

**BERDAQ NOMIDAGI QORAQALPOQ DAVLAT UNIVERSITETI
HUZURIDAGI PhD.03/30.01.2020.I.20.06 RAQAMLI ILMIY DARAJALAR
BERUVCHI ILMIY KENGASH**

JIZZAX POLITEXNIKA INSTITUTI

QOSIMOV SUNNAT HATAMOVICH

**XALQARO YO‘NALISHLARDA YUK TASHISHNI TASHKIL
ETISHNING TRANSPORT-TERMINAL TIZIMI SAMARADORLIGINI
OSHIRISH**

08.00.05 - Xizmat ko‘rsatish tarmoqlari iqtisodiyoti

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

Nukus – 2025

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

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

**Contents of Dissertation Abstract of the Doctor of Philosophy (PhD) in
Economic Sciences**

Qosimov Sunnat Hatamovich

Xalqaro yo‘nalishlarda yuk tashishni tashkil etishning transport-terminal tizimi samaradorligini oshirish3

Косимов Суннат Хатамович

Повышение эффективности транспортно-терминальной системы организации международных перевозок27

Kosimov Sunnat Khatamovich

Improving the efficiency of the transport-terminal system of the organization of international transportation53

E‘lon qilingan ishlar ro‘yxati

Список опубликованных работ

List of published works57

**BERDAQ NOMIDAGI QORAQALPOQ DAVLAT UNIVERSITETI
HUZURIDAGI PhD.03/30.01.2020.I.20.06 RAQAMLI ILMIY DARAJALAR
BERUVCHI ILMIY KENGASH**

JIZZAX POLITEKNIKA INSTITUTI

QOSIMOV SUNNAT HATAMOVICH

**XALQARO YO‘NALISHLARDA YUK TASHISHNI TASHKIL
ETISHNING TRANSPORT-TERMINAL TIZIMI SAMARADORLIGINI
OSHIRISH**

08.00.05 - Xizmat ko‘rsatish tarmoqlari iqtisodiyoti

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

Nukus – 2025

Iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiya mavzusi O'zbekiston Respublikasi Oliy ta'lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasida B2024.1.PhD/Iqt3711 raqam bilan ro'yxatga olingan.

Doktorlik dissertatsiya Jizzax politexnika institutida bajarilgan.
Dissertatsiya avtoreferati uch tilda (o'zbek, rus va ingliz(rezyume)) Ilmiy kengash veb-sahifasi (www.karsu.uz) va "Ziyonet" axborot ta'lim portalida (www.ziyonet.uz) joylashtirilgan.

Ilmiy rahbar:

Bobanazarova Jamila Xolmurodovna
iqtisodiyot fanlari doktori, professor

Rasmiy opponentlar:

Arabov Nurali Uralovich
iqtisodiyot fanlari doktori, professor

Temirxanov Abdulla Utebay-uli
iqtisodiyot fanlari falsafa doktori (PhD)

Yetakchi tashkilot:

Qarshi davlat texnika universiteti

Dissertatsiya himoyasi Berdaq nomidagi Qoraqalpoq davlat universiteti huzuridagi ilmiy darajalar beruvchi PhD.03/30.01.2020.I.20.06 raqamli Ilmiy kengashning 2025-yil «20» iyun kuni soat 14⁰⁰ dagi majlisida bo'lib o'tadi (Manzil: 230112, Nukus shahri, Ch.Abdirov ko'chasi, 1-uy. Tel. (998 61) 223-60-78; email: karsu_info@edu.uz).

Dissertatsiya bilan Berdaq nomidagi Qoraqalpoq davlat universitetining Axborot-resurs markazida tanishish mumkin (309 raqam bilan ro'yxatga olingan). Manzil: 230112, Nukus shahri, Ch.Abdirov ko'chasi, 1-uy. Tel.: (998 61) 223-60-78; email: karsu_info@edu.uz.

Dissertatsiya avtoreferati 2025-yil «03» iyun kuni tarqatildi.
(2025-yil «03» iyun dagi 76 raqamli reyestr bayonnomasi).



J.K.Sauxanov
Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash raisi, i.f.d., professor

R.B.Utemuratov
Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash ilmiy kotibi, PhD, dotsent

B.S.Qalmuratov
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 iqtisodiyotining globallashuv jarayoni chuqurlashib borishi sharoitida xalqaro yo‘nalishlarda yuk tashish sohasida raqobatning kuchayib borishi tendensiyasi kuzatilmoqda. Transport tizimini rivojlantirishda “...jahon transport xizmatlarining YAIM tarkibidagi miqdori 4,3 trln. AQSH dollari (6,9 %)ni tashkil etib, yiliga 110 mlrd. tonna yuk va 1 trln. dan ortiq yo‘lovchilar tashilmoqda, transport kompleksida band bo‘lgan xodimlar soni 100 mln. kishini tashkil etmoqda”¹. Bugungi kunda, tashish xizmatlarida kuchayib borayotgan raqobat sharoitida tizim samaradorligini oshirish, xalqaro yo‘nalishlar bo‘yicha transport-terminal tizimini rivojlantirishning samarali tashkiliy-iqtisodiy mexanizmlarini joriy qilish yanada dolzarb ahamiyat kasb etmoqda.

Jahon miqyosida xalqaro yo‘nalishlarda yuk tashishni tashkil etish borasida amalga oshiriladigan tadqiqotlar tarkibida transport-terminal tizimi samaradorligini oshirish borasidagi tadqiqotlarga ustuvor darajada qaralmoqda. Bu borada yuklarni tezkor etkazib berishda transport-terminal tizimining ishonchliligini oshirish, transport-terminal tizimini rivojlantirishda transport turlari imkoniyatlaridan samarali va uyg‘un foydalanish, transport xizmatlarini yo‘lga qo‘yishda zamonaviy etkazib berish texnologiyalaridan foydalanishning uslubiy asoslarini takomillashtirish kabi yo‘nalishdagi tadqiqotlarga alohida e‘tibor qaratilmoqda.

Yangi O‘zbekistonda xalqaro yuklarni tashishda transport xizmatlariga bo‘lgan o‘sib borayotgan talabni qondirishda yuk tashish tizimini zamonaviy talablarga ko‘ra tashkil qilish, sarf-xarajatlarni minimallashtirish, transport-terminal tizimi samaradorligini oshirishga ko‘ra iste‘molchilarning talablarini qondirish kabi yo‘nalishlarda dasturiy chora-tadbirlar amalga oshirilmoqda. Mahsulotlarimizni ichki va tashqi bozorlarga etkazish, ularning tannarxini tushirish uchun transport-logistika sohasini rivojlantirishimiz zarur. Bu borada xalqaro yo‘nalishlarda yuk tashishni tashkil etishning transport-terminal tizimining samaradorligini oshirish bo‘yicha ilmiy-tadqiqotlar ko‘lamini yanada kengaytirish maqsadga muvofiq.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 28-yanvardagi PF-60-son «2022-2026 yillarga mo‘ljallangan Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to‘g‘risida»gi farmoni, 2019-yilning 6-martdagi PQ-4230-son «Yuk va yo‘lovchi tashish tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida», 2018-yil 6-martdagi PQ-3589-son “Avtomobil transportini boshqarish tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi qarorlari, Vazirlar Mahkamasining 2023-yil 7-iyuldagi 277-son “Avtomobilida yuk va yo‘lovchilarni xalqaro tashishning ruxsatnoma tizimini takomillashtirishga doir qo‘shimcha chora-tadbirlar to‘g‘risida”gi qarori hamda mazkur sohaga tegishli boshqa me‘yoriy-huquqiy hujjatlarda belgilangan vazifalarni amalga oshirishda mazkur tadqiqot muayyan darajada xizmat qiladi.

¹<https://cyberleninka.ru/article/n/mirovovoy-rynok-obrazovatelnyh-uslug-vysshey-shkoly;http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=3649>

Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalari rivojlanishi ustuvor yoʻnalishlariga mosligi. Mazkur tadqiqot respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining I. «Demokratik va huquqiy jamiyatni maʼnaviy-axloqiy va madaniy rivojlantirish, innovatsion iqtisodiyotni shakllantirish» ustuvor yoʻnalishiga muvofiq bajarilgan.

Muammoni oʻrganilganlik darajasi. Transport xizmatlarini rivojlantirish, yuk tashishni tashkil etishning transport-terminal tizimi samaradorligini oshirish masalalari boʻyicha muammolarining fundamental asoslari xorijlik olimlar² M.SteadieSeifi, N.P.Dellaert, Dj.Bauersoks Donald, Dj.Kloss Deyvid, Barbara Flugge, Slatvinska Valeria va boshqalar tomonidan oʻrganilgan.

MDH olimlaridan³ M.N. Kearney, V.G. Galaburda, YU.V. Zadvorny, A.A. Avetikyan, L.H. Sokolova, V.V. Klepikov va boshqalar tomonidan xalqaro yoʻnalishlarda yuk tashishda transport-terminal tizimi va logistika kompleksining iqtisodiy samaradorligini oshirish masalalari tadqiq qilingan.

Oʻzbekistonlik olimlaridan⁴ G.Samatov, M.Ikramov, Y.Qorrieva, A.Shermuxeimedov, K.Ziyadullaev, M.Irisbekova, A.Zohidov, Artiqov J.Yu, U.Saidov, E.A. Kamalova va boshqalar raqobat sharoitida xalqaro yuk tashuvlar samaradorligini oshirishda transport-terminal tizimi faoliyatining muhim masalalarini tadqiq qilishda katta hissa qoʻshganlar.

Mazkur tadqiqotlarda xalqaro tashuvchilarni har tomonlama qoʻllab-quvvatlash, transport-terminal tizimi xizmatlari samaradorligini oshirishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmlarini ayrim jihatlari oʻrganilgan. Shuningdek, xalqaro yoʻnalishlarda yuk tashishni tashkil etishning transport-terminal tizimi samaradorligini oshirishni takomillashtirish bilan bogʻliq tadqiqotlarni kengroq oʻrganish mazkur mavzuda chuqur ilmiy-uslubiy izlanishlarni amalga oshirishni taqozo etadi.

²SteadieSeifi M., Dellaert N.P., SteadieSeifi M., Dellaert N.P., Nuijten W., Van Woensel T., Raoufi R. Multimodal freight transportation planning: A literature review. *European Journal of Operational Research*. 233 (2014). 1–15; Бауэрсокс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. – М: Олимп-Бизнес, 2001. С. 640. Barbara Flugge. *Smart mobility – connecting everyone*. 2017; Allallied to fight pulik transport s perceived decline: relationship marketing in Brazil, in: Anais de l 1st International Conference oh Public Transport Marketing, Barcelona, 2011, pp 1-10. Slatvinska Valeria et al. (2021) “The experience of EU countries towards the development of infrastructure and logistics hubs.” *Revista de la Universidad del Zulia*: n. pag.

³Кеарней М.Н. Логистика в системе организации предпринимательской деятельности коммерческих структур : автореф. дис. ...д-ра экон. наук / М.Н. Кеарней. СПб., 2011. 31-с. Галабурда, В. Г. Единая транспортная система: Учеб. для вузов под ред. В. Г. Галабурды. – 2-е изд. с измен.и дополн. – М.: Транспорт, 2001. – 303-с.; Задворный Ю.В. Формирование интегрированной транспортной инфраструктуры в регионе. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. – М., 2005. С. 152.; Аветикян А.А., Соколова Л.Н., Заварская Н.Ф. Повышение конкурентоспособности железных дорог на транспортных рынках. - Сб. ЦНИИТЭИМПС, 2001. -с. 27-43 Клепиков В.В. Экспортные грузопотоки: дефицит координации // Мир транспорта, 2004, №3, с. 86-89.

⁴Икромов М.А. Развитие автомобильных перевозок по Великому шелковому пути // *Экономическое возрождение России*, №4, 2010. –С. 28-36; Qorrieva Y.K. Oʻzbekistonning jahon bozoriga chiqishi uchun xalqaro yoʻlaklardan samarali foydalanishning logistik transport muammolari. *Iqt. fan. dok. ... dis. avtoref.*, Toshkent 2004; Шермухамедов А.Т. Великий шелковый путь и транспортные перевозки. ФРГ. – Берлин: Изд. LAP, 2012. - 90 с.; Зиядуллаев К.Ш. Интеграция транспортных коммуникаций Республики Узбекистан в международную транспортно-коммуникационную систему // *Современные методы организации бизнеса и маркетинга: Межвузовский сборник*. –СПб.: СЗТУ, 2005. –С. 101-106.; Zohidov A.A. Markaziy Osiyo transport tizimini samarali boshqarish mexanizmini takomillashtirish. *Iqt. fan. dok. ... dis. Avtoref.*, Toshkent 2018.; Saidov U.Sh. Xalqaro yuk tashuvlar bilan bogʻliq ayrim masalalarga oid. “Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar” ilmiy elektron jurnali <http://iqtisodiyot.tsue.uz>. 2021.- 421-423 б. Э.А.Камалова. Совершенствование управления перевозки грузов автомобильным транспортом. I.f.f.d. (PhD) ilmiy darajasini olish uchun yozilgan dissertatsiya. Toshkent. 2019. – 135 b.

Dissertatsiya tadqiqotining dissertatsiya bajarilgan oliy ta'lim muassasasining ilmiy-tadqiqot ishlari rejalari bilan bog'liqligi. Dissertatsiya ishi Jizzax politexnika institutining "OT-F1-128 Iqtisodiyotni modernizatsiyalash sharoitida xizmat ko'rsatish sifati va tarkibini takomillashtirishning nazariy asoslari" mavzusidagi ilmiy loyiha doirasida bajarilgan.

Tadqiqotning maqsadi xalqaro yo'nalishlarda yuk tashishni tashkil etishning transport-terminal tizimi samaradorligini oshirishni takomillashtirish bo'yicha taklif va tavsiyalar ishlab chiqishdan iborat.

Tadqiqotning vazifalari

yuk tashish xizmatlarini tashkil etishda transport-terminal tizimini rivojlantirishdagi o'rni, undan samarali foydalanish shart-sharoitlarining konseptual asoslarini ochib berish;

transport-terminal tizimi samaradorligini oshirishning o'ziga xos xususiyatlari va unga ta'sir ko'rsatuvchi omillarni tadqiq etish;

xalqaro tajribalar asosida mamlakatda transport-terminallaridan foydalanish va yuk tashish xizmatining asosiy yo'nalishlarini aniqlash;

transport-terminal xizmatlari ko'rsatish orqali xalqaro yo'nalishlarda yuk tashishni tashkil etish tizimi shakllanishining yondashuvli tahlilini amalga oshirish;

sotsiologik so'rov natijalari asosida eksportni rivojlantirishning zamonaviy xizmatlar turlarining ahamiyatini aniqlash;

transport-terminal tizimini rivojlantirish hamda logistika xizmatlari samaradorligini baholash mexanizmlarini aniqlash;

xalqaro yo'nalishlarda yuk tashishni tashkil etishning transport-terminal tizimi samaradorligini oshirish bo'yicha taklif va tavsiyalar ishlab chiqish.

Tadqiqotning obyekti sifatida O'zbekiston Respublikasidagi xizmatlar sohasida transport-terminal faoliyati bilan shug'ullanuvchi transport tizimi olingan.

Tadqiqotning predmeti bo'lib, xalqaro yo'nalishlarda yuk tashishni tashkil etishning transport-terminal tizimi samaradorligini oshirish jarayonida vujudga keladigan iqtisodiy munosabatlar hisoblanadi.

Tadqiqotning usullari. Dissertatsiyada guruhlashtirish, tizimli va statistik tahlil, induksiya-deduksiya, mantiqiy va taqqoslama tahlil, abstrakt-mantiqiy fikrlash, sotsiologik so'rovnoma kabi usullardan foydalanilgan.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:

xalqaro yuk tashishga ixtisoslashtirilgan transport-terminal xizmati samaradorligini baholash yondashuvi tashish terminallarini kengaytirish, xalqaro tashuv va logistik jarayonining o'zaro tarkibiy elementlari mutanosibligida ehtiyojni qondirish va moddiy resurslarni uyg'unlashtirishga ko'ra takomillashtirilgan;

transport-terminal tizimiga innovatsion texnologiyalarni qo'llash yondashuvi texnologik tuzilmalarning muvofiq o'zgarishi asosida transport xizmatlarini tashkil etish, rejalashtirish va boshqarishni ta'minlashga ko'ra takomillashtirilgan;

Jizzax viloyatida transport-terminal xizmatlar ko'rsatish tizimining rivojlanishi tendensiyasi, maqsadli parametrlar bog'liqligi korrelyatsiyasi va ta'sir etuvchi omillarga ko'ra transport-terminal xizmat ko'rsatish hajmi, transport

xizmatlar ko'rsatish hajmi, xalqaro yo'nalishlarda yuk tashish hajmi va xizmat ko'rsatish sohasida innovatsiyalar hajmining 2025-2029 yillarga mo'ljallangan prognoz parametrlari asoslangan;

yagona transport tizimiga ta'sir ko'rsatuvchi samarali transport-terminal tizimining modeli xususiy investitsiyalarning investitsiyaviy jozibadorlikni oshirish ustuvorligi asosida standartlarga javob beruvchi transport-terminal markazlari tarmog'ini kengaytirishga ko'ra takomillashtirilgan.

Tadqiqotning amaliy natijalari quyidagilardan iborat:

transport xizmatlari xalqaro bozorida raqobatbardoshlik darajasini oshirishda «transport-terminal tizimi samaradorligi» kategoriyasining iqtisodiy mazmunini ifodalovchi mualliflik ta'rifi ishlab chiqilgan;

xalqaro hamkorlikni rivojlantirishda tashqi savdo yo'nalishlarini diversifikatsiyalash, transport-logistika xarajatlarini maqbullashtirishdagi muammolarni o'z vaqtida aniqlash hamda ularni bartaraf etish yuzasidan tavsiyalar asoslangan;

xalqaro yo'nalishlarda yuk tashiydigan tadbirkorlik subyektlariga mahalliy va chet elda ishlab chiqarilgan katta yuk avtotransport vositalari, tirkamalar va yarim tirkamalarni sotib olishda imtiyozlar berish orqali ularni davlat tomonidan qo'llab-quvvatlashni takomillashtirish bo'yicha tavsiyalar ishlab chiqilgan;

xorijiy va mahalliy investorlar hisobiga transport infratuzilmasini rivojlantirish hamda transport-logistika markazining zamonaviy tarmoqlarini takomillashtirish yuzasidan takliflar ishlab chiqilgan.

Tadqiqot natijalarining ishonchligi. Qo'llanilgan yondashuvlar va usullarning maqsadga muvofiqligi, ma'lumotlarning rasmiy manbalardan, jumladan O'zbekiston Respublikasi Prezidenti huzuridagi Davlat statistika agentligining statistik ma'lumotlaridan olingani hamda taklif etilgan xulosa va tavsiyalarning vakolatli tashkilotlar tomonidan amaliyotga joriy qilinganligi bilan belgilanadi.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati. Tadqiqot natijalarining ilmiy ahamiyati ishlab chiqilgan taklif va tavsiyalardan xalqaro yo'nalishlarda yuk tashishni tashkil qilishda transport-terminal tizimining tarkibiy elementlarini tasniflash, tizim samaradorligini baholash usullarini takomillashtirish, xalqaro tashuv jarayonida transport-terminallaridan foydalanish ilmiy apparatni boyitishda foydalanish mumkinligi bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarining amaliy ahamiyati taklif va tavsiyalardan xalqaro yuk tashish bo'yicha yangi loyihalarning samaradorligini iqtisodiy baholash, sohaga oid me'yoriy hujjatlarni tayyorlash, yuklarni xalqaro tashishni samarali tashkil qilish bo'yicha chora-tadbirlar majmuini ishlab chiqishda hamda «Xizmat ko'rsatish tarmoqlari iqtisodiyoti», «Transport logistikasi», «Bojxona ishi» fanlari bo'yicha o'quv dasturlarini takomillashtirish, darslik, o'quv va uslubiy qo'llanmalar tayyorlashda foydalanish mumkinligi bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi. Xalqaro yo'nalishlarda yuk tashishni tashkil etishning transport-terminal tizimi samaradorligini oshirish yuzasidan olingan natijalar asosida:

xalqaro yuk tashishga ixtisoslashtirilgan transport-terminal xizmati samaradorligini baholash yondashuvi tashish terminallarini kengaytirish, xalqaro tashuv va logistik jarayonining o'zaro tarkibiy elementlari mutanosibligida ehtiyojni qondirish va moddiy resurslarni uyg'unlashtirishga ko'ra takomillashtirishi bo'yicha taklif O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi tomonidan amaliyotda foydalanilgan (O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2024-yil 31-oktabrdagi 4/10430-son ma'lumotnomasi). Ushbu taklif xalqaro bozorlarga chiqishda logistika samaradorligini oshirish va tizimni jadal rivojlantirish imkonini kengaytirishga muayyan darajada xizmat qilgan;

transport-terminal tizimiga innovatsion texnologiyalarni qo'llash yondashuvini texnologik tuzilmalarning muvofiq o'zgarishi asosida transport xizmatlarini tashkil etish, rejalashtirish va boshqarishni ta'minlashga ko'ra takomillashtirish taklifi O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi tomonidan amaliyotda foydalanilgan (O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2024-yil 31-oktabrdagi 4/10430-son ma'lumotnomasi). Natijada mintaqaviy va xalqaro transport tizimida yuk va yo'lovchilarni tashishda yangi innovatsion va raqamli texnologiyalarni keng qo'llash imkoniyatlari yaratilgan;

Jizzax viloyatida transport-terminal xizmatlar ko'rsatish tizimining rivojlanishi tendensiyasi, maqsadli parametrlar bog'liqligi korrelyatsiyasi va ta'sir etuvchi omillarga ko'ra transport-terminal xizmat ko'rsatish hajmi, transport xizmatlar ko'rsatish hajmi, xalqaro yo'nalishlarda yuk tashish hajmi va xizmat ko'rsatish sohasida innovatsiyalar hajmining 2025-2029 yillarga mo'ljallangan prognoz parametrlari bo'yicha taklif O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi tomonidan amaliyotda foydalanilgan (O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2024-yil 31-oktabrdagi 4/10430-son ma'lumotnomasi). Mazkur taklif viloyatda xizmat ko'rsatish sohasida innovatsiyalar hajmini istiqbolda o'rtacha 13 foizga oshirish imkoniyatlarini kengaytirishga muayyan darajada xizmat qilgan;

yagona transport tizimiga ta'sir ko'rsatuvchi samarali transport-terminal tizimining modeli xususiy investitsiyalarning investitsiyaviy jozibadorlikni oshirish ustuvorligi asosida standartlarga javob beruvchi transport-terminal markazlari tarmog'ini kengaytirishga ko'ra takomillashtirish taklifi O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi tomonidan amaliyotda foydalanilgan (O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2024-yil 31-oktabrdagi 4/10430-son ma'lumotnomasi). Natijada mintaq va xalqaro miqyosda zamonaviy, qulay transport tizimini rivojlantirish, transport xarajatlarini qisqartirish va o'z navbatida mintaq orqali tashilayotgan tranzit oqimini ko'paytirish chora-tadbirlarini ishlab chiqish imkonini bergan.

Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi. Tadqiqot natijalari 12 ta ilmiy-amaliy anjumanda, jumladan 8 ta xalqaro va 4 ta respublika ilmiy-amaliy anjumanida muhokamadan o'tkazilgan.

Tadqiqot natijalarining e'lon qilinganligi. Dissertatsiya mavzusi bo'yicha jami 16 ta ilmiy ish chop etilgan bo'lib, shulardan Oliy attestatsiya komissiyasi tomonidan tavsiya etilgan jurnallarda 3 ta, xorijiy jurnalda 1 ta maqola chop etilgan.

Dissertatsiyaning tuzilishi va hajmi. Dissertatsiya tarkibi kirish, uchta bob, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar ro'yxatidan iborat. Ishning umumiy hajmi 126 betdan iborat.

DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

Kirish qismida o'tkazilgan tadqiqotlarning 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 va amaliy natijalari bayon qilingan, olingan natijalarning ilmiy va amaliy ahamiyati ochib berilgan, tadqiqot natijalarini amaliyotga joriy qilish, nashr etilgan ishlar va dissertatsiyaning tuzilishi bo'yicha ma'lumotlar keltirilgan.

Dissertatsiyaning **“Milliy iqtisodiyotni rivojlantirishda yuk tashishni tashkil etishda transport-terminal tizimini rivojlantirishning ilmiy-nazariy asoslari”** deb nomlangan birinchi bobida yuk tashishni tashkil qilishda transport-terminal tizimining ahamiyati va rivojlanish tamoyillari, xalqaro yo'nalishlarda yuk tashishni tashkil etishda transport-terminal tizimi samaradorligini oshirishning o'ziga xos xususiyatlari, nazariy-konseptual asoslari tadqiq etilgan.

Mamlakatimizda xalqaro yo'nalishlarda yuk tashishni tashkil etishning transport-terminal tizimi samaradorligini oshirish bo'yicha tizimli ishlar olib borilmoqda, jumladan 2024-yilda tranzit yuk tashish hajmi 13,9 mln. tonnani tashkil etgan bo'lib, yirik mintaqaviy loyihalarni amalga oshirish hisobiga tranzit yuk tashish hajmini 23 mln. tonnaga yetkazish imkoniyati mavjud. Xalqaro yuk tashish hajmi 1,8 barobarga o'sib, o'tgan yilda bu ko'rsatkich 59,6 mln. tonnani tashkil qilgan.

Xalqaro yuk tashish tizimining takomillashtirilishi milliy iqtisodiyotning barqaror rivojlanishiga bevosita ta'sir qiladi. Shu sababli, transport-terminal infratuzilmasining samaradorligini oshirish va xorijiy davlatlar bilan hamkorlikni mustahkamlash asosiy strategik yo'nalishlardan biri sifatida belgilangan. Milliy tashuvchilarining xalqaro bozorda muvaffaqiyatli faoliyat yuritishi uchun zamonaviy avtotransport vositalari bilan ta'minlash, transport xizmatlari bozorida ularning raqobatbardoshligini oshirish va yuk tashish tizimini optimallashtirish bo'yicha chora-tadbirlar amalga oshirilmoqda.

Tadqiqotda yuk tashish amaliyotining turlari bo'yicha unimodal, murakkab va aralash turlariga taalluqlidir faoliyati tushunilib, ilmiy adabiyotlarda keltirilishicha intermodal atamasi bitta operator boshqaruvida yagona yuk tashish hujjati asosida yagona fraxst stavkasini to'g'ridan-to'g'ri qo'llash bilan amalga oshiraladigan aralash “door to door” (eshikdan eshikkacha) yuk tashish tushunchasining turlicha qarashlar ilmiy-nazariy jihatdan o'rganilgan. Shuningdek, quyidagicha mualliflik qarashi ilgari surilgan: yuk tashishni tashkil qilishda transport-terminal tizimi zamonaviy me'yorlardan samarali foydalanish asosida xalqaro bozorlarga chiqishni ta'minlovchi transport yo'laklari infratuzilmalarini rivojlantirish, ko'p tarmoqli transport tuzilmasini shakllantirish,

tashish xizmatlari raqobatbardoshligini oshirish orqali yuk tashish jarayonini to'g'ri tashkil etishga erishish imkoniyatlaridir.

Muallif o'z tadqiqotida multimodal transport koridorlarini yaratish, konteynerlarda yuk tashishga ixtisoslashgan yirik transport kompaniyalarini tashkil qilish hamda mazkur sohaga boshqaruv tizimini qo'llash asosida takomillashtirish, zamonaviy talablarga asosan infratuzilmani rivojlantirish hamda unga eng ilg'or zamonaviy shakllarni tadbiq etish bo'yicha tizimli ishlarni ko'rsatib bergan. Mazkur tizimli ishlarning amalga oshirilishida mamlakatimizda avtomobil transportida yuk tashishni tartibga solish bo'yicha xalqaro 9 ta konvensiya va 2 ta bitimning teng huquqli a'zosi hisoblanadi.

Shuningdek, Evropa, Osiyo va MDHning yigirmadan ortiq davlatlar bilan avtomobilda xalqaro tashuvlar sohasini tartibga soluvchi ikki tomonlama hukumatlararo bitimlar imzolangan. Bular - Turkiya, Ukraina, Eron, Belarus, Gruziya, Moldova, Turkmaniston, Latviya, Ruminiya, Qirg'iziston, Slovakiya, Litva, Finlyandiya, Bolgariya, Gretsiya, Chexiya, Rossiya, Italiya, Germaniya, Avstriya, Shveysariya, Vengriya, Gollandiya, Polsha, Sloveniya, Qozog'iston, Xitoy, Ispaniya va Tojikistondir. Shuningdek, Shanxay hamkorlik tashkilotiga a'zo davlatlar hukumatlari o'rtasida xalqaro avtomobil tashuvlari uchun qulay shart-sharoitlar yaratish to'g'risidagi hamda Eron Islom Respublikasi, Ummon sultonligi, Qatar, Turkmaniston va O'zbekiston Respublikasi o'rtasida xalqaro transport va tranzit yo'lagini yaratish to'g'risidagi ko'p tomonlama bitimlar ham imzolangan. Bugungi kunda zamon talabidan kelib chiqib, respublikamiz transport tizimidan samarali foydalanish, multimodal va intermodal tashuvlarining rivojlanishi, yangi infratuzilma obyektlarini barpo etishni, ya'ni tashish terminallarini shakllantirish lozimligi asoslab berilgan.

Tadqiqot jarayonida xalqaro yuk tashishga ixtisoslashtirilgan transport-terminal xizmati samaradorligini baholash yondashuvi tashish terminallarini kengaytirish, xalqaro tashuv va logistik jarayonining o'zaro tarkibiy elementlari mutanosibligida ehtiyojni qondirish va moddiy resurslar uyg'unlashtirilgan. Davlat transport siyosatining strategik maqsadi mamlakat, fuqarolar, yuk tashish va yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish ehtiyojlarini to'la qondirish, moddiy resurslardan samarali foydalangan holda transport faoliyatini tashkil etishga qaratilganligi, xalqaro bozorlarga chiqishda logistika samaradorligini oshirish va tizimni jadal rivojlantirish imkonini berib, u quyidagi 1-rasmda ko'rsatilgan.

Muallif tadqiqot ishida rivojlangan xorijiy davlatlarda xalqaro miqyosda tashish transport-terminallaridan foydalanishning ilg'or tajribalarini o'rgangan va G'arbiy Yevropa mamlakatlari, Rossiya va Xitoy tajribasini solishtirish asosida guruhlagan. G'arbiy Yevropa mamlakatlarida tranzit logistika markazlari faoliyati transport kompleksi Gollandiyada daromadining 45-50%, Fransiyada 30-35%, Germaniyada 30-35% ni tashkil etgani qayd qilingan. Transport-logistika tarmoqlarini (markazlar) rivojlantirishga xususiy sektorlarni (outsorsing) hamda xalqaro kompaniyalarni jalb qilish bo'yicha tizimli ishlar olib borish maqsadga muvofiq bo'lib, bugungi kunda dunyo mamlakatlari orasida globallashuv barcha davlatlararo tashqi iqtisodiy aloqalarini transport-terminal tizimi faoliyatiga bog'liq

bo‘lib, Evropa va Osiyo mamlakatlarining muqobil yo‘llarini kengaytirishni talab qiladi.

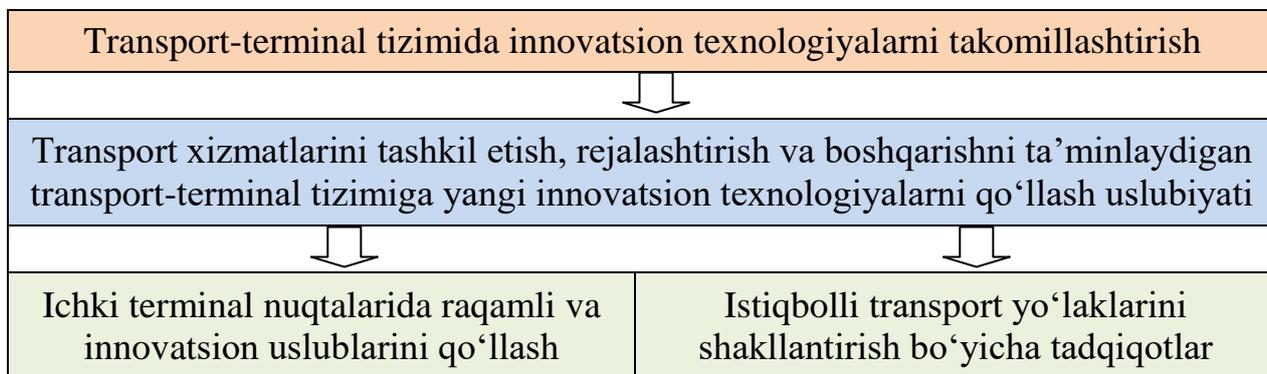
Tamoyillar	Tamoyillarni amalga oshirish yo‘nalishlari
<p>1. Xalqaro yuk tashishlarga ixtisoslashtirilgan transport-terminal xizmatlari tizimi samaradorligini baholash hamda transport-terminal tizimini kengaytirish, takomillashtirish va uni baholashning ilmiy uslubiy asoslarini yaratish</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Yuk tashishni rivojlantirishning zamonaviy jihatlarini hisobga olish va nazorat qilish. – Yuklarni sug‘urtalash, saralash, qadoqlash, saqlash, qo‘riqlash va logistik operatsiyalarning bajarilishida tashish xizmatlarining qat’iy qoidalariga rioya qilish. - Xalqaro tashishlarda transport faoliyatini optimalashtirish, transport bozori faoliyatini baholash. – Logistik tizim sharoitlarida avtotransportda yuklarni tashishning optimal hajmini aniqlash.
<p>2. Xalqaro tashuv va logistik jarayonlarning o‘zaro tarkibiy elementlari mutanosibligini asoslash. Yuk tashishni tashkil qilishda transport-terminal tizimi xizmatlari samaradorligini oshirish</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Yuk tashishda minimal xarajatlar bilan maksimal sinergetik samaradorlikka erishish. – Xizmat ko‘rsatish ishonchliligini oshirish uchun sifat darajasi va zamonaviy xizmat turlarini kengaytirish. – Yuk tashish xizmatida raqobat muhitini shakllantirish va unga ta’sir ko‘rsatuvchi iqtisodiy vositalarni rivojlantirish. – Hududlarda terminallarning mehmonxonalar, ovqatlanish punktlari, avtotransport uchun turish maydonlari, harakatlanuvchi qism va konteynerlarga texnik xizmat ko‘rsatish va ta’mirlash zonalari bilan jihozlanishi hisobiga qo‘shimcha xarajatlarni kamaytirish.
<p>3. Mamlakat tranzit salohiyatini to‘laqonli ruyobga chiqarish. Transport-terminal tizimida xizmatlar ko‘rsatuvchi quvvatlarni rivojlantirish</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Yuk tashishda transport egalari va xizmat ko‘rsatiladigan mijozlar iqtisodiy manfaatlarining tengligiga erishish. - Yangi ish joylarini tashkil etish va investitsiyalarini jalb etish hisobiga transport sohalarida ish bilan bandlikni oshirish. - Transportdan foydalanishning maksimal darajada qulayligi, keng doirada xizmatlar ko‘rsatish, mijozlarni ularga xos bo‘lmagan funksiyalardan ozod qilish. - Transport-terminal xizmatlarning ishlab-chiqarish texnika bazasini rivojlantirish hisobiga yuk tashish xizmat ko‘rsatishi sifatini jahon standartlari darajasiga yaqinlashtirish.

1-rasm. Yuk tashishni tashkil qilishda transport-terminal tizimining rivojlanish tamoyillari⁵

⁵Muallif ishlanmasi.

Tadqiqot ishining “**Xalqaro yo‘nalishlar bo‘yicha yuk tashishning transport-terminal tizimi xizmatlarini rivojlantirish omillari va tendensiyalari**” deb nomlangan ikkinchi bobida xalqaro yuk etkazib berish xizmatlari rivojlanishining hozirgi holati va unga ta’sir etuvchi omillar, yuk tashishni tashkil etishning transport-terminal tizimi samaradorligini baholash usullari ilgari surilgan va xalqaro yo‘nalishlar bo‘yicha yuk tashishning transport-terminal tizimi xizmatlari sohasi barqaror rivojlanishi ekonometrik modellashtirilgan.

Tadqiqot ishida transport-terminal tizimiga innovatsion texnologiyalarni qo‘llash yondashuvi texnologik tuzilmalarning muvofiq o‘zgarishi asosida transport xizmatlarini tashkil etish, rejalashtirish va boshqarishni ta’minlashga ko‘ra takomillashtirilgan. Ushbu uslubiy taqqoslashni ijtimoiy-iqtisodiy tahlil qilishda mahsulotlarni yuqori darajada etkazib berishning har bir bosqichida belgilangan vazifalar o‘zgaruvchanlik xususiyatini ko‘rsatadi. Bunday o‘zgarishlar yuk tashish sifatining yaxshilanishi, yuklarni “eshikdan-eshikkacha” yetkazib berish, konteynerli va aralash holda yetkazib berish, texnologik yo‘nalishlar va boshqa zamonaviy tashish usullaridan foydalanish hisobiga amalga oshiriladi. Mazkur uslubiyatda muallif innovatsion texnologiyalarni qo‘llash asosida transport infratuzilmasini kompleks rivojlantirish, turli hududlarda yuklar shakllanishining asosiy nuqtalarini hisobga olgan holda transport-terminal tizimining zamonaviy tarmog‘ini shakllantirish bo‘yicha asoslangan tavsiyalarni ilgari surgan (2-rasm).



2-rasm. Transport-terminal tizimida innovatsion texnologiyalarni takomillashtirish⁶

Shundan kelib chiqib, xalqaro yo‘nalishlarda yuk tashishni tashkil etish bo‘yicha transport-terminal tizimi samaradorligini oshirish, transport xizmatlarini yo‘lga qo‘yishda zamonaviy yetkazib berish texnologiyalaridan foydalanish kabi ilmiy muammolarni tadqiq etish uchun O‘zbekiston Respublikasida transport turlarida tashilgan yuklar hajmining o‘zgarishi tahlil qilindi 1-jadvalga qarang.

Respublika hududi bo‘ylab tashilgan jami tashqi va ichki yuklar salmog‘i yuqorida keltirilgan transport turlari orqali tashilgan bo‘lib, tashqi savdo yuklari hajmi tahlili ko‘rsatadiki, barcha transport turlarida tashilgan yuklar jami 2023

⁶Muallif ishlanmasi

yilda 1455,7 mln. tonnani tashkil qilib, bunda temir yo‘l transporti 73,7 ni, quvur yo‘li transporti (neft va gaz) 60,0, avtomobil transporti 1322,0, havo transporti esa 9,3 mln. tonnani tashkil qilmoqda.

1-jadval

O‘zbekiston Respublikasida transport turlarida tashilgan yuk tashish xizmatining o‘zgarish salmog‘i⁷

Ko‘rsatkichlar	2019	2020	2021	2022	2023	2023 - 2022 yilga nisbatan (+,-)
Barcha transport (mln. tonna), shu jumladan	1319,8	1366,7	1420,2	1420,9	1455,7	34,8
temir yo‘l transporti	70,1	70,6	72,0	73,4	73,7	0,3
quvur yo‘li transporti (neft va gaz) kub.m	71,9	57,9	66,2	63,5	60,0	-3,5
avtomobil transporti	1177,7	1238,2	1282,0	1284,1	1322,0	37,9
havo transporti, ming tonna	10,4	5,3	9,1	10,2	9,3	-0,9
Yuk aylanmasi mln. t.km.	72 613,3	66 894,2	74 784,8	75 492,7	77 602,5	2109,8

Tadqiqot jarayonida milliy tashuvchilarni qo‘llab-quvvatlash, ular uchun raqobat muhitini yaratish va davlat, hukumat tomonidan yaratilayotgan shart-sharoitlarni alohida ta’kidlab o‘tilgan.

Shu bilan birga, mintaqaviy iqtisodiyotni rivojlantirishga sezilarli hissa qo‘shadi. Shuningdek, xizmat ko‘rsatish tarmog‘idagi innovatsion jarayonlarning ortib borishi transport-terminal xizmatlar ko‘rsatish tizimida katta ahamiyat kasb etadi deyish mumkin. Biroq mazkur holatlarni mukammal baholash, aniq miqdoriy ifodalash, ta’sir darajalarini o‘lchash, istiqboldagi tendensiyalarini pragnozlash uchun keng ko‘lamli ko‘rsatkichlar tizimida modellashirishni talab etadi.

Jizzax viloyatining tashqi savdo aylanmasi bo‘yicha tahliliy ma’lumot 2023 yil davomida Jizzax viloyatining tashqi savdo aylanmasi 1 432,2 mln. dollar bo‘lib, shundan 88 foiz – 1256,6 mln. dollar import va 12 foiz – 175,6 mln. dollar eksportga to‘g‘ri keladi. Hisobot davrida -1081,0 mln. dollar salbiy saldogaga ega bo‘ldi.

Jizzax viloyati bilan eng ko‘p tashqi savdo aylanmasi Xitoy bilan bo‘lib, 673,6 mln. dollar importni tashkil etdi. Keyingi o‘rinlarda Janubiy Koreya (316,7 mln. doll.), Chexiya (90,1 mln. doll.), Litva (32,0 mln. doll.) davlatlari turadi.

Hisobot oziq-ovqat mahsulotlari va tirik hayvonlar eksporti 39,5 mln. dollar, mashina va transport uskunalari 5,7 mln. dollar, kimyoviy moddalar va mahsulotlar

⁷ O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti huzuridagi Statistika Agentligi ma’lumotlari asosida muallif ishlanmasi

eksporti 14,4 mln. dollar, boshqa mahsulotlari eksporti 112,7 mln. dollarni tashkil etdi. Ushbu davrda mashina va transport uskunalari importi 1149,5 mln. dollar, oziq-ovqat mahsulotlari 19,7 mln. dollar, qora va rangli metall 7,6 mln. dollar, kimyoviy moddalar va mahsulotlar 39,0 mln. dollar, har xil tayyor mahsulotlar 24,8 mln. dollarni tashkil etdi.

Viloyatda amalga oshirilgan eksportning 46,0 foizi Jizzax shahri, 9,6 foizi Zarbdor, 7,7 foizi Paxtakor, 7,4 foizi Do'stlik tumanlaridan amalga oshirildi.

Importning 39,5 foizi Jizzax shahri, 38,7% G'allaorol tumaniga to'g'ri keladi.

Tadqiqot jarayonida Jizzax viloyatida transport-terminal xizmatlar ko'rsatish tizimining rivojlanishi tendensiyasi, maqsadli parametrlar bog'liqligi korrelyatsiyasi va ta'sir etuvchi omillarga ko'ra transport-terminal xizmat ko'rsatish hajmi, transport xizmatlar ko'rsatish hajmi, xalqaro yo'nalishlarda yuk tashish hajmi va xizmat ko'rsatish sohasida innovatsiyalar hajmining 2025-2029 yillarga mo'ljallangan prognoz parametrlari asoslangan. Korrelyatsion-regression tahlil asosida ajratib olingan omillar ta'sirida jami ishlab chiqarilgan xizmatlar hajmining o'zgarish ssenariylarini aniqlash imkonini beruvchi ekonometrik model hamda prognoz ko'rsatkichlar aniqlandi. Ko'p omilli ekonometrik modeldagi qatnashadigan omillar sifatida – natijaviy belgi etib, transportda tashilgan yuklar hajmi, eksport hajmi, aholi jon boshiga to'g'ri kelgan xizmatlar hajmi, xizmat ko'rsatish sohasida mehnat unumdorligi, xizmat ko'rsatish sohasida asosiy fondlar qiymati, xizmat ko'rsatish sohasida fondlar qaytimi va boshqa jami 8 ta omil belgi transport-terminal xizmat ko'rsatish hajmi, transport xizmatlar ko'rsatish hajmi, xalqaro yo'nalishlarda yuk tashish hajmi va boshqa ko'rsatkichlar tanlab olingan. Jizzax viloyati transport-terminal xizmatlar ko'rsatish tizimining makroiqtisodiy ko'rsatkichlari quyidagi 2-jadvalda keltirilgan.

Tadqiqotimizda mazkur ko'rsatkichlar sifatida: transport-terminal xizmat ko'rsatish hajmi, mlrd. so'm (Y_1), transport xizmatlar ko'rsatish hajmi, mlrd. so'm (Y_2), xalqaro yo'nalishlarda yuk tashish hajmi, mln. tonna-km (Y_3), mintaqaning yalpi hududiy mahsulot hajmi, mlrd. so'm (Y_4), xizmat ko'rsatish sohasida innovatsiyalar hajmi, mlrd. so'm (Y_5), ko'rsatilgan bozor xizmatlari hajmi mlrd. so'm (X_1), ulgurji savdo tovar aylanmasi, mlrd. so'm (X_2), chakana savdo tovar aylanmasi, mlrd. so'm (X_3), avtomobil transportida tashilgan yuklar hajmi, mln. tonna (X_4), eksport hajmi, ming AQSh dollari (X_5), import hajmi, ming AQSh dollari (X_6), asosiy tovarlar eksporti, mln. AQSh dollari (X_7), xizmatlar eksporti, ming. AQSh dollari (X_8), o'zlashtirilgan investitsiyalar tarkibida chet el investitsiyalari ulushi, foizda (X_9), transport tarmog'ida bandlar, ming kishi (X_{10}), kichik biznes subyektlari tomonidan savdo hajmi, mlrd. so'm (X_{11}), kichik biznes subyektlari tomonidan tashilgan yuklar, mln. tonna (X_{12}), transport-terminal tizimida mehnat unumdorligi, mln. so'm/kishi (X_{13}) tanlab olindi.

Ushbu ko'rsatkichlar bo'yicha statistik axborotlar 2-jadvalda keltirilgan.

**Jizzax viloyati transport-terminal xizmatlar ko'rsatish tizimining
makroiqtisodiy ko'rsatkichlari⁷ (qiymatlar 2010-yil narxlar indeksi bo'yicha
muvofiqlashtirilgan)**

Yillar	Transport-terminal xizmatlar ko'rsatish hajmi (mlrd. so'm)	Transport xizmatlar ko'rsatish hajmi (mlrd. so'm)	Xalqaro yo'nalishlarda yuk tashish hajmi (mln. tonna-km)	Mintaqaning yalpi hududiy mahsuloti hajmi (mlrd. so'm)	Xizmat ko'rsatish sohasida innovatsiyalar hajmi, mlrd. so'm
	Y_1	Y_2	Y_3	Y_4	Y_5
2004	46,6748	63,5488	316,6	1411,4611	20,7665
2005	49,1952	67,8701	375,3	1528,9793	21,3272
2006	49,8839	71,7387	476,0	1645,8545	24,2064
2007	51,8294	72,6713	575,5	1771,4003	26,9659
2008	54,7837	83,354	586,6	1915,0254	31,3344
2009	58,509	92,773	597,7	2028,663	34,4365
2010	72,2038	118,109	502,0	2215,3120	38,5047
2011	85,8459	142,3105	547,5	2452,3371	45,1220
2012	103,1524	178,742	581,5	2646,0717	52,7025
2013	112,1267	208,2344	631,8	2881,5721	58,3944
2014	122,3863	225,7261	657,9	3106,3347	64,9929
2015	125,6907	258,9078	692,3	3364,1605	73,247
2016	132,8551	296,4495	745,6	3626,565	84,4538
2017	149,1963	304,1572	773,9	3775,2542	88,8454
2018	172,1725	312,3694	816,7	3956,4664	95,8642
2019	174,4107	327,6755	866,1	4344,2001	112,5446
2020	179,2942	347,0084	980,6	4491,9029	126,3097
2021	213,1808	401,8357	1068,6	4900,6661	137,4313
2022	267,3288	421,9275	1097,4	5126,0967	159,0495
2023	330,6857	476,3561	1103,7	5408,0321	187,0422

Dissertatsiya ishida empirik bog'lanishlarning tarkibida erkli o'zgaruvchilarning tanlanmasi model sifatini pasaytiruvchi, aniqligining sun'iy oshishini ta'minlovchi holatlarning kelib chiqishini bartaraf etish maqsadida korrelyatsion tahlil matrisasining qiymatlanishiga alohida e'tibor qaratilgan 3-jadvalga qarang.

Hisoblangan korrelyatsion tahlil matrisasi qiymatlari keltirilgan empirik bog'liqliklarning maqsadga muvofiqligini ko'rsatmoqda. Bog'liqlar tarkibida ishtirok etgan erkli omillarning miqdoriy ko'rsatkichlari keltirilgan.

⁷ Muallif tomonidan tuzilgan. Manba: O'zbekiston Respublikasi Prezidenti huzuridagi statistika agentligi va Jizzax viloyati statistika boshqarmasining rasmiy ma'lumotlari

**Jizzax viloyati transport-terminal xizmatlar ko'rsatish tizimining
parametrlari o'rtasidagi bog'lanish tarkibining korrelyatsion tahlil matrisasi⁸**

Bog'lanish tarkibi	Korrelyatsion tahlil matrisasi	Erkli o'zgaruvchilar bog'liqligi																																																							
$Y_1 = f(X_1, X_4, X_8)$	<table border="1"> <tr> <td>R-kv,tp</td> <td>Y1</td> <td>X1</td> <td>X4</td> <td>X8</td> </tr> <tr> <td>Y1</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>X1</td> <td>0.987155</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>26.21415</td> <td>-----</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>X4</td> <td>0.894744</td> <td>0.437813</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>8.500353</td> <td>2.066015</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.0535</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>X8</td> <td>0.886712</td> <td>0.450599</td> <td>0.179168</td> <td>1.000000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>8.137201</td> <td>2.141449</td> <td>0.772647</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.0462</td> <td>0.4498</td> <td>-----</td> </tr> </table>	R-kv,tp	Y1	X1	X4	X8	Y1	1.000000	-----	-----	-----	X1	0.987155	1.000000	-----	-----		26.21415	-----	-----	-----	X4	0.894744	0.437813	1.000000	-----		8.500353	2.066015	-----	-----		0.0000	0.0535	-----	-----	X8	0.886712	0.450599	0.179168	1.000000		8.137201	2.141449	0.772647	-----		0.0000	0.0462	0.4498	-----	Erkli omillar uchun 0,95 tartibdagi Xi-kvadrat bo'yicha hisoblangan qiymatlar mezon (jadval) qiymati 7,815 dan kichik ($\alpha = 0,05; m = 3$) Qo'shimcha omil kiritilmagan					
R-kv,tp	Y1	X1	X4	X8																																																					
Y1	1.000000	-----	-----	-----																																																					
X1	0.987155	1.000000	-----	-----																																																					
	26.21415	-----	-----	-----																																																					
X4	0.894744	0.437813	1.000000	-----																																																					
	8.500353	2.066015	-----	-----																																																					
	0.0000	0.0535	-----	-----																																																					
X8	0.886712	0.450599	0.179168	1.000000																																																					
	8.137201	2.141449	0.772647	-----																																																					
	0.0000	0.0462	0.4498	-----																																																					
$Y_2 = f(X_2, X_3, X_9)$	<table border="1"> <tr> <td>R-kv,tp</td> <td>Y2</td> <td>X2</td> <td>X3</td> <td>X9</td> </tr> <tr> <td>Y2</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>X2</td> <td>0.891120</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>8.331809</td> <td>-----</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>-----</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>X3</td> <td>0.995053</td> <td>0.349614</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>42.49673</td> <td>1.583194</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.1308</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>X9</td> <td>0.806692</td> <td>0.539419</td> <td>0.416237</td> <td>1.000000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5.791318</td> <td>2.717886</td> <td>1.942184</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.0141</td> <td>0.0679</td> <td>-----</td> </tr> </table>	R-kv,tp	Y2	X2	X3	X9	Y2	1.000000	-----	-----	-----	X2	0.891120	1.000000	-----	-----		8.331809	-----	-----	-----		0.0000	-----	-----	-----	X3	0.995053	0.349614	1.000000	-----		42.49673	1.583194	-----	-----		0.0000	0.1308	-----	-----	X9	0.806692	0.539419	0.416237	1.000000		5.791318	2.717886	1.942184	-----		0.0000	0.0141	0.0679	-----	Erkli omillar uchun 0,95 tartibdagi Xi-kvadrat bo'yicha hisoblangan qiymatlar mezon (jadval) qiymati 7,815 dan kichik ($\alpha = 0,05; m = 3$) Qo'shimcha omil kiritilmagan
R-kv,tp	Y2	X2	X3	X9																																																					
Y2	1.000000	-----	-----	-----																																																					
X2	0.891120	1.000000	-----	-----																																																					
	8.331809	-----	-----	-----																																																					
	0.0000	-----	-----	-----																																																					
X3	0.995053	0.349614	1.000000	-----																																																					
	42.49673	1.583194	-----	-----																																																					
	0.0000	0.1308	-----	-----																																																					
X9	0.806692	0.539419	0.416237	1.000000																																																					
	5.791318	2.717886	1.942184	-----																																																					
	0.0000	0.0141	0.0679	-----																																																					
$Y_3 = f(X_4, X_5/X_6)$	<table border="1"> <tr> <td>R-kv,tp</td> <td>Y3</td> <td>X4</td> <td>X5/X6</td> <td>FV1</td> </tr> <tr> <td>Y3</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>X4</td> <td>0.840696</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>6.586736</td> <td>-----</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>-----</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>X5/X6</td> <td>-0.888749</td> <td>-0.484397</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-8.225762</td> <td>-2.349117</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.0304</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>FV1</td> <td>0.831975</td> <td>0.573540</td> <td>-0.442344</td> <td>1.000000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>6.362092</td> <td>2.970445</td> <td>-2.092567</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.0082</td> <td>0.0508</td> <td>-----</td> </tr> </table>	R-kv,tp	Y3	X4	X5/X6	FV1	Y3	1.000000	-----	-----	-----	X4	0.840696	1.000000	-----	-----		6.586736	-----	-----	-----		0.0000	-----	-----	-----	X5/X6	-0.888749	-0.484397	1.000000	-----		-8.225762	-2.349117	-----	-----		0.0000	0.0304	-----	-----	FV1	0.831975	0.573540	-0.442344	1.000000		6.362092	2.970445	-2.092567	-----		0.0000	0.0082	0.0508	-----	Erkli omillar uchun 0,95 tartibdagi Xi-kvadrat bo'yicha hisoblangan qiymatlar mezon (jadval) qiymati 7,815 dan kichik ($\alpha = 0,05; m = 3$) Qo'shimcha omil mavjud: FV1 - sifat omilining holatlarini (gradatsiyalarini) ifodalovchi sun'iy o'zgaruvchi (avtomobillarda yuk tashish xizmatining sifatiga nisbatan) bo'lib, 2019 yildan boshlab ta'sirga ega
R-kv,tp	Y3	X4	X5/X6	FV1																																																					
Y3	1.000000	-----	-----	-----																																																					
X4	0.840696	1.000000	-----	-----																																																					
	6.586736	-----	-----	-----																																																					
	0.0000	-----	-----	-----																																																					
X5/X6	-0.888749	-0.484397	1.000000	-----																																																					
	-8.225762	-2.349117	-----	-----																																																					
	0.0000	0.0304	-----	-----																																																					
FV1	0.831975	0.573540	-0.442344	1.000000																																																					
	6.362092	2.970445	-2.092567	-----																																																					
	0.0000	0.0082	0.0508	-----																																																					
$Y_4 = f(Y_1, X_5/X_6)$	<table border="1"> <tr> <td>R-kv,tp</td> <td>Y4</td> <td>Y1</td> <td>X5/X6</td> <td>FV2</td> </tr> <tr> <td>Y4</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>Y1</td> <td>0.960511</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>14.64587</td> <td>-----</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>-----</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>X5/X6</td> <td>-0.875501</td> <td>-0.625723</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-7.686894</td> <td>-3.403289</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.0032</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>FV2</td> <td>0.869809</td> <td>0.650705</td> <td>-0.555239</td> <td>1.000000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>7.479490</td> <td>3.635712</td> <td>-2.832398</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.0019</td> <td>0.0110</td> <td>-----</td> </tr> </table>	R-kv,tp	Y4	Y1	X5/X6	FV2	Y4	1.000000	-----	-----	-----	Y1	0.960511	1.000000	-----	-----		14.64587	-----	-----	-----		0.0000	-----	-----	-----	X5/X6	-0.875501	-0.625723	1.000000	-----		-7.686894	-3.403289	-----	-----		0.0000	0.0032	-----	-----	FV2	0.869809	0.650705	-0.555239	1.000000		7.479490	3.635712	-2.832398	-----		0.0000	0.0019	0.0110	-----	Erkli omillar uchun 0,95 tartibdagi Xi-kvadrat bo'yicha hisoblangan qiymatlar mezon (jadval) qiymati 7,815 dan kichik ($\alpha = 0,05; m = 3$) Qo'shimcha omil mavjud: FV2 - sifat omilining holatlarini (gradatsiyalarini) ifodalovchi sun'iy o'zgaruvchi (Y1 ga nisbatan) bo'lib, 2016 yildan boshlab ta'sirga ega
R-kv,tp	Y4	Y1	X5/X6	FV2																																																					
Y4	1.000000	-----	-----	-----																																																					
Y1	0.960511	1.000000	-----	-----																																																					
	14.64587	-----	-----	-----																																																					
	0.0000	-----	-----	-----																																																					
X5/X6	-0.875501	-0.625723	1.000000	-----																																																					
	-7.686894	-3.403289	-----	-----																																																					
	0.0000	0.0032	-----	-----																																																					
FV2	0.869809	0.650705	-0.555239	1.000000																																																					
	7.479490	3.635712	-2.832398	-----																																																					
	0.0000	0.0019	0.0110	-----																																																					
$Y_5 = f(X_{10}, X_{11}, X_{13})$	<table border="1"> <tr> <td>R-kv,tp</td> <td>Y5</td> <td>X10</td> <td>X11</td> <td>X13</td> </tr> <tr> <td>Y5</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>X10</td> <td>0.958187</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>14.20697</td> <td>-----</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>-----</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>X11</td> <td>0.990289</td> <td>0.196578</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>30.22109</td> <td>0.850608</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.4062</td> <td>-----</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>X13</td> <td>0.967416</td> <td>0.380749</td> <td>0.247428</td> <td>1.000000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>16.21069</td> <td>1.746965</td> <td>1.083435</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.0977</td> <td>0.2929</td> <td>-----</td> </tr> </table>	R-kv,tp	Y5	X10	X11	X13	Y5	1.000000	-----	-----	-----	X10	0.958187	1.000000	-----	-----		14.20697	-----	-----	-----		0.0000	-----	-----	-----	X11	0.990289	0.196578	1.000000	-----		30.22109	0.850608	-----	-----		0.0000	0.4062	-----	-----	X13	0.967416	0.380749	0.247428	1.000000		16.21069	1.746965	1.083435	-----		0.0000	0.0977	0.2929	-----	Erkli omillar uchun 0,95 tartibdagi Xi-kvadrat bo'yicha hisoblangan qiymatlar mezon (jadval) qiymati 7,815 dan kichik ($\alpha = 0,05; m = 3$) Qo'shimcha omil kiritilmagan
R-kv,tp	Y5	X10	X11	X13																																																					
Y5	1.000000	-----	-----	-----																																																					
X10	0.958187	1.000000	-----	-----																																																					
	14.20697	-----	-----	-----																																																					
	0.0000	-----	-----	-----																																																					
X11	0.990289	0.196578	1.000000	-----																																																					
	30.22109	0.850608	-----	-----																																																					
	0.0000	0.4062	-----	-----																																																					
X13	0.967416	0.380749	0.247428	1.000000																																																					
	16.21069	1.746965	1.083435	-----																																																					
	0.0000	0.0977	0.2929	-----																																																					

Yuqorida keltirilgan natijaviy (bog'liq) va ta'sir etuvchi (bog'liq bo'lmagan) o'zgaruvchilar o'rtasida o'tkazilgan korrelyatsion tahlil natijalari Jizzax viloyati

⁸ Muallif tomonidan tuzilgan

transport-terminal xizmatlar ko'rsatish tizimining natijaviy parametrlari hamda iqtisodiy salohiyat ko'rsatkichlarining tizimga bilvosita va bevosita tegishli bo'lgan omillar bilan tarkibiy xususyat hosil qiluvchi empirik bog'lanishlarni qurishga imkoniyat mavjudligini asoslaydi.

Birinchi empirik bog'liqlik - transport-terminal xizmat ko'rsatish hajmining ko'p omilli regression tenglamasi quyidagicha parametrlashtirildi.

$$Y_1 = 41,63795 + 0,0994 \cdot X_1 - 1,3269 \cdot X_4 + 0,00568 \cdot X_8 \quad (1)$$

(t) (6,93) (14,22) (-2,51) (2,36)

Har bir omil kesimida hisoblab chiqilgan elastiklik koeffitsiyentlari bo'yicha o'zgarish sur'ati ko'rib chiqildi. Hususan,

- mintaqada ko'rsatilgan bozor xizmatlari hajmining 1 foiz ortishi transport-terminal xizmat ko'rsatish hajmining 0,87 foiz ortishiga olib keladi;
- avtomobil transportida tashilgan yuklar hajmining 1 foiz ortishi transport-terminal xizmat ko'rsatish hajmining 0,23 foiz kamayishi bilan birga keladi;
- xizmatlar eksportining 1 foiz ortishi transport-terminal xizmat ko'rsatish hajmining 0,03 foiz ortishiga olib keladi.

Ikkinchi empirik bog'liqlik - transport xizmatlar ko'rsatish hajmining ko'p omilli regression tenglamasi quyidagicha parametrlashtirildi.

$$Y_2 = 11,0823 - 0,0757 \cdot X_2 + 0,18999 \cdot X_3 - 0,54264 \cdot X_9 \quad (2)$$

(t) (2,76) (-3,37) (34,48) (-3,40)

Har bir omil kesimida hisoblab chiqilgan elastiklik koeffitsiyentlari bo'yicha o'zgarish sur'ati ko'rib chiqildi. Hususan,

- mintaqada ulgurji savdo tovar aylanmasining 1 foiz ortishi transport xizmat ko'rsatish hajmining 0,12 foiz kamayishi bilan birga keladi;
- chakana savdo tovar aylanmasining 1 foiz ortishi transport xizmat ko'rsatish hajmining 1,11 foiz ortishini ta'minlaydi;
- mintaqada o'zlashtirilgan investitsiyalar tarkibida chet el investitsiyalari ulushi 1 foiz ortishi transport xizmat ko'rsatish hajmining 0,04 foiz kamayishi bilan birga keladi.

Uchunchi empirik bog'liqlik - xalqaro yo'nalishlarda yuk tashish hajmi ko'p omilli regression tenglamasi quyidagicha parametrlashtirildi.

$$Y_3 = 460,352 + 9,8047 \cdot X_4 - 21,8442 \cdot \frac{X_5}{X_6} + 217,6246 \cdot FV_1 \quad (3)$$

(t) (5,85) (3,15) (-2,69) (3,31)

Har bir omil kesimida hisoblab chiqilgan elastiklik koeffitsiyentlari bo'yicha o'zgarish sur'ati ko'rib chiqildi. Hususan,

- mintaqada avtomobil transportida tashilgan yuklar hajmining 1 foiz ortishi xalqaro yo'nalishlarda yuk tashish hajmining 0,34 foiz ortishini ta'minlab beradi;
- mintaqada eksport va import nisbatining 1 foiz ortishi xalqaro yo'nalishlarda yuk tashish hajmining 0,08 foiz kamayishi bilan birga keladi;

mintaqada avtomobil transportida tashilgan yuklar massasining ortish dinamikasida xizmatlar sifatining ta'minlanishi xalqaro yo'nalishlarda yuk tashish hajmining 2019-yildan buyon 217,62 birlik (mln. tonna-km)ga ortib borishini ta'minlab kelmoqda.

To'rtinchi empirik bog'liqlik - mintaqaning yalpi hududiy mahsulot hajmining ko'p omilli regression tenglamasi quyidagicha parametrlashtirildi.

$$Y_4 = 1630,4189 + 10,9084 \cdot Y_1 - 61,0509 \cdot \frac{X_5}{X_6} + 650,137 \cdot FV_2 \quad (4)$$

(t) (8,32) (7,54) (-2,20) (3,09)

Har bir omil kesimida hisoblab chiqilgan elastiklik koeffitsiyentlari bo'yicha o'zgarish sur'ati ko'rib chiqildi. Hususan,

mintaqada transport-terminal xizmat ko'rsatish hajmining 1 foiz ortishi yalpi hududiy mahsulot hajmining 0,44 foiz ortishini ta'minlab beradi;

mintaqada eksport va import nisbatining 1 foiz ortishi yalpi hududiy mahsulot hajmining 0,05 foiz kamayishi bilan birga keladi. Mintaqada tashqi savdo balansining o'zgarish tendensiyasida xalqaro yo'nalishlarda yuk tashish hajmining yuqorida ko'rib o'tilgan o'zgarish tempi yalpi hududiy mahsulot hajmining o'zgarishida ham birdek ta'sirga ega bo'lmoqda. Chunki, mintaqada transport-terminal xizmat ko'rsatish hajmining ortish dinamikasida xizmatlar sifatining ortib borishi yalpi hududiy mahsulot hajmining 2016-yildan buyon 650,14 birlik (mlrd. so'm)ga ortib borishini ta'minlab kelmoqda.

Beshinchi empirik bog'liqlik - xizmat ko'rsatish sohasida innovatsiyalar hajmining ko'p omilli regression tenglamasi quyidagicha parametrlashtirildi.

$$Y_5 = -49,742454 + 3,39288 \cdot X_{10} + 0,0383 \cdot X_{11} + 1,2078 \cdot X_{13} \quad (5)$$

(t) (-10,54) (10,95) (12,83) (3,08)

Har bir omil kesimida hisoblab chiqilgan elastiklik koeffitsiyentlari bo'yicha o'zgarish sur'ati ko'rib chiqildi. Hususan,

mintaqada transport-terminal xizmat ko'rsatish hajmining 1 foiz ortishi xizmat ko'rsatish sohasida innovatsiyalar hajmining 0,44 foiz ortishini ta'minlab beradi;

mintaqada transport tarmog'ida bandlar sonining 1 foiz ortishi xizmat ko'rsatish sohasida innovatsiyalar hajmining 0,9 foiz ortishi bilan birga keladi;

kichik biznes subyektlari tomonidan savdo hajmining 1 foiz ortishi xizmat ko'rsatish sohasida innovatsiyalar hajmining 0,55 foiz ortishini ta'minlab beradi;

transport-terminal tizimida mehnat unumdorligining 1 foiz ortishi xizmat ko'rsatish sohasida innovatsiyalar hajmining 0,21 foiz ortishiga olib keladi.

Jizzax viloyati transport-terminal xizmatlar ko'rsatish tizimi bilan bog'liq makroiqtisodiy ko'rsatkichlarining prognoz parametrlari 4-jadvalda keltirilgan. Taqqoslash mumkin bo'lishligi uchun yuqoridagi va quyidagi barcha ko'rsatkichlarning 2010 yil narxlar indeksi bo'yicha real qiymatlari keltirilgan.

**Jizzax viloyati transport-terminal xizmatlar ko'rsatish tizimi bilan bog'liq
makroiqtisodiy ko'rsatkichlarining prognoz parametrlari⁹**

Prognoz yillari	Transport-terminal xizmat ko'rsatish hajmi, mlrd. so'm	Transport xizmatlar ko'rsatish hajmi, mlrd. so'm	Xalqaro yo'nalishlarda yuk tashish hajmi, mln. tonna-km	Yalpi hududiy mahsulot hajmi, mlrd. so'm	Xizmat ko'rsatish sohasida innovatsiyalar hajmi, mlrd. so'm
	Y ₁	Y ₂	Y ₃	Y ₄	Y ₅
2025	425,6507	565,4598	1195,942	5889,3560	242,7119
2026	493,6100	626,9566	1268,336	6269,0166	275,8432
2027	575,3399	724,6443	1295,492	6642,6323	314,5936
2028	662,8011	856,5964	1331,126	7041,3073	346,6571
2029	772,6570	940,6430	1368,942	7599,4104	393,2403
O'rtacha o'sish, %	115,95	113,37	104,35	106,46	112,96
2029/2023 nisbatda	2,34	1,97	1,24	1,41	2,10

Jizzax viloyati transport-terminal xizmatlar ko'rsatish tizimi bilan bog'liq makroiqtisodiy ko'rsatkichlarining prognoz parametrlari bo'yicha transport-terminal xizmat ko'rsatish hajmi 2025-2029-yillarda o'rtacha 15,95 foiz o'sish sur'atiga ega bo'lib, 2029-yilga borib keyingi besh yillikda 2,34 barobarga ortishi ta'minlanadi.

Tadqiqot natijasida transport xizmatlar ko'rsatish hajmi 2025-2029-yillarda o'rtacha 13,4 foiz o'sish sur'atiga ega bo'lib, 2029-yilga borib keyingi besh yillikda 1,97 barobarga ortadi. Xalqaro yo'nalishlarda yuk tashish hajmi 2025-2029-yillarda o'rtacha 4,4 foiz o'sish sur'atiga ega bo'lib, 2029-yilga borib keyingi besh yillikda 1,24 barobarga ortadi. Xizmat ko'rsatish sohasida innovatsiyalar hajmi 2025-2029-yillarda o'rtacha 13 foiz o'sish sur'atiga ega bo'lib, 2029-yilga borib keyingi besh yillikda 2,1 barobarga ortadi. Jizzax viloyatining yalpi hududiy mahsulot hajmi 2025-2029-yillarda o'rtacha 6,5 foiz o'sish sur'atiga ega bo'lib, 2029-yilga borib keyingi besh yillikda 1,41 barobarga ortishi ta'minlanadi.

Tadqiqot ishining **“Yuk tashishni tashkil etishning transport-terminal tizimi samaradorligini oshirishning ustuvor yo'nalishlari”** deb nomlangan uchinchi bobida xalqaro tashuvlar xizmatlari sohasida davlat-xususiy sherikligini samarali shakllantirish mexanizmlari ilgari surilgan. Yuk tashishning xizmat ko'rsatish sohasida transport-terminal tizimi rivojlanishining sotsiologik tahlillari amalga oshirilib, yagona transport siyosatini amalga oshirishda transport-terminal tizimini rivojlantirishning ustuvor yo'nalishlari ishlab chiqilgan.

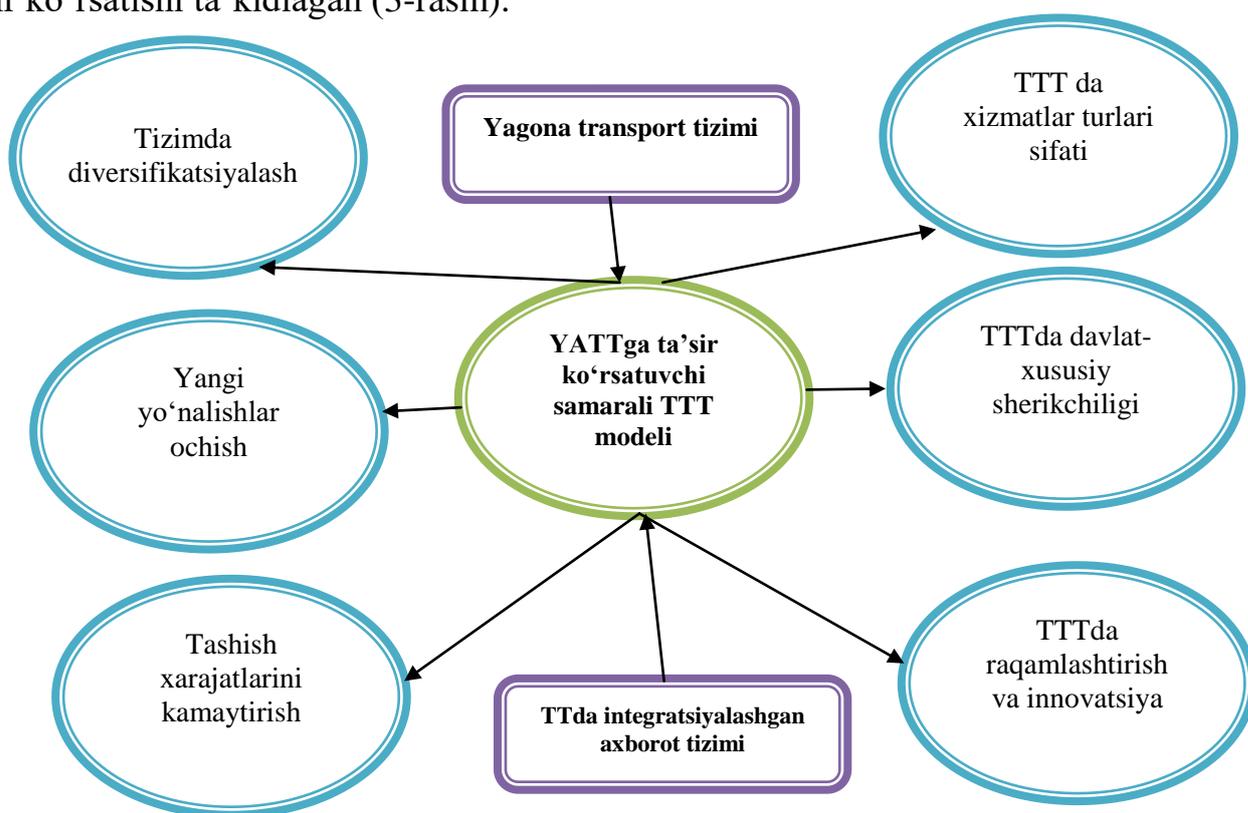
Tadqiqotimizda globallashtirilgan dunyoda logistika muammolari avj olgan bir paytda respublikamizda eksport bilan shug'ullanuvchi obyektlar har tomonlama qo'llab-quvvatlanmoqda, chunki ushbu chora-tadbirlar natijasida mamlakatimizda yetishtirilayotgan 30 dan ortiq turdagi mahsulotlar yangi bozorlarga chiqdi. Jahon

⁹ Muallif tomonidan hisoblangan

savdo tashkilotiga a'zolik ham muntazam ravishda tashkil etilgan va bugungi kunda dunyoning 164 mamlakati unga a'zo. Ushbu tashkilotga qo'shilishning iqtisodiy foydasi birinchi navbatda o'zaro mahsulot almashinuvi, aholi turmush darajasini oshirish, eksport qilinadigan mahsulotlar hisobiga milliy mahsulot tannarxini pasaytirishdir.

Bu borada O'zbekiston Respublikasi prezidenti ta'kidlaganidek "Transport sohasini rivojlantirish iqtisodiyotning raqobatbardoshligini oshirish uchun muhim zamin. Transportda yuk tashish tannarxi past bo'lsa, ham eksport, ham investitsiya ko'payadi"¹⁰. Bu mahsulotlarni yetkazib berishda transport-terminal tizimining ahamiyatini yanada oshirishga, xalqaro intermodal va multimodal transportni samaradorligini oshirish uchun yangi infratuzilma obyektlarini qurishga, ya'ni transport terminallarini shakllantirishga olib keladi. Xalqaro miqyosda ushbu multimodal transport terminallari xalqaro transport va logistikaning barcha funksiyalarini qamrab oladigan logistika markazlariga aylanadi.

Muallif tomonidan yagona transport tizimiga ta'sir ko'rsatuvchi samarali transport-terminal tizimining modeli xususiy investitsiyalarning investitsiyaviy jozibadorlikni oshirish ustuvorligi asosida standartlarga javob beruvchi transport-terminal markazlari tarmog'ini kengaytirishga alohida e'tibor qaratilgan, muallif tomonidan bu model yagona transport tizimi xizmatlari rivojlanishiga samarali ta'sir ko'rsatishi ta'kidlagan (3-rasm).



3-rasm. Yagona transport tizimiga ta'sir ko'rsatuvchi samarali transport-terminal tizimi modeli¹¹

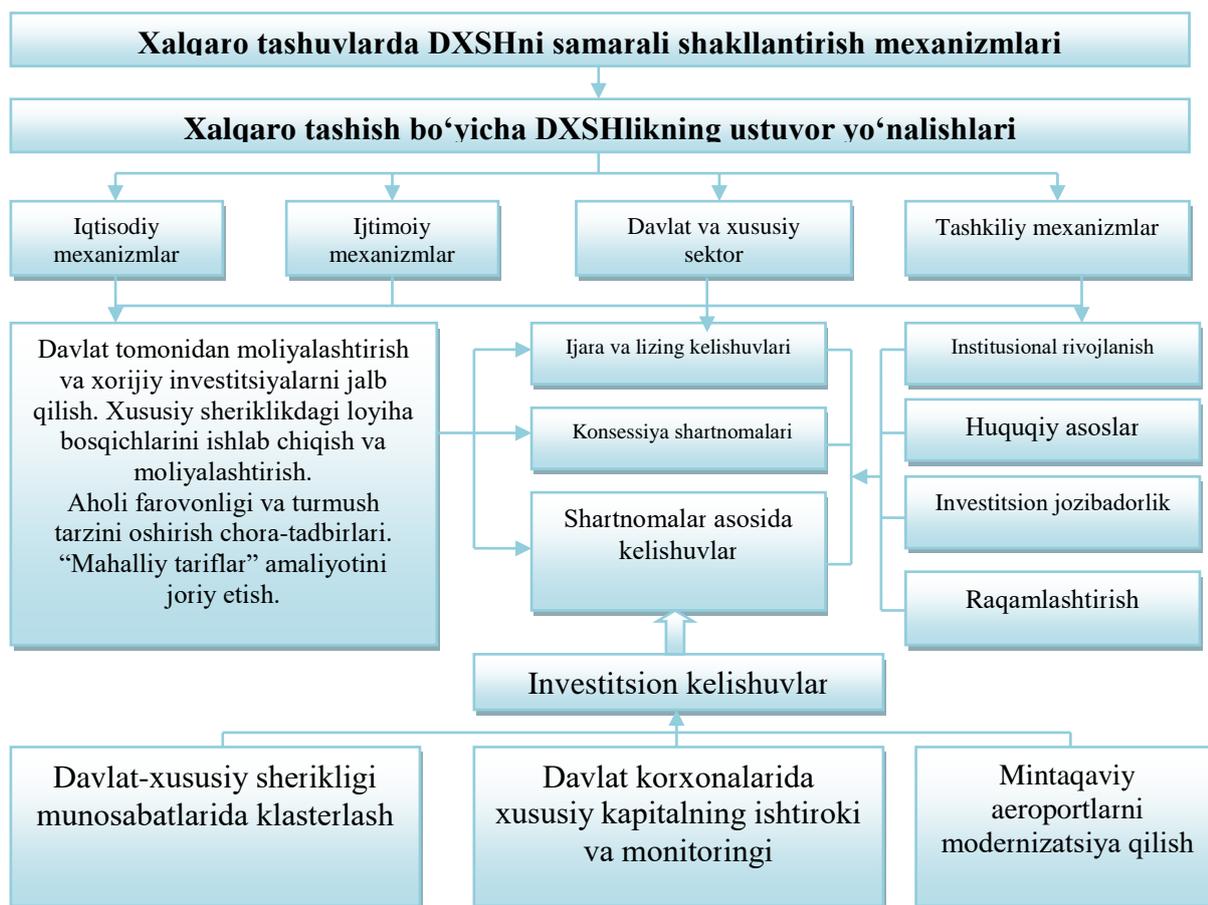
¹⁰O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Xalqaro transport yo'laklarini rivojlantirish va diversifikatsiya qilish bo'yicha taqdimoti. <https://president.uz/uz/lists/view/5415>.

¹¹Mualliflik ishlanmasi

Yuqoridagi modelga asosan, xususiy investitsiyalarni investitsiyaviy jozibadorlikni oshirish hisobiga standartlarga javob beruvchi transport-terminal markazlari tarmog'ini kengaytirishga erishish imkoniyatlari asoslangan.

Transport-logistika tarmoqlariga integratsiyasini chuqurlashtirish va milliy transport tizimining salohiyatini oshirishda investitsiyalarning jumladan, to'g'ridan-to'g'ri investitsiyalarni jalb qilishning eng zamonaviy va samarali yo'nalishlaridan biri bu - davlat-xususiy sheriklik yo'nalishidir. Bunday mexanizm transport sohasida infratuzilma obyektlari, xizmat ko'rsatish jarayoni, tarmoqqa zamonaviy axborot kommunikatsion texnologiyalarni tadbiriq etishda keng qo'llanilmoqda.

Transport yuqori darajada kapital talab qiladigan soha ekanligi sababli, yangi va mavjud yo'nalishlarini modernizatsiya qilish uchun investitsiyani jalb qilish ancha qiyin. Shu munosabat bilan davlat-xususiy sheriklikning maqsadi shartnomaning har bir tomoni mustaqil harakat qilish mumkin bo'lgan obyektlarni yaratish yoki xizmatlarni samaraliroq va arzonroq narxda taqdim etishdir, olib borilgan tadqiqotlar davomida muallif tomonidan xalqaro tashuvlarda DXSHni samarali shakllantirish mexanizmlari ilgari surilgan (4-rasm).



4-rasm. Xalqaro tashuvlarda DXSHni samarali shakllantirish mexanizmlari¹²

Xalqaro yuk tashishda transport terminal tizimi jarayonini sotsiologik baholash uchun **“Transport xizmatlari xalqaro bozorida yuk tashish transport-**

¹² Muallif ishlanmasi

terminal tizimini aniq sotsiologik baholash” uchun so‘rovnoma o‘tkazildi. Tadqiqotda 400 nafar respondentlar ishtirok etib, ular 392 ta so‘rovnomaning (98,4%) savollariga to‘la javob berdilar. Respondentlarning 65,3% erkak va 34,7% ayollardir, shuningdek, so‘rovda ishtirok etganlarning 48,3% 31-49 yoshgacha bo‘lganlar, 25,3% 50-60 yoshdagilar, 20,2% 18-30 yoshdagilar va 6,2% esa 60 yoshdan yuqorilar tashkil etishi aniqlandi.

Xalqaro yuk tashishda iste‘molchilarning manfaatlarini hisobga olish, ikkinchi tomondan, transport-yuk komplekslarining raqobatbardoshliklarini oshirishga intilish, logistika tamoyillarini qo‘llashni talab etadi. Logistikaning asosiy tamoyili, uni samarali amalga oshirish uchun zarur bo‘lgan boshqaruv qarorlarini qabul qilish jarayonlarini shakllantirish uslubiyatiga tizimli yondoshuvdan iborat. Shuningdek, so‘rovnomada “Xalqaro yuk tashishda transport-logistika tizimini rivojlantirish tamoyillari”ni ishtirokchilar quyidagicha belgilaganlar: xalqaro yuk qabul qilishning iste‘molchilari talabini qondirish (39,3%), sarf xarajatlar va tannarxni nazorat qilish (30,7%), yuk tashishda xavfsizlik va ekologiyaga mosligi (21,5%), yuk tashuvchi subyektlarga nisbatan samarali qarorlar qabul qilish (11,5%). Bu bilan ular xalqaro yuk oqimlarini boshqarishning, terminal texnologiyalar va tovarlar siljuvining transport-logistik tizimini rivojlantirish tamoyillariga asoslangan, prinsipial yangi tizimlarini yaratishni obyektiv zaruriyat deb hisoblaydilar. Xalqaro yuk tashishning iqtisodiy samaradorligini oshirishga ta’sir ko‘rsatuvchi sharoitlar va vositalar quyidagi 6-jadvalda keltiriladi.

6-jadval

Xalqaro yuk tashishning iqtisodiy samaradorligini oshirishga ta’sir ko‘rsatuvchi sharoitlar va vositalar (barcha respondentlarga nisbatan, %da)¹³

Ko‘rsatkichlar	Respondentlar salmog‘i	
	Kishi	%
Xalqaro yuklarning o‘ziga xos xususiyatlarini inobatga olib, tashqi ko‘rinishi, o‘ram vositalarini to‘g‘ri tanlash	35,5	9,0
O‘ram vositalarini yuk paketlariga belgilar aniqligi va tang‘a qo‘yilishini nazorat qilish	24,6	6,2
Maxsus yuk birliklarini shakllantirish, yuklarni paketlashtirish va konteynerlashtirish	20,7	5,2
Samarali, sifatli tashish turi va vositalarini to‘g‘ri tanlash	13,7	3,4
Transport vositalariga yuk ortish va tushirish ishlarini bajarishda ratsional texnologiyalarga amal qilish	10,5	2,6
Yuk tashishda inson omilini cheklash uchun raqamlashtirish va zamonaviy axborot texnologiyalaridan foydalanish	8,0	2,4
Ilmiy-tadqiqot ishlardan foydalangan holda innovatsiyalar yaratish va amaliyotga qo‘llash	3,9	0,9
Logistik tizimining boshqaruv samaradorligi	2,0	0,5
Yuqori umumli texnika bilan ta’minlash	2,1	0,5
Boshqa sharoitlar	1,3	0,3

¹³Sotsiologik tadqiqot natijalari bo‘yicha muallif ishlanmasi

Anketa so'rovnomasida respondentlar **“Zamonaviy transport logistika xizmatlarining sifatiga ta'sir ko'rsatuvchi xususiyatlar”ni aniqlang degan savolga:** zamonaviy talablardan kelib chiqib yuk tashishni yangi texnologiyalar asosida sifatli yetkazib berish 35,5%, transport logistikasi xizmatlarida innovatsion va raqamlashtirishdan foydalanish 28,6%, zahiralarni sifatli saqlash va optimallashtirish jarayonlari 22,3%, boshqaruv va marketing faoliyatining zamonaviy usullarini qo'llash 13,6 % maqsadga muvofiq deb hisoblaydilar.

Sotsiologik tadqiqot shuni aniqladiki, zamonaviy terminallar faoliyatni axborot texnologiyalari va avtomatlashtirilgan tizimlaridan foydalanish, yuklarni tashish vaqtini qisqartirish va sifatini yaxshilash yuklarni tashish vaqtini qisqartirish hisobiga 37,0 %, yuk aylanmasini oshirishga 23,4 %, xizmatlar ko'rsatish sifatini oshirish orqali 14,1 %, yangi mijozlar va tashuvchilarni jalb qilishga to'liq va o'z vaqtida ma'lumot olish orqali 11,7 %, qabul qilinadigan qarorlar sifatini oshirishga 11,9 %, iste'molchilarga etkazib berilayotgan mahsulot narxlarini arzonlashishi 5,6% singari omillarga bog'liq. Transport-terminal tizimi boshqaruv personali bilan yollangan xodimlar o'rtasidagi ijtimoiy-iqtisodiy munosabatlarni yaxshilash imtiyozli ish joylarini taklif etish 6,5 %, ishlovchilarning yuqori unum bilan ishlashlari uchun sharoit yaratish 3,8 %, mehnat haqini to'g'ri belgilash 3,6 %, uy-joy bilan ta'minlash va boshqa imtiyozlarning belginalishi 2,6 %, eshikdan-eshikkacha” tamoyilida yaxshi mehnat va dam olish sharoitlarini yaratish 2,1 % va boshqa chora-tadbirlarning belgilanishiga bog'liq. Tadqiqot natijasida o'tkazilgan so'rovnoma natijalari asosida yuk tashishning xizmat ko'rsatish sohasida transport-terminal tizimi rivojlanishi yo'nalishida yangi axborotlar fondi hosil qilindi va undan xalqaro yuk tashishning iqtisodiy samaradorligiga yo'naltirilgan tavsiyalar va takliflar ishlab chiqishda muhim axborot manbalari bo'lib xizmat qiladi.

Terminal tizimini rivojlantirishning umumiy tamoyillari va asosiy istiqbollarni belgilashda yuqorida tavsiflangan logistika yondashuvidan kelib chiqqan holda uni kengaytirishni ta'minlash kerak. Bunday kengayish imkoniyati quyidagi holatlardan kelib chiqadi. Terminal tarmog'ining rivojlanishi bilan hal qilinishi mumkin bo'lgan muammolar guruhi ham asosan tugun bilan bog'liq. Bu shaharda omborxonalarining etishmasligi, yuk egalarini yukni yetib kelish joyida saqlashga majbur qiladi. Shaharda yer resurslarining etishmasligi shahardan tashqarida shaharga xizmat ko'rsatish bilan bog'liq bo'lmagan omborlarni olib tashlashni talab qiladi.

Ko'rib chiqilgan logistika konsepsiyalari asosida transport, ombor va ekspeditorlik xizmatlarini qamrab oluvchi kompleks tizimlar yaratish, ayniqsa, istiqbolli hisoblanadi. Bunday tizimlarning asosini xalqaro standartlarga javob beradigan keng ko'lamlı xizmatlarga ega zamonaviy, yuqori mexanizatsiyalashgan ko'p maqsadli yuklarni saqlash va yuklarni qayta ishlash terminal majmualari tashkil etishi asoslangan.

XULOSA

“Xalqaro yo‘nalishlarda yuk tashishni tashkil etishning transport-terminal tizimi samaradorligini oshirish” mavzusidagi amalga oshirilgan tadqiqotlar natijasida quyidagi ilmiy xulosa, amaliy taklif va tavsiyalar ishlab chiqildi:

1. Yuk tashish xalqaro bozorida milliy transport tizimining raqobatbardoshligini oshirish uchun shart-sharoitlar yaratish va yuk tashishni tashkil qilish xizmatlarida transport-terminal tizimining o‘rni alohida ahamiyali bo‘lib, yuk tashishni tashkil qilishda transport-terminal tizimining rivojlanish tamoyillari umumlashtirildi. Yuklarni tashishni boshqarishning transport-terminal tizimini kengaytirish, takomillashtirish va uni baholashning ilmiy uslubiy asoslari o‘rganilib, quyidagi mualliflik qarashlari ilgari surildi. Unga ko‘ra yuk tashishni tashkil qilishda transport-terminal tizimi zamonaviy me‘yorlardan samarali foydalanish asosida xalqaro bozorlarga chiqishni ta‘minlovchi transport yo‘laklari infratuzilmalarini rivojlantirish, ko‘p tarmoqli transport tuzilmasini shakllantirish, tashish xizmatlari raqobatbardoshligini oshirish orqali yuk tashish jarayonini to‘g‘ri tashkil etishga erishish imkoniyatlaridir.

2. Zamonaviy sharoitlarda respublikamiz transport tizimidan samarali foydalanish, multimodal va intermodal tashuvlarining rivojlanishi, yangi infratuzilma obyektlarini barpo etishni, ya‘ni tashish terminallarini shakllantirishni talab etadi. Xalqaro miqyosda ushbu multimodal tashish terminallarining kengayishi natijasida logistik markazlarga aylanishi, shu bilan birgalikda xalqaro tashuv va logistik jarayonlarini o‘ziga xos xususiyatlari aniqlandi.

3. Xalqaro yuk tashish hajmlarini oshirish, iste‘molchilarning yuk va yo‘lovchi oqimlarini tashib etkazishga bo‘lgan ehtiyojlarini kafolatli qondirish, yo‘nalishlar faoliyati iqtisodiy samaradorligini ta‘minlash eng dolzarb vazifalardan biri hisoblanadi. Tashish transport-terminallaridan foydalanishda rivojlangan xorijiy davlatlardan Germaniya, AQSH, Rossiya va boshqa davlatlarning tajribalari o‘rganildi va intellektual transport tizimlarini qo‘llashning samaradorligini oshirish bo‘yicha xorijiy tajribalar umumlashtirildi va bu tajribalardan mamlakatimizda foydalanish yo‘nalishlari tavsiya qilindi.

4. Xalqaro tashuvlar xizmatlari sohasida davlat-xususiy sherikligini samarali rivojlantirish indikativ yondashuvlardan foydalanishni talab qiladi, bunda transport xarajatlari, chegaraviy munosabatlar va bojxona nazorati, eksport-import bo‘yicha davlat siyosati, tranzit yuklarini rasmiylashtirishning me‘yoriy-huquqiy tomonlari alohida hisobga olinadi. Bundan tashqari davlat-xususiy sherikchiligini shakllantirish zamonaviy transport xizmatlarida xalqaro tashuvlarda milliy transport tizimining istiqbolli sohasi, mamlakat eksport salohiyatini oshishiga xizmat qiladi. Tadqiqotlar davomida muallif tomonidan xalqaro tashuvlarda DXSHni samarali shakllantirish mexanizmlari ilgari surildi.

5. Xalqaro tashish xizmatlarida budjetdan tashqari mablag‘larni jalb qilish mexanizmlari va vositalarini, shuningdek transport va logistika infratuzilmasi sohalarida DXSHning iqtisodiy va moliyaviy mexanizmlarini ishlab chiqish mamlakatning transport siyosatini uzoq muddatli istiqbolda amalga oshirish vazifalarini hal qilish doirasida chora-tadbirlarni o‘z ichiga olishi kerak. Muallif

tomonidan xalqaro tashish bo'yicha qulay ishbilarmonlik muhitini rivojlantirish yo'nalishlari bo'yicha takliflar ilgari surildi va transport va logistika infratuzilmasi sohalarida DXSHning iqtisodiy va moliyaviy mexanizmlarini ishlab chiqish mamlakatning transport siyosatini uzoq muddatli istiqboldagi rivojlanish yo'nalishlari ishlab chiqildi.

6. Muallif tomonidan xalqaro yo'nalishlar bo'yicha yuk tashishning transport-terminal tizimi xizmatlarining barqaror rivojlanishi ekonometrik modellashirildi. Jizzax viloyatida transport xizmatlar ko'rsatish hajmi 2025-2029-yillarda o'rtacha 13,4 foiz o'sish sur'atiga ega bo'lib, 2029-yilga borib keyingi besh yillikda 1,97 barobarga ortishi prognozlashtirildi. Xalqaro yo'nalishlarda yuk tashish hajmi 2025-2029-yillarda o'rtacha 4,4 foiz o'sish sur'atiga ega bo'lib, 2029-yilga borib keyingi besh yillikda 1,24 barobarga ortadi. Xizmat ko'rsatish sohasida innovatsiyalar hajmi 2025-2029-yillarda o'rtacha 13 foiz o'sish sur'atiga ega bo'lib, 2029-yilga borib keyingi besh yillikda 2,1 barobarga ortadi. Jizzax viloyatining yalpi hududiy mahsulot hajmi 2025-2029-yillarda o'rtacha 6,5 foiz o'sish sur'atiga ega bo'lib, 2029-yilga borib keyingi besh yillikda 1,41 barobarga ortishi ta'minlanadi. Xalqaro yuk tashish xizmati ko'rsatish sohasida transport-terminal tizimi iqtisodiy mezonlari, ko'rsatkichlarini zamonaviy sharoitlarda ilmiy-uslubiy jihatdan baholash keng ko'lamdagi aniq axborot bazasi negizidagina amalga oshirilishi mumkin deb hisoblaymiz, shu maqsadda transport xizmatlari xalqaro bozorida yuk tashish transport-terminal tizimini baholash uchun savollar aniq sotsiologik tadqiqot o'tkazildi. Respondentlarga "Zamonaviy transport logistika xizmatlarining sifatiga ta'sir ko'rsatuvchi xususiyatlar"ni aniqlang degan savolga: ular tomonidan zamonaviy talabalardan kelib chiqib yuk tashishni yangi texnologiyalar asosida sifatli etkazib berish 35,5%, transport logistikasi xizmatlarida innovatsion va raqamlashtirishdan foydalanish 28,6%, zahiralarni sifatli saqlash va optimallashtirish jarayonlari 22,3%, boshqaruv va marketing faoliyatining zamonaviy usullarini qo'llash 13,6 % lozimligi keltiriladi. O'tkazilgan so'rovnoma natijalari asosida yuk tashishning xizmat ko'rsatish sohasida transport-terminal tizimi rivojlanishi yo'nalishida yangi axborotlar fondi hosil qilindi va undan xalqaro yuk tashishning iqtisodiy samaradorligiga yo'naltirilgan takliflar ishlab chiqildi.

7. Yagona transport siyosatini amalga oshirishda uning tashkiliy tarkibining yo'nalishlarini o'rganish maqsadga muvofiq. Bu temir yo'l, avtomobil va havo transporti faoliyatining transport xizmatlarini amalga oshirayotgan tuzilmalardan iborat bo'lib, transport turlarining, texnik-iqtisodiy ko'rsatkichlari, eng maqbul hisoblangan turlar xarajatlari, imkoniyatlari, qo'shimcha imtiyozlari tanlab olinadi. Olib borilgan tadqiqotlarga asoslanib, yagona transport tizimi xizmatlari rivojlanishiga samarali ta'sir ko'rsatuvchi transport tizimi modeli ilgari surildi. Yagona transport tizimiga ta'sir ko'rsatuvchi samarali transport-terminal tizimi modeli tashish tanlovini to'g'riligi xarajatlarning tahliliga binoan, yuklarni aralash holatda tashish xarajatlarini qisqartirish, tizimda diversifikatsiyalash, imtiyozlarni qo'llash va davlat-xususiy sherikchiligini kengaytirish va tashish jarayonini optimallashtirish tavsiya etildi.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ PhD.03/30.01.2020.I.20.06 ПО
ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ ПРИ КАРАКАЛПАКСКОМ
ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ ИМЕНИ БЕРДАКА**

ДЖИЗАКСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

КОСИМОВ СУННАТ ХАТАМОВИЧ

**ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНО-
ТЕРМИНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК
ГРУЗОВ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ МАРШРУТАХ**

08.00.05 – Экономика отраслей сферы услуг

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам

Нукус – 2025

Тема диссертации доктора философии по экономическим наукам (PhD) зарегистрирована под № B2024.I.PhD/Iqt3711 Высшей аттестационной комиссией, при Министерстве высшего образования, науки и инноваций Республики Узбекистан.

Диссертация выполнена в Джизакском политехническом институте.

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

Научный руководитель:	Бобаназарова Джамиля Холмуродовна доктор экономических наук, профессор
Официальные оппоненты:	Арабов Нурали Уралович доктор экономических наук, профессор Темирханов Абдулла Утебай-улы доктор философии по экономическим наукам
Ведущая организация:	Каршинский государственный технический университет

Защита диссертации состоится на заседании Научного совета PhD.03/30.01.2020.I.20.06 Каракалпакского государственного университета имени Бердака, в 14⁰⁰ часов 20 июня 2025 года (Адрес: 230112, г. Нукус, ул. Ч. Абдилова, дом 1. Тел. (998 61) 223-60-78; e-mail: karsu_info@edu.uz).

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Каракалпакского государственного университета имени Бердака (зарегистрирован под номером 309). Адрес: 230112, г. Нукус, ул. Ч. Абдилова, дом 1. Тел.: (998 61) 223-60-78, e-mail: karsu_info@edu.uz.

Автореферат диссертации разослан « 03 » июня 2025 года.
(реестр протокола рассылки № 76 от « 03 » июня 2025 года.)



Ж.К. Сауханов
Председатель ученого совета по
присуждению ученых степеней
д.э.н., профессор

Р.Б. Утемуратов
Ученый секретарь ученого
совета по присуждению ученых
степеней, (PhD), доцент

Б.С. Калмуратов
Председатель научного семинара
при Ученом совете по
присуждению ученых степеней,
д.э.н., профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и востребованность темы диссертации. По мере углубления процесса глобализации мировой экономики наблюдается тенденция усиления конкуренции в сфере международных грузовых перевозок. В развитии транспортной системы «...объем мировых транспортных услуг в структуре ВВП составляет 4,3 трлн долларов США (6,9%), ежегодно перевозится 110 млрд тонн грузов и более 1 трлн пассажиров, а численность занятых в транспортном комплексе составляет 100 млн человек»¹. Сегодня в условиях обострения конкуренции в сфере транспортных услуг все большую актуальность приобретает внедрение эффективных организационно-экономических механизмов повышения эффективности работы системы и развития транспортно-терминальной системы на международных направлениях.

Во всем мире в рамках проводимых исследований по организации перевозок грузов на международных маршрутах приоритетное внимание уделяется исследованиям по повышению эффективности работы транспортно-терминальной системы. В этой связи особое внимание уделяется исследованиям по таким направлениям, как повышение надежности транспортно-терминальной системы для оперативной доставки грузов, эффективное и гармоничное использование возможностей видов транспорта в развитии транспортно-терминальной системы, совершенствование методических основ использования современных технологий доставки при организации транспортных услуг.

В целях удовлетворения растущего спроса на транспортные услуги по международным грузоперевозкам в Новом Узбекистане реализуются программные мероприятия по таким направлениям, как организация системы грузоперевозок в соответствии с современными требованиями, минимизация издержек, повышение эффективности работы транспортно-терминальной системы для удовлетворения запросов потребителей. Нам необходимо развивать транспортно-логистическую сферу для поставок нашей продукции на внутренние и внешние рынки и снижения ее себестоимости. В этой связи целесообразно дальнейшее расширение тематики научных исследований по повышению эффективности транспортно-терминальной системы организации перевозок грузов на международных маршрутах.

Данное исследование в определенной степени послужит реализации задач, обозначенных в Указе Президента Республики Узбекистан от 28 января 2022 года № ПФ-60 «О Стратегии развития нового Узбекистана на 2022-2026 годы», Постановлениях № ПП-4230 от 6 марта 2019 года «О мерах по коренному совершенствованию системы грузовых и пассажирских перевозок», № ПП-3589 от 6 марта 2018 года «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы управления автомобильным транспортом», Постановлении Кабинета Министров № 277 от 7 июля 2023 года «О дополнительных мерах по совершенствованию разрешительной системы на

¹<https://cyberleninka.ru/article/n/mirovoy-rynok-obrazovatelnyh-uslug-vysshey-shkoly;http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=3649>

международные перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом» и других нормативно-правовых актах, касающихся данной сферы.

Соответствие исследований и приоритетных направлений развития науки и технологий республики. Данная диссертация выполнена в соответствии с приоритетным направлением республиканского научно-технического развития I. «Духовно-нравственное и культурное развитие демократического и правового общества, формирование инновационной экономики».

Степень изученности проблемы. Основы проблем развития транспортных услуг, повышения эффективности работы транспортно-терминальной системы, организации грузоперевозок исследованы² такими зарубежными учеными, как Стеди Сейфи М., Делларт Н.П., Бауэрсокс Дональд Дж., Клосс Дэвид Дж., Барбарой Флюгге, Слатвинска Валерией и другими.

Из ученых стран СНГ³ Китарней М.Н., Галабурда В.Г., Задворный Ю.В., Аветикян А.А., Соколова Л.Х., Клепиков В.В. и другие изучали вопросы повышения экономической эффективности транспортно-терминальной системы и логистического комплекса при международных грузоперевозках.

Такие узбекские ученые⁴, как: Г.Саматов, М.Икрамов, Ю.Корриева, А.Шермухамедов, К.Зиядуллаев, М.Ирисбекова, А.Зохилов, Ж.Артыков, У.Саидов, Е.Камалова и другие внесли большой вклад в изучение важных вопросов функционирования транспортно-терминальной системы в

²SteadieSeifi M., Dellaert NP, SteadieSeifi M., Dellaert NP, Nuijten W., Van Woensel T., Raoufi R. Планирование мультимодальных грузовых перевозок: обзор литературы. Европейский журнал операционных исследований. 233 (2014). 1–15; Бауэрсокс Дональд Дж., Клосс Дэвид Дж. Логистика: интегрированная цепочка поставок. – М.: Олимп-Бизнес, 2001. С. 640. Барбара Флюгге. Умная мобильность — соединяет всех. 2017; Союзники в борьбе с предполагаемым упадком общественного транспорта: маркетинг взаимоотношений в Бразилии, в: Анаис де 1-я Международная конференция по маркетингу общественного транспорта, Барселона, 2011 г., стр. 1-10. Слатвинска Валерия др. (2021) «Опыт стран ЕС по развитию инфраструктуры и логистических узлов». Журнал Университета Сулии: н. страниц.

³Китарней М.Н. Логистика в системе организации предпринимательской деятельности коммерческих структур: Автореф. дис. ...Доктор экономических наук. науки / М.Н. Кирни. СПб., 2011. С. 31. В Галабурде В. Г. Единая транспортная система: Учебник. для вузов под редакцией Б. Г. Галабурди. – 2-е изд. с изменениями и дополнениями. – М.: Транспорт, 2001. – С. 303; Задворный Ю.В. Формирование единой транспортной инфраструктуры региона. Экономика наука: 08.00.05. – М., 2005. С. 152.; Аветикян А.А., Соколова Л.Х., Заварская Н.Ф. Повышение конкурентоспособности железных дорог на транспортных рынках. - Сб. ЦНИИТЭИМПС, 2001. -с. 27-43 Клепиков В.В. Экспортные грузопотоки: несогласованность // Мир транспорта, 2004, № 3, с. 86-89.

⁴Икрамов М.А. Развитие автомобильного транспорта на Великом шелковом пути // Экономическое возрождение России, № 4, 2010. –С. 28-36; Корриева Ю.К. Логистические транспортные проблемы эффективного использования международных коридоров для выхода Узбекистана на мировой рынок. Икт. наука. док. ...дис. автор., Ташкент 2004; Шермухамедов А.Т. Великий Шелковый путь и транспорт. Германия. – Берлин: Издательство. ЛАП, 2012. - 90 с.; Зиядуллаев К.Ш. Интеграция транспортных коммуникаций Республики Узбекистан в международную транспортно-коммуникационную систему // Современные методы организации бизнеса и маркетинга: Межвузовский сборник. –СПб.: СЗТУ, 2005. –С. 101-106.; Зохилов А.А. Совершенствование механизма эффективного управления транспортной системой Центральной Азии. Эк. наука. док. ...дис. Примечание автора, Ташкент 2018.; Саидов У.Ш. О некоторых вопросах, связанных с международными грузоперевозками. Научный электронный журнал «Экономика и инновационные технологии» <http://iqtisodiyot.tsue.uzjio>. 2021.- С. 421-423. Е.А.Камалова. Улучшение управления перевозками грузов автомобильным транспортом. Диссертация на соискание ученой степени кандидата наук. Ташкент. 2019. – 135 с.

повышении эффективности международных грузоперевозок в условиях конкуренции.

В данных исследованиях рассмотрены некоторые аспекты организационно-экономических механизмов комплексной поддержки международных перевозчиков и повышения эффективности услуг транспортно-терминальной системы. Поэтому более широкое изучение исследований, связанных с повышением эффективности работы транспортно-терминальной системы организации грузоперевозок на международных маршрутах, требует проведения глубоких научно-методических исследований по данной теме.

Связь диссертационного исследования с научно-исследовательскими планами высшего учебного заведения, в котором выполнена диссертация. Диссертация выполнена в рамках научного проекта Джизакского политехнического института под названием «ОТ-Ф1-128 Теоретические основы повышения качества и структуры предоставления услуг в условиях модернизации экономики».

Цель исследования. Разработать предложения и рекомендации по повышению эффективности работы системы международных транспортных терминалов для организации перевозок грузов.

Задачи исследования:

раскрыть роль транспортно-терминальной системы в развитии услуг по перевозке грузов, концептуальные основы условий ее эффективного использования;

исследование особенностей повышения эффективности работы транспортно-терминальной системы и факторов, влияющих на нее;

определение основных направлений использования транспортных терминалов и услуг по перевозке грузов в стране на основе международного опыта;

проведение комплексного анализа формирования системы организации перевозок грузов в международном сообщении посредством предоставления услуг транспортно-терминальных комплексов;

определить значимость современных видов услуг для развития экспорта на основе результатов социологического исследования.

развитие системы транспортных терминалов и определение механизмов оценки эффективности логистических услуг;

разработка предложений и рекомендаций по повышению эффективности работы системы транспортных терминалов для организации перевозок грузов в международном сообщении.

Объект исследования. В качестве объектов исследования взяты системы, занимающиеся транспортной терминальной деятельностью в сфере услуг Республики Узбекистан.

Предмет исследования представляет собой экономические отношения, возникающие в процессе повышения эффективности транспортно-терминальной системы по организации перевозок грузов на международных маршрутах.

Методы исследования. В диссертации использовались такие методы, как группировка, системный и статистический анализ, индукция-дедукция,

логический и сравнительный анализ, абстрактно-логическое мышление, социологическое анкетирование.

Научная новизна исследования состоит в следующих:

усовершенствован подход к оценке эффективности услуг транспортных терминалов, специализирующихся на международных перевозках грузов, в части расширения транспортных терминалов, удовлетворения потребностей пропорционально взаимодействующим структурным элементам международного транспортно-логистического процесса, гармонизации материальных ресурсов;

усовершенствован подход к применению инновационных технологий в системе транспортных терминалов, обеспечивающий организацию, планирование и управление транспортными услугами на основе соответствующего изменения технологических структур;

на основе факторов влияния разработана тенденция развития системы транспортно-терминальных услуг Джизакской области, установлена взаимосвязь целевых параметров и прогнозных параметров по объему транспортно-терминальных услуг, объему транспортных услуг, объему грузоперевозок в международной системе и объему инноваций в сфере услуг на 2025-2029 годы;

усовершенствована модель эффективной транспортно-терминальной системы, влияющая на единую транспортную систему, путем расширения сети транспортно-терминальных центров, соответствующих стандартам, исходя из приоритета повышения инвестиционной привлекательности частных инвестиций.

Научная и практическая значимость результатов исследования.

Разработано авторское определение, выражающее экономическое содержание категории «эффективность транспортно-терминальной системы» при повышении уровня конкурентоспособности на международном рынке транспортных услуг;

Рекомендации базируются на своевременном выявлении и устранении проблем в диверсификации внешнеторговых маршрутов, оптимизации транспортно-логистических затрат при развитии международного сотрудничества;

Разработаны рекомендации по совершенствованию государственной поддержки субъектов предпринимательства, осуществляющих перевозки грузов в международном сообщении, путем предоставления им льгот на приобретение крупногабаритных грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов отечественного и зарубежного производства;

Разработаны предложения по развитию транспортной инфраструктуры и совершенствованию современных сетей транспортно-логистического центра за счет иностранных и местных инвесторов.

Достоверность результатов исследования объясняется тем, что используемые статистические данные были получены из достоверных официальных источников, в том числе статистических данных

Государственного агентства по статистике при Президенте Республики Узбекистан, и реализацией предложенных выводов и рекомендаций уполномоченными организациями.

Научная и практическая значимость результатов исследования.

Научная значимость результатов исследования заключается в том, что разработанные предложения и рекомендации могут быть использованы для классификации структурных элементов системы транспортных терминалов при организации перевозок грузов на международных сообщениях, совершенствования методов оценки эффективности функционирования системы, обогащения научного аппарата использования транспортных терминалов в процессе международных перевозок.

Практическая значимость результатов исследования. Предложения и рекомендации могут быть использованы при экономической оценке эффективности новых проектов международных перевозок грузов, подготовке нормативных документов отрасли, разработке комплекса мер по эффективной организации международных перевозок грузов, а также при совершенствовании учебных программ по дисциплинам «Экономика сферы услуг», «Транспортная логистика», «Таможенное дело», при подготовке учебников и учебно-методических пособий.

Внедрение результатов исследований. На основании полученных результатов по повышению эффективности работы системы транспортных терминалов по организации перевозок грузов в международном сообщении:

предложение по расширению транспортных терминалов, их совершенствованию в соответствии с необходимостью удовлетворения потребностей и гармонизации материальных ресурсов соразмерно взаимным структурным элементам международного транспортно-логистического процесса, а также по совершенствованию подхода к оценке эффективности услуг транспортных терминалов, специализирующихся на международных грузоперевозках, реализовано на практике Министерством транспорта Республики Узбекистан (Справка Министерства транспорта Республики Узбекистан от 31 октября 2024 года № 4/10430). Данное предложение в определенной степени способствовало повышению эффективности логистики и расширению возможностей быстрого развития системы при выходе на международные рынки;

предложение по совершенствованию подхода к применению инновационных технологий в системе транспортных терминалов в целях обеспечения организации, планирования и управления транспортными услугами на основе соответствующего изменения технологических структур реализовано на практике Министерством транспорта Республики Узбекистан (Справка Министерства транспорта Республики Узбекистан от 31 октября 2024 года № 4/10430). В результате созданы возможности для широкого использования новых инновационных и цифровых технологий при перевозке грузов и пассажиров в региональной и международной транспортной системе;

предложение по направлению развития системы транспортно-терминальных услуг Джизакской области, соотношение зависимости целевых параметров и прогнозных параметров объема транспортно-терминальных услуг, объема транспортных услуг, объема грузоперевозок в международном сообщении и объема инноваций в сфере услуг на 2025-2029 годы в зависимости от влияющих факторов использовано на практике Министерством транспорта Республики Узбекистан (Справка Министерства транспорта Республики Узбекистан от 31 октября 2024 года № 4/10430). Это предложение в определенной степени способствовало расширению возможностей увеличения перспективы объема инноваций в сфере услуг в регионе в среднем на 13 процентов;

предложение по совершенствованию модели эффективной транспортно-терминальной системы, влияющей на единую транспортную систему путем расширения сети транспортно-терминальных центров, соответствующих стандартам, исходя из приоритета повышения инвестиционной привлекательности частных инвестиций, реализовано на практике Министерством транспорта Республики Узбекистан (Справка Министерства транспорта Республики Узбекистан от 31 октября 2024 года № 4/10430). В результате появилась возможность создания современной, удобной транспортной системы на региональном и международном уровнях, снижения транспортных издержек и, в свою очередь, разработки мер по увеличению транзитного потока через регион.

Апробация результатов исследования. Результаты исследований обсуждались на 12 научно-практических конференциях, в том числе на 8 международных и 4 республиканских научно-практических конференциях.

Публикация результатов исследования. По теме диссертации опубликовано 16 научных работ, из них 3 в журналах, рекомендованных ВАК, и 1 статья в зарубежном журнале.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы. Общий объем работы составляет 126 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

В введении диссертации обусловлены актуальность и востребованность темы исследования, выражены цель и основные задачи, объект, предмет исследования, соответствие приоритетным направлениям развития науки и технологий республики, описаны научная новизна и практические результаты исследования, выделена научная и практическая значимость полученных результатов, результаты исследования внедрены в практику, сведения о внедрении, апробации, опубликованных работах, а также представлена структура диссертации.

В первой главе диссертации под названием **«Научно-теоретические основы развития транспортно-терминальной системы в организации**

перевозок грузов в развитии народного хозяйства» рассматриваются значение и принципы развития транспортно-терминальной системы в организации перевозок грузов, особенности повышения эффективности транспортно-терминальной системы в организации перевозок грузов на международных сообщениях, теоретические и концептуальные основы.

В нашей стране проводится планомерная работа по повышению эффективности транспортно-терминальной системы организации грузоперевозок на международных маршрутах, в том числе была поставлена задача увеличения объемов транзитных грузоперевозок до 13,9 млн тонн в 2024 году. Есть возможность поставки транзитных грузов увеличить на 23 млн тонн, за счет реализации крупных региональных проектов. Международные грузоперевозки в прошлом году выросли в 1,8 раза и достигли 59,6 млн. тонн.

Совершенствование системы международных грузовых перевозок напрямую влияет на устойчивое развитие национальной экономики. Поэтому повышение эффективности инфраструктуры транспортных терминалов и укрепление сотрудничества с зарубежными странами определено в качестве одного из основных стратегических направлений. Для успешной работы национальных перевозчиков на международном рынке принимаются меры по их оснащению современными транспортными средствами, повышению их конкурентоспособности на рынке транспортных услуг, оптимизации системы грузоперевозок.

В исследовании были рассмотрены виды грузовых перевозок, включая унимодальные, комплексные и смешанные. В научной литературе под термином «интермодальные» понимаются смешанные грузовые перевозки «от двери до двери», которые осуществляются под контролем одного оператора с непосредственным применением единой ставки провозной платы на основе одного перевозочного документа. Научно-теоретически изучены различные взгляды на концепцию грузовых перевозок «от двери до двери». Мнение автора излагается следующим образом: транспортно-терминальная система в организации грузоперевозок – это возможность добиться правильной организации процесса транспортировки грузов за счет развития инфраструктуры транспортных коридоров, обеспечивающих выход на международные рынки, формирования многоотраслевой транспортной структуры, повышения конкурентоспособности транспортных услуг на основе эффективного использования современных стандартов.

В своем исследовании автор наметил системную работу по созданию мультимодальных транспортных коридоров, организации крупных транспортных компаний, специализирующихся на контейнерных грузоперевозках, совершенствованию данной отрасли на основе применения системы управления, развития инфраструктуры на основе современных требований и внедрения в нее самых передовых современных форм. В ходе реализации этих системных работ наша страна является равноправным

участником 9 международных конвенций и 2 соглашений, регламентирующих перевозки грузов автомобильным транспортом.

Двусторонние межправительственные соглашения, регулирующие международные автомобильные перевозки, подписаны также с более чем двадцатью странами Европы, Азии и СНГ. Это Турция, Украина, Иран, Беларусь, Грузия, Молдова, Туркменистан, Латвия, Румыния, Кыргызстан, Словакия, Литва, Финляндия, Болгария, Греция, Чехия, Россия, Италия, Германия, Австрия, Швейцария, Венгрия, Нидерланды, Польша, Словения, Казахстан, Китай, Испания и Таджикистан. Также были подписаны многосторонние соглашения между правительствами государств-членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок и о создании международного транспортно-транзитного коридора между Исламской Республикой Иран, Султанатом Оман, Катаром, Туркменистаном и Республикой Узбекистан. Сегодня, исходя из потребностей времени, обоснована необходимость эффективного использования транспортной системы нашей республики, развития мультимодальных и интермодальных перевозок, строительства новых инфраструктурных объектов, а именно формирования транспортных терминалов.

В процессе исследования разработан подход к оценке эффективности услуг транспортных терминалов, специализирующихся на международных перевозках грузов, путем расширения транспортных терминалов, удовлетворения потребностей пропорционально взаимодополняющим структурным элементам международного транспортно-логистического процесса и гармонизации материальных ресурсов. Стратегической целью государственной транспортной политики является наиболее полное удовлетворение потребностей страны, граждан в грузовых и пассажирских перевозках, организация транспортной деятельности с эффективным использованием материальных ресурсов, повышение эффективности логистики при выходе на международные рынки и обеспечение возможности быстрого развития системы, что показано на рисунке 1.

В исследовательской работе автор изучил передовой опыт использования международных транспортных терминалов в развитых зарубежных странах и сгруппировал его на основе сравнения опыта стран Западной Европы, России и Китая. Отмечается, что деятельность транзитно-логистических центров в странах Западной Европы обеспечивает в Нидерландах 45–50 % выручки транспортного комплекса, во Франции – 30–35 %, в Германии – 30–35 %. Необходимо проводить системную работу по привлечению частного сектора (аутсорсинга) и международных компаний к развитию логистических сетей (центров). Очевидно, что глобализация в странах мира сегодня ставит все межгосударственные внешнеэкономические связи в зависимость от деятельности транспортно-терминальной системы, требуя расширения альтернативных путей сообщения между странами Европы и Азии.

Принципы	Направления внедрения принципов
<p>1. Оценка эффективности системы транспортных терминальных услуг, специализированных на международных грузоперевозках и создание научно-методических основ расширения, совершенствования и оценки системы транспортных терминальных услуг.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Учет и мониторинг современных аспектов развития грузовых перевозок. – Соблюдение строгих правил оказания транспортных услуг при страховании, сортировке, упаковке, хранении, охране грузов и осуществлении логистических операций. - Оптимизация транспортной деятельности в международных перевозках, оценка деятельности транспортного рынка. – Определение оптимального объема грузоперевозок автомобильным транспортом в условиях логистической системы.
<p>2. Обоснование взаимосвязи структурных элементов международных транспортно-логистических процессов. Повышение эффективности услуг транспортной терминальной системы по организации грузоперевозок</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Достижение максимальной синергетической эффективности при минимальных затратах при грузоперевозках. – Повышение уровня качества и расширение спектра современных услуг для повышения надежности предоставления услуг. – Создание конкурентной среды в сфере услуг по грузоперевозкам и разработка экономических инструментов влияния на нее. – Сокращение дополнительных затрат за счет оснащения терминалов в регионах гостиницами, предприятиями общественного питания, стоянками для автотранспорта, а также площадками для обслуживания и ремонта подвижных частей и контейнеров.
<p>3. Полная реализация транзитного потенциала страны. Развитие сервисных мощностей в системе транспортных терминалов</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Достижение равенства экономических интересов владельцев транспортных средств и обслуживаемых потребителей при перевозке грузов. - Увеличение занятости в транспортном секторе за счет создания новых рабочих мест и привлечения инвестиций. - Максимальное удобство пользования транспортом, предоставление широкого спектра услуг, освобождение клиентов от несвойственных им функций. - Приближение качества услуг по перевозке грузов к мировым стандартам за счет развития производственно-технической базы терминальных транспортных услуг.

Рисунок 1. Принципы развития системы транспортных терминалов при организации грузоперевозок⁵

Во второй главе научно-исследовательской работы под названием «Факторы и тенденции развития терминальных услуг международных

⁵Разработано автором.

грузовых перевозок» представлены современное состояние развития терминальных услуг международных грузовых перевозок и факторы, влияющие на него, методы оценки эффективности организации международных грузовых перевозок, эконометрическое моделирование устойчивого развития терминальных услуг международных грузовых перевозок.

В научно-исследовательской работе совершенствуется подход к применению инновационных технологий в системе транспортных терминалов, обеспечивающих организацию, планирование и управление транспортными услугами на основе соответствующей трансформации технологических структур. В социально-экономическом анализе данного методологического сопоставления задачи, поставленные на каждом этапе поставки продукции на высоком уровне, показывают характер изменчивости. Такие изменения реализуются за счет повышения качества грузоперевозок, доставки грузов «от двери до двери», контейнерных и смешанных перевозок, использования технологических маршрутов и других современных методов транспортировки. В данной методике автором выдвинуты обоснованные рекомендации по комплексному развитию транспортной инфраструктуры на основе использования инновационных технологий, формирования современной сети государственной транспортно-терминальной системы с учетом основных точек формирования грузов в различных регионах (рисунок 2).

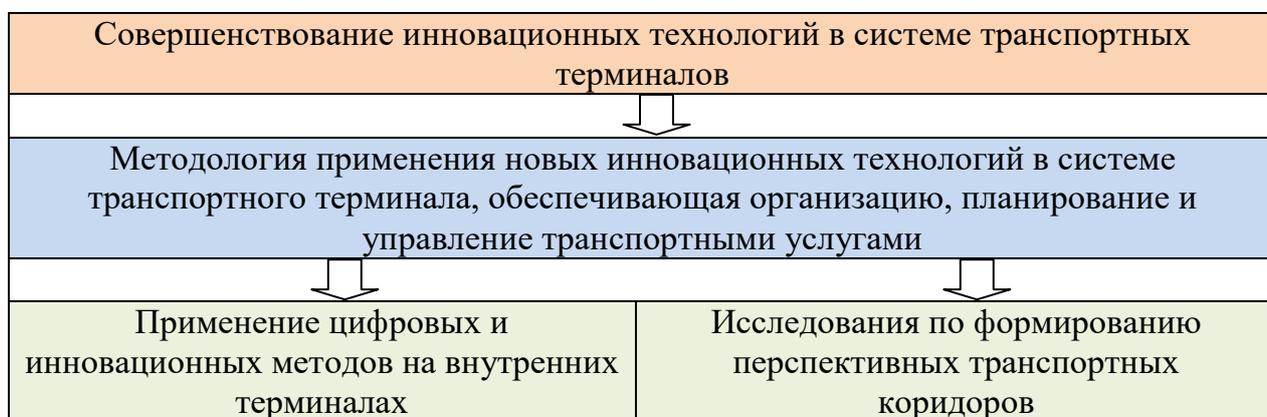


Рисунок 2. Совершенствование инновационных технологий в системе транспортных терминалов⁶

Исходя из этого, в целях исследования таких научных проблем, как повышение эффективности работы системы транспортных терминалов по организации перевозок грузов на международных маршрутах, использование современных технологий доставки при организации транспортных услуг, были проанализированы изменения объемов перевозок грузов по видам транспорта в Республике Узбекистан (таблица 1).

Общая масса внешних и внутренних грузов, перевезенных по территории республики, была перевезена вышеуказанными видами

⁶Разработано автором.

транспорта, а анализ объемов внешнеторговых грузов показывает, что общий объем грузов, перевезенных всеми видами транспорта в 2023 году, составил 1455,7 млн. тонн, в которых: железнодорожный транспорт составил 73,7 млн. тонн, трубопроводный транспорт (нефть и газ) составил 60,0 млн. тонн, автомобильный транспорт-1322,0 млн. тонн, и воздушный транспорт - 9,3 млн. тонн.

Таблица 1

скорость изменения транспортных услуг по перевозке грузов по видам транспорта в Республике Узбекистан¹

Индикаторы	2019	2020	2021	2022	2023	2023 г. - По сравнению с 2022 г. (+,-)
Все виды транспорта (млн тонн), в том числе	1319,8	1366,7	1420,2	1420,9	1455,7	34,8
железнодорожный транспорт	70,1	70,6	72,0	73,4	73,7	0,3
трубопроводный транспорт (нефть и газ) куб.м.	71,9	57,9	66,2	63,5	60,0	-3,5
дорожный транспорт	1177,7	1238,2	1282,0	1284,1	1322,0	37,9
воздушный транспорт, тыс. тонн	10,4	5,3	9,1	10,2	9,3	-0,9
Грузооборот в млн. т.км.	72 613,3	66 894,2	74 784,8	75 492,7	77 602,5	2109,8

В процессе исследования особое внимание уделяется поддержке национальных перевозчиков, созданию для них конкурентной среды, а также условиям, создаваемым государством и правительством.

В то же время он вносит значительный вклад в развитие экономики региона. Также нужно отметить, что в системе услуг транспортных терминалов большое значение имеет рост инновационных процессов в сфере услуг. Однако для тщательной оценки таких ситуаций требуется моделирование в масштабной системе показателей для точной количественной оценки, измерения уровней воздействия и прогнозирования будущих тенденций.

Аналитическая информация о внешнеторговом обороте Джизакской области: внешнеторговый оборот Джизакской области в 2023 году составил 1432,2 млн. долларов США, из которых 88 процентов-1256,6 млн. долларов США в импорте и 12 процентов - 175,6 млн. долларов США в экспорте. За отчетный период наблюдался отрицательный баланс-1081,0 млн. долларов США.

¹Авторская разработка на основе данных Агентства по статистике при Президенте Республики Узбекистан.

Наибольший внешнеторговый оборот Джизакской области налажен с Китаем. Объем импорта составил 673,6 млн. долларов США. Далее следуют Южная Корея (316,7 млн. долларов США), Чехия (90,1 млн. долларов США) и Литва (32,0 млн. долларов США).

В отчете показано, что экспорт продуктов питания, в том числе животного происхождения составил 39,5 млн. долларов США, а машин и транспортного оборудования - 5,7 млн. долларов США. Экспорт химикатов и изделий из них составил 14,4 млн. долларов, экспорт прочей продукции - 112,7 млн. долларов.

Импорт машин и транспортного оборудования за этот период составил 1149,5 млн. долларов, продуктов питания-19,7 млн. долларов, черных и цветных металлов -7,6 млн. долларов, химикатов и продуктов-39,0 млн. долларов, различных готовых изделий -24,8 млн. долларов.

46,0 процента экспорта области пришлось на город Джизак, 9,6 процента – на Зарбдорский, 7,7 процента – на Пахтакорский и 7,4 процента – на Дустликский районы.

39,5% импорта приходится на город Джизак, 38,7% на Галляоральский район.

В основу исследования легли тенденции развития системы транспортно-терминальных услуг Джизакской области, корреляция взаимосвязей целевых параметров и влияющих на них факторов, а также прогнозные параметры объема транспортно-терминальных услуг, объема транспортных услуг, объема грузоперевозок в международном сообщении, объема инноваций в сфере услуг на 2025-2029 годы. На основе корреляционно-регрессионного анализа определены эконометрическая модель и прогнозные показатели, которые позволили выявить сценарии изменения объема произведенных совокупных услуг под влиянием выявленных факторов. В качестве факторов, участвующих в многофакторной эконометрической модели, в качестве результирующих показателей были выбраны 8 факторов: объем перевезенных грузов на транспорте, объем экспорта, объем услуг на душу населения, производительность труда в сфере услуг, стоимость основных фондов в сфере услуг, фондоотдача в сфере услуг, и другие показатели: объем транспортно-терминальных услуг, объем транспортных услуг, объем перевозок грузов в международном сообщении. Макроэкономические показатели транспортно-терминального комплекса Джизакской области представлены в таблице 2.

В исследовании такими показателями являются: объем услуг транспортных терминалов, млрд. сумов (Y1), объем транспортных услуг, млрд. сумов (Y2), объем международных грузоперевозок, млн. сумов. тонно-км (Y3), валовый региональный продукт региона, млрд. сум (Y4), объем инноваций в сфере услуг, млрд. сум (Y5), объем оказанных рыночных услуг, млрд. сум (X1), оборот оптовой торговли, млрд. сум (X2), оборот розничной торговли, млрд. сум (X3), объем перевезенных грузов автомобильным транспортом, млн. сум. (X4). В качестве показателей были выбраны: объем экспорта, тыс. долл. США (X5), объем импорта, тыс. долл. США (X6),

экспорт основных товаров, млн. долл. США (X7), экспорт услуг, тыс. долл. США (X8), доля иностранных инвестиций в структуре вложенных инвестиций, в процентах (X9), занятость в транспортной сети, тыс. чел. (X10), объем торговли субъектов малого предпринимательства, млрд. сум (X11), грузоперевозки субъектов малого предпринимательства, млн. тонн (X12), производительность труда в системе транспортных терминалов, млн. сум/чел. (X13).

Статистическая информация по этим показателям представлена в таблице 2.

Таблица 2

Макроэкономические показатели системы транспорта и терминального обслуживания Джизакской области²⁰ (цены скорректированы с учетом индекса цен 2010 года)

Годы	Объем услуг транспортных терминалов (млрд. сум)	Объем транспортных услуг (млрд. сум)	Объем международных грузоперевозок (млн. тонна-км)	Валовой региональный продукт области (млрд. сум)	Объем инноваций в сфере услуг, млрд. сум
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5
2004	46.6748	63.5488	316.6	1411.4611	20.7665
2005	49.1952	67.8701	375.3	1528.9793	21.3272
2006	49.8839	71.7387	476.0	1645.8545	24.2064
2007	51.8294	72.6713	575.5	1771.4003	26.9659
2008	54.7837	83.354	586.6	1915.0254	31.3344
2009	58.509	92.773	597.7	2028.663	34.4365
2010	72.2038	118.109	502.0	2215.3120	38.5047
2011	85.8459	142.3105	547.5	2452.3371	45.1220
2012	103.1524	178.742	581.5	2646.0717	52.7025
2013	112.1267	208.2344	631.8	2881.5721	58.3944
2014	122.3863	225.7261	657.9	3106.3347	64.9929
2015	125.6907	258.9078	692.3	3364.1605	73.247
2016	132.8551	296.4495	745.6	3626.565	84.4538
2017	149.1963	304.1572	773.9	3775.2542	88.8454
2018	172.1725	312.3694	816.7	3956.4664	95.8642
2019	174.4107	327.6755	866.1	4344.2001	112.5446
2020	179.2942	347.0084	980.6	4491.9029	126.3097
2021	213.1808	401.8357	1068.6	4900.6661	137.4313
2022	267.3288	421.9275	1097.4	5126.0967	159.0495
2023	330.6857	476.3561	1103.7	5408.0321	187.0422

В диссертационной работе особое внимание уделено оценке матрицы корреляционного анализа с целью исключения возникновения ситуаций, когда выбор произвольных переменных в структуре эмпирических связей снижает качество модели и обеспечивает искусственное повышение ее точности (таблица 3).

²⁰Составлено автором. Источник: Официальные данные Агентства по статистике при Президенте Республики Узбекистан и Джизакского областного статистического управления.

Таблица 3

Матрица корреляционного анализа структуры связей между параметрами системы предоставления транспортно-терминальных услуг Джизакской области²¹

Структура ссылки	Матрица корреляционного анализа	Зависимость произвольных величин																																																							
$Y_1 = f(X_1, X_4, X_8)$	<table border="1"> <tr> <td>R-kv,t,p</td> <td>Y1</td> <td>X1</td> <td>X4</td> <td>X8</td> </tr> <tr> <td>Y1</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>X1</td> <td>0.987155</td> <td>1.000000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>26.21415</td> <td>-----</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>-----</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>X4</td> <td>0.894744</td> <td>0.437813</td> <td>1.000000</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>8.500353</td> <td>2.066015</td> <td>-----</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.0535</td> <td>-----</td> <td></td> </tr> <tr> <td>X8</td> <td>0.886712</td> <td>0.450599</td> <td>0.179168</td> <td>1.000000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>8.137201</td> <td>2.141449</td> <td>0.772647</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.0462</td> <td>0.4498</td> <td>-----</td> </tr> </table>	R-kv,t,p	Y1	X1	X4	X8	Y1	1.000000	-----			X1	0.987155	1.000000				26.21415	-----				0.0000	-----			X4	0.894744	0.437813	1.000000			8.500353	2.066015	-----			0.0000	0.0535	-----		X8	0.886712	0.450599	0.179168	1.000000		8.137201	2.141449	0.772647	-----		0.0000	0.0462	0.4498	-----	<p>Значения, рассчитанные по критерию Хи-квадрат порядка 0,95 для произвольных факторов, меньше значения критерия (таблицы), равного 7,815 ($\alpha = 0,05; m = 3$)</p> <p>Дополнительный фактор не включен</p>
R-kv,t,p	Y1	X1	X4	X8																																																					
Y1	1.000000	-----																																																							
X1	0.987155	1.000000																																																							
	26.21415	-----																																																							
	0.0000	-----																																																							
X4	0.894744	0.437813	1.000000																																																						
	8.500353	2.066015	-----																																																						
	0.0000	0.0535	-----																																																						
X8	0.886712	0.450599	0.179168	1.000000																																																					
	8.137201	2.141449	0.772647	-----																																																					
	0.0000	0.0462	0.4498	-----																																																					
$Y_2 = f(X_2, X_3, X_9)$	<table border="1"> <tr> <td>R-kv,t,p</td> <td>Y2</td> <td>X2</td> <td>X3</td> <td>X9</td> </tr> <tr> <td>Y2</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>X2</td> <td>0.891120</td> <td>1.000000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>8.331809</td> <td>-----</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>-----</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>X3</td> <td>0.995053</td> <td>0.349614</td> <td>1.000000</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>42.49673</td> <td>1.583194</td> <td>-----</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.1308</td> <td>-----</td> <td></td> </tr> <tr> <td>X9</td> <td>0.806692</td> <td>0.539419</td> <td>0.416237</td> <td>1.000000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5.791318</td> <td>2.717886</td> <td>1.942184</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.0141</td> <td>0.0679</td> <td>-----</td> </tr> </table>	R-kv,t,p	Y2	X2	X3	X9	Y2	1.000000	-----			X2	0.891120	1.000000				8.331809	-----				0.0000	-----			X3	0.995053	0.349614	1.000000			42.49673	1.583194	-----			0.0000	0.1308	-----		X9	0.806692	0.539419	0.416237	1.000000		5.791318	2.717886	1.942184	-----		0.0000	0.0141	0.0679	-----	<p>Значения, рассчитанные по критерию Хи-квадрат порядка 0,95 для произвольных факторов, меньше значения критерия (таблицы), равного 7,815 ($\alpha = 0,05; m = 3$)</p> <p>Дополнительный фактор не включен</p>
R-kv,t,p	Y2	X2	X3	X9																																																					
Y2	1.000000	-----																																																							
X2	0.891120	1.000000																																																							
	8.331809	-----																																																							
	0.0000	-----																																																							
X3	0.995053	0.349614	1.000000																																																						
	42.49673	1.583194	-----																																																						
	0.0000	0.1308	-----																																																						
X9	0.806692	0.539419	0.416237	1.000000																																																					
	5.791318	2.717886	1.942184	-----																																																					
	0.0000	0.0141	0.0679	-----																																																					
$Y_3 = f(X_4, X_5/X_6)$	<table border="1"> <tr> <td>R-kv,t,p</td> <td>Y3</td> <td>X4</td> <td>X5/X6</td> <td>FV1</td> </tr> <tr> <td>Y3</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>X4</td> <td>0.840696</td> <td>1.000000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>6.586736</td> <td>-----</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>-----</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>X5/X6</td> <td>-0.888749</td> <td>-0.484397</td> <td>1.000000</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>-8.225762</td> <td>-2.349117</td> <td>-----</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.0304</td> <td>-----</td> <td></td> </tr> <tr> <td>FV1</td> <td>0.831975</td> <td>0.573540</td> <td>-0.442344</td> <td>1.000000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>6.362092</td> <td>2.970445</td> <td>-2.092567</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.0082</td> <td>0.0508</td> <td>-----</td> </tr> </table>	R-kv,t,p	Y3	X4	X5/X6	FV1	Y3	1.000000	-----			X4	0.840696	1.000000				6.586736	-----				0.0000	-----			X5/X6	-0.888749	-0.484397	1.000000			-8.225762	-2.349117	-----			0.0000	0.0304	-----		FV1	0.831975	0.573540	-0.442344	1.000000		6.362092	2.970445	-2.092567	-----		0.0000	0.0082	0.0508	-----	<p>Значения, рассчитанные по критерию Хи-квадрат порядка 0,95 для произвольных факторов, меньше значения критерия (таблицы), равного 7,815 ($\alpha = 0,05; m = 3$)</p> <p>Дополнительным фактором является фактор FV1 – искусственная переменная, отражающая состояния (градации) фактора качества (по отношению к качеству услуг по перевозке грузов автомобильным транспортом), действующая с 2019 года.</p>
R-kv,t,p	Y3	X4	X5/X6	FV1																																																					
Y3	1.000000	-----																																																							
X4	0.840696	1.000000																																																							
	6.586736	-----																																																							
	0.0000	-----																																																							
X5/X6	-0.888749	-0.484397	1.000000																																																						
	-8.225762	-2.349117	-----																																																						
	0.0000	0.0304	-----																																																						
FV1	0.831975	0.573540	-0.442344	1.000000																																																					
	6.362092	2.970445	-2.092567	-----																																																					
	0.0000	0.0082	0.0508	-----																																																					
$Y_4 = f(Y_1, X_5/X_6)$	<table border="1"> <tr> <td>R-kv,t,p</td> <td>Y4</td> <td>Y1</td> <td>X5/X6</td> <td>FV2</td> </tr> <tr> <td>Y4</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Y1</td> <td>0.960511</td> <td>1.000000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>14.64587</td> <td>-----</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>-----</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>X5/X6</td> <td>-0.875501</td> <td>-0.625723</td> <td>1.000000</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>-7.686894</td> <td>-3.403289</td> <td>-----</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.0032</td> <td>-----</td> <td></td> </tr> <tr> <td>FV2</td> <td>0.869809</td> <td>0.650705</td> <td>-0.555239</td> <td>1.000000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>7.479490</td> <td>3.635712</td> <td>-2.832398</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.0019</td> <td>0.0110</td> <td>-----</td> </tr> </table>	R-kv,t,p	Y4	Y1	X5/X6	FV2	Y4	1.000000	-----			Y1	0.960511	1.000000				14.64587	-----				0.0000	-----			X5/X6	-0.875501	-0.625723	1.000000			-7.686894	-3.403289	-----			0.0000	0.0032	-----		FV2	0.869809	0.650705	-0.555239	1.000000		7.479490	3.635712	-2.832398	-----		0.0000	0.0019	0.0110	-----	<p>Значения, рассчитанные по критерию Хи-квадрат порядка 0,95 для произвольных факторов, меньше значения критерия (таблицы), равного 7,815 ($\alpha = 0,05; m = 3$)</p> <p>Имеется дополнительный фактор: FV2 — искусственная переменная (относительно Y1), представляющая состояния (градации) фактора качества, действующая с 2016 года.</p>
R-kv,t,p	Y4	Y1	X5/X6	FV2																																																					
Y4	1.000000	-----																																																							
Y1	0.960511	1.000000																																																							
	14.64587	-----																																																							
	0.0000	-----																																																							
X5/X6	-0.875501	-0.625723	1.000000																																																						
	-7.686894	-3.403289	-----																																																						
	0.0000	0.0032	-----																																																						
FV2	0.869809	0.650705	-0.555239	1.000000																																																					
	7.479490	3.635712	-2.832398	-----																																																					
	0.0000	0.0019	0.0110	-----																																																					
$Y_5 = f(X_{10}, X_{11}, X_{13})$	<table border="1"> <tr> <td>R-kv,t,p</td> <td>Y5</td> <td>X10</td> <td>X11</td> <td>X13</td> </tr> <tr> <td>Y5</td> <td>1.000000</td> <td>-----</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>X10</td> <td>0.958187</td> <td>1.000000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>14.20697</td> <td>-----</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>-----</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>X11</td> <td>0.990289</td> <td>0.196578</td> <td>1.000000</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>30.22109</td> <td>0.850608</td> <td>-----</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.4062</td> <td>-----</td> <td></td> </tr> <tr> <td>X13</td> <td>0.967416</td> <td>0.380749</td> <td>0.247428</td> <td>1.000000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>16.21069</td> <td>1.746965</td> <td>1.083435</td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0.0000</td> <td>0.0977</td> <td>0.2929</td> <td>-----</td> </tr> </table>	R-kv,t,p	Y5	X10	X11	X13	Y5	1.000000	-----			X10	0.958187	1.000000				14.20697	-----				0.0000	-----			X11	0.990289	0.196578	1.000000			30.22109	0.850608	-----			0.0000	0.4062	-----		X13	0.967416	0.380749	0.247428	1.000000		16.21069	1.746965	1.083435	-----		0.0000	0.0977	0.2929	-----	<p>Значения, рассчитанные по критерию Хи-квадрат порядка 0,95 для произвольных факторов, меньше значения критерия (таблицы), равного 7,815 ($\alpha = 0,05; m = 3$)</p> <p>Дополнительный фактор не включен</p>
R-kv,t,p	Y5	X10	X11	X13																																																					
Y5	1.000000	-----																																																							
X10	0.958187	1.000000																																																							
	14.20697	-----																																																							
	0.0000	-----																																																							
X11	0.990289	0.196578	1.000000																																																						
	30.22109	0.850608	-----																																																						
	0.0000	0.4062	-----																																																						
X13	0.967416	0.380749	0.247428	1.000000																																																					
	16.21069	1.746965	1.083435	-----																																																					
	0.0000	0.0977	0.2929	-----																																																					

²¹Составлено автором

Рассчитанные значения матрицы корреляционного анализа свидетельствуют о правомерности представленных эмпирических зависимостей. Представлены количественные показатели независимых факторов, входящих в зависимую переменную.

Результаты корреляционного анализа между вышеперечисленными результирующими (зависимыми) и влияющими (независимыми) переменными показывают, что имеется возможность построения эмпирических связей между результирующими параметрами и показателями экономического потенциала системы услуг транспортных терминалов Джизакской области с факторами, имеющими прямое и косвенное отношение к системе, образующими структурную характеристику. оправдывает. Первая эмпирическая зависимость — многомерное уравнение регрессии объема транспортно-терминальных услуг параметризовалась следующим образом.

$$Y_1 = 41,63795 + 0,0994 \cdot X_1 - 1,3269 \cdot X_4 + 0,00568 \cdot X_8 \quad (1)$$

(т) (6,93) (14,22) (-2,51) (2,36)

Скорость изменения исследовалась с точки зрения коэффициентов эластичности, рассчитанных для каждого факторного сечения. В частности, увеличение объема оказанных рыночных услуг в регионе на 1 процент приведет к увеличению объема услуг транспортных терминалов на 0,87 процента;

увеличение объема перевозок грузов автомобильным транспортом на 1 процент сопровождается снижением объема услуг транспортных терминалов на 0,23 процента;

увеличение экспорта услуг на 1 процент приводит к увеличению объема услуг транспортных терминалов на 0,03 процента.

Вторая эмпирическая зависимость — многомерное уравнение регрессии объема транспортных услуг — параметризовалась следующим образом.

$$Y_2 = 11,0823 - 0,0757 \cdot X_2 + 0,18999 \cdot X_3 - 0,54264 \cdot X_9 \quad (2)$$

(т) (2,76) (-3,37) (34,48) (-3,40)

Скорость изменения исследовалась с точки зрения коэффициентов эластичности, рассчитанных для каждого факторного сечения. В частности, при увеличении оборота оптовой торговли в регионе на 1 процент объем транспортных услуг снизился на 0,12 процента;

увеличение оборота розничной торговли на 1 процент обеспечит рост объема транспортных услуг на 1,11 процента;

увеличение доли иностранных инвестиций в структуре освоенных в регионе инвестиций на 1 процент сопровождается снижением объема транспортных услуг на 0,04 процента.

Третья эмпирическая зависимость — многомерное уравнение регрессии объема грузопотоков на международных маршрутах — параметризовалась следующим образом.

$$Y_3 = 460,352 + 9,8047 \cdot X_4 - 21,8442 \cdot \frac{X_5}{X_6} + 217,6246 \cdot FV_1 \quad (3)$$

(т) (5,85) (3,15) (-2,69) (3,31)

Скорость изменения исследовалась с точки зрения коэффициентов эластичности, рассчитанных для каждого факторного сечения. В частности, увеличение объема перевозок грузов автомобильным транспортом по области на 1 процент обеспечит рост объема перевозок грузов в международном сообщении на 0,34 процента;

увеличение соотношения экспорта и импорта в регионе на 1 процент сопровождается снижением международных грузопотоков на 0,08 процента;

обеспечение качества услуг в условиях динамики увеличения массы перевозимых грузов автомобильным транспортом в регионе обеспечило рост объемов перевозок грузов в международном сообщении на 217,62 ед. (млн. т.-км) с 2019 года.

Четвертая эмпирическая зависимость — многомерное уравнение регрессии валового регионального продукта региона — параметризовалась следующим образом.

$$Y_4 = 1630,4189 + 10,9084 \cdot Y_1 - 61,0509 \cdot \frac{X_5}{X_6} + 650,137 \cdot FV_2 \quad (4)$$

(т) (8,32) (7,54) (-2,20) (3,09)

Скорость изменения исследовалась с точки зрения коэффициентов эластичности, рассчитанных для каждого факторного сечения. В частности, увеличение объема услуг транспортных терминалов региона на 1 процент обеспечит прирост объема валового регионального продукта на 0,44 процента;

увеличение соотношения экспорта и импорта в регионе на 1 процент сопровождается снижением объема валового регионального продукта на 0,05 процента. Указанные выше темпы изменения объемов перевозок грузов в международном сообщении в тенденции изменения сальдо внешней торговли региона оказывают аналогичное влияние на изменение объема валового регионального продукта. Так как, в динамике увеличения объемов транспортно-терминальных услуг региона, повышение качества услуг обеспечило прирост объема валового регионального продукта на 650,14 ед. (млрд. сум) с 2016 года.

Пятая эмпирическая зависимость — многомерное уравнение регрессии объема инноваций в сфере услуг — была параметризована следующим образом.

$$Y_5 = -49,742454 + 3,39288 \cdot X_{10} + 0,0383 \cdot X_{11} + 1,2078 \cdot X_{13} \quad (5)$$

(т) (-10,54) (10,95) (12,83) (3,08)

Скорость изменения исследовалась с точки зрения коэффициентов эластичности, рассчитанных для каждого факторного сечения. В частности,

увеличение объема услуг транспортных терминалов региона на 1 процент обеспечит рост объема инноваций в сфере услуг на 0,44 процента;

увеличение числа рабочих мест в транспортной сети региона на 1 процент сопровождается ростом объема инноваций в сфере услуг на 0,9 процента;

увеличение продаж малого бизнеса на 1 процент обеспечит рост инноваций в сфере услуг на 0,55 процента;

рост производительности труда в транспортно-терминальной системе на 1 процент приводит к росту объема инноваций в сфере услуг на 0,21 процента.

Прогнозные параметры макроэкономических показателей транспортно-терминального комплекса Джизакской области представлены в таблице 4. Для сравнения реальные значения всех выше- и нижеприведенных показателей приведены в пересчете на индекс цен 2010 года.

Таблица 4

Прогнозные параметры макроэкономических показателей транспортно-терминального комплекса Джизакской области²²

Прогнозируемые годы	Объем услуг транспортного терминала, млрд. сум.	Объем транспортных услуг, млрд. сум	Объем грузоперевозок на международных линиях, млн. тонна-км	Валовой региональный продукт, млрд. сум	Объем инноваций в сфере услуг, млрд. сум
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5
2025	425.6507	565.4598	1195,942	5889.3560	242.7119
2026	493.6100	626.9566	1268,336	6269.0166	275.8432
2027	575.3399	724.6443	1295,492	6642.6323	314.5936
2028	662.8011	856.5964	1331,126	7041,3073	346.6571
2029	772.6570	940.6430	1368,942	7599.4104	393.2403
Средний прирост, %	115.95	113.37	104.35	106.46	112.96
В соотношении 2029/2023	2.34	1.97	1.24	1.41	2.10

Согласно прогнозным параметрам макроэкономических показателей транспортно-терминальной системы обслуживания Джизакской области, объем транспортно-терминальных услуг в 2025-2029 годах будет иметь средний темп роста 15,95 процента, а за последующие пять лет, к 2029 году

²²Рассчитано автором

ожидается рост в 2,34 раза.

Исследование показывает, что объем транспортных услуг в среднем вырастет на 13,4% в 2025-2029 годах, а к 2029 году он увеличится в 1,97 раза. Прогнозируется, что международные грузоперевозки будут расти в среднем на 4,4 процента в 2025–2029 годах, увеличившись в 1,24 раза. Объем инноваций в сфере услуг в 2025–2029 годах вырастет в среднем на 13 процентов, а к 2029 году за пять лет увеличится в 2,1 раза. Валовой региональный продукт Джизакской области в 2025-2029 годах будет иметь средний темп роста 6,5 процента, а к 2029 году, за ближайшие пять лет увеличится в 1,41 раза.

В третьей главе научно-исследовательской работы под названием **“Приоритетные направления повышения эффективности транспортно-терминальной системы организации грузоперевозок”** изложены механизмы эффективного формирования государственно-частного партнерства в сфере международных транспортных услуг. Проведен социологический анализ развития транспортно-терминальной системы в сфере обслуживания грузовых перевозок, а также разработаны приоритетные направления развития транспортно-терминальной системы в рамках реализации единой транспортной политики.

В условиях глобализации и обострения логистических проблем в мире экспортно-ориентированным предприятиям нашей республики оказывается всесторонняя поддержка, так как в результате данных мер более 30 видов продукции, выращиваемой в нашей стране, вышли на новые рынки сбыта. Во всемирной торговой организации на сегодняшний день членами являются 164 страны мира. Экономические выгоды от вступления в эту организацию заключаются прежде всего во взаимном товарообмене, повышении уровня жизни населения, снижении себестоимости национальной продукции за счет экспортируемой продукции.

Как отметил Президент Республики Узбекистан: «Развитие транспортного сектора является важной основой для повышения конкурентоспособности экономики. Когда стоимость грузоперевозок низкая, растут и экспорт, и инвестиции»²³. Это приведет к дальнейшему повышению значения транспортно-терминальной системы в доставке продукции, строительству новых инфраструктурных объектов, то есть формированию транспортных терминалов, повышению эффективности международных интермодальных и мультимодальных перевозок. В международном масштабе мультимодальные транспортные терминалы становятся логистическими центрами, охватывающими все функции международных перевозок и логистики.

Авторская модель эффективной транспортно-терминальной системы, влияющей на единую транспортную систему, ориентирована на расширение сети транспортно-терминальных центров, соответствующих стандартам, исходя из приоритета повышения инвестиционной привлекательности

²³ Доклад Президента Республики Узбекистан о развитии и диверсификации международных транспортных коридоров. <https://president.uz/uz/lists/view/5415>.

частных инвестиций. Автор подчеркивает, что данная модель окажет эффективное влияние на развитие услуг единой транспортной системы (рисунок 3).

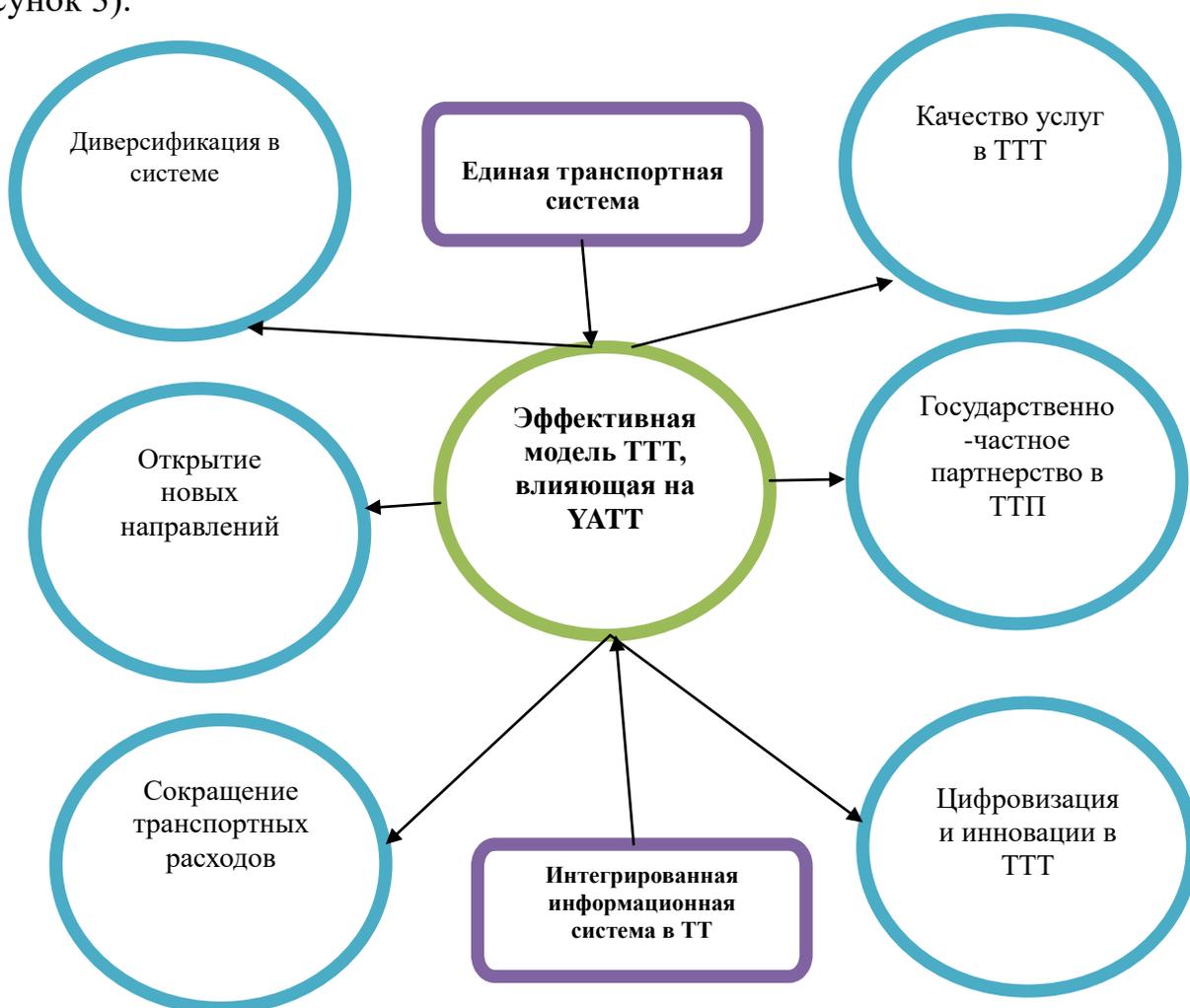


Рисунок 3. Эффективная модель транспортно-терминальной системы, которая влияет на единую транспортную систему²⁴

На основе вышеизложенной модели возможно добиться расширения сети транспортно-терминальных центров, соответствующих стандартам, за счет повышения инвестиционной привлекательности частных инвестиций.

Привлечение инвестиций в углубление интеграции в транспортно-логистические сети и увеличение пропускной способности национальной транспортной системы является одним из наиболее современных и эффективных способов. При этом государственно-частное партнерство привлечения прямых инвестиций является самым эффективным. Данный механизм широко применяется в транспортной сфере, на объектах инфраструктуры, в процессах предоставления услуг, при внедрении современных информационно-коммуникационных технологий.

Поскольку транспорт является весьма капиталоемкой отраслью, гораздо сложнее привлечь инвестиции для модернизации новых и существующих

²⁴Разработано автором.

маршрутов. В этой связи целью государственно-частного партнерства является создание объектов или предоставление услуг более эффективно и с меньшими затратами, при которых каждая из сторон договора может действовать самостоятельно. В ходе проведенного исследования автором были предложены механизмы эффективного формирования ГЧП в международных перевозках (рисунок 4).



Рисунок 4. Механизмы эффективного формирования ГЧП в международных перевозках²⁵

Для социологической оценки процесса работы транспортно-терминальной системы в международных грузоперевозках был проведен опрос. В исследовании приняли участие 400 респондентов, заполнивших 392 анкеты (98,4%). 65,3% респондентов были мужчинами и 34,7% женщинами, также было установлено, что 48,3% опрошенных были в возрасте 31-49 лет, 25,3% - в возрасте 50-60 лет, 20,2% - в возрасте 18-30 лет и 6,2% - старше 60 лет.

²⁵ Разработано автором

Учет интересов потребителей при международных грузоперевозках, с одной стороны, и стремление к повышению конкурентоспособности транспортно-грузовых комплексов, с другой стороны, требуют применения логистических принципов. Основным принципом логистики является системный подход к методологии формирования процессов принятия управленческих решений, необходимых для ее эффективной реализации. Также в ходе опроса участники определили «Принципы развития транспортно-логистической системы в международных грузовых перевозках» следующим образом: удовлетворение потребностей потребителей международных грузовых перевозок (39,3%), контроль издержек и затрат (30,7%), обеспечение безопасности и экологичности грузовых перевозок (21,5%), принятие эффективных решений в отношении грузоперевозчиков (11,5%). Так, они считают объективной необходимостью создание принципиально новых систем управления международными грузопотоками, основанных на принципах развития терминальных технологий и транспортно-логистической системы перемещения грузов. Условия и инструменты, влияющие на экономическую эффективность международных грузоперевозок, представлены в таблице 5.

Таблица 5

Условия и инструменты, влияющие на экономическую эффективность международных грузоперевозок (в % от всех опрошенных)²⁶

Индикаторы	Удел респондента	
	Человек	%
Учет специфики международных грузов, правильный выбор внешнего вида и упаковочных материалов	35,5	9.0
Контроль правильности маркировки и этикетирования упаковочных материалов	24.6	6.2
Формирование специальных грузовых единиц, упаковка и контейнеризация грузов	20.7	5.2
Выбор правильного типа и способа эффективной и качественной транспортировки	13.7	3.4
Соблюдение рациональных технологий при погрузке и разгрузке транспортных средств	10.5	2.6
Использование цифровизации и современных информационных технологий для ограничения человеческого фактора в грузоперевозках	8.0	2.4
Создание и внедрение инноваций с использованием исследований и разработок	3.9	0.9
Эффективность управления логистической системой	2.0	0,5
Обеспечение высокопроизводительным оборудованием	2.1	0,5
Другие условия	1.3	0.3

В анкете респондентам предлагалось выделить «**Особенности, влияющие на качество современных услуг транспортной логистики**»:

²⁶ Авторская работа, основанная на результатах социологического исследования.

исходя из современных требований, 35,5% считают целесообразным обеспечить качественную перевозку грузов на основе новых технологий, 28,6% - использовать инновации и цифровизацию в транспортно-логистических услугах, 22,3% - поддерживать и оптимизировать запасы, 13,6% - использовать современные методы управления и маркетинговой деятельности.

Социологическое исследование показало, что современные терминалы способны сократить сроки и качество транспортировки грузов на 37,0% за счет использования информационных технологий и автоматизированных систем, увеличить грузооборот на 23,4%, повысить качество услуг на 14,1%, привлечь новых клиентов и перевозчиков на 11,7%, повысить качество принимаемых решений на 11,9%, снизить себестоимость доставляемых потребителям товаров на 5,6%. Улучшение социально-экономических отношений между управленческим персоналом транспортно-терминальной системы и наемными работниками зависит от предоставления льготных рабочих мест 6,5%, создания условий для высокопроизводительного труда работников 3,8%, правильного установления заработной платы 3,6%, предоставления жилья и других льгот 2,6%, создания хороших условий труда и отдыха по принципу «от двери до двери» 2,1% и определения других мер. На основании результатов опроса, проведенного в результате исследования, создан новый информационный фонд по направлению развития транспортно-терминальной системы в сфере услуг по перевозке грузов, который послужит важным источником информации для разработки рекомендаций и предложений, направленных на экономическую эффективность международных грузоперевозок.

Таким образом, на основании результатов проведенного в результате исследования опроса создан новый информационный фонд по направлению развития транспортной терминальной системы в сфере услуг по перевозке грузов, который послужит важным источником информации при разработке рекомендаций и предложений, направленных на экономическую эффективность международных перевозок грузов.

При определении общих принципов и основных перспектив развития терминальной системы необходимо обеспечить ее расширение на основе описанного выше логистического подхода. Возможность такого расширения вытекает из следующих обстоятельств. Группа проблем, которые могут быть решены путем развития терминальной сети, также в основном связана с этим. Отсутствие складов вынуждает грузовладельцев хранить грузы в пункте прибытия. Недостаток земельных ресурсов в городе требует установления складов за городом.

Особую перспективу представляет создание на основе рассмотренных логистических концепций комплексных систем, охватывающих транспортные, складские и экспедиторские услуги. Основу таких систем составляют современные, высокомеханизированные многоцелевые терминальные комплексы по хранению и переработке грузов с широким спектром услуг, соответствующие международным стандартам.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведенных исследований по теме «**Повышение эффективности работы системы транспортных терминалов по организации перевозок грузов в международном сообщении**» были разработаны следующие научные выводы, практические предложения и рекомендации:

1. Создание условий для повышения конкурентоспособности национальной транспортной системы на международном рынке грузоперевозок имеет особое значение в транспортно-терминальной системе в организации транспортных услуг, для этого обобщены принципы развития транспортно-терминальной системы в организации грузоперевозок. Исследованы научно-методические основы расширения, совершенствования и оценки системы транспортных терминалов управления грузоперевозками и выдвинуты следующие авторские позиции: терминальная система транспорта в организации грузоперевозок – это возможность добиться правильной организации процесса транспортировки грузов за счет развития инфраструктуры транспортных коридоров, обеспечивающих выход на международные рынки, формирования многоотраслевой транспортной структуры, повышения конкурентоспособности транспортных услуг на основе эффективного использования современных стандартов.

2. В современных условиях эффективное использование транспортной системы нашей республики, развитие мультимодальных и интермодальных перевозок требует строительства новых инфраструктурных объектов, то есть формирования транспортных терминалов. В результате расширения этих мультимодальных транспортных терминалов в международном масштабе они стали логистическими центрами, одновременно определив специфику международных транспортно-логистических процессов.

3. Увеличение объемов международных перевозок грузов, гарантированное удовлетворение потребностей потребителей в перевозке груза и пассажиропотоков, обеспечение экономической эффективности деятельности маршрутов являются одними из наиболее актуальных задач. Изучен опыт Германии, США, России и других стран, развитых в использовании транспортных терминалов, обобщен зарубежный опыт по повышению эффективности использования интеллектуальных транспортных систем, а также рекомендованы направления использования этого опыта в нашей стране.

4. Эффективное развитие государственно-частного партнерства в сфере международных транспортных услуг требует использования индикативных подходов, которые отдельно учитывают нормативно-правовые аспекты транспортных издержек, пограничных отношений и таможенного контроля, государственной политики в сфере экспортно-импортных операций, оформления транзитных грузов. Кроме того, формирование государственно-частного партнерства в сфере современных транспортных услуг является перспективным направлением развития национальной транспортной системы в сфере международных перевозок, способствующим повышению экспортного потенциала страны. В ходе исследования автором предложены механизмы эффективного формирования ГЧП в сфере международных перевозок.

5. Разработка механизмов и способов привлечения внебюджетных средств в сферу международных перевозок, а также экономических и

финансовых механизмов ГЧП в сфере транспортно-логистической инфраструктуры должна включать мероприятия в рамках решения задач по реализации транспортной политики страны на долгосрочную перспективу. Автором выдвинуты предложения по формированию благоприятной деловой среды для осуществления международных перевозок, разработаны перспективные направления развития транспортной политики страны, в том числе по разработке экономических и финансовых механизмов ГЧП в сфере транспортно-логистической инфраструктуры.

6. Автором проведена эконометрическая модель устойчивого развития услуг транспортно-терминальной системы международных грузоперевозок. Прогнозируется, что объем транспортных услуг в Джизакской области в 2025-2029 годах будет расти в среднем на 13,4 процента, а за последующие пять лет, к 2029 году увеличится в 1,97 раза. Прогнозируется, что международные грузоперевозки будут расти в среднем на 4,4 процента в 2025-2029 годах, увеличившись в 1,24 раза. Объем инноваций в сфере услуг в 2025-2029 годах вырастет в среднем на 13 процентов, а к 2029 году за пять лет увеличится в 2,1 раза. Валовой региональный продукт Джизакской области в 2025-2029 годах будет иметь средний темп роста 6,5 процента, а к 2029 году за ближайшие пять лет увеличится в 1,41 раза. Автор считает, что в современных условиях научно-методическая оценка экономических критериев и показателей транспортно-терминальной системы в сфере услуг по международным перевозкам грузов может быть осуществлена только на основе масштабной точной информационной базы, для этого на международном рынке транспортных услуг должна существовать транспортная терминальная система. Для оценки вопросов было проведено социологическое исследование. На вопрос о том, «какие особенности влияют на качество современных услуг транспортной логистики» респонденты указали необходимость качественной доставки грузов на основе новых технологий (35,5%), использование инноваций и цифровизации в услугах транспортной логистики (28,6%), качественное хранение и оптимизацию процессов управления запасами (22,3%), использование современных методов управления и маркетинговой деятельности (13,6%). По результатам проведенного исследования создана новая информационная база в направлении развития системы транспортных терминалов в сфере услуг по перевозке грузов и на ее основе разработаны предложения, направленные на экономическую эффективность международных грузоперевозок.

7. При реализации единой транспортной политики целесообразно изучить направления ее организационной структуры. В ее состав входят структуры, оказывающие транспортные услуги в сфере железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта. При этом выбираются виды транспорта, технико-экономические показатели, затраты, возможности и дополнительные преимущества наиболее оптимальных видов. На основе проведенных исследований предложена модель транспортной системы, эффективно влияющей на развитие услуг единой транспортной системы. Приведён анализ себестоимости перевозок, модели эффективной транспортно-терминальной системы, влияющей на единую транспортную систему. Рекомендовано снижение себестоимости перевозок смешанных грузов, диверсификация системы, применение мер стимулирования, расширение государственно-частного партнерства, оптимизация процесса перевозки.

**SCIENTIFIC COUNCIL AWARDING OF AN ACADEMIC DEGREES
PhD.03/30.01.2020.I.20.06 AT
KARAKALPAKSTAN STATE UNIVERSITY NAMED AFTER BERDAK**

JIZZAKH POLYTECHNIC INSTITUTE

QOSIMOV SUNNAT KHATAMOVICH

**INCREASING THE EFFICIENCY OF THE TRANSPORT AND
TERMINAL SYSTEM OF ORGANIZING CARGO TRANSPORTATION
ON INTERNATIONAL ROUTES**

08.00.05 - Economics of service sphere branches

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

Nukus – 2025

The theme of the dissertation for the Doctor of Philosophy in Economic Sciences (PhD) was registered issued under No. B2024.1.PHD/Iqt3711 by the Supreme Attestation Commission under the Ministry of Higher Education, Science and Innovation of the Republic of Uzbekistan.

The dissertation has been completed at the Jizzakh Polytechnic Institute.

The dissertation abstract is posted in three languages (Uzbek, Russian, English (summary)) on the Academic Council website (www.karsu.uz) and on the information and educational portal "Ziyonet" (www.ziyonet.uz).

Scientific supervisor: Bobanazarova Jamila Kholmurodovna
Doctor of Economics, Professor

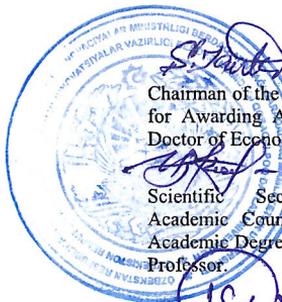
Official opponents: Arabov Nurali Uralovich
Doctor of Economics, Professor
Temirkhanov Abdulla Utebay-uly
PhD in Economics

Leading organization: Karshi State Technical University

The defense of the dissertation will take place at the meeting of the Scientific Council of PhD.03/30.01.2020.1.20.06 of the Karakalpak State University named after Berdakh, at 1400 " 20 " June 2025 (Address: 230112, Nukus, Ch. Abdirov street, house 1. Tel. (998 61) 223-60-78; e-mail: karsu_info@edu.uz).

The dissertation can be found at the Information Resource Center of the Karakalpakstan State University named after Berdakh (registered under number 309). Address: 230112, Nukus, Ch. Abdirov St., Building 1. Tel.: (998 61) 223-60-78, e-mail: karsu_info@edu.uz.

The dissertation abstract was sent out on " 03 " June 2025.
(register of mailing protocol No. 76 dated " 03 " June 2025.)



J.K. Saukhanov
J.K. Saukhanov
Chairman of the Academic Council
for Awarding Academic Degrees,
Doctor of Economics, Professor

R.B. Utemuratov
R.B. Utemuratov
Scientific Secretary of the
Academic Council for Awarding
Academic Degrees, PhD, Associate
Professor.

B.S. Kalmuratov
B.S. Kalmuratov
Chairman of the scientific seminar
at the Academic Council for
Awarding Academic Degrees,
Doctor of Economics, Professor

INTRODUCTION (PhD dissertation abstract)

The aim of the research work is to develop proposals and recommendations for improving the efficiency of the system of international transport terminals for organizing cargo transportation.

The object of study. As objects of the study were taken as systems, engaged in transport terminal activities in the service sector of the Republic of Uzbekistan.

Scientific novelty of the research consists of the following:

the approach to assessing the efficiency of services of transport terminals specializing in international cargo transportation has been improved in terms of expanding transport terminals, meeting the needs of proportionally complementary structural elements of the international transport and logistics process, and harmonizing material resources;

the approach to the application of innovative technologies in the transport terminal system has been improved, ensuring the organization, planning and management of transport services based on the corresponding change in technological structures;

based on the influencing factors, a trend for the development of the transport and terminal services system of the Jizzakh region was developed, the relationship between target parameters and forecast parameters for the volume of transport and terminal services, the volume of transport services, the volume of freight transportation in the international system and the volume of innovations in the service sector for 2025-2029 was established;

The model of an effective transport and terminal system has been improved, influencing the unified transport system, by expanding the network of transport and terminal centers that meet standards, based on the priority of increasing the investment attractiveness of private investments.

Implementation of research results.

Based on the results obtained to improve the efficiency of the transport terminal system for organizing cargo transportation in international traffic:

the proposal to expand transport terminals, improve them in accordance with the need to meet the needs and harmonize material resources in proportion to the mutual structural elements of the international transport and logistics process, as well as to improve the approach to assessing the effectiveness of the services of transport terminals specializing in international cargo transportation, has been implemented in practice by the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan (Certificate of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated October 31, 2024 No. 4/10430). This proposal to a certain extent contributed to increasing the efficiency of logistics and expanding the possibilities for rapid development of the system when entering international markets;

the proposal to improve the approach to the application of innovative technologies in the system of transport terminals in order to ensure the organization, planning and management of transport services based on the corresponding change in technological structures has been implemented in practice by the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan (Reference of the

Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated October 31, 2024 No. 4/10430). As a result, opportunities have been created for the widespread use of new innovative and digital technologies in the transportation of goods and passengers in the regional and international transport system;

the proposal on the direction of development of the transport and terminal services system of the Jizzakh region, the relationship between the dependence of target parameters and forecast parameters of the volume of transport and terminal services, the volume of transport services, the volume of freight transportation in international traffic and the volume of innovations in the service sector for 2025-2029, depending on the influencing factors, was used in practice by the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan (Certificate of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated October 31, 2024 No. 4/10430). This proposal to a certain extent contributed to the expansion of opportunities for increasing the prospects for the volume of innovations in the service sector in the region by an average of 13 percent;

the proposal to improve the model of an effective transport and terminal system affecting the unified transport system by expanding the network of transport and terminal centers that meet standards, based on the priority of increasing the investment attractiveness of private investment, has been implemented in practice by the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan (Reference of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated October 31, 2024 No. 4/10430). As a result, it became possible to create a modern, convenient transport system at the regional and international levels, reduce transport costs and, in turn, develop measures to increase the transit flow through the region.

Structure and scope of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, three chapters, a conclusion, and a list of references. The total volume of the work is 126 pages.

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

I bo'lim (I часть; I part)

1. Qosimov S.H. Logistik tizimda xalqaro yuklarni tashishda transport-yuk kompleksining terminal texnologiyalarining samaradorligi oshirish. // “Raqamli iqtisodiyot” ilmiy-elektron jurnali, 6-son, 2024, Toshkent, 229-237 b. (OAK rayosat qarori, 29.12.2023 yil № 347/5).

2. Qosimov S.H. Xalqaro yo'nalishlarda yuklarni tashishni tashkil etishning transport-terminal tizimini shakllantirish va uning samaradorligini oshirish. // “Iqtisodiy taraqqiyot va tahlil” ilmiy-elektron jurnali, 3-son, mart 2024, Toshkent, 98-104 b. (OAK rayosat qarori, 29.12.2023 yil № 347).

3. Qosimov S.H. O'zbekiston Respublikasida yuk tashishni tashkil qilishda transport-terminal tizimining rivojlanish tamoyillari. // “Raqamli iqtisodiyot” ilmiy-elektron jurnali, 7-son, 5-iyul 2024, Toshkent, 851-859 b. (OAK rayosat qarori, 29.12.2023 yil № 347/5).

4. Qosimov S.H. Прогнозирование устойчивого развития услуг транспортной терминальной системы на международных направлениях // “Экономика и предпринимательство”, № 12 (173) Россия, 2024 г. 516-519 стр. ISSN 1999-2300 (08.00.00; № 29).

5. Косимов С.Х. Инновационные методы совершенствования управления складским хозяйством. // “Actual problems and prospects of the development of intelligent information and communication systems” mavzusidagi xalqaro ilmiy-online konferensiyasi. – Toshkent, 2020-y 8-9 oktabr, 63-65 b.

6. Qosimov S.H. Zamonaviy transport-terminal tizimining shakllanishi va rivojlanish omillari. // “Oliy ta'lim tizimini raqamlashtirishning dolzarb muammo va yechimlari” mavzusidagi xalqaro ilmiy-amaliy konferensiyasi. Jizzax politexnika instituti. 21-22.02.2025. 955-958 b.

7. Qosimov S.H. The Current State and Development of Terminal and Logistic Technology in Cargo Transportation // AIP Conf. Proc. Namangan, (2024) xalqaro ilmiy-amaliy anjumani 3045, 040037 <https://doi.org/10.1063/5.0197803>

8. Qosimov S.H. Logistik tizimda transport-ekspeditsion xizmati ko'rsatishni shakllantirish omillari. // “Transport sohasidagi zamonaviy intellektni rivojlantirishning dolzarb masalalari va yechimlari” mavzusidagi respublika ilmiy-texnik anjumani, Jizzax politexnika instituti. 10-11 oktabr 2023 yil. 398-400 bet.

9. Qosimov S.H. Yuk oqimlarini qayta ishlovchi terminallar va omborxonalar komplekslarini samaradorligini oshirish. // “Respublika janubida yuk va yo'lovchi tashishning muammo va yechimlari” mavzusidagi respublika ilmiy-texnik anjumani, Termiz, mart, 2024, 48-53 b.

II bo‘lim (II часть; II part)

10. Косимов С.Х., Нишонов А.О. Пути развитие логистической системы при организации перевозки грузов на международных маршрутах. // Academic research in educational sciences, 2(3), Tashkent, DOI: [10.24411/2181-1385-2021-00474](https://doi.org/10.24411/2181-1385-2021-00474). 830-839 стр.

11. Косимов С.Х., Косимов Б.А. Факторы формирования и развития современных терминалов в логистической системе. // Scientific research in XXI century mavzusidagi xalqaro ilmiy-amaliy konferensiyasi. Ottawa, Canada 18-19.06.2021. 34-43 b.

12. Qosimov S.H., Qosimov B.A. Transport-ekspeditsiya xizmat ko‘rsatishda logistik tizimni shakllantirish. // Zamonaviy tadqiqotlar, innovatsiyalar, texnika va texnologiyalarning dolzarb muammolari va rivojlanish tendensiyalari mavzusida respublika ilmiy-texnik anjumani, Jizzax, 2021 y., 1-TOM. 288-290 b.

13. Qosimov S.H. Yuklarni tashishni tashkil etish asosida hududlarda terminal texnologiyasini qo‘llash logistik tizimini shakllantirish // Научно-практическое периодическое издание "Экономика и социум", Электронное периодическое издание. ISSN 2225-1545 №12(103)- 2022 yil, 214-217 bet.

14. Qosimov S.H. O‘zbekiston Respublikasida transport-terminal tizimi samaradorligini oshirish. // "Science technology & Digital finance", Jizzax, march, 2024 ISSN 2992-9199, 48-53 b.

15. Косимов С.Х., Косимов Б.А., Нишонов А.О. Транспортно-транзитный потенциал Республики Узбекистан. // Zamonaviy tadqiqotlar, innovatsiyalar, texnika va texnologiyalarning dolzarb muammolari va rivojlanish tendensiyalari mavzusidagi respublika ilmiy-texnik anjumani, Jizzax 2018 y., 154-156 b.

16. Qosimov S.H., Barnoyev L.B. Transportda logistik xizmat ko‘rsatish, transport-yuk kompleksidan samarali foydalanish // “Transport va logistika: Respublika transport-tranzit salohiyatini rivojlantirishda raqamli texnologiyalar” mavzusidagi respublika ilmiy-texnikaviy konferensiya, Tashkent, 2021-yil, 497-500 b.

Avtoreferat «Qoraqalpoq davlat universiteti AXBOROTNOMASI» jurnalida tahrirdan o‘tkazilib, o‘zbek, rus va ingliz tillaridagi matnlar o‘zaro muvofiqlashtirildi. (29.05.2025 yil)

Basivga ruqsat berilgen waqtı 29.05.2025 j. Format – 60/84 $\frac{1}{16}$.
“Times” garniturası. Ofset usılında basıldı. Kólemi 3,75 b.t.
Nusqası 60 dana. Buyırtpa №46-25/K
«Miraziz Nukus» JShJ baspaxanasında basıldı
Ózbekstan Respublikası baspa sóz hám xabar agentliginiń
2018-jil 16-maydağı № 11–3059 licenziyası.