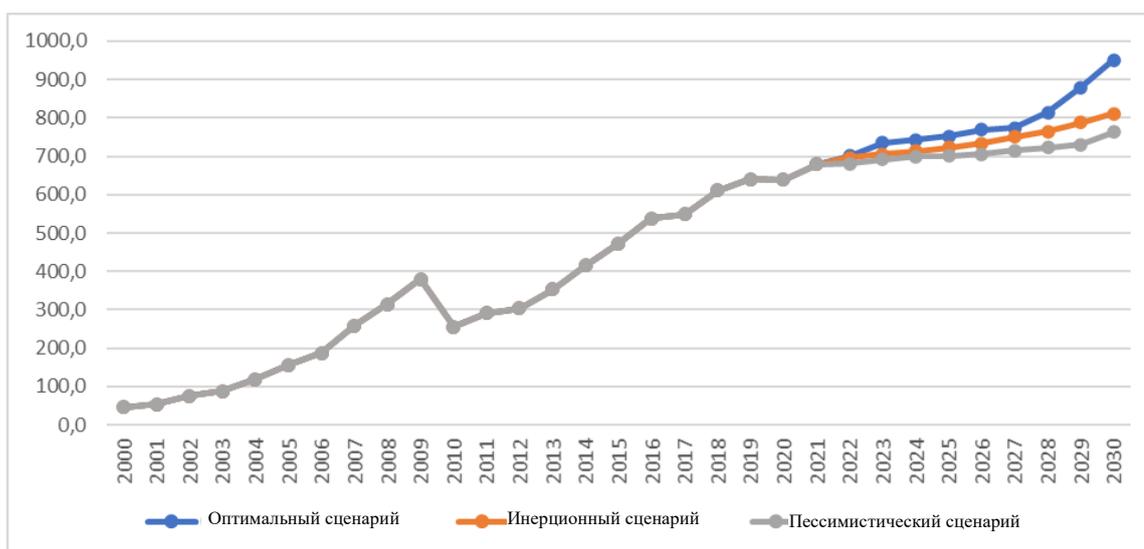


Рис. 5. Прогнозные сценарии грузоперевозок субъектами малого бизнеса Узбекистана до 2030 года²⁰

На рисунке 5 и в таблице 12 показаны прогнозные сценарии и объемы грузоперевозок субъектами малого бизнеса в Узбекистане до 2030 года

Таблица 12

Прогнозные значения грузоперевозок субъектами малого бизнеса Узбекистана до 2030 года²¹

Годы	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год
<i>Прогнозные сценарии грузоперевозок субъектами малого бизнеса Узбекистана до 2030 года (млн тонн)</i>							
Оптимистичный сценарий	742,5	751,6	769,4	774,3	814,8	879,5	950,4
Инерционный сценарий	712,7	722,6	733,6	751,2	764,4	788,3	811,2
Пессимистический сценарий	699,5	701,0	705,8	714,9	722,5	731,2	763,7
<i>Прогнозные сценарии пассажирских перевозок субъектами малого бизнеса Узбекистана до 2030 года (млн пассажиров)</i>							
Оптимистичный сценарий	5350,8	5395,3	5439,9	5484,5	5529,0	5573,6	5618,2
Инерционный сценарий	5024,4	5114,8	5229,4	5299,7	5301,8	5333,5	5336,7
Пессимистический сценарий	5011,9	5051,0	5077,8	5096,9	5102,2	5141,9	5192,8

²⁰ Разработано автором.

²¹ Разработано автором.

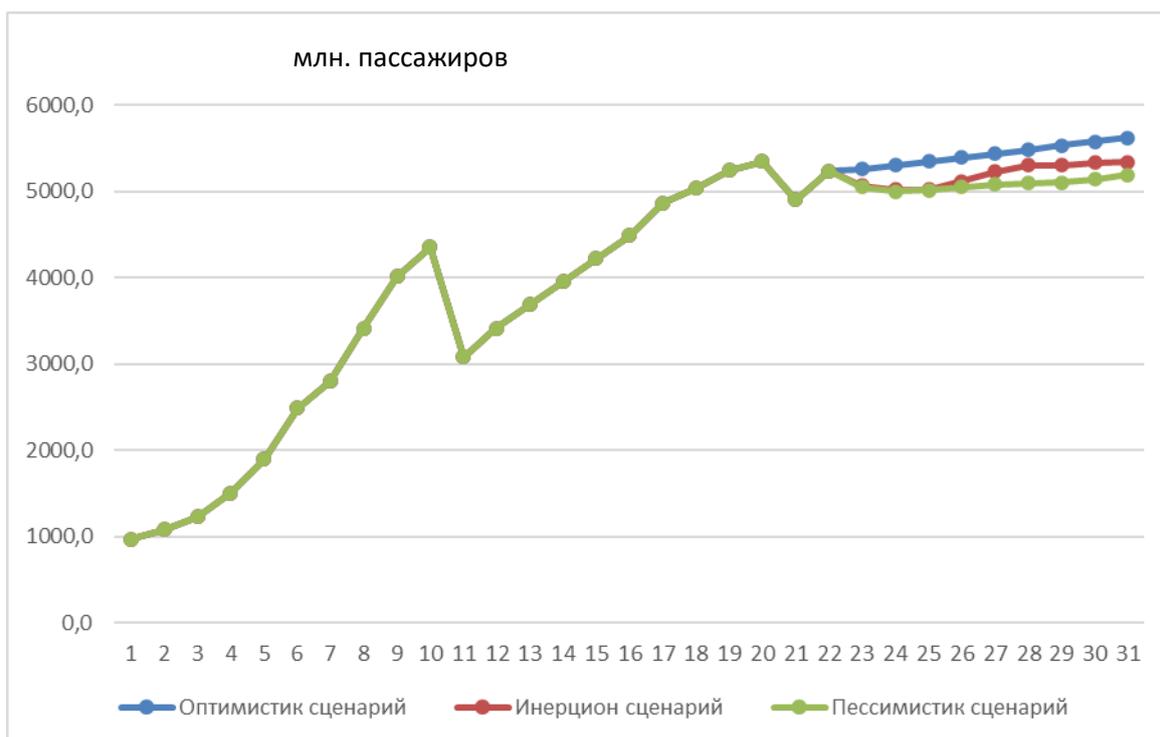


Рис. 6. Прогнозные сценарии пассажирских перевозок субъектами малого бизнеса Узбекистана до 2030 года²²

К 2030 году объем грузоперевозок субъектами малого бизнеса в Узбекистане достигнет 950,4 млн тонн по оптимистическому сценарию, 811,2 млн тонн по инерционному сценарию и 763,7 млн тонн по пессимистическому сценарию.

Объем пассажирских перевозок субъектами малого предпринимательства в нашей стране в ближайшие 7 лет достигнет 5618,2 млн пассажиров, а по инерционному сценарию увеличится до 5336,7 млн. пассажиру и по пессимистическому сценарию 5192,8. Прогнозируется, что он достигнет миллиона пассажиров.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведенного исследования были сделаны следующие выводы:

1. Согласно методическому подходу, понятие «организация пассажирских и грузовых перевозок в экономике» исходит из характера быстрой адаптации к спросу на услуги грузоперевозок, в основе которого лежит взаимосовместимость экономического развития страны, предпринимательство и экономические интересы населения улучшились с точки зрения превращения малого бизнеса в эффективный компонент транспорта.

²² Разработано автором.

2. Развитие малого бизнеса в сфере транспорта считается необходимым для населения и экономики страны и позволяет улучшить качество и виды транспортных услуг, а также гибкое отношение малого бизнеса к спросу. С этой точки зрения, благодаря совпадению экономического развития страны и предпринимательских интересов, малый бизнес на транспорте может стать эффективной составляющей отрасли.

3. Учитывая специфику операций, осуществляемых на транспорте, в диссертации транспортная логистика рассматривается как часть материальной логистики и результат транспортной работы как транспортная услуга.

4. Транспортное предприятие является элементом систем макроуровня, обеспечивающим связь между звеньями логистической цепи (распространение материальных потоков), а с другой стороны - потребителем отдельных материальных потоков, конечным звеном соответствующей логистической цепочки. Здесь поступающие материальные потоки (топливо, запчасти, агрегаты, шины и т. д.) преобразуются в материальные услуги – транспортные услуги. С другой стороны, автотранспортное предприятие работает в условиях неопределенности, оно не может хранить готовую продукцию, транспортная система не имеет логистической функции «хранения готовой продукции и ее переработки на складе» в связи с тем, процесс производства и реализации транспортных услуг совпадает во времени.

5. Эффективность деятельности малого транспортного предприятия зависит от того, насколько хорошо оно адаптируется к внешней среде, учитывает ее возможности и максимально использует их. Рынок автомобильных услуг с его нестабильностью, сложностью конкуренции, непредсказуемостью конкурентов, сокращением жизненного цикла спроса на услуги определяет необходимость экологического анализа и оценки, прогнозирования и изменения сроков и планирования, то есть деятельности компании и там является необходимость обеспечения совместимости требований рынка.

6. 2015 году, составило 5 293,2 миллиона человек, то к 2023 году – 6270,2 млн. пассажиров были перевезены. Соответственно, в 2015 году наибольший показатель по регионам составил 1 095,1 миллиона пассажиров в Ташкенте, а к 2023 году, как видно этот показатель вырос до 1318,9 млн пассажиров. По этому показателю в Сырдарьинской области зафиксирован самый низкий показатель – 66,3 и 87,7 миллион пассажиров. За январь-март 2024 года объем оказанных рыночных услуг на автомобильном транспорте достиг 14 300,3 миллиарда сумов. Доля оказанных рыночных услуг в общем объеме составила 11,2%. В январе-марте 2024 года доля услуг легкового автомобильного транспорта достигла 67,7%. Большую часть от общего объема услуг автомобильного транспорта составляют услуги такси – 53,5%.

7. Определено, что существует связь между количеством общеобразовательных учреждений в Узбекистане, естественным приростом

населения и развитием автомобильно-транспортного обслуживания (количество пассажиров, перевезенных автомобильным транспортом). В нашей стране услуги пассажирского транспорта в 2015-2023 годах выросли в среднем на 14%, что можно объяснить демографическим ростом и доходами населения.

8. Согласно реализованным эконометрическим моделям, увеличение объема строительства в малом бизнесе и частном предпринимательстве в нашей стране на 1 процент приведет к увеличению грузооборота в малом бизнесе и частном предпринимательстве на 0,65 процента, в то время как увеличение занятости в этом секторе на 1 процент приведет к увеличению грузооборота в малом бизнесе и частном предпринимательстве на 3,005 процента. Также увеличение на 1% объема торговли в сфере малого бизнеса и частного предпринимательства приводит к увеличению грузооборота в сфере малого бизнеса и частного предпринимательства на 0,52%, а увеличение объема торговли в сельском, лесном и рыбном хозяйстве в малом бизнесе на 1%. Бизнес и частное предпринимательство также увеличивает оборот в сфере малого бизнеса и частного предпринимательства на 1%. Определено, что грузооборот снизится на 1,45 процента.

9. Увеличение на 1% объемов сельского, лесного и рыбного хозяйства в сфере малого бизнеса и частного предпринимательства также снизит пассажирооборот в сфере малого бизнеса и частного предпринимательства на 0,21%, а также увеличение на 1% общей численности экономически активного населения в стране. снизится в малом бизнесе и частном предпринимательстве на 1%, показывает, что это приводит к увеличению товарооборота клиентов на 3,005 процента. Однако установлено, что увеличение доходов населения имеет противоположный эффект, а увеличение доходов населения на 1% приводит к снижению пассажирооборота на малых предприятиях и частных предприятиях на 0,24%. Это, в свою очередь, можно объяснить увеличением возможностей населения приобрести личный автомобиль. В нашей стране увеличение объема продаж на малых предприятиях и частных предприятиях на 1% приводит к увеличению пассажирооборота на малых предприятиях и частных предприятиях на 0,59%, а увеличение объемов строительства на малых предприятиях на 1% и частных предприятий также увеличивается пассажирооборот на малых предприятиях и частных предприятиях снижается на 0,81%, а также увеличивается объем промышленной продукции малого бизнеса и частного предпринимательства в стране на 1%, а также пассажирооборот малого бизнеса и частных предприятий. частное предприятие показывает, что это приведет к увеличению на 0,65 процента.

10. Обоснована необходимость разработки стратегий малого бизнеса автотранспортных предприятий в целях повышения уровня использования форм малого бизнеса при организации пассажирских и грузовых перевозок в Узбекистане.

11. Предложена методика оценки конкурентоспособности автотранспортных предприятий малого бизнеса, на основе данной методики оценены ООО «СТАРТ ТАКСИ ПЛЮС», ООО «МАГНИТ ЛОГИСТИК» и ООО «ИДЕАЛ ТРАНС АВТО», которые изучались как объекты. Прогнозные сценарии грузо- и пассажироперевозок до 2030 года разработаны субъектами малого бизнеса Узбекистана. К 2030 году объем грузоперевозок субъектами малого бизнеса в Узбекистане достигнет 950,4 млн тонн по оптимистическому сценарию, 811,2 млн тонн по инерционному сценарию, а по пессимистическому сценарию ожидается достичь 763,7 млн тонн. Объем пассажирских перевозок субъектами малого предпринимательства в нашей стране в ближайшие 7 лет достигнет 5618,2 млн пассажиров, а по инерционному сценарию увеличится до 5336,7 млн. на одного пассажира, а по пессимистическому сценарию он оценивался в 5192,8 млн пассажиров.

SCIENTIFIC COUNCIL NUMBER DSc.03/30.12.2020.I.16.02
ISSUING SCIENTIFIC DEGREES AT
TASHKENT STATE UNIVERSITY OF ECONOMICS

TASHKENT STATE UNIVERSITY OF ECONOMICS

AYTIEVA SEVARA ALLABERDIEVNA

**USING SMALL FORMS OF ENTREPRENEURSHIP TO ORGANIZE
FREIGHT AND PASSENGER TRANSPORTATION IN UZBEKISTAN**

08.00.15 – Entrepreneurship and small business economy

ABSTRACT OF THE DISSERTATION
Doctor of Philosophy (PhD) in Economic Sciences

Tashkent – 2025

The topic of the doctoral dissertation in economic sciences is registered with the Higher Attestation Commission under the Ministry of Higher Education, Science and Innovation of the Republic of Uzbekistan under number B2024.3.PhD/Iqt4606.

The dissertation was completed at the Tashkent State University of Economics.

The abstract of the dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian, English (resume)) on the website of the Scientific Council (www.tsue.uz) and on the information and education portal "Zionet" (www.ziyonet.uz).

Scientific supervisor: **Gafurov Ubaydullo Vakhobovich**
Doctor of Economic Sciences, Professor

Official opponents: **Kasimova Fatima Tulkunovna**
Doctor of Economic Sciences, Professor

Aripov Oybek Abdullayevich
Doctor of Economic Sciences, Professor

Lead organization: **Fergana State University**

Dissertation defense at Tashkent State University of Economics DSc.03/30.12.2020.I.16.02 will be held at the meeting of the digital Scientific Council on _____, 2025 at _____. (Address: 100066, Tashkent city, Islam Karimov street, house 49. Phone: (99871) 239-28-72; Phone/fax: (99871) 239-01-49; e-mail: tdu@tsue.uz)

The dissertation can be viewed at the Information Resource Center of the Tashkent State University of Economics. (registered with number ____). Address: 100066, Tashkent city, Islam Karimov street, house 49. Phone: (99871) 239-28-72; Phone/fax: (99871) 239-01-49; e-mail: tdu@tsue.uz.

The abstract of the dissertation was distributed on "___" _____, 2025.
(Register report No. _____ dated "___" _____, 2025).

G.K. Abdurahmanova
Chairman of the academic council
awarding academic degrees, Doctor of
Economics, Professor

O.Dj. Djuraboev
Scientific secretary of the academic
council awarding scientific degrees,
Doctor of Philosophy in Economics,
Associate professor

Sh.A. Allayorov
Chairman of the Scientific Seminar
under the Academic Council, Doctor of
Economics, Professor

INTRODUCTION (abstract of the PhD dissertation)

The purpose of the research It consists in developing proposals and recommendations on the use of small business forms of organizing cargo and passenger transportation in Uzbekistan.

Tasks of the research:

researching the economic content of cargo and passenger transportation and the main principles of its organization;

to study the theoretical foundations of the development of the transport system in the regions;

improvement of the methodological basis for evaluating the efficiency of passenger transport in small business forms;

Analysis of the main economic indicators and trends of the organization of passenger transportation in Uzbekistan;

To study the problems of using small business forms in the organization of passenger transportation in Tashkent city and other regions;

conducting an econometric analysis of factors affecting the efficiency of passenger and cargo transportation in small business entities;

Improving the organizational and economic mechanism of passenger and cargo transportation services by small business entities in Uzbekistan;

development of a strategy for the development of the cargo and passenger transportation system by small business entities;

Development of forecast scenarios for the development of small entrepreneurship in the organization of passenger transportation in Uzbekistan until 2030.

The object of the research as small business entities engaged in cargo and passenger transportation activities in Uzbekistan.

The subject of research consists of socio-economic relations that arise in the use of small business forms of organizing cargo and passenger transportation.

Research methods. Systematic approach, analysis and synthesis, comparative and comparative analysis, statistical and econometric, in particular, correlation-regression and variational analysis methods were used in the dissertation.

Scientific novelty of the research consists of:

According to the methodological approach, the economic meaning of the concept of "organization of cargo and passenger transportation in the economy" is the demand for cargo and passenger transportation services, which is manifested based on the mutual compatibility of the economic development of the country, entrepreneurship and the economic interests of the population. improved in terms of making small business an effective component of transport due to its fast flexibility;

based on the description of the instability and variability of the market of motor transport services, achieving compatibility between the activities of transport companies and market requirements, adapting to the external environment, taking into account the possibilities of passenger and cargo transportation, and ensuring the optimal profit volume of small business transport the proposal to increase the efficiency of the enterprise's activity is based on;

The need to develop strategies for the development of motor transport enterprises belonging to this category is based on increasing the level of use of small business forms in the organization of cargo and passenger transportation in Uzbekistan;

Based on optimistic, pessimistic and inertial scenarios, the forecast indicators of cargo and passenger transportation until 2030 were developed by small business entities.

Practical results of the research consists of:

taking into account the specific characteristics of operations carried out by transport, transport logistics is considered a part of material logistics and the result of transport work as a transport service;

it was determined that the efficiency of the activity of a small business transport enterprise depends on how well it adapts to the external environment, takes into account its opportunities and makes the most of them;

on the basis of econometric models developed by the researcher, the effects of changes in the volume of economic activities of small business and private entrepreneurship on changes in freight turnover and passenger turnover in the sector were evaluated;

In Uzbekistan, the main components of the strategies of motor transport enterprises in the organization of cargo and passenger transportation are defined in order to increase the level of use of small business forms;

a methodology for assessing the competitiveness of motor transport enterprises in small business was proposed, and based on this methodology, the competitiveness of a number of small motor transport service enterprises was evaluated.

Reliability of research results. The appropriateness of the approaches and methods used in the work process is determined by the fact that the information base is obtained from official sources, the conclusions, proposals and recommendations are approved, the results are in accordance with economic theories and are approved by the Chamber of Commerce and Industry of Uzbekistan.

Scientific and practical significance of research results. The scientific significance of the results of the research is determined by the possibility of using the theoretical conclusions and rules developed in it to expand the scientific and methodological bases of improving the mechanisms of the use of small business forms of organizing cargo and passenger transportation, and to further enrich the scientific apparatus of scientific research in this regard.

The main practical results and methodological rules obtained from the study are the further development of small business auto transport enterprises in Uzbekistan, the development of the state policy of small business development, programs related to the development of small auto transport enterprises in the economy, the improvement of the development system of auto transport enterprises in the proposed methodology at the regional level and priority. It is determined by the possibility of use in determining the directions of the country and regional economic development.

Implementation of research results. Based on the scientific results obtained on the use of small business forms of organizing passenger transportation in Uzbekistan:

according to the methodological approach, the economic content of the concept of "organization of freight and passenger transportation in the economy" is based on the characteristic of quick adaptability to the demand for freight transportation services, which is manifested due to the mutual compatibility of the economic development of the country, entrepreneurship and the economic interests of the population. From the theoretical-methodological materials on the improvement of small business from the point of view of forming an effective component of transport, the study entitled

"Business Evaluation" is recommended for students of higher educational institutions. used in the preparation of the manual (order of the rector of the Tashkent State University of Economics No. 272 of August 28, 2023). As a result of the implementation of this proposal, it is possible to use the concept of organizing freight transportation in an improved economy in the development of the business concept of the industry and enterprises from the point of view of the fact that small business is an effective component of transportation due to its quick adaptability to the market demand for cargo and passenger transportation services. created;

based on the description of the instability and volatility of the market of motor transport services, achieving compatibility between the activities of transport companies and market requirements, adapting to the external environment, taking into account the possibilities of cargo and passenger transportation and ensuring the optimal profit volume of small business transport the proposal to increase the efficiency of the enterprise's activity was introduced to the activity of motor transport enterprises that are part of the Chamber of Commerce and Industry of Uzbekistan (2025 plan of the Chamber of Commerce and Industry of Uzbekistan Reference No. 02-10-33-515 dated January 16). As a result of the implementation of this proposal, it is possible to increase the efficiency of small transport enterprises by achieving compliance with market requirements, adapting them to the external environment, taking into account the possibilities of cargo transportation and ensuring optimal profit;

The proposal to justify the need to develop strategies for the development of motor transport enterprises belonging to this category in order to increase the level of use of small business forms in the organization of cargo and passenger transportation in Uzbekistan was introduced into the activity of motor transport enterprises that are part of the Chamber of Commerce and Industry of Uzbekistan (O' Reference No. 02-10-33-515 dated January 16, 2025 of the Chamber of Commerce and Industry of Uzbekistan). As a result of the implementation of this proposal, it is possible to improve the strategies of the development of motor transport enterprises by considering increasing the level of use of small business forms in small transport enterprises;

Based on optimistic, pessimistic and inertial scenarios, the forecast indicators of freight and passenger transportation developed by small business entities until 2030 were introduced into the activities of motor transport enterprises that are part of the Chamber of Commerce and Industry of Uzbekistan (Uzbekistan Chamber of Commerce and Industry reference number 02-10-33-515 of the Chamber of Industry dated January 16, 2025). As a result of the implementation of this proposal, it was possible to ensure mutual compatibility of long-term indicators of cargo and passenger transportation by small business entities.

Approval of research results. The results of the dissertation were discussed at 2 international and 3 national scientific-practical conferences.

Publication of research results. A total of 10 scientific works on the topic of the dissertation, including articles recommended for publication by the High Attestation Commission of the Republic of Uzbekistan for publication in the main scientific publication, were published in 3 republican and 2 foreign journals, as well as 5 lecture theses. -published in practical conference collections.

The structure and scope of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, three chapters, conclusions and a list of used literature. The volume of the dissertation is 165 pages.

E'LON QILINGAN ISHLAR RO'YXATI
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I bo'lim (I часть, I part)

1. Aytieva S.A. The Uniqueness of The Central Asian Transport System. Asian Journal of Technology and Management Research (Ajtmr) ISSN: 2249-0892 Special Issue-03, Mar-2023 yil, 1733-1743 b. (Index Copernicus impact factor).

2. Aytieva S.A. O'zbekistonda kichik tadbirkorlik subyektlari tomonidan yuk tashish xizmati ko'rsatishning tashkiliy-iqtisodiy asoslarini takomillashtirish. Ijtimoiy–gumanitar fanlarning dolzarb muammolari. S 3/(4) – 2024 yil, ISSN: 2181-1342, 101-104 b. (08.00.00. O'zbekiston Respublikasi Oliy attestatsiya komissiyasi Rayosatining 2022 yil 30 noyabrdagi 327/5-son qarori).

3. Aytieva S.A. Kichik tadbirkorlik subyektlari tomonidan yuk tashishning qulay biznes muhiti va infrastrukturasi rivojlantirish. Yangi O'zbekiston iqtisodiyoti jurnali 6- son 2024 yil, 63-66 b. (08.00.00. O'zbekiston Respublikasi Oliy attestatsiya komissiyasi Rayosatining 2023 yil 3 iyundagi 338/5-son qarori)

4. Aytieva S.A. Avtomobil transportida yuklarni xalqaro tashishni rivojlantirishning ahamiyati. “O'zbekiston Respublikasining Harakatlar Strategiyasi: makroiqtisodiy barqarorlik, investitsion faollik va innovatsion rivojlanish istiqbollari”, xalqaro onlayn ilmiy-amaliy konferensiya materiallari to'plami 1-sho'ba, 2020 yil 10-11 dekabr, TDIU, Toshkent, O'zbekiston, 305-311 b.

5. Aytieva S.A. Logistik tizimlarni iqtisodiyotda tutgan o'rni va samaradorligi. “Sanoat va xizmat ko'rsatish sohalarining raqamli transformatsiyasi: tendensiyalar, boshqaruv, strategiyalar” xalqaro ilmiy-amaliy anjuman materiallari to'plami, 2022 yil 2-3 mart, 311-316 b.

6. Aytieva S.A. Planirovanie i organizatsiya logisticheskogo protsessa v organizatsiyax (podrazdeleniyax) razlichnyx sfer deyatel'nosti. “Iqtisodiyotni raqamlashtirish sharoitida qulay ishbilarmonlik muhitini rivojlantirish yo'nalishlari” mavzusidagi respublika ilmiy-amaliy anjumani 5 oktyabr, 2022 yil, 163-175 b.

7. Aytieva S.A. Yuk tashishni tashkil etishda kichik tadbirkorlik shakllaridan foydalanish muammolari. “Ilm-fan va innovatsiya” respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi, 2024 yil 9(18)-son, 88-93 b.

II bo'lim (II часть: part II)

8. Aytieva S.A. Distinctive Features of Organization of Cargo Transportation in Uzbekistan, International Journal of Research in Management and Business Studies (IJRMBS 2022) Vol. 6 Issue 3 July – Sept. 2019 ISSN: 2348-6503. ISSN: 2348-893X, 20-24 b.

9. Aytieva S.A., Xo'jaev F.E., Logistika v turisticheckoy sfere, Turizm biznesini rivojlantirishning ilg'or xorijiy tajribalari va uni O'zbekistonda qo'llash istiqbollari xalqaro ilmiy-amaliy anjuman, 2017 yil, 412-415 b.

Avtoreferat «Public Publish Printing» nashriyotida tahrirdan o‘tkazildi

2770248



Bosishga ruxsat etilgan: 18.03.2025 y.
Bichimi: 60x84 1/8 «Times New Roman»
garniturada raqamli bosma usulda bosildi.
Shartli bosma tabog‘i 4,2. Adadi: 100. Buyurtma: № 28.

«Public Publish Printing» MChJ
bosmaxonada chop etilgan.
Toshkent, M.Ulug‘bek tum., Moylisoy, 22.