

**РАЗОВЫЙ НАУЧНЫЙ СОВЕТ PhD.03/2025.27.12.I.04.12 ПО
ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ КАРАКАЛПАКСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ИМЕНИ БЕРДАХА**

**КАРАКАЛПАКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ БЕРДАХА**

КАИПБЕКОВ ПАРАХАТ КОНЫСБАЕВИЧ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫМИ УСЛУГАМИ
(на примере Республики Каракалпакстан)**

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

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

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

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

**Content of dissertation abstract of Doctor of philosophy (PhD)
on economical sciences**

Каипбеков Парахат Конысбаевич

Совершенствование организационно экономического механизма управления транспортными услугами (На примере Республики Каракалпакстан)..... 5

Kaipbekov Paraxat Konisbayevich

Transport xizmatlarini boshqarishning tashkiliy iqtisodiy mexanizmini takomillashtirish (Qoraqalpog‘iston Respublikasi misolida)..... 29

Kaipbekov Paraxat Konisbayevich

Improvement of the organizational and economic mechanism of management of transport services (Based on the Republic of Karakalpakstan)55

E‘lon qilingan ishlar ro‘yxati

Список опубликованных работ

List of published works59

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ PhD.03/2025.27.12.I.04.12 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ
УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ КАРАКАЛПАКСКОМ
ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ ИМЕНИ БЕРДАХА**

**КАРАКАЛПАКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ БЕРДАХА**

КАИПБЕКОВ ПАРАХАТ КОНЫСБАЕВИЧ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫМИ УСЛУГАМИ
(На примере Республики Каракалпакстан)**

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

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

Тема диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам зарегистрирована Высшей аттестационной комиссией за номером В2025.4. PhD/Iqt6001.

Диссертация выполнена в Каракалпакском государственном университете имени Бердаха.

Автореферат диссертации размещён на трёх языках (узбекском, русском, английском (резюме)) на веб-странице Научного совета (www.karsu.uz) и на информационно-образовательном портале «ZiyoNet» (www.ziynet.uz).

Научный руководитель:

Нуримбетов Равшан Ибрагимович
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Джурабаев Отабек Джурабаевич
доктор экономических наук, профессор

Олланазаров Бекмурод Давлатмуродович
доктор философии по экономическим наукам (PhD), доцент

Ведущая организация:

Самаркандский институт экономики и сервиса

Защита диссертации состоится « 06 » 06 2026 г. в 14⁰⁰ часов на заседании Научного совета PhD.03/2025.27.12.I.04.12 по присуждению ученых степеней при Каракалпакском государственном университете. Адрес: 230112, г. Нукус, ул. Ч.Абдилова, 1. Тел.: (99861) 223-60-47, e-mail: karsu_info@edu.uz.

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Каракалпакского государственного университета (регистрационный № 329). Адрес: 230112, г. Нукус, ул. Ч.Абдилова, 1. Тел.: (99861) 223-60-47, факс: (99861) 223-60-78, e-mail: karsu_info@edu.uz

Автореферат диссертации разослан « 21 » 06 2026 года.
(реестр протокола рассылки № 138 « 21 » 06 2026 года).



С. Сауханов
Ж.К. Сауханов
Председатель разового научного совета на основе научного совета по присуждению ученых степеней, д.э.н., профессор

Р.Б. Утемуратов
Р.Б. Утемуратов
Ученый секретарь разового научного совета на основе научного совета по присуждению ученых степеней, PhD, доцент

Б.С. Калмуратов
Б.С. Калмуратов
Председатель научного семинара при разового научного совета на основе научного совета по присуждению ученых степеней, д.э.н., профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и востребованность темы исследования. В практике мировой экономики эффективность управления транспортными услугами, обеспечения безопасности, тарифной политикой, координацией логистики и цифровым мониторингом способствуют ускорению движения товаров и пассажиров, снижению транзакционных издержек и расширению доступа к рынкам. Рост качества и надежности транспортных услуг сокращают пробелы в цепях поставок, обеспечивает бесперебойность производства и способствует росту инвестиционной привлекательности регионов. Цифровизация диспетчеризации, отслеживания логистики в режиме реального времени (real time tracking) и принятия решений основываясь на конкретные данные служат росту коэффициента эксплуатации транспортных средств, оптимизируют расход энергоресурсов и снижают экологическую нагрузку. «Мировая логистическая система, являющаяся одной из основ мировой торговли по данным 2024 года, оценивалась более чем в 9,4 трлн долларов. При этом в 2024 году доля затрат на логистику в валовом внутреннем продукте мировой экономики составила 106,4 трлн долларов, что в процентном соотношении 10,6 %» . В связи с этим целесообразным является исследования научных основ экономических каналов эффективности управления транспортными услугами и системы их оценки.

Научные исследования в глобальной экономике, направленные на усовершенствование организационных и экономических механизмов управления транспортными услугами, целенаправленно и последовательно проводятся с целью повышения эффективности, конкурентоспособности и устойчивости рынка транспортных услуг, а также сокращения разрывов в цепочках поставок. Последовательно развиваются модели по координации услуг формата «door to door» за счет интеграции интермодальных перевозок и логистических цепочек «порт-железная дорога- автомобиль – авиаперевозки». Проводится оценка экономической эффективности тарифной политики и государственного регулирования посредством субсидии, лицензирования, создания конкурентной среды, осуществляется оптимизация маршрутов и транспортных потоков, а также снижения затрат на основе цифровой диспетчеризации, мониторинга в режиме онлайн и планирования, основанного на данных. По мимо прочего, совершенствуется КРІ и стандарты управления качеством и безопасности услуг «точность времени», «надежность», «показателей повреждении и безопасности», а также обеспечивается интеграция «зеленого» транспорта и процессов декарбонизации (энергоэффективность, электрификация, учет выбросов) с позиции экономического стимулирования. Приведённые аспекты являются приоритетными в современных научных исследованиях в данной сфере.

В Узбекистане задачи по усовершенствованию организационно-экономического механизма управления транспортными услугами направлены, в первую очередь на интеграцию различных видов транспорта в единую взаимосвязанную систему, проведения эффективной тарифной политики, расширению механизмов государственного-частного партнёрства, а также внедрения передовых информационно-коммуникационных технологий с целью повышения качества услуг и их конкурентоспособности.

В частности, «усовершенствование управления транспортной отраслью и обеспечение взаимосвязанного функционирования различных видов транспорта, а также проведения эффективной тарифной политики» определено в качестве одного из приоритетных направлений государственной политики. В рамках реформирования системы пассажирских перевозок в практике реализуются меры по внедрению финансирования на основе брутто-контрактов, усилению диспетчерской деятельности и мониторинга маршрутов, которые последовательно обсуждаются и поэтапно внедряются. В связи с этим особую актуальность приобретают научные исследования, направленные на разработку институциональных моделей управления транспортными услугами, формирование экономических стимулов и совершенствование системы оценки результативности деятельности.

Данное диссертационное исследование в значительной мере служит реализации задач предусмотренных нормативно-правовых актах, в том числе в указах Президента Республики Узбекистан от 30 января 2025 года №УП-16 «о государственной программе по реализации Стратегии «Узбекистан – 2030» в «год охраны окружающей среды и зеленой экономики» от 21 февраля 2024 года № УП-37 «о государственной программе по реализации Стратегии «Узбекистан-2030» в «год поддержки молодежи», от 11 сентября 2023 года №ПП-60 «О стратегии реализации Нового Узбекистана на 2022-2026 годы», от 5 октября 2020 года №ПП-6079 «о мерах по утверждению и эффективной реализации Стратегии «Цифровой Узбекистан – 2030», а также в постановлениях от 27 января 2025 года № ПП – 28 «о мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан», от 4 мая 2020 года № ПП 4703 «О мерах по коренному совершенствованию системы подготовки кадров в сфере транспорта», а также в иных нормативно-правовых документах по регулированию данной сферы.

Зависимость исследования от приоритетных направлений развития науки и технологии республики. Диссертационное исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологии Узбекистана I. «Духовно-нравственное и культурно-образовательное развитие демократического и правового общества, формирование инновационной экономики».

Степень изучения проблемы. Теоретико-методологические аспекты организационно-экономического управления транспортными услугами рассмотрены в трудах зарубежных ученых: Т.Hasegawa, M.Molnar, U.Von Thiele Schwarz, J.Hellgren, H.Hasson, W.Shewhart¹.

Анализ методических подходов к управлению транспортными услугами, включая методы оценки эффективности их оценки, рассмотрены в работах ученых из стран СНГ: Д.А.Беловой, И.Н.Карцана, А.О.Жукова, П.И.Карцана,

¹ Hasegawa T. Intelligent Transport Systems // Traffic and Safety Sciences: Interdisciplinary Wisdom of IATSS / ed. by K. Doi. Tokyo: Japan Times Ltd., 2015. P. 49-60; Molnar M.M., Von Thiele Schwarz U., Hellgren J., Hasson H., Tafvelin S. Leading for safety: A question of leadership focus. Safety and Health at Work. 2019; №10(2), С.180–187; Shewhart W.A. Economic control of quality of manufactured product. New York, NY: D. Van Nostrand Company; 1991. 499 p.

В.Е.Котельниковой, Д.В.Варламовой, Д.В.Березина, А.А.Кочеткова, А.М.Курганова².

Основные тенденции, проблемы и ограничения в реализации организационно-экономического управления транспортными услугами, рассмотрены в трудах отечественных ученых: Б.Б.Беркинова, Н.З.Арифджановой, А.А.Гуламова, З.С.Дадабоевой, А.А.Зохидова, Б.О.Кенжаевой, С.С.Раджаповой, Ж.Д.Кутлумуратова, Ш.Ж.Гайпова, Ф.Мирзаева, М.Равшанова, З. Юсуфхонова, З.Г. Мухамедовой, Д.Ш.Бобоева, Т.С.Солиева, У.М.Мехмонбоева, М.Т.Яхшикуловой³ и многих других.

Связь диссертационного исследования с научно-исследовательской работой вуза, где выполнено диссертационное исследование. Диссертационное исследование выполнено согласно плану научно-исследовательских работ Каракалпакского государственного университета.

Целью исследования является разработка научных предложений и практических рекомендаций по совершенствованию организационно-экономического механизма управления транспортными услугами.

Задачи исследования:

изучение организационно-экономического механизма управления транспортными услугами;

рассмотрение методических основ управления транспортными услугами в условиях рыночной экономики;

анализ опыта зарубежных стран в управлении транспортными услугами;

изучение современного состояния транспортных услуг: тенденций, структуры и особенностей развития;

оценка эффективности действующего организационно-экономического механизма управления транспортными услугами;

² Д.А.Белова Исследование и анализ целевой аудитории услуги грузовых авиаперевозок / Д. А. Белова. // Исследования молодых ученых : материалы ЛШ Международ. науч. конф. (г. Казань, январь 2023 г.). — Казань :Молодой ученый, 2023. — С. 10-12; Карцан И.Н., Жуков А.О., Карцан П.И. Менеджмент транспортных услуг в логистике//Вестник академии знаний. 2024. 32 (61). С.621-628; Котельникова В.Е. Управление развитием услуг транспортной инфраструктуры туризма: дисс. канд. экон. наук М., 2014. – 169 с.; Д.В.Варламова Повышение качества транспортно-логистических услуг с учетом процессного подхода//Известия Санкт-Петербургского государственного аграрного университета. 2018. №1(60). С.11-18; Д.В. Березин, А.А.Кочетков Процессный подход к анализу эффективности управления на транспортных предприятиях//The World of new economy 2023. vol.17 №2 С.83-89; А.Курганов Управление автомобильными перевозками на основе ситуационного подхода дисс. доктора эконом. наук, М., 2004. – 304 с.

³ Беркинов, Б. Б. Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Республики Каракалпакстан / Б. Б. Беркинов, Н. Р. Сабурова // Экономические отношения. – 2022. – Т. 12, № 1. – С. 85-98; Арифджанова Н.З. Опыт зарубежных стран в управлении транспортно-логистической системой//Экономика и социум. 2022. № 11(102)-2. С.870-876; Гуламов А.А., Дадабоева З.С. Проблемы развития железнодорожного транзитного потенциала Республики Узбекистан//Universum: технические науки. 2020. №5 (74). С.64-68; Зохилов, А. А. Центрально-Азиатская транспортная система: инициативы по совместной координации, проблемы и решения / А. А. Зохилов // Экономика Центральной Азии. – 2020. – Т. 4, № 3. – С. 185-196; Кенжаева Б.О., Раджапова С.С. Эффективное управление рынком транспортно-логистических услуг//Экономика и социум. 2023. №5 (108)-2. С.769-773; Кутлумуратов Ж.Д., Гайпов Ш.Ж. Состояние рынка транспортных услуг Республики Каракалпакстан//Строительство и образование. 2025. №2. С.484-492; Мирзаев Ф, Равшанов М., Юсуфхонов З. Актуальные вопросы повышения качества автомобильных перевозок в Республике Узбекистан//Транспорт Шелкового пути. 2021. №1. С.65-70; Мухамедова З.Г., Бобоев Д.Ш., Якупбаев Х.М. Корреляционный анализ факторов, влияющих на контейнерные перевозки в Узбекистане//Известия Транссиба. 2024. №1 (57). С.94-105; Солиев Т.С. Мехмонбоев У.М., Яхшикулова М.Т. Предложения по внедрению контейнерных систем перевозок в транспортно-логистическую систему Узбекистана//Мировая наука. 2021. №7 (52). 84-88

определение основных проблем и ограничений в развитии управления транспортными услугами;

разработка предложений по совершенствованию экономических инструментов управления транспортными услугами;

разработка мер по совершенствованию организационных механизмов управления транспортными услугами;

разработка модели эффективного организационно-экономического механизма управления транспортными услугами.

Объектом исследования является транспортно-логистическая отрасль Республики Узбекистан.

Предметом исследования являются экономические отношения, возникающие в процессе совершенствования организационно-экономического механизма управления транспортными услугами.

Методы исследования: анализ научной литературы, синтез, обобщение, индукция, дедукция, вертикальный и горизонтальный анализ, метод множественной регрессии, метод корреляционного анализа.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

усовершенствована методика интегральной оценки уровня управления транспортными услугами на основе обобщения финансово-экономических, экологических, технических, инновационных и кадровых показателей с использованием качественных границ : «низкий уровень» ($O_{\text{инт}} < 0,2$), «ниже среднего» ($0,2 < O_{\text{инт}} < 0,39$), «средний» ($0,4 < O_{\text{инт}} < 0,59$), «выше среднего» ($0,6 < O_{\text{инт}} < 0,79$), «высокий уровень» ($0,8 < O_{\text{инт}} < 1$);

разработано предложение по совершенствованию системы распределения, выдачи и использования иностранных/многосторонних разрешений на международные автомобильные перевозки грузов среди локальных автоперевозчиков путем внедрения практики поэтапной выдачи данных разрешений на границе или в регионах;

усовершенствован организационно-экономических механизм управления транспортными услугами посредством формирования единого методического подхода в системе транспортной инспекции, нормативно-методического обеспечения контрольных процессов, а также унификации практики деятельности структурных и территориальных подразделений путем создания специализированного методического подразделения;

разработаны прогнозные показатели развития транспортной отрасли Узбекистана и Республики Каракалпакстан до 2030 года на основе модели панельных данных, учитывающей ключевые показатели деятельности транспортных услуг.

Практические результаты исследования состоят в следующем:

предложен механизм совершенствования организационных механизмов управления транспортными услугами;

предложены инновационные технологии для совершенствования управления транспортными услугами на железнодорожном транспорте Узбекистана;

разработана методика непрерывного обучения цифровым компетенциям сотрудников транспортной отрасли;

предложено использовать механизм государственно-частного партнерства для создания эффективного механизма финансирования транспортно-логистической инфраструктуры Республики Узбекистан.

Достоверность результатов исследования выражается критическим и сравнительным анализом научных взглядов ученых, изучающих корпоративное управление, обоснованностью методик подходов, применяемых в процессе исследования.

Научная и практическая значимость результатов исследования.

Результаты диссертационного исследования развивают и дополняют теоретический и методический аппарат для совершенствования организационно-экономического механизма управления транспортными услугами.

Практическое значение рассмотренная в диссертации методика непрерывного обучения цифровым компетенциям сотрудников транспортной отрасли, а также использование механизма государственно-частного партнерства для финансирования транспортно-логистической инфраструктуры Узбекистана.

Внедрение результатов исследования.

На основе разработанных научных предложений и практических рекомендации по совершенствованию организационно-экономического механизма управления транспортными услугами:

предложения по усовершенствовании методики интегральной оценки уровня управления транспортными услугами на основе обобщения финансово-экономических, экологических, технических, инновационных и кадровых показателей с использованием качественных границ : «низкий уровень» ($O_{\text{инт}} < 0,2$), «ниже среднего» ($0,2 < O_{\text{инт}} < 0,39$), «средний» ($0,4 < O_{\text{инт}} < 0,59$), «выше среднего» ($0,6 < O_{\text{инт}} < 0,79$), «высокий уровень» ($0,8 < O_{\text{инт}} < 1$) внедрено в деятельность Министерство транспорта Республики Каракалпакстан (справка Министерство транспорта Республики Каракалпакстан №3012 от 24 ноября 2025 года). Применение в практике данной научной новизны позволило обеспечить системную оценку уровня управления транспортными услугами и на этой основе повысить качество оказываемых услуг, а также эффективность управленческих решений;

предложения по усовершенствовании системы распределения, выдачи и использования иностранных/многосторонних разрешений на международные автомобильные перевозки грузов среди локальных автоперевозчиков путем внедрения практики поэтапной выдачи данных разрешений на границе или в регионах учтено в «Дорожной карте» по реализации задач на 2025 год, предусмотренных в приложении 2 к постановлению Президента Республики Узбекистан от 27 января 2025 года № ПП -28 «о мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан (справка Министерство транспорта Республики Каракалпакстан №3012 от 24 ноября 2025 года). Реализация данного предложения позволила совершенствовать систему распределения, выдачи и использования иностранных и многосторонних разрешений на международные автомобильные перевозки;

предложения по усовершенствованию организационно-экономических механизмов управления транспортными услугами посредством формирования единого методического подхода в системе транспортной инспекции, нормативно-методического обеспечения контрольных процессов, а также унификации практики деятельности структурных и территориальных подразделений путем создания специализированного методического подразделения учтено в «Дорожной карте» по реализации задач на 2025 год, предусмотренных в приложении 2 к постановлению Президента Республики Узбекистан от 27 января 2025 года № ПП -28 «о мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан (справка Министерство транспорта Республики Каракалпакстан №3012 от 24 ноября 2025 года). Внедрение данной научной новизны позволило сформировать единый методический подход в отрасли, повысить качество нормативно-методического сопровождения контрольных процессов и унификации практической деятельности структурных и территориальных подразделений;

разработаны прогнозные показатели развития транспортной отрасли Узбекистана и Республики Каракалпакстан до 2030 года на основе модели панельных данных, учитывающей ключевые показатели деятельности транспортных услуг внедрены в деятельность Министерство транспорта Республики Каракалпакстан (справка Министерство транспорта Республики Каракалпакстан №3012 от 24 ноября 2025 года). Внедрения данной научной новизны позволило обосновать стратегические направления долгосрочного развития транспортно-логистического комплекса страны, повысить точность прогнозирования, а также определить приоритетные направления инвестиционной и инфраструктурной политики.

Апробация результатов исследования. Результаты данного исследования получили обсуждение на 2 международных и 6 республиканских научно-практических конференциях

Публикация результатов исследования. По теме диссертации опубликовано в общей сложности 12 научных работ, в том числе 4 статей в научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан для публикации результатов докторских диссертаций, из которых 1 опубликована в зарубежном журнале, а также 8 тезисов докладов в материалах научно-практических конференций.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы. Общий объем диссертации составляет 131 страницы.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обоснована актуальность и значение проведенных исследований, сформулированы цель и задачи, объект и предмет исследования, показано соответствие приоритетным направлениям развития науки и технологий республики, а также изложена научная новизна и практические результаты исследования, раскрыто научное и практическое значение полученных результатов, приведены сведения о внедрении в практику результатов исследования, опубликованные работы и сведения о структуре диссертации.

В первой главе диссертации «**Теоретико-методические аспекты управления транспортными услугами**» обоснована актуальность и необходимость совершенствования управления транспортными услугами в рыночных условиях. Рассмотрены организационно-экономический механизм, методические основы и зарубежный опыт управления транспортной системой, направленные на повышение эффективности и конкурентоспособности отрасли.

Транспортные услуги играют ключевую роль в экономике, обеспечивая перемещение товаров и людей, способствуя интеграции рынков и развитию различных отраслей хозяйства. Эффективная транспортная система снижает издержки на доставку продукции, повышает прибыль предприятий и стимулирует инвестиционную активность. Будучи важным элементом экономической инфраструктуры, транспорт способствует экономическому росту, улучшению качества жизни населения, расширению деловой активности и внедрению инноваций, обеспечивая системное взаимодействие между участниками рыночных и общественных отношений.

Системный подход к управлению транспортными услугами требует комплексного анализа и учета всех факторов, что позволяет не только улучшить качество оказываемых услуг, но и повысить общую эффективность транспортной системы.

Преимущества системного подхода к управлению транспортными услугами заключаются в рассмотрении функционирования транспортной системы как единого комплекса, вместо рассмотрения отдельных элементов, для достижения целей управления.

Рассмотрим процессный подход к управлению транспортными услугами, предполагающий ориентацию деятельности компании на процессы, а системы управления - на управление как каждым процессом отдельно, так и их совокупностью, который был впервые предложен основоположником школы административного менеджмента А. Файолем.

В отличие от традиционного функционального подхода, где внимание уделяется отдельным функциям и подразделениям, процессный подход фокусируется на последовательностях действий (процессах), которые создают ценность для клиента.

Имплементация процессного подхода в управлении транспортными услугами включает в себя комплекс мероприятий, направленных на оптимизацию и улучшение транспортных процессов. Этот подход позволяет повысить эффективность, снизить затраты и улучшить качество предоставляемых услуг.

Наиболее адаптированным к практической деятельности предприятий, по нашему мнению, есть понимание процессно-ориентированного управления как структурирование видов деятельности и процессов на предприятии для удовлетворения потребностей внутренних и внешних потребителей при минимальном расходовании ресурсов, используемых для создания постоянного по качеству исходного результата.

На предприятиях транспортного сектора любой управленческий процесс делится на следующие составляющие (рис. 1).

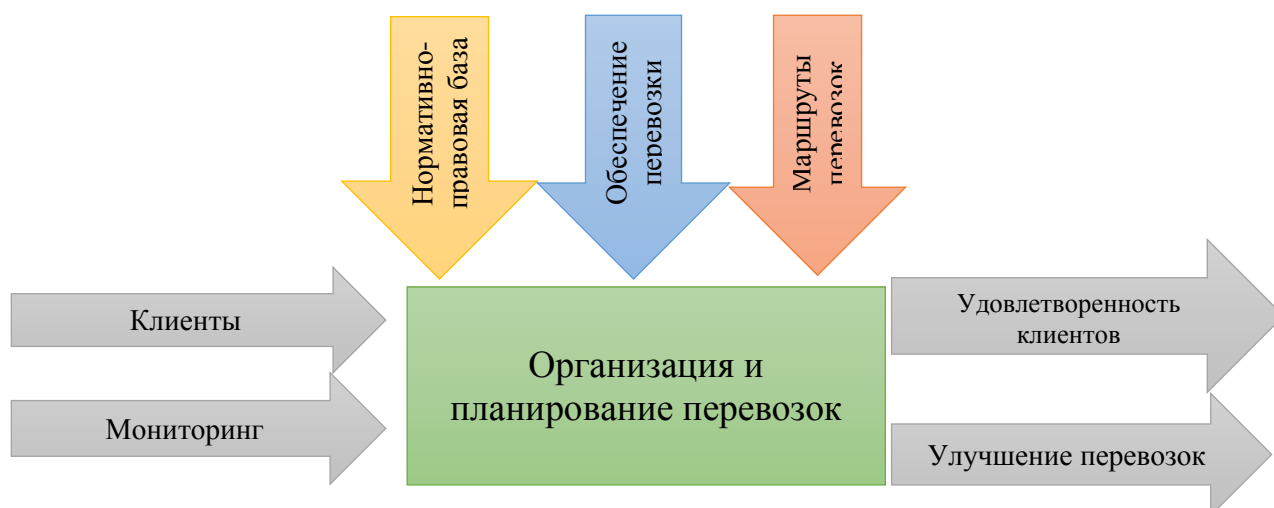


Рис. 1. Процесс «Организация и планирование перевозок»⁴

Д.В.Березин и А.А. Кочетков характеризуют использование процессного подхода следующим образом: «применение общей концепции процессного подхода на предприятии позволяет не только детально очертить и обозначить сами процессы, но и найти существующие формальные и неформальные связи между ними, скорректировать управляющий вектор воздействия и определить необходимый объем ресурсов для достижения результата»⁵.

Использование процессного подхода дает возможность получить не только детализированное описание каждого бизнес-процесса на транспортном предприятии, но и определить необходимый объем ресурсов и мощностей для обеспечения целенаправленного управляющего воздействия на исполнителей.

Рассмотрим характеристику бизнес-процессов при оказании транспортных услуг в таблице 1.

Таблица 1
Характеристика бизнес-процессов при оказании транспортных услуг⁶

Наименование процесса	Основные индикаторы по процессу	Меры совершенствования процесса
Организация и планирование перевозок	Мониторинг транспортных маршрутов, оптимизация маршрутов и рейсов, составление предварительного плана перевозок, корректировка плана перевозок.	наличие высококвалифицированного персонала для обеспечения процесса перевозок, оптимизация маршрутов, анализ обратной связи от клиентов
Оказание транспортных услуг	своевременность выполнения перевозки, сохранность перевозимого груза, индекс совершенного заказа, время простоя при погрузке и разгрузке	усиление координации грузоотправителей и перевозчиков, снижение затрат на перевозку, обеспечение резервных мощностей
Степень удовлетворенности клиентов	количество претензий, жалоб и предложений за отчетный период	отсутствие жалоб и претензий клиентов
Мониторинг показателей качества перевозок	удельные полные расходы на доставку груза; доля пропажи грузов при перевозке, средний ущерб от пропажи грузов, удельные потери груза, средняя потеря грузов при перевозке	внедрение электронного документооборота, использование GPS слежения, использование телеметрических датчиков

⁴ Разработано автором

⁵ Березин Д.В., Кочетков А.А. Процессный подход к анализу эффективности управления на транспортных предприятиях//The World of new economy 2023. vol.17 №2 с.83

⁶ Разработано автором

Процессный подход обеспечивает большую прозрачность на всех этапах грузоперевозок, позволяя лучше отслеживать грузы, а также оперативно реагировать на возможные проблемы.

Процессный подход позволяет сделать организацию грузовых перевозок более безопасной, эффективной и экономически целесообразной. Стандартизация процессов позволяет гарантировать соблюдение высоких стандартов качества обслуживания клиентов, что способствует повышению их удовлетворенности и лояльности.

Рассмотрим ситуационный подход к управлению грузоперевозками, который предполагает разработку управленческих решений применительно к конкретной проблемной ситуации. Ситуационный подход к управлению грузоперевозками основывается на том, что каждая ситуация уникальна, и требует индивидуального подхода в зависимости от конкретных условий.

Ситуационный подход охватывает анализ внешних и внутренних факторов, влияющих на процесс грузоперевозок, а также использование гибких стратегий и адаптивных решений. Ситуационный подход требует от управленцев высокого уровня профессионализма и готовности к постоянному обучению.

По мнению А.М. Курганова, «управление грузовыми перевозками должно, таким образом, основываться на установлении причинно-следственных связей между ситуационными переменными (входными факторами) и выходными характеристиками транспортного процесса»⁷.

Основные элементы ситуационного подхода к управлению грузоперевозками приведены на рис. 2.



Рис. 2. Элементы ситуационного подхода к управлению грузоперевозками⁸

⁷ Курганов А.М. Управление автомобильными перевозками на основе ситуационного подхода дисс. доктора эконом. наук, М., 2004, с.54

⁸ Разработано автором

Ситуационный подход к управлению транспортными услугами имеет несколько ключевых преимуществ:

- позволяет адаптировать стратегии управления в зависимости от конкретных условий и обстоятельств, что особенно важно в быстро меняющейся среде транспортных услуг;

- позволяет менеджерам учитывать специфические факторы, такие как тип перевозимого груза, требования клиентов, сезонность и другие внешние условия;

- дает возможность более эффективно распределять ресурсы, что ведет к снижению затрат и повышению продуктивности;

- помогает выявлять потенциальные риски в каждой конкретной ситуации и разрабатывать стратегии их минимизации.

Использование ситуационного подхода в управлении транспортными услугами позволяет компаниям более эффективно реагировать на вызовы и требования рынка.

Сложность разработки стратегии развития транспортной компании резко увеличивается при осуществлении мультимодальных перевозок.

Стратегический подход в управлении транспортными услугами включает в себя системное планирование и координацию всех аспектов транспортной деятельности с целью оптимизации процессов, повышения эффективности и удовлетворения потребностей клиентов.

Для эффективного управления подвижным составом необходимо решение следующих задач (таблица 2).

Таблица 2

Методика оптимального управления подвижным составом⁹

Показатель	Формула расчета	Описание формулы
Себестоимость машино-часа работы транспортных средств	$S_{мч} = Z_{п} + A + P + T + M$	Z_п — расходы на заработную плату обслуживающего персонала; A — амортизация оборудования; P — расходы на текущий ремонт и обслуживание оборудования; T — стоимость топлива; M — затраты на расходные материалы
Коэффициент использования парка	$K = A_{раб} / A_{общ}$	K - коэффициент использования парка A_{раб} – автомобиле дни работы на маршруте A_{общ} – общее количество автомобиле дней в хозяйстве
Коэффициент использования пробега	$B = L_{гр} / L_{общ}$	B - коэффициент использования пробега L_{гр} – пробег с грузом L_{общ} – общий пробег, включающий пробег м грузом, порожний пробег, нулевой пробег (до гаража)

Рассмотрим методы и технологии, применяемые для эффективного управления подвижным составом (рис. 3)

⁹ Разработано автором

Централизованное управление дает возможность эффективно применять все имеющиеся технические средства и подвижной состав, координировать работу участников перевозочного процесса.

Для эффективного управления подвижным составом в транспортных услугах используются следующие технологии:

- автоматизированные системы планирования, позволяющие формировать нормативы прохождения рейсов, автоматизировать составление расписания, проверять исполнимость расписания и режим работы;
- специализированные системы отслеживания дают возможность в режиме реального времени получать информацию о местоположении и состоянии транспортных средств;
- электронные платформы обеспечивают процесс коммуникации и взаимодействия между участниками логистической цепи, позволяют быстро находить перевозчиков, рассчитывать тарифы, оформлять необходимые документы.

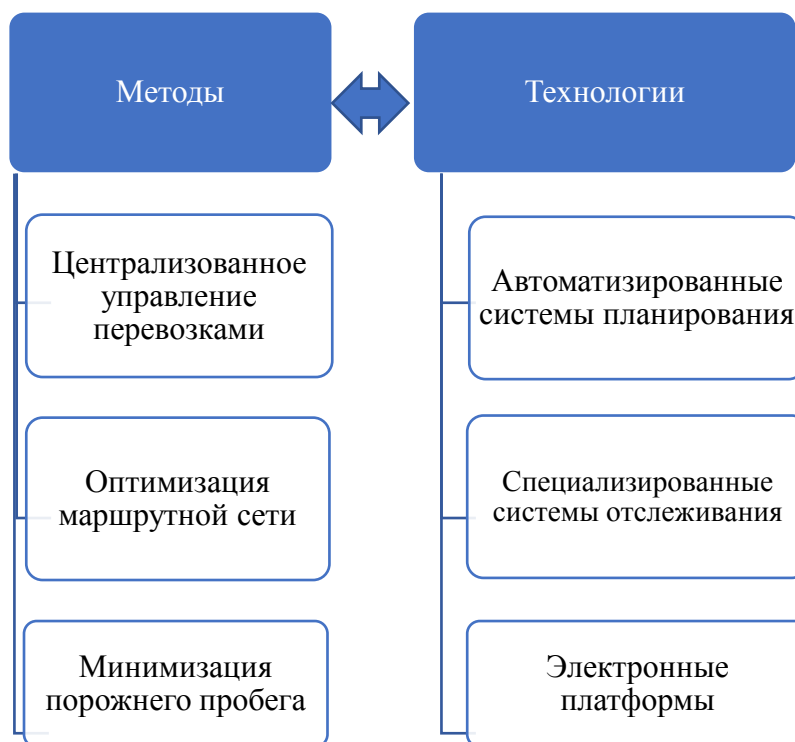


Рис. 3. Методы и технологии, применяемые для эффективного управления подвижным составом транспортного предприятия¹⁰

«Специфические условия работы транспорта оказывают влияние на все основные составляющие процесса управления персоналом. Они усложняют все аспекты управления кадрами: производственно-экономический, политический, административно-правовой, социальный, психологический. Все это существенно усиливает степень важности решения проблем по эффективной организации процесса кадрового управления»¹¹.

¹⁰ Разработано автором

¹¹ Тлехурай Б.Л., Бюллер Е.А. Особенности управления персоналом транспортной отрасли экономики региона в современных условиях//Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 5: Экономика. 2018. №3. с.215

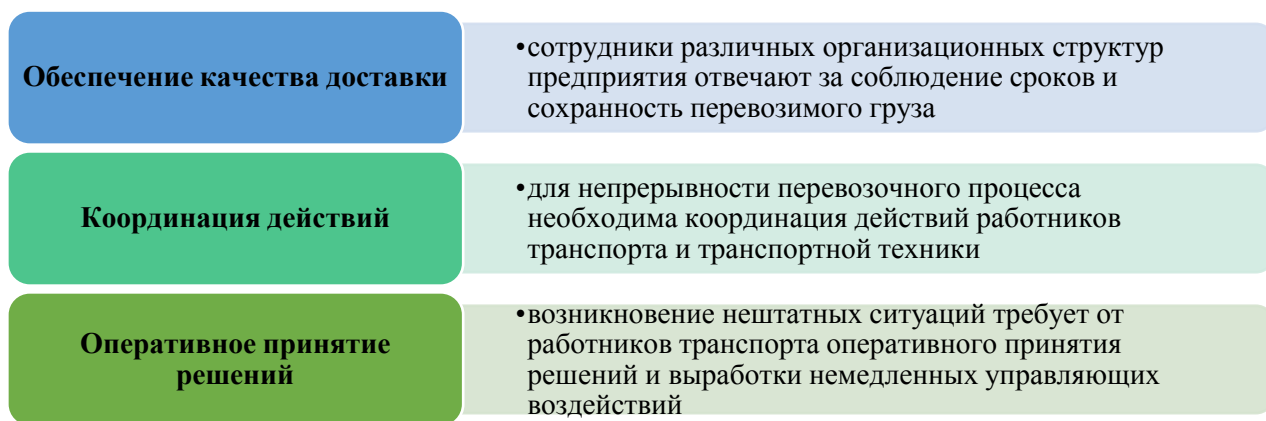


Рис. 4 Роль персонала в обеспечении качества транспортных услуг¹²

Роль персонала в обеспечении качества транспортных услуг играет очень важную роль (рис. 4).

Определение эффективности персонала транспортного предприятия осуществляется с использованием различных методов и показателей (таблица 3).

Таблица 3

Показатели эффективности персонала автотранспортного предприятия¹³

Показатель	Формула расчета	Описание формулы
Производительность труда	$P = B/Ч$	П – производительность труда В- выручка предприятия Ч- численность персонала
Качество обслуживания клиентов	$K = U1/Uобщ$	К – коэффициент удовлетворенности клиентов U0 -количество рейсов, выполненных без жалоб Uобщ – общее количество рейсов
Уровень развития и обучения персонала	$P = Tф/Tпл$	Р – уровень развития персонала Тф – количество фактически проведенных программ повышения квалификации тренингов Тпл – количество запланированных к проведению программ повышения квалификации тренингов

Для комплексного подхода к оценке эффективности используется сочетание количественных и качественных методов, что поможет получить более полное представление о работе персонала транспортного предприятия.

Первая методика включает в себя изучение рынка транспортных услуг, а вторая – организационные и экономические возможности предприятия. Обе методики дополняют друг друга, давая возможность оценить, на какой объем оказания транспортных услуг может претендовать транспортное предприятие с определенном набором имеющихся ресурсов.

В ходе исследования было изучено, что в развитых странах особое внимание уделяется качественной подготовке и повышению квалификации

¹² Разработано автором

¹³ Разработано автором

кадров для транспортной отрасли. В частности, в Канаде система обучения строится на многоуровневом подходе — от университетов и колледжей до корпоративных программ на предприятиях, что обеспечивает высокий уровень профессиональной компетенции работников. С учетом этого в таблице 4 обобщен опыт стран «большой семерки» в сфере управления транспортными услугами.

Таким образом, в условиях Узбекистана следует использовать опыт развитых стран в области управления транспортными услугами, среди которых постоянное улучшение транспортной инфраструктуры страны, следование устойчивым практикам, строгое государственное регулирование безопасности перевозок, постоянное внимание к подбору, обучению, стимулированию персонала транспортных предприятий, применение цифровых технологий при осуществлении транспортных услуг и управлении ими.

Таблица 4

Опыт стран «большой семерки» в управлении транспортными услугами¹⁴

Особенности управления транспортными услугами	Наименование страны
Получение максимальной прибыли на вложенный капитал	США
Использование цифровых технологий при оказании транспортных услуг и управлении ими	Германия, Франция, Япония, Канада, Великобритания, США
Отбор квалифицированных сотрудников и постоянное повышение квалификации сотрудников транспортных предприятий	Германия, Франция, Япония, Канада, Германия
Особое внимание уделяется стимулированию и развитию персонала	Япония, Канада
Строгие законодательные требования к безопасности перевозок	Япония, Канада, Германия
Следование устойчивым практикам, снижение углеродного следа	Германия, Франция, Великобритания, Япония, Канада
Постоянное улучшение транспортной инфраструктуры	Германия, Франция, Япония, Италия, Канада, Великобритания, США
Ориентация на удовлетворенность клиентов	Великобритания, Италия

Во второй главе диссертации «**Анализ современного состояния и действующего организационно-экономического механизма управления транспортными услугами**» рассмотрено текущее положение транспортной системы, выявлены ключевые тенденции и особенности её развития. Проведена оценка эффективности существующего механизма управления транспортными услугами, а также определены основные проблемы и ограничения, препятствующие повышению результативности и устойчивости функционирования транспортной отрасли.

¹⁴ Разработано автором

В настоящее время в Узбекистане уделяется значительное внимание развитию транспортной инфраструктуры, в том числе дальнейшему совершенствованию и повышению конкурентоспособности автотранспортной системы. Высокие темпы экономического развития и повышение доходов населения за последние годы привели к увеличению количества и типов используемых автомобилей, объемов грузовых и пассажирских перевозок, осуществляемых различными автотранспортными средствами.



Рис. 5 Распределение транспортных услуг по регионам Узбекистана¹⁵

Объем транспортных услуг в Узбекистане в 2024 г. увеличился в 13,9 раз по сравнению с уровнем 2010 года. Наибольший объем оказанных транспортных услуг приходится на город Ташкент и Ташкентскую область. Значительный объем транспортных услуг приходится также на долю Ферганской, Самаркандской, Андижанской областей. На долю Республики Каракалпакстан приходится 5% объема транспортных услуг Узбекистана. Низкий удельный вес региона в объеме транспортных услуг страны обусловлен следующими факторами:

- слабым развитием транспортной инфраструктуры: плотность железных дорог в Каракалпакстане на 10 тыс. км территории в 2 раза меньше средних показателей по Узбекистану, а показатели плотности автомобильных дорог – в 4 раза меньше средних показателей;

- значительным износом парка транспортных средств, отсутствие у транспортных предприятий собственных средств для обновления и модернизации основных фондов.

Вместе с тем, Республика Каракалпакстан имеет высокий потенциал развития транспортных услуг из-за своего географического положения, например, в качестве транзитной зоны между Узбекистаном и Казахстаном.

¹⁵ Разработано автором по данным Национального комитета Республики Узбекистан по статистике <https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika/services>

Учитывая близость к Каспийскому морю, Каракалпакстан использует его для организации грузоперевозок в казахстанские порты Актау и Курык, а также для приема грузов, поступающих по этому маршруту из других стран. Каракалпакстан также может выступать в качестве логистического и промышленного центра, что открывает возможность предлагать складские и транспортные услуги, которые важны для эффективности всего маршрута.

Учитывая его близость к Каспийскому морю, Каракалпакстан использует для организации грузоперевозок, направленных в казахстанские порты Актау и Курык, а также для приема грузов, идущих из других стран по данному маршруту. Также Каракалпакстан может выступать в качестве логистического и промышленного узла, предлагая складские и транспортные услуги, что важно для эффективности всего маршрута.

На рис. 6 рассмотрим темпы роста транспортных услуг в целом по Узбекистану и отдельно по Республике Каракалпакстан.



Рис. 6 Темпы роста транспортных услуг в целом по Республике Узбекистан и по Республике Каракалпакстан¹⁶

Из рис. 6 видно, что темпы роста транспортных услуг по Республике Каракалпакстан в целом опережают темпы роста транспортных услуг по стране в целом.

Данная тенденция объясняется удобным географическим положением Каракалпакстана в транспортном коридоре между Узбекистаном и Туркменистаном. Каракалпакстан служит транзитной точкой для грузов, идущих из восточной и центральной части Узбекистана. Через Каракалпакстан осуществляется удобный доступ к международному порту Туркменбаши для дальнейшей морской транспортировки в Азербайджан. Удобное географическое положение благоприятствует развитию транспортной и логистической инфраструктуры региона.

Автомобильный транспорт играет важную роль в оказании транспортных услуг в Узбекистане, так как обеспечивает международные и внутренние грузовые перевозки. Благодаря развитой сети дорог и автомобильному парку грузы быстро и эффективно доставляются по всей

¹⁶ Разработано автором по данным Национального комитета Республики Узбекистан по статистике <https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika/services>

территории страны. Это особенно важно для мелких и средних предприятий, которым нужна гибкость и оперативность в организации транспорта.

Показатели грузооборота в тонно-километрах позволяют оценить:

- интенсивность работы транспортных средств;
- активность грузопотоков на конкретных маршрутах;
- эффективность всех звеньев транспортно-складской логистики;
- состояние региональной экономики в целом.

Ежегодный рост грузооборота в Республике Каракалпакстан отражает развитие транспортных услуг и их вклад в экономику Республики Каракалпакстан, что служит стимулом для дальнейших инвестиций, модернизации и развития транспортных услуг.

Таблица 5

Объем ежегодных грузоперевозок автомобильным транспортом в Республике Узбекистан и Республике Каракалпакстан¹⁷

Показатель	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Грузооборот по Узбекистану, млн. т- км.	12752	13297	13607	14640	15879	16233	19062	20509	22290	24364
Изменение к предыдущему периоду, %		+5	+3	+8	+9	+3	+18	+8	+9	+5
Грузооборот по Каракалпакстану, млн. т- км.	489,9	523,7	565,1	583	644,7	732,1	861,9	849,5	897,6	911,6
Изменение к предыдущему периоду, %		+7	+8	+4	+11	+14	+18	-1	+6	+2

Железнодорожные пути в Узбекистане находятся в хорошем состоянии и пригодны для эксплуатации грузовых поездов со скоростью 100 км/час, а отдельные участки дорог, реконструированные в рамках программы АБР по реабилитации железных дорог Узбекистана, позволяют набирать скорость до 160 км/час. В 2024 году сдан в эксплуатацию автомобильно-железнодорожный мост длиной 423 м через реку Амударья, который сократил протяжённость железнодорожного маршрута между конечными станциями на 180 км и время доставки грузов снизилось до 6 часов.

Вместе с тем, на недостаточный рост объема грузооборота железнодорожных перевозок влияет устаревшая инфраструктура, недостаточная пропускная способность, неоптимальная логистика. Например, большая часть грузовых поездов заходит в столицу и областные центры, что увеличивает интенсивность движения на станциях. Существующий уровень транспортных услуг не удовлетворяет потребностей отечественных производителей, у которых имеется спрос на перевозку произведенной продукции с наименьшими затратами и точно в срок.

¹⁷ Рассчитано автором по данным Национального комитета Республики Узбекистан по статистике <https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika/services>

Сектор транспортных услуг Узбекистана имеет недостаточно высокий уровень цифрового развития, в частности в сфере электронного контроля и регулирования дорожного движения, повышения скорости транспортно-логистических операций, снижения уровня загрязнения транспортом окружающей среды, обеспечения безопасности на транспорте.

С целью преодоления указанных недостатков, в Узбекистане начали использоваться контрейлерные перевозки. Контрейлерные перевозки - это вид интермодальной логистики, при котором полуприцепы или автопоезда перевозятся по железной дороге на специально оборудованных платформах. В качестве укрупнённой грузовой единицы выступает контрейлер (контейнер с колёсами автомобильного типа). Первоначально контрейлерные перевозки в Узбекистане были только транзитными, позже были оборудованы контрейлерные площадки в контейнерных терминалах.

Оборудование контрейлерных площадок в Узбекистане позволило задействовать национальных перевозчиков в контрейлерной схеме перевозки грузов, что приводит к постепенному снижению расходов и сокращению углеродного следа отрасли (так как железнодорожные перевозки имеют углеродный след, в 83 раза ниже, чем автомобильные).

Растущая популярность контрейлерных перевозок в Узбекистане обусловлена тем, что предприниматели и другие грузовладельцы, отправляющие малогабаритные и небольшие по объемам партии грузов, предпочитают доставку грузов «от двери до двери» автомобильным транспортом. Однако, железнодорожные перевозки значительно дешевле и экологичнее. Контрейлерные перевозки способствуют достижению синергетического эффекта автомобильного и железнодорожного транспорта, что обеспечивает высокое качество предоставляемых услуг.

Расчет эконометрической модели дает возможность выявления факторов, влияющих на объемы контрейлерных перевозок в Республике Узбекистан.

Поскольку значительную часть контрейлерных перевозок в Узбекистане составляют транзитные перевозки, то можно предположить, что объем контрейлерных перевозок, или результативный показатель Y , зависит от следующих факторов, влияющих на результативный показатель: внешнеторгового оборота Узбекистана (X_1), а также объема автомобильных перевозок (X_2) и железнодорожных перевозок (X_3) (таблица 6).

Из рис. 2.7 видно, что, $R^2=1,0$, то есть разницы между расчетными и статистическими данными нет. Следовательно, выполнены все правила, связанные с моделированием.

Проведенные расчеты способствовали получению следующего уравнения множественной регрессии:

$$y = 0,4382x_1 + 0,6068x_2 + 0,0732x_3 \quad (1)$$

Таблица 6

Исходные данные для эконометрического анализа¹⁸

Показатель	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Объем контейнерных перевозок, млн.т.	0,35	0,34	0,32	0,35	0,36	0,38	0,3	0,35	0,39	0,4	0,38
Внешнеторговый оборот, млн. долл.	27530	24924	24232	26566	33430	41751	36256	42170	50500	63526	67538
Объем перевозок, ж/д млн.т.-км	22900	22900	22900	22900	22900	23400	23600	24600	25000	27100	27500
Объем автомобильных перевозок, млн.т.-км.	11895,3	12752,6	13297,8	13607,7	14640,8	15879,3	16233,4	19062,3	20509,8	22290,7	24364

Следовательно, факторы, влияющие на результативный показатель У, можно интерпретировать следующим образом:

- при увеличении внешнеторгового оборота Узбекистана на 1 млн. долл., объем контейнерных перевозок возрастет на 0,4382 млн. т.;
- при увеличении объема железнодорожных перевозок на 1 млн. т-км., объем контейнерных перевозок возрастет на 0,6068 млн. т.;
- при увеличении объема автомобильных перевозок на 1 млн. т-км., объем контейнерных перевозок возрастет на 0,0732 млн. т..

Таким образом, наибольшее влияние на увеличение объема контейнерных перевозок в Республике Узбекистан оказывает увеличение объема железнодорожных перевозок и размер внешнеторгового оборота. Наименьшее влияние оказывает увеличение объема автомобильных перевозок.

Транзитные грузоперевозки осуществляются также на территории Республики Каракалпакстан. Республика Каракалпакстан играет важную роль транспортного узла для концентрации и распределения грузов, проходящих по Транскаспийскому коридору.

Контейнерные перевозки сочетают в себе инновационные подходы, направленные на решение проблемы высокой стоимости и сроков доставки из Узбекистана в Европу.

В третьей главе диссертации «**Совершенствование организационно-экономического механизма управления транспортными услугами на примере Республики Каракалпакстан**» разработаны предложения и практические меры по повышению эффективности функционирования транспортной системы. Обоснованы направления совершенствования экономических инструментов и организационных механизмов управления на

¹⁸ Составлено автором

примере Республики Каракалпакстан, а также представлена модель эффективного организационно-экономического механизма, направленная на обеспечение устойчивого развития и повышение конкурентоспособности транспортных услуг.

Таблица 7

Уровни управления транспортными услугами¹⁹

Уровень оценки	Количественные значения $O_{инт}$	Характеристика
Высокий уровень	От 0,8 до 1	Устойчивое финансовое состояние, высокая платежеспособность и рентабельность транспортных услуг. Низкий уровень выброса загрязняющих веществ и использования альтернативных источников энергии. Низкий коэффициент износа подвижного состава. Высокий уровень автоматизации бизнес-процессов. Уровень цифровизации и автоматизации бизнес-процессов достигает 80%. Высокий уровень стабильности кадров. Минимальный уровень производственного травматизма.
Выше среднего	От 0,6 до 0,79	Предприятие имеет нормальную платежеспособность и рентабельность транспортных услуг, но некоторые показатели немного ниже нормативных. Средний уровень выброса загрязняющих веществ, низкий уровень использования альтернативных источников энергии. Средний коэффициент износа подвижного состава. Средний уровень автоматизации бизнес-процессов. Уровень цифровизации и автоматизации бизнес-процессов достигает 60%. Средний уровень стабильности кадров. Уровень производственного травматизма ниже среднего.
Средний	От 0,4 до 0,59	Некоторые показатели платежеспособности и финансовой устойчивости ниже норматива, но предприятие в состоянии отвечать по своим обязательствам. Средний уровень выброса загрязняющих веществ, альтернативные источники энергии не используются. Средний коэффициент износа подвижного состава. Уровень цифровизации и автоматизации бизнес-процессов достигает 40%. Уровень производственного травматизма средний. Социальные требования персонала в целом выполняются.
Ниже среднего	От 0,2 до 0,39	Показатели платежеспособности и финансовой устойчивости ниже норматива, предприятие постепенно теряет платежеспособность. Предприятие выплачивает высокие штрафы за загрязнение природы. Высокий коэффициент износа подвижного состава. Уровень цифровизации и автоматизации бизнес-процессов достигает 20%. Уровень стабильности кадров постоянно снижается. Уровень производственного травматизма высокий.
Низкий	Менее 0,2	У предприятия наблюдается кризис платежеспособности, выплата высоких штрафов за загрязнение природы. Основные фонды не обновляются. Цифровизация и автоматизация бизнес-процессов отсутствует. Высокая текучесть кадров, уровень производственного травматизма выше среднего.

¹⁹ Разработано автором

Таблица 8

Прогноз развития транспортной отрасли Республики Узбекистан при различных сценариях развития²⁰

Наименование показателя	Фактические показатели					Прогнозные показатели			Уравнение тренда
	2020 г	2021 г	2022 г	2023 г	2024 г	2026 г	2028 г	2030 г	
Инерционный сценарий									
Объем транспортных услуг, млрд. сум.	53662,9	67238,6	83985,6	114553,3	146736,3	161245	187432	224015	$y = 26906x + 35863$ $R^2 = 0,9818$
Объем грузооборота железнодорожного транспорта, млн. т.-км.	23600	24600	25000	27100	27500	27978	28016	28544	$y = 23261x^{0,0967}$ $R^2 = 0,9838$
Объем грузооборота автомобильного транспорта, млн. т.-км.	16233,4	19062,3	20509,8	22290,7	24364	25149	27841	30026	$y = 1949x + 14645$ $R^2 = 0,989$
Инвестиции в основной капитал, млрд. сум.	210195,1	239552,6	266240	356071,4	507490,2	512465	574464	689710	$y = 71111x + 102577$ $R^2 = 0,975$
Оптимистический сценарий									
Объем транспортных услуг, млрд. сум.	53662,9	67238,6	83985,6	114553,3	146736,3	182477	242366	322655	$y = 50869e^{0,2652x}$ $R^2 = 0,9963$
Объем грузооборота железнодорожного транспорта, млн. т.-км.	23600	24600	25000	27100	27500	35149	41045	47254	$y = 1030x + 22470$ $R^2 = 0,9462$
Объем грузооборота автомобильного транспорта, млн. т.-км.	16233,4	19062,3	20509,8	22290,7	24364	29876	35154	52945	$y = 15181e^{0,0969x}$ $R^2 = 0,9762$
Инвестиции в основной капитал, млрд. сум.	210195,1	239552,6	266240	356071,4	507490,2	569781	701854	897632	$y = 156866e^{0,2159x}$ $R^2 = 0,9378$

²⁰ Рассчитано автором

Рассматривая проявление принципа приоритетности в стратегическом управлении транспортным комплексом региона или страны, следует отметить, что действие рыночных механизмов по-разному влияют на организации, осуществляющие грузовые перевозки, и преимущественно затрагивают предприятия, занимающиеся предпринимательством в области перевозок и сопутствующего транспортного обслуживания.

Использование предложенной методики позволяет комплексно оценить уровень управления транспортными услугами предприятия.

В таблице 7 приведены уровни управления транспортными услугами.

На основании данной таблицы рекомендуется осуществлять классификацию транспортных предприятий Узбекистана по уровням качества управления транспортными услугами.

При помощи эконометрического моделирования автором произведены расчеты инерционного и оптимистичного сценария развития транспортной отрасли Узбекистана (табл. 8).

Инерционный сценарий предполагает сохранение текущих тенденций функционирования транспортно-логистического комплекса Узбекистана, без существенных структурных преобразований и инновационных прорывов. При таком сценарии развитие отрасли осуществляется в рамках существующих моделей управления, что ограничивает её потенциал роста и снижает конкурентоспособность на региональном и международном уровнях.

Во-первых, уровень износа подвижного состава транспортных предприятий остаётся практически неизменным, что ведёт к увеличению эксплуатационных расходов, снижению надежности перевозок и повышению рисков простоев в логистических цепочках. Отсутствие системного обновления автопарка и железнодорожного подвижного состава замедляет внедрение современных технологий энергосбережения и экологической безопасности.

Во-вторых, финансирование объектов транспортной инфраструктуры продолжает осуществляться преимущественно за счёт государственного бюджета. При этом практически отсутствует участие частного капитала, механизмов государственно-частного партнёрства и привлечения иностранных инвестиций, что ограничивает возможности для масштабной модернизации транспортной сети.

В-третьих, качество автомобильных дорог, особенно местного значения, улучшается незначительно. Это приводит к росту затрат на перевозку грузов, увеличению времени в пути и снижению общей эффективности логистических процессов. Недостаточное внимание к комплексному развитию транспортных коридоров препятствует формированию эффективной межрегиональной транспортной интеграции.

Таблица 9

Прогноз развития транспортной отрасли Республики Каракалпакстан при различных сценариях развития²¹

Наименование показателя	Фактические показатели					Прогнозные показатели			Уравнение тренда
	2020 г	2021 г	2022 г	2023 г	2024 г	2026 г	2028 г	2030 г	
Инерционный сценарий									
Объем инвестиций в основной капитал, млрд. сум.	7089,8	8110,7	10254	12959,2	20567,7	21236	23557	28019	$y = 3180,4x + 2255$ $R^2 = 0,869$
Объем производства промышленной продукции, млрд. сум.	13981,3	16630,4	17624,7	17791,1	24323,5	25169	26771	28974	$y = 2184,5x + 11517$ $R^2 = 0,9203$
Протяженность автомобильных дорог, тыс. км.	4389	5597	7974	9015	11061	12365	14574	16158	$y = 24,286x^2 + 1530,5x + 2748,6$ $R^2 = 0,9881$
Оптимистический сценарий									
Объем инвестиций в основной капитал, млрд. сум.	7089,8	8110,7	10254	12959,2	20567,7	26347	40587	50000	$y = 981,22x^2 - 2706,9x + 9123,5$ $R^2 = 0,9848$
Объем производства промышленной продукции, млрд. сум.	13981,3	16630,4	17624,7	17791,1	24323,5	31884	37557	48652	$y = 495,62x^2 - 789,22x + 14986$ $R^2 = 0,8795$
Протяженность автомобильных дорог, тыс. км.	4389	5597	7974	9015	11061	13985	18657	23987	$y = 3590,8e^{0,2325x}$ $R^2 = 0,9765$

²¹ Рассчитано автором

Кроме того, внедрение цифровых и автоматизированных технологий в транспортно-логистические процессы носит фрагментарный и несистемный характер. Отсутствие единой цифровой платформы, интеграции между видами транспорта и эффективных решений в сфере «умной логистики» тормозит развитие инновационной инфраструктуры отрасли.

Таким образом, инерционный сценарий характеризуется медленным, эволюционным развитием транспортной системы Узбекистана, при котором сохраняются существующие проблемы и ограничения. Он не обеспечивает достижения стратегических целей повышения эффективности, устойчивости и конкурентоспособности транспортной отрасли, что требует перехода к более активной, инновационно-инвестиционной модели развития. В связи с высоким промышленным потенциалом Республики Каракалпакстан, Правительство Узбекистана предполагает развитие на ее территории нового экономического и транспортно-логистического центра. Для осуществления этих грандиозных планов необходимы инвестиции в основной капитал.

При инерционном сценарии объем инвестиций в основной капитал будет увеличиваться медленными темпами, на основании государственных капиталовложений и финансовых средств международных финансовых организаций. При оптимистичном сценарии прогнозируется привлечение прямых иностранных инвестиций и инвестиции в форме государственно-частного партнерства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. В связи со сложной структурой рынка транспортных услуг, состоящего из множества подсистем, автором рассмотрены следующие методики управления транспортными услугами в условиях рыночной экономики: анализ потребностей рынка и организация работы транспортного предприятия и управление ресурсами.

2. Анализ современного состояния транспортных услуг выявил, что объем транспортных услуг в Республике Узбекистан в 2024 г. увеличился в 13,9 раз по сравнению с уровнем 2010 года. Наибольший объем оказанных транспортных услуг приходится на город Ташкент и Ташкентскую область. Объем грузооборота железнодорожного транспорта в Узбекистане значительно превышает объем грузооборота автомобильного транспорта, однако грузоперевозки автомобильным транспортом демонстрируют более быструю динамику роста. Растет также популярность контейнерных перевозок. Выявлено, что темпы роста транспортных услуг по Республике Каракалпакстан в целом опережают темпы роста транспортных услуг по Узбекистану в целом.

3. К факторам, препятствующим развитию транспортных услуг, относятся рост инфляции, недостаточное развитие промышленности в регионе, которое ограничивает развитие транспортной инфраструктуры, отсутствие единой транспортно-логистической системы, координирующей грузовые перевозки. В качестве препятствия развитию транспортных услуг в Узбекистане и Каракалпакстане следует отметить низкий уровень цифровизации в транспортно-логистической сфере.

4. Для совершенствования экономических инструментов управления транспортными услугами предлагаются меры, включающие повышение

финансовой устойчивости, обновление подвижного состава, снижение вредных выбросов, автоматизации и цифровизации бизне-процессов.

5. Разработана методика интегральной оценки управления транспортными услугами: $O_{\text{инт}} < 0,2$ – низкий уровень управления транспортными услугами, $0,2 < O_{\text{инт}} < 0,39$ – уровень ниже среднего, $0,4 < O_{\text{инт}} < 0,59$ – средний уровень, $0,6 < O_{\text{инт}} < 0,79$ – уровень выше среднего, $0,8 < O_{\text{инт}} < 1$ – высокий уровень управления транспортными услугами. Предложенный механизм интегральной оценки управления транспортными услугами предприятия транспортной отрасли играет ключевую роль в выявлении проблемных областей и потенциальных улучшений, разработке целей и планов действий, и мониторинге достигнутых результатов в рамках устойчивого развития Узбекистана.

6. Предложено совершенствование организационных механизмов управления транспортными услугами. Необходимой мерой является обновление подвижного состава, в связи с его физическим и моральным износом. Автором разработан алгоритм определения очередности замен грузовых автомобилей и последовательность планирования обновления парка грузовых автомобилей. Обновление парка грузовых автомобилей способствует повышению качества транспортных услуг, в частности за счёт оптимизации расходов и снижения себестоимости перевозок.

7. В качестве мер по совершенствованию работы транспортного предприятия и улучшению качества транспортных услуг, предложены меры, включающие оптимизацию маршрутов с помощью цифровых технологий; использование современных систем диспетчеризации с использованием автоматизации и информационных технологий; повышение экологической устойчивости; использование инновационных технологий для повышения эффективности и качества оказываемых транспортных услуг.

8. Предложены инновационные технологии для совершенствования управления транспортными услугами на железнодорожном транспорте. Разработана методика непрерывного обучения цифровым компетенциям сотрудников транспортной отрасли.

9. Совершенствование организационно-экономического механизма управления транспортными услугами в Республике Узбекистан подразумевает увеличение степени годности подвижного состава отрасли; создание единой транспортно-логистической системы; реализации инвестиционных проектов, особо значимых для экспорта транспортных услуг и ликвидации отставания в развитии транспортной инфраструктуры; повышение экологической устойчивости транспортной отрасли; внедрение автоматизации и цифровых технологий в транспортную отрасль, обучение и переподготовки персонала. Для создания эффективного механизма финансирования транспортно-логистической инфраструктуры Республики Узбекистан, предлагается использовать механизм государственно-частного партнерства.

10. Рассчитаны прогнозные показатели развития транспортной отрасли Каракалпакстана до 2030 г. на основе модели панельных данных, учитывающих объем инвестиций в основной капитал (транспортную инфраструктуру), объем производства промышленной продукции, протяженности автомобильных дорог.

**BERDAQ NOMIDAGI QORAQALPOQ DAVLAT UNIVERSITETI
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI
PHD.03/2025.27.12.I.04.12 RAQAMLI ILMIY KENGASH ASOSIDA BIR
MARTALIK ILMIY KENGASH**

BERDAQ NOMIDAGI QORAQALPOQ DAVLAT UNIVERSITETI

KAIPBEKOV PARAXAT KONISBAYEVICH

**TRANSPORT XIZMATLARINI BOSHQARISHNING TASHKILIY-
IQTISODIY MEXANIZMINI TAKOMILLASHTIRISH
(Qoraqalpog‘iston Respublikasi misolida)**

**08.00.05 – Xizmat ko‘rsatish tarmoqlari iqtisodiyoti
08.00.13 – Menejment**

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

Nukus – 2026

Iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi mavzusi Oliy attestatsiya komissiyasida B2025.4. PhD/Iqt6001 raqam bilan ro'yxatga olingan.

Dissertatsiya Berdaq nomidagi Qoraqalpoq davlat universitetida bajarilgan.

Dissertatsiya avtoreferati uch tilda (o'zbek, rus, ingliz (rezyume)) Ilmiy kengashning veb-sahifasida (www.karsu.uz) hamda "ZiyoNet" axborot-ta'lim portalida (www.ziynet.uz) joylashtirilgan.

Ilmiy rahbar:

Nurimbetov Ravshan Ibragimovich
iqtisodiyot fanlari doktori, professor

Rasmiy opponentlar:

Djurabayev Otabek Djurabayevich
iqtisodiyot fanlari doktori, professor

Ollanazarov Bekmurod Davlatmurodovich
iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), dotsent

Yetakchi tashkilot:

Samarqand iqtisodiyot va servis instituti

Dissertatsiya himoyasi 2026 yil « 06 » 06 kuni soat 14⁰⁰ da Berdaq nomidagi Qoraqalpoq davlat universiteti huzuridagi ilmiy darajalar beruvchi PhD.03/2025.27.12.1.04.12 Ilmiy kengash yig'ilishida bo'lib o'tadi. Manzil: 230112, Nukus shahri, Ch.Abdirov ko'chasi, 1-uy. Tel.: (99861) 223-60-47, e-mail: karsu_info@edu.uz

Dissertatsiya bilan Qoraqalpoq davlat universiteti Axborot-resurs markazida tanishish mumkin (ro'yxatga olish raqami № 5029). Manzil: 230112, Nukus shahri, Ch.Abdirov ko'chasi, 1-uy. Tel.: (99861) 223-60-47, e-mail: karsu_info@edu.uz

Dissertatsiya avtoreferati 2026 yil « 05 » 05 kuni tarqatilgan.
(tarqatish bayonnomasi reyestri № 138 « 21 05 » 2026 yil).


J.K. Sauxanov

Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash asosidagi bir martalik ilmiy kengash raisi, iqtisodiyot fanlari doktori, professor




R.B. Utemuratov

Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash asosidagi bir martalik ilmiy kengash ilmiy kotibi PhD, dotsent


B.S. Qalmuratov

Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash asosidagi bir martalik ilmiy kengash huzuridagi ilmiy seminar raisi, iqtisodiyot fanlari doktori, professor

KIRISH (falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati. Jahon iqtisodiyotida transport xizmatlarining yoʻnalish va harakatini tartibga solish, tarif siyosati, xavfsizlik, logistika jihatidan muvofiqlashtirish, raqamli monitoring kabi dastaklar orqali samarali boshqarish tovar va yoʻlovchilar harakatini tezlashtirib, tranzaksion xarajatlarni kamaytiradi hamda bozorlarga kirish imkoniyatlarini kengaytiradi. Transport xizmatlari sifati va ishonchligi oshgan sari taʼminot zanjirlaridagi uzilishlar qisqaradi, ishlab chiqarishning uzluksizligi taʼminlanadi va hududlarning investitsiya jozibadorligi ortadi. Raqamli dispetcherlashtirish, real-time trekning va maʼlumotlarga tayangan qarorlar transport vositalaridan foydalanish koeffitsientini oshirib, yoqilgʻi-energiya sarfini optimallashtiradi hamda ekologik taʼsirni kamaytiradi. “Xalqaro savdoning asoslaridan biri hisoblangan jahon logistika tarmogʻi 2024-yilda 9,4 trillion dollardan ortiq baholangan boʻlsa, 2028-yilga borib ushbu summa 14 trillion dollardan oshishi prognoz qilinmoqda. Mos ravishda, 2024-yilda 106,4 trillion dollar miqdoridagi jahon yalpi ichki mahsulotida logistika xarajatlari ulushi 10,6 foizni tashkil etgan”²². Shu bois transport xizmatlarini boshqarishning iqtisodiy samara kanallari va baholash tizimini ilmiy asosda tadqiq etish maqsadga muvofiqdir.

Jahonda transport xizmatlarini boshqarishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini takomillashtirish boʻyicha ilmiy tadqiqotlar transport bozorlarida samaradorlik, raqobatbardoshlik va barqarorlikni oshirish, shuningdek taʼminot zanjirlaridagi uzilishlarni kamaytirish maqsadida izchil ravishda olib borilmoqda. Intermodal tashish va logistika zanjirini integratsiyalash (port–temir yoʻl–avto–avia) orqali koordinatsiya va “door-to-door” xizmat modellari rivojlantirilmoqda, tarif siyosati va davlat tomonidan tartibga solish (subsidiya, litsenziya, raqobat muhiti)ning iqtisodiy samarasi baholanmoqda, raqamli dispetcherlashtirish, real-time monitoring va maʼlumotlarga asoslangan rejalashtirish orqali yoʻnalish va harakat optimallashtirilib, xarajatlar kamaytirilmoqda. Shuningdek, xizmat sifati va xavfsizligini boshqarish uchun KPI va standartlar (vaqt aniqligi, ishonchlik, shikastlanish yoki xavfsizlik koʻrsatkichlari) takomillashtirilmoqda, “yashil” transport va dekarbonizatsiya (energiya samaradorligi, elektrlashtirish, emissiyalarni hisoblash) iqtisodiy ragʻbatlar bilan uygʻunlashtirilmoqda. Mazkur yoʻnalishlar ushbu sohadagi ilmiy tadqiqotlarning ustuvor yoʻnalishlari hisoblanadi.

Oʻzbekistonda transport xizmatlarini boshqarishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini takomillashtirish boʻyicha belgilangan vazifalar, avvalo, turli transport turlarini oʻzaro bogʻliq holda ishlaydigan yagona tizimga integratsiya qilish, samarali tarif siyosatini yuritish, davlat-xususiy sheriklikni kengaytirish hamda ilgʻor axborot-kommunikatsiya texnologiyalarini joriy etish orqali xizmat sifati va raqobatbardoshlikni oshirishga qaratilgan. Xususan, “transport sohasi boshqaruvini takomillashtirish va har xil transport turlarining oʻzaro bogʻliq tarzda

²² Logistics industry worldwide - statistics & facts | Statista/ <https://www.statista.com/topics/5691/logistics-industry-worldwide/#topicOverview>

ishlashini ta'minlash, shuningdek samarali tarif siyosatini yuritish"²³ davlat siyosatining asosiy yo'nalishlaridan biri sifatida belgilab qo'yilgan. Amalda esa yo'lovchi tashishda jamoat transportini isloh qilish doirasida brutto-shartnoma asosida moliyalashtirish, dispetcherlik faoliyati va yo'nalishlar monitoringini kuchaytirish kabi chora-tadbirlar muhokama qilinib, bosqichma-bosqich joriy etilmoqda. Shu sababli ushbu vazifalarni samarali amalga oshirishda transport xizmatlarini boshqarishning institutsional modellari, iqtisodiy rag'batlar hamda faoliyat natijadorligini baholashga qaratilgan ilmiy tadqiqotlar dolzarb ahamiyat kasb etadi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2025-yil 30-yanvardagi PF-16-son "O'zbekiston – 2030" strategiyasini "Atrof-muhitni asrash va yashil iqtisodiyot yili"da amalga oshirishga oid davlat dasturi to'g'risida", 2024-yil 21-fevraldagi PF-37-son "O'zbekiston – 2030" strategiyasini "Yoshlarni qo'llab-quvvatlash yili davlat dasturi to'g'risida", 2023-yil 11-sentabrdagi PF-158-son "O'zbekiston – 2030" strategiyasi to'g'risida", 2022-yil 28-yanvardagi PF-60-son "2022–2026 yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to'g'risida", 2020-yil 5-oktabrdagi PF-6079-son "Raqamli O'zbekiston – 2030 strategiyasini tasdiqlash va uni samarali amalga oshirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi farmonlari, 2025-yil 27-yanvardagi PQ-28-son "O'zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida", 2020-yil 4-maydagi PQ-4703-son "Transport sohasida kadrlar tayyorlash tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi qarorlari hamda ushbu sohaga oid boshqa me'yoriy-huquqiy hujjatlarda belgilangan vazifalarni amalga oshirishda mazkur dissertatsiya tadqiqoti muayyan darajada xizmat qiladi.

Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalarini rivojlantirishning ustuvor yo'nalishlariga mosligi. Dissertatsiya tadqiqoti O'zbekistonda fan va texnologiyalarni rivojlantirishning I. "Demokratik va huquqiy jamiyatni ma'naviy-axloqiy hamda madaniy-ma'rifiy rivojlantirish, innovatsion iqtisodiyotni shakllantirish" ustuvor yo'nalishiga muvofiq bajarilgan.

Muammoning o'rganilganlik darajasi. Transport xizmatlarini tashkiliy-iqtisodiy boshqarishning nazariy-metodologik jihatlari xorijiy olimlar T.Hasegawa, M.Molnar, U.Von Thiele Schwarz, J.Hellgren, H.Hasson, W.Shewhart ishlarida ko'rib chiqilgan²⁴.

Transport xizmatlarini boshqarish, jumladan, ularning samaradorligini baholash usullarining metodik yondashuvlari MDH mamlakatlari olimlari D.A.Belova, N.I.Kartsan, A.O.Jukov, P.I.Kartsan, V.E.Kotelnikova,

²³ Ўзбекистон Республикасининг 2021 йил 9 августдаги "Транспорт тўғрисида"ги ЎРҚ-706-сон Қонуни. - <https://lex.uz/docs/5563039>

²⁴ Hasegawa T. Intelligent Transport Systems // Traffic and Safety Sciences: Interdisciplinary Wisdom of IATSS / ed. by K. Doi. Tokyo: Japan Times Ltd., 2015. P. 49-60; Molnar M.M., Von Thiele Schwarz U., Hellgren J., Hasson H., Tafvelin S. Leading for safety: A question of leadership focus. Safety and Health at Work. 2019; №10(2), C.180–187; Shewhart W.A. Economic control of quality of manufactured product. New York, NY: D. Van Nostrand Company; 1991. 499 p.

D.V.Varlamova, D.V.Berezin, A.A.Kochetkov, A.M.Kurganov ishlarida tadqiq etilgan²⁵.

Transport xizmatlarini tashkiliy-iqtisodiy boshqarishni amalga oshirishdagi asosiy tendensiyalar, muammolar va cheklovlar mahalliy olimlar B.B. Berkinov, N.Z. Arifjanova, A.A. Gulamov, Z.S. Dadaboyeva, A.A. Zoxidov, B.O. Kenjayeva, S.S. Rajapova, J.D. Kutlumuratov, Sh.J. Gaypov, F. Mirzayev, M. Ravshanov, Z. Yusufxonov, Z.G. Muxamedova, D.Sh. Boboyev, T.S. Soliyev, U.M. Mexmonboyev, M.T. Yaxshikulova va boshqa ko‘plab olimlar ishlarida yoritilgan²⁶.

Dissertatsiya tadqiqotining dissertatsiya bajarilgan oliy ta’lim muassasasining ilmiy-tadqiqot ishlari bilan bog‘liqligi.

Dissertatsiya tadqiqoti Qoraqalpoq davlat universitetining ilmiy-tadqiqot ishlari rejasiga muvofiq ilmiy loyiha doirasida bajarilgan.

Tadqiqotning maqsadi transport xizmatlarini boshqarishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini takomillashtirish bo‘yicha ilmiy takliflar va amaliy tavsiyalar ishlab chiqishdan iborat.

Tadqiqotning vazifalari:

transport xizmatlarini boshqarishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini o‘rganish;

bozor iqtisodiyoti sharoitida transport xizmatlarini boshqarishning metodik asoslarini ko‘rib chiqish;

transport xizmatlarini boshqarishda xorijiy mamlakatlar tajribasini tahlil qilish;

²⁵ Белова, Д. А. Исследование и анализ целевой аудитории услуги грузовых авиаперевозок / Д. А. Белова. // Исследования молодых ученых : материалы ЛПМ Междунар. науч. конф. (г. Казань, январь 2023 г.). — Казань : Молодой ученый, 2023. — С. 10-12; Карцан И.Н., Жуков А.О., Карцан П.И. Менеджмент транспортных услуг в логистике//Вестник академии знаний. 2024. 32 (61). С.621-628; Котельникова В.Е. Управление развитием услуг транспортной инфраструктуры туризма: дисс. канд. экон. наук М., 2014. – 169 с.; Варламова Д.В. Повышение качества транспортно-логистических услуг с учетом процессного подхода//Известия Санкт-Петербургского государственного аграрного университета. 2018. №1(60). С.11-18; Березин Д.В., Кочетков А.А. Процессный подход к анализу эффективности управления на транспортных предприятиях//The World of new economy 2023. vol.17 №2 С.83-89; Курганов А.М. Управление автомобильными перевозками на основе ситуационного подхода дисс. доктора эконом. наук, М., 2004. – 304 с.

²⁶ Беркинов, Б. Б. Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Республики Каракалпакстан / Б. Б. Беркинов, Н. Р. Сабурова // Экономические отношения. – 2022. – Т. 12, № 1. – С. 85-98; Арифджанова Н.З. Опыт зарубежных стран в управлении транспортно-логистической системой//Экономика и социум. 2022. № 11(102)-2. С.870-876; Гуламов А.А., Дадабоева З.С. Проблемы развития железнодорожного транзитного потенциала Республики Узбекистан//Universum: технические науки. 2020. №5 (74). С.64-68; Зохидов, А. А. Центрально-Азиатская транспортная система: инициативы по совместной координации, проблемы и решения / А. А. Зохидов // Экономика Центральной Азии. – 2020. – Т. 4, № 3. – С. 185-196; Кежаева Б.О., Раджапова С.С. Эффективное управление рынком транспортно-логистических услуг//Экономика и социум. 2023. №5 (108)-2. С.769-773; Кутлумуратов Ж.Д., Гайпов Ш.Ж. Состояние рынка транспортных услуг Республики Каракалпакстан//Строительство и образование. 2025. №2. С.484-492; Мирзаев Ф, Равшанов М., Юсуфхонов З. Актуальные вопросы повышения качества автомобильных перевозок в Республике Узбекистан//Транспорт Шелкового пути. 2021. №1. С.65-70; Мухамедова З.Г., Бобоев Д.Ш., Якумбаев Х.М. Корреляционный анализ факторов, влияющих на контейнерные перевозки в Узбекистане//Известия Транссиба. 2024. №1 (57). С.94-105; Солиев Т.С. Мехмонбоев У.М., Яхшикулова М.Т. Предложения по внедрению контейнерных систем перевозок в транспортно-логистическую систему Узбекистана//Мировая наука. 2021. №7 (52). 84-88

transport xizmatlarining zamonaviy holati: tendensiyalari, tuzilmasi va rivojlanish xususiyatlarini o‘rganish;

amaldagi transport xizmatlarini boshqarish tashkiliy-iqtisodiy mexanizmining samaradorligini baholash;

transport xizmatlarini boshqarish rivojidagi asosiy muammolar va cheklovlarni aniqlash;

transport xizmatlarini boshqarishning iqtisodiy instrumentlarini takomillashtirish bo‘yicha takliflar ishlab chiqish;

transport xizmatlarini boshqarishning tashkiliy mexanizmlarini takomillashtirish chora-tadbirlarini ishlab chiqish;

transport xizmatlarini boshqarishning samarali tashkiliy-iqtisodiy mexanizmi modelini ishlab chiqish.

Tadqiqotning obyekti sifatida Qoraqalpog‘iston Respublikasining transport-logistika tarmog‘i tanlangan.

Tadqiqotning predmeti transport xizmatlarini boshqarishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini takomillashtirish jarayonida vujudga keluvchi iqtisodiy munosabatlardan iborat.

Tadqiqotning usullari. Dissertatsiya ishida tahlil va sintez, umumlashtirish, induksiya, deduksiya, vertikal va gorizontal tahlil, ko‘p omilli regressiya usuli, korrelyatsion tahlil usullaridan foydalanilgan.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:

umumlashtirilgan moliyaviy-iqtisodiy, ekologik, texnik, innovatsion va kadrlar ko‘rsatkichlari asosida transport xizmatlarini boshqarish darajasini integral baholash uslubiyoti “past daraja” ($O_{int} < 0,2$), “o‘rtachadan past daraja” ($0,2 < O_{int} < 0,39$), “o‘rtacha” ($0,4 < O_{int} < 0,59$), “o‘rtachadan yuqori” ($0,6 < O_{int} < 0,79$), “yuqori daraja” ($0,8 < O_{int} < 1$) miqdoriy chegaralarida baholash orqali takomillashtirish asoslangan;

avtomobilda yuklarni xalqaro tashishga xorijiy/ko‘p tomonlama ruxsatnomalarni mahalliy avtotoshuvchilar o‘rtasida taqsimlash, berish va ulardan foydalanish tizimini mazkur ruxsatnomalarni bosqichma-bosqich chegarada yoki hududlarda berish amaliyotini yo‘lga qo‘yish orqali takomillashtirish taklifi ishlab chiqilgan;

transport xizmatlarini boshqarishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini Transport nazorati inspeksiyasi tashkiliy tuzilmasida sohada yagona uslubiy yondashuvni shakllantirish, nazorat jarayonlarini me‘yoriy-uslubiy jihatdan ta‘minlash, tarkibiy va hududiy bo‘linmalar amaliyotini bir xillashtirish imkonini beruvchi metodologiya bo‘limini tashkil etish orqali takomillashtirish asoslangan;

transport xizmatlari asosiy faoliyat ko‘rsatkichlarini hisobga oluvchi panel ma‘lumotlar modeli asosida O‘zbekiston va Qoraqalpog‘iston transport tarmog‘ini rivojlantirishning 2030 yilgacha prognoz ko‘rsatkichlari ishlab chiqilgan.

Tadqiqotning amaliy natijalari quyidagilardan iborat:

transport xizmatlarini boshqarishning tashkiliy mexanizmlarini takomillashtirish mexanizmi taklif etilgan;

O‘zbekiston temir yo‘l transportida transport xizmatlarini boshqarishni takomillashtirish uchun innovatsion texnologiyalar taklif etilgan;

transport tarmog‘i xodimlarining raqamli kompetensiyalarini uzluksiz o‘qitish metodikasi ishlab chiqilgan;

O‘zbekiston Respublikasi transport-logistika infratuzilmasini moliyalashtirishning samarali mexanizmini yaratish uchun davlat-xususiy sheriklik mexanizmini qo‘llash taklif etilgan.

Tadqiqot natijalarining ishonchliligi. Tadqiqot natijalarining ishonchliligi korporativ boshqaruvni o‘rganayotgan olimlar qarashlarini tanqidiy va qiyosiy tahlil qilish, tadqiqot jarayonida qo‘llanilgan yondashuv va usullarning asoslanganligi bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati. Tadqiqot natijalarining ilmiy ahamiyati unda ilgari surilgan nazariy xulosa va takliflardan transport xizmatlarini boshqarishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini takomillashtirish bo‘yicha nazariy va uslubiy apparatni to‘ldirish hamda yanada rivojlantirishda foydalanish mumkinligi bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarining amaliy ahamiyati dissertatsiyada ko‘rib chiqilgan transport tarmog‘i xodimlarining raqamli kompetensiyalarini uzluksiz o‘qitish metodikasi, shuningdek, O‘zbekiston transport-logistika infratuzilmasini moliyalashtirishda davlat-xususiy sheriklik mexanizmini qo‘llash imkoniyati bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarining joriy etilishi. Transport xizmatlarini boshqarishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini takomillashtirish bo‘yicha ishlab chiqilgan ilmiy takliflar va amaliy tavsiyalar asosida:

umumlashtirilgan moliyaviy-iqtisodiy, ekologik, texnik, innovatsion va kadrlar ko‘rsatkichlari asosida transport xizmatlarini boshqarish darajasini integral baholash uslubiyotini “past daraja” ($O_{int} < 0,2$), “o‘rtachadan past daraja” ($0,2 < O_{int} < 0,39$), “o‘rtacha” ($0,4 < O_{int} < 0,59$), “o‘rtachadan yuqori” ($0,6 < O_{int} < 0,79$), “yuqori daraja” ($0,8 < O_{int} < 1$) miqdoriy chegaralarida baholash orqali takomillashtirish taklifi Qoraqalpog‘iston Respublikasi Transport vazirligi faoliyatida qo‘llanilgan (Qoraqalpog‘iston Respublikasi Transport vazirligining 2025-yil 24-noyabrdagi 3012-son ma‘lumotnomasi). Ushbu metodikadan foydalanish transport xizmatlarini boshqarish darajasini tizimli baholash imkonini bergan va shu asosda ko‘rsatilayotgan transport xizmatlari sifati hamda boshqaruv qarorlari samaradorligini oshirishga xizmat qilgan;

avtomobilda yuklarni xalqaro tashishga xorijiy/ko‘p tomonlama ruxsatnomalarni mahalliy avtotoshuvchilar o‘rtasida taqsimlash, berish va ulardan foydalanish tizimini mazkur ruxsatnomalarni bosqichma-bosqich chegarada yoki hududlarda berish amaliyotini yo‘lga qo‘yish orqali takomillashtirish taklifi O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2025-yil 27-yanvardagi PQ-28-son qaroriga 2-ilova — O‘zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini 2030 yilgacha rivojlantirish konsepsiyasida belgilangan vazifalarni 2025 yilda amalga oshirish bo‘yicha “Yo‘l xaritasi”da inobatga olingan (Qoraqalpog‘iston Respublikasi Transport vazirligining 2025-yil 24-noyabrdagi 3012-son ma‘lumotnomasi). Ushbu taklifning amaliyotga joriy etilishi avtomobilda yuklarni xalqaro tashishda xorijiy va ko‘p tomonlama ruxsatnomalarni taqsimlash, berish va ulardan foydalanish tizimini takomillashtirish imkonini bergan;

transport xizmatlarini boshqarishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini Transport nazorati inspeksiyasi tashkiliy tuzilmasida sohada yagona uslubiy yondashuvni shakllantirish, nazorat jarayonlarini me'yoriy-uslubiy jihatdan ta'minlash, tarkibiy va hududiy bo'linmalar amaliyotini bir xillashtirish imkonini beruvchi metodologiya bo'limini tashkil etish orqali takomillashtirish taklifi O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2025-yil 27-yanvardagi PQ-28-son qaroriga 2-ilova — O'zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini 2030 yilgacha rivojlantirish konsepsiyasida belgilangan vazifalarni 2025 yilda amalga oshirish bo'yicha "Yo'l xaritasi"da inobatga olingan (Qoraqalpog'iston Respublikasi Transport vazirligining 2025-yil 24-noyabrdagi 3012-son ma'lumotnomasi). Ushbu taklifning amaliyotga joriy etilishi sohada yagona uslubiy yondashuvni shakllantirish, nazorat jarayonlarini me'yoriy-uslubiy jihatdan ta'minlash hamda tarkibiy va hududiy bo'linmalar faoliyatini bir xillashtirish imkonini bergan;

transport xizmatlari asosiy faoliyat ko'rsatkichlarini hisobga oluvchi panel ma'lumotlar modeli asosida O'zbekiston va Qoraqalpog'iston transport tarmog'ini rivojlantirishning 2030-yilgacha ishlab chiqilgan prognoz ko'rsatkichlari Qoraqalpog'iston Respublikasi Transport vazirligi faoliyatida qo'llanilgan (Qoraqalpog'iston Respublikasi Transport vazirligining 2025-yil 24-noyabrdagi 3012-son ma'lumotnomasi). Ushbu taklifning amaliyotga joriy etilishi mamlakat transport-logistika majmuasini uzoq muddatli rivojlantirishning strategik yo'nalishlarini asoslash, prognozlash aniqligini oshirish hamda investitsiya va infratuzilma siyosatining ustuvor yo'nalishlarini belgilash imkonini bergan

Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi. Ushbu tadqiqot natijalari 2 ta xalqaro va 6 ta respublika ilmiy-amaliy konferensiyalarda muhokama qilingan.

Tadqiqot natijalarining e'lon qilinganligi. Dissertatsiya mavzusi bo'yicha jami 12 ta ilmiy ish, shu jumladan, O'zbekiston Respublikasi Oliy attestatsiya komissiyasining doktorlik dissertatsiyalari asosiy ilmiy natijalarini chop etish tavsiya etilgan ilmiy nashrlarda 4 ta maqola, shundan 1 tasi xorijiy jurnalda, shuningdek, ilmiy-amaliy konferensiya materiallarida 8 ta ma'ruza tezislari chop etilgan.

Dissertatsiyaning tuzilishi va hajmi. Dissertatsiya kirish, uchta bob, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati va ilovalardan iborat. Dissertatsiyaning umumiy hajmi 131 betni tashkil etadi.

DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

Dissertatsiyaning kirish qismida amalga oshirilgan tadqiqotlarning dolzarbligi va ahamiyati asoslangan, tadqiqotning maqsadi va vazifalari, obykti va predmeti shakllantirilgan, uning respublikada ilm-fan va texnologiyalarni rivojlantirishning ustuvor yo'nalishlariga mosligi ko'rsatilgan, shuningdek, tadqiqotning ilmiy yangiligi va amaliy natijalari bayon etilgan, olingan natijalarning ilmiy va amaliy ahamiyati ochib berilgan, tadqiqot natijalarining amaliyotga joriy etilishi, e'lon qilingan ishlar hamda dissertatsiya tuzilmasi to'g'risida ma'lumotlar keltirilgan.

Dissertatsiyaning birinchi bobi "**Transport xizmatlarini boshqarishning nazariy-metodik jihatlari**" deb nomlanib, unda bozor sharoitida transport

xizmatlarini boshqarishni takomillashtirishning dolzarbligi va zarurati asoslab berilgan. Transport tizimini boshqarishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmi, metodik asoslari hamda soha samaradorligi va raqobatbardoshligini oshirishga yo'naltirilgan xorijiy tajribalar ko'rib chiqilgan.

Transport xizmatlari iqtisodiyotda muhim o'rin egallab, tovarlar va insonlar harakatini ta'minlaydi, bozorlar integratsiyasiga hamda turli xo'jalik tarmoqlarining rivojlanishiga xizmat qiladi. Samarali transport tizimi mahsulot yetkazib berish xarajatlarini kamaytiradi, korxonalar foydasini oshiradi va investitsion faollikni rag'batlantiradi. Iqtisodiy infratuzilmaning muhim elementi sifatida transport iqtisodiy o'sishga, aholi turmush sifatini yaxshilashga, ishbilarmonlik faolligini kengaytirishga hamda innovatsiyalarni joriy etishga xizmat qiladi va bozor hamda ijtimoiy munosabatlar ishtirokchilari o'rtasida tizimli o'zaro aloqani ta'minlaydi.

Transport xizmatlarini boshqarishda tizimli yondashuv barcha omillarni kompleks tahlil qilish va hisobga olishni talab etadi, bu esa nafaqat ko'rsatilayotgan xizmatlar sifatini oshirish, balki transport tizimining umumiy samaradorligini ham yuksaltirish imkonini beradi.

Transport xizmatlarini boshqarishda tizimli yondashuvning ustunligi transport tizimi faoliyatini alohida elementlar kesimida emas, balki yagona kompleks sifatida ko'rib chiqish orqali boshqaruv maqsadlariga erishishda namoyon bo'ladi.

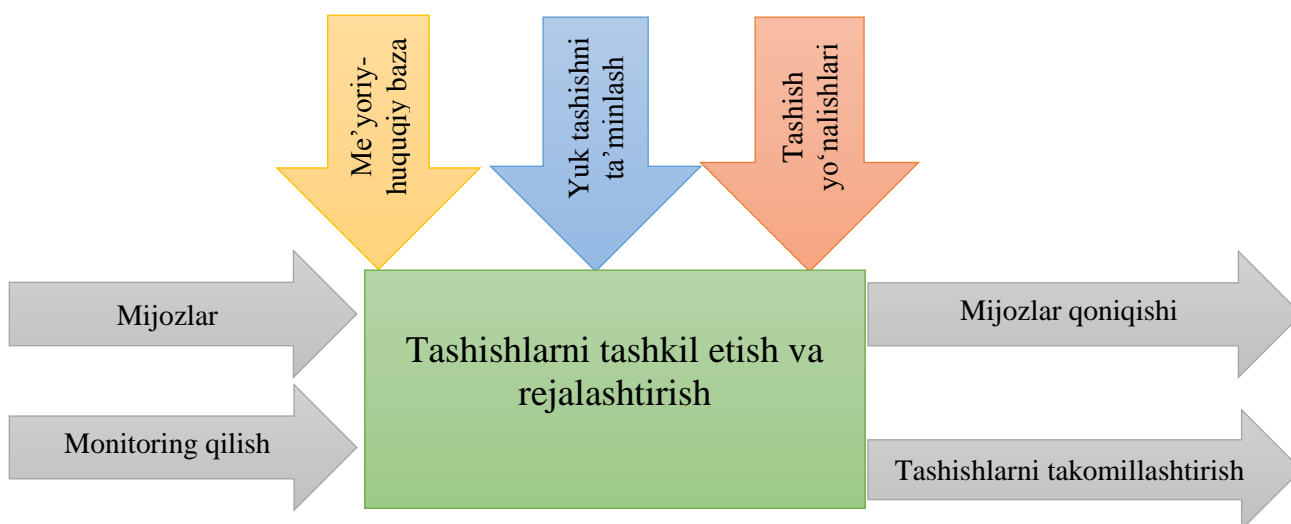
Transport xizmatlarini boshqarishda jarayonli yondashuv korxonalar faoliyatini jarayonlarga yo'naltirishni, boshqaruv tizimini esa har bir jarayonni alohida hamda ularning majmuasini boshqarishga qaratishni nazarda tutadi. Ushbu yondashuv ilk bor ma'muriy menejment maktabining asoschisi A. Fayol tomonidan taklif etilgan.

An'anaviy funksional yondashuvdan farqli ravishda, unda e'tibor alohida funksiyalar va bo'limlarga qaratilsa, jarayonli yondashuv mijoz uchun qiymat yaratuvchi harakatlar ketma-ketligiga (jarayonlarga) e'tibor qaratadi.

Transport xizmatlarini boshqarishda jarayonli yondashuvni joriy etish transport jarayonlarini optimallashtirish va takomillashtirishga qaratilgan kompleks chora-tadbirlarni o'z ichiga oladi. Mazkur yondashuv samaradorlikni oshirish, xarajatlarni kamaytirish va ko'rsatilayotgan xizmatlar sifatini yaxshilash imkonini beradi.

Amaliy faoliyat nuqtai nazaridan eng mos keluvchi yondashuv sifatida, bizning fikrimizcha, jarayonga yo'naltirilgan boshqaruvni korxonadagi faoliyat turlari va jarayonlarni ichki va tashqi iste'molchilar ehtiyojlarini qondirishga yo'naltirilgan holda, resurslardan minimal darajada foydalanish orqali barqaror sifatga ega yakuniy natijani yaratishga xizmat qiluvchi tizim sifatida tushunish maqsadga muvofiq hisoblanadi.

Transport sektori korxonalarida har qanday boshqaruv jarayoni quyidagi tarkibiy qismlarga bo'linadi (1-rasm).



1-rasm. “Tashishlarni tashkil etish va rejalashtirish” jarayoni²⁷

D.V.Berezin va A.A. Kochetkov jarayonli yondashuvdan foydalanishni quyidagicha tavsiflaydilar: “korxonada jarayonli yondashuvning umumiy konsepsiyasini qo‘llash nafaqat jarayonlarning o‘zini batafsil aniqlash va chegaralash imkonini beradi, balki ular o‘rtasidagi mavjud rasmiy va norasmiy aloqalarni aniqlash, boshqaruv ta’siri yo‘nalishini (vektorini) tuzatish hamda natijaga erishish uchun zarur resurslar hajmini belgilash imkonini ham yaratadi”²⁸.

Jarayonli yondashuvdan foydalanish transport korxonasida har bir biznes-jarayonni batafsil tavsiflash bilan birga, ijrochilarga maqsadli boshqaruv ta’sirini ta’minlash uchun zarur resurslar va quvvatlar hajmini aniqlash imkonini beradi.

Transport xizmatlarini ko‘rsatishda biznes-jarayonlarning tavsifini 1-jadvalda ko‘rib chiqamiz.

1-jadval
Transport xizmatlarini ko‘rsatishda biznes-jarayonlarning tavsifi²⁹

Jarayon nomi	Jarayon bo‘yicha asosiy indikatorlar	Jarayonni takomillashtirish chora-tadbirlari
Tashishlarni tashkil etish va rejalashtirish	Transport yo‘nalishlarini monitoring qilish, yo‘nalishlar va reyslarni optimallashtirish, tashishlarning dastlabki rejasini tuzish, tashish rejasini tuzatish.	tashish jarayonini ta'minlash uchun yuqori malakali xodimlarning mavjudligi, yo‘nalishlarni optimallashtirish, mijozlardan kelib tushgan fikr-mulohazalarni tahlil qilish
Transport xizmatlarini ko‘rsatish	tashishning o‘z vaqtida bajarilishi, tashilayotgan yukning saqlanishi, muvaffaqiyatli bajarilgan buyurtmalar indeksi, yuklash va tushirishdagi bekor turish vaqti	yuk jo‘natuvchilar va tashuvchilar o‘rtasida koordinatsiyani kuchaytirish, tashish xarajatlarini kamaytirish, zaxira quvvatlarni ta'minlash
Mijozlar qoniqish darajasi	hisobot davrida kelib tushgan da’volar, shikoyatlar va takliflar soni	mijozlar tomonidan shikoyat va da’volarning mavjud emasligi
Tashishlar sifati ko‘rsatkichlarini monitoring qilish	yukni yetkazib berish bo‘yicha solishtirma to‘liq xarajatlar; tashish jarayonida yuklarning yo‘qolish ulushi, yo‘qolishdan o‘rtacha zarar, yukning solishtirma yo‘qotishlari, tashish jarayonida yuklarning o‘rtacha yo‘qotilishi	elektron hujjat aylanishini joriy etish, GPS kuzatuvdan foydalanish, telemetrik sensorlardan foydalanish

²⁷ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

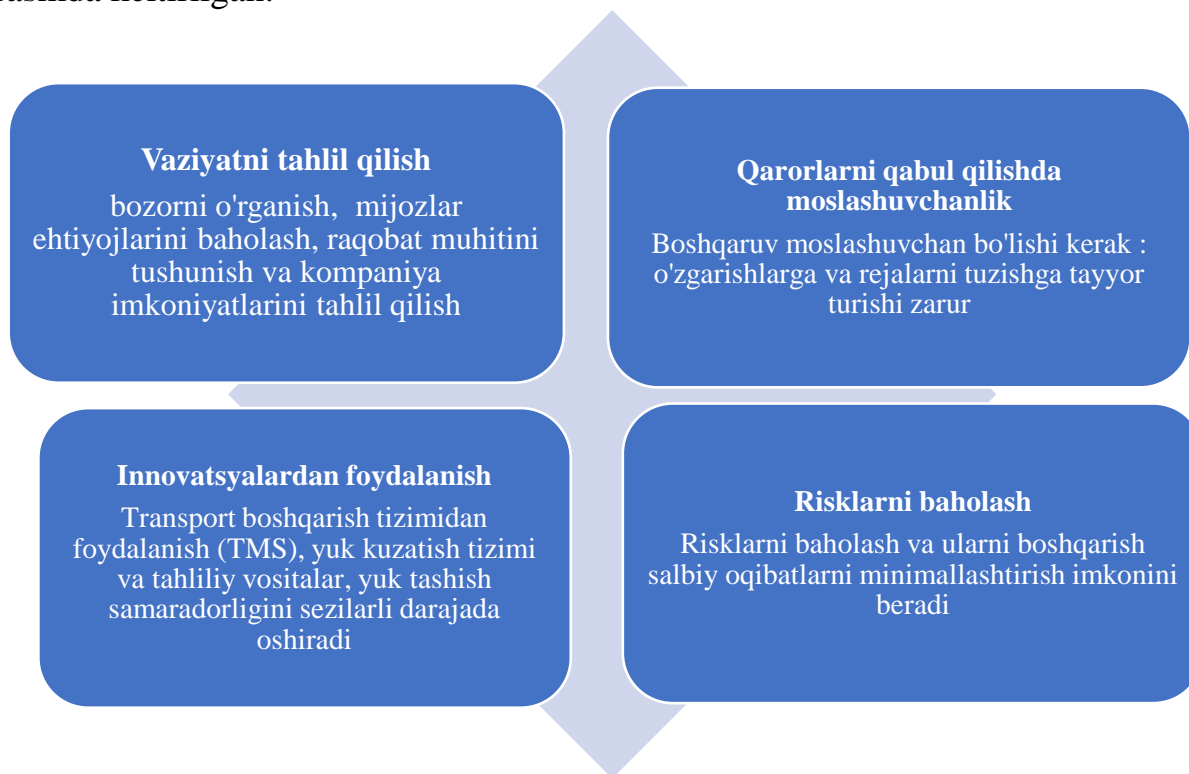
²⁸ Березин Д.В., Кочетков А.А. Процессный подход к анализу эффективности управления на транспортных предприятиях//The World of new economy 2023. vol.17 №2 с.83

²⁹ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

Jarayonli yondashuv yuk tashishning barcha bosqichlarida yuqori darajadagi shaffoflikni ta'minlab, yuklarni yanada samarali kuzatish hamda yuzaga kelishi mumkin bo'lgan muammolarga tezkor javob berish imkonini yaratadi. Jarayonli yondashuv yuk tashishlarni tashkil etishni yanada xavfsiz, samarali va iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiq holga keltiradi. Jarayonlarni standartlashtirish mijozlarga xizmat ko'rsatishning yuqori sifat standartlariga rioya etilishini ta'minlab, ularning qoniqish darajasi va sodiqligini oshirishga xizmat qiladi.

Yuk tashishlarni boshqarishda situatsion yondashuvni ko'rib chiqamiz, u muayyan muammoli vaziyatga nisbatan boshqaruv qarorlarini ishlab chiqishni nazarda tutadi. Yuk tashishlarni boshqarishda situatsion yondashuv har bir vaziyatning o'ziga xos ekanligiga asoslanib, aniq sharoitlardan kelib chiqib individual yondashuvni talab etadi.

Situatsion yondashuv yuk tashish jarayoniga ta'sir etuvchi tashqi va ichki omillarni tahlil qilishni, shuningdek, moslashuvchan strategiyalar va adaptiv qarorlardan foydalanishni kampaб oladi. Ushbu yondashuv boshqaruvchilardan yuqori darajadagi kasbiy mahorat va doimiy o'rganishga tayyorlikni talab qiladi. A.M. Kurganov fikricha, "yuk tashishlarni boshqarish situatsion o'zgaruvchilar (kirish omillari) va transport jarayonining chiqish ko'rsatkichlari o'rtasidagi sabab-oqibat bog'liqliklarini aniqlashga asoslanishi lozim". Yuk tashishlarni boshqarishda situatsion yondashuvning asosiy elementlari 2-rasmda keltirilgan.



2-rasm. Yuk tashishlarni boshqarishda situatsion yondashuv elementlari ³⁰

Transport xizmatlarini boshqarishda situatsion yondashuv bir qator muhim afzalliklarga ega:

³⁰ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

– boshqaruv strategiyalarini aniq sharoit va vaziyatlarga mos ravishda moslashtirish imkonini beradi, bu esa transport xizmatlari tez o‘zgarib borayotgan muhitda ayniqsa muhimdir;

– menejerlarga tashilayotgan yuk turi, mijozlar talablari, mavsumiylik va boshqa tashqi omillar kabi o‘ziga xos jihatlarni hisobga olish imkonini beradi;

– resurslarni yanada samarali taqsimlash imkonini yaratadi, bu esa xarajatlarni kamaytirish va unumdorlikni oshirishga olib keladi;

– har bir aniq vaziyatda yuzaga kelishi mumkin bo‘lgan xavflarni aniqlash va ularni minimallashtirish strategiyalarini ishlab chiqishga yordam beradi.

Transport xizmatlarini boshqarishda situatsion yondashuvdan foydalanish korxonalariga bozor talab va chaqiriqlariga yanada samarali javob berish imkonini beradi.

Transport kompaniyasini rivojlantirish strategiyasini ishlab chiqish murakkabligi multimodal tashishlarni amalga oshirish jarayonida keskin ortadi.

Transport xizmatlarini boshqarishda strategik yondashuv transport faoliyatining barcha jihatlarini tizimli rejalashtirish va muvofiqlashtirishni o‘z ichiga olib, jarayonlarni optimallashtirish, samaradorlikni oshirish hamda mijozlar ehtiyojlarini qondirishga qaratiladi.

Harakatdagi tarkibni samarali boshqarish uchun quyidagi vazifalarni hal etish zarur (2-jadval).

2-jadval

Harakatdagi tarkibni optimal boshqarish metodikasi³¹

Ko‘rsatkich	Hisoblash formulasi	Formula tavsifi
Transport vositalari ishining mashina-soat tannarxi	$S_{MЧ} = 3П + A + P + T + M$	3П — xizmat ko‘rsatuvchi xodimlarning ish haqi xarajatlari; A — uskunalar amortizatsiyasi; P — uskunalarni joriy ta‘mirlash va xizmat ko‘rsatish xarajatlari; T — yoqilg‘i qiymati; M — sarflanadigan materiallar xarajatlari
Parkdan foydalanish koeffitsienti	$K = A_{paб} / A_{oбщ}$	K - parkdan foydalanish koeffitsienti A_{paб} – marshrutda ishlagan avtomobil-kunlar soni A_{oбщ} – xo‘jalikdagi avtomobil-kunlarning umumiy soni
Yurishdan foydalanish koeffitsienti	$B = L_{rp} / L_{oбщ}$	B - yurishdan foydalanish koeffitsienti L_{rp} – yuk bilan bosib o‘tilgan masofa L_{oбщ} – umumiy bosib o‘tilgan masofa (yuk bilan, bo‘sh holatda va nol yurish — garajgacha bo‘lgan masofa)

Harakatdagi tarkibni samarali boshqarishda qo‘llaniladigan usullar va texnologiyalarni ko‘rib chiqamiz (3-rasm).

³¹ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

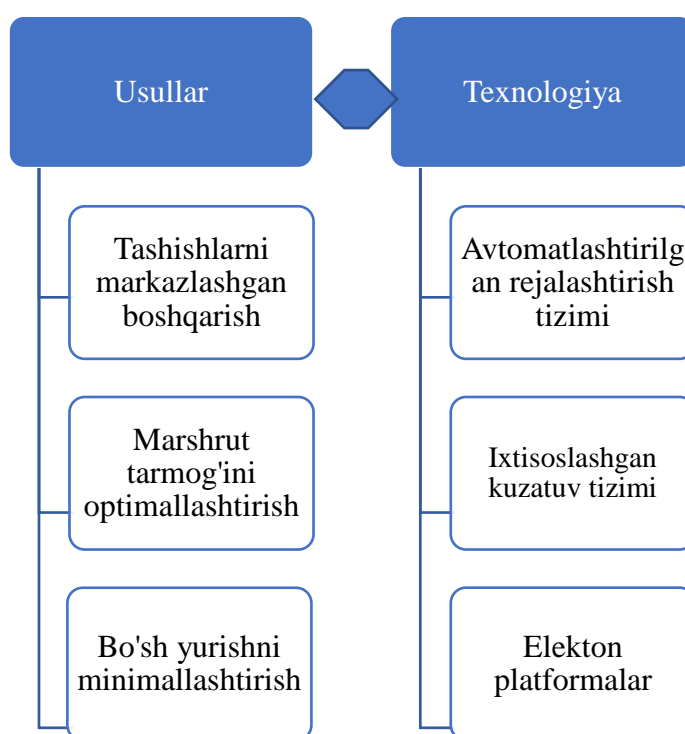
Markazlashtirilgan boshqaruv mavjud barcha texnik vositalar va harakatdagi tarkibdan samarali foydalanish, tashish jarayoni ishtirokchilari faoliyatini muvofiqlashtirish imkonini beradi.

Transport xizmatlarida harakatdagi tarkibni samarali boshqarish uchun quyidagi texnologiyalar qoʻllaniladi:

– reyslarni bajarish meʼyorlarini shakllantirish, jadval tuzishni avtomatlashtirish, jadvalning bajariluvchanligini va ish rejimini tekshirish imkonini beruvchi avtomatlashtirilgan rejalashtirish tizimlari;

– ixtisoslashgan kuzatuv tizimlari real vaqt rejimida transport vositalarining joylashuvi va holati haqida maʼlumot olish imkonini beradi;

– elektron platformalar logistika zanjiri ishtirokchilari oʻrtasida kommunikatsiya va oʻzaro aloqani taʼminlaydi, tashuvchilarni tezkor topish, tariflarni hisoblash va zarur hujjatlarni rasmiylashtirish imkonini beradi.

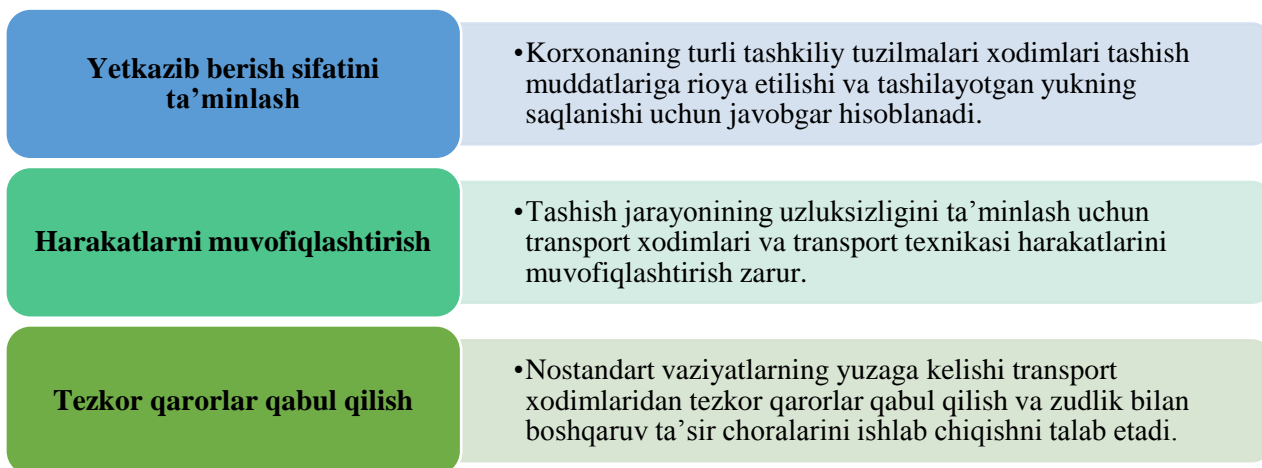


3-rasm. Transport korxonasi harakatdagi tarkibini samarali boshqarishda qoʻllaniladigan usullar va texnologiyalar³²

“Transport faoliyatining oʻziga xos ish sharoitlari kadrlarni boshqarish jarayonining barcha asosiy tarkibiy qismlariga taʼsir koʻrsatadi. Ular kadrlarni boshqarishning barcha jihatlarini — ishlab chiqarish-iqtisodiy, siyosiy, maʼmuriy-huquqiy, ijtimoiy va psixologik tomonlarini murakkablashtiradi. Bu esa kadrlarni boshqarish jarayonini samarali tashkil etish muammolarini hal etishning ahamiyatini sezilarli darajada oshiradi”³³.

³² Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

³³ Тлехурай Б.Л., Бюллер Е.А. Особенности управления персоналом транспортной отрасли экономики региона в современных условиях//Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 5: Экономика. 2018. №3. с.215



4-rasm. Transport xizmatlari sifatini ta'minlashda xodimlarning roli ³⁴

Transport xizmatlari sifatini ta'minlashda xodimlarning roli nihoyatda muhim ahamiyat kasb etadi (4-rasm).

Transport korxonasi xodimlarining samaradorligini aniqlash turli usullar va ko'rsatkichlar asosida amalga oshiriladi (3-jadval).

3-jadval

Avtotransport korxonasi xodimlari samaradorligi ko'rsatkichlari ³⁵

Ko'rsatkich	Hisoblash formulasi	Formulaning tavsifi
Mehnat unumdorligi	$\Pi = B/\Psi$	Π – mehnat unumdorligi B- korxonada tushumi Ψ - xodimlar soni
Mijozlarga xizmat ko'rsatish sifati	$K = Y1/Y_{o\text{b}\Psi}$	K – mijozlar qoniqish koeffitsienti $Y0$ - shikoyatlarsiz bajarilgan reyslar soni $Y_{o\text{b}\Psi}$ – reyslarning umumiy soni
Xodimlarning rivojlanish va o'qitilish darajasi	$P = T\phi/T_{\text{pl}}$	P – xodimlar rivojlanish darajasi $T\phi$ – amalda o'tkazilgan malaka oshirish dasturlari va treninglar soni T_{pl} – o'tkazilishi rejalashtirilgan malaka oshirish dasturlari va treninglar soni

Samaradorlikni baholashda kompleks yondashuvni ta'minlash uchun miqdoriy va sifat usullarining uyg'un kombinatsiyasidan foydalaniladi, bu esa transport korxonasi xodimlari faoliyati haqida yanada to'liq tasavvur hosil qilish imkonini beradi.

Birinchi metodika transport xizmatlari bozorini o'rganishni, ikkinchisi esa korxonaning tashkiliy va iqtisodiy imkoniyatlarini tahlil qilishni o'z ichiga oladi. Har ikkala metodika bir-birini to'ldirib, mavjud resurslar majmuasiga ega transport korxonasi qaysi hajmda transport xizmatlarini ko'rsatishga qodirligini baholash imkonini beradi.

³⁴ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

³⁵ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

Tadqiqot jarayonida rivojlangan mamlakatlarda transport sohasida kadrlarni sifatli tayyorlash va ularning malakasini oshirishga alohida e'tibor qaratilishi aniqlangan. Xususan, Kanadada ta'lim tizimi ko'p bosqichli yondashuv asosida — universitetlar va kollejlarda darajasidan tortib, korxonalaridagi korporativ dasturlargacha tashkil etilgan bo'lib, bu xodimlarning yuqori darajadagi kasbiy kompetensiyasini ta'minlaydi. Shu asosda 4-jadvalda "katta yettilik" mamlakatlarining transport xizmatlarini boshqarish sohasidagi tajribasi umumlashtirilgan.

Shunday qilib, O'zbekiston sharoitida transport xizmatlarini boshqarish sohasida rivojlangan mamlakatlar tajribasidan foydalanish maqsadga muvofiq bo'lib, bunda mamlakat transport infratuzilmasini muntazam takomillashtirish, barqaror amaliyotlarga rioya etish, tashish xavfsizligini qat'iy davlat tomonidan tartibga solish, transport korxonalarini xodimlarini tanlash, o'qitish va rag'batlantirishga doimiy e'tibor qaratish, shuningdek, transport xizmatlarini amalga oshirish va boshqarishda raqamli texnologiyalarni keng qo'llash zarur hisoblanadi.

4-jadval

“Yettilik guruhi” mamlakatlarining transport xizmatlarini boshqarish bo'yicha tajribasi³⁶

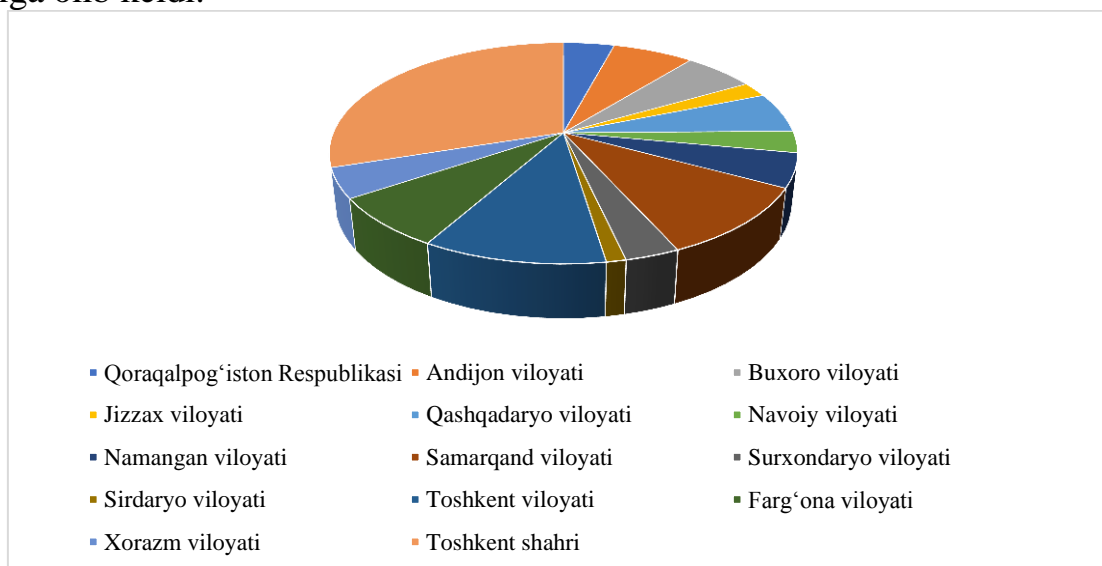
Transport xizmatlarini boshqarish xususiyatlari	Наименование страны
kiritilgan kapitaldan maksimal foyda olish	AQSH
transport xizmatlarini ko'rsatish va ularni boshqarishda raqamli texnologiyalardan foydalanish	Germaniya, Fransiya, Yaponiya, Kanada, Buyuk Britaniya, AQSh
malakali xodimlarni tanlash va transport korxonalarini xodimlarining malakasini doimiy oshirib boorish	Germaniya, Fransiya, Yaponiya, Kanada, Germaniya
xodimlarni rag'batlantirish va rivojlantirishga alohida e'tibor qaratish	Yaponiya, Kanada
tashish xavfsizligiga nisbatan qat'iy qonunchilik talablarining mavjudligi	Yaponiya, Kanada, Germaniya
barqaror amaliyotlarga rioya etish, uglerod izini kamaytirish	Germaniya, Fransiya, Buyuk Britaniya, Yaponiya, Kanada
transport infratuzilmasini doimiy takomillashtirish	Germaniya, Fransiya, Yaponiya, Italiya, Kanada, Buyuk Britaniya, AQSh
mijozlar qoniqishiga yo'naltirilganlik	Buyuk Britaniya, Italiya

Dissertatsiyaning ikkinchi bobi “Transport xizmatlarini boshqarishning zamonaviy holati va amaldagi tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini tahlil qilish” deb nomlanib, unda transport tizimining joriy holati ko'rib chiqilgan, uning rivojlanishining asosiy tendensiyalari va xususiyatlari aniqlangan. Transport xizmatlarini boshqarishning mavjud mexanizmi samaradorligi baholangan,

³⁶ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

shuningdek, transport sohasining natijadorligi va barqaror faoliyatini oshirishga to‘sqinlik qilayotgan asosiy muammolar va cheklovlar belgilab berilgan.

Hozirgi kunda O‘zbekistonda transport infratuzilmasini rivojlantirishga, jumladan, avtotransport tizimini yanada takomillashtirish va uning raqobatbardoshligini oshirishga katta e‘tibor qaratilmoqda. So‘nggi yillarda iqtisodiy rivojlanishning yuqori sur‘atlari va aholi daromadlarining oshishi foydalanilayotgan avtomobillar soni va turlarining, shuningdek, turli avtotransport vositalari orqali amalga oshirilayotgan yuk va yo‘lovchi tashish hajmlarining ortishiga olib keldi.



5-rasm. O‘zbekiston hududlari bo‘yicha transport xizmatlarining taqsimlanishi³⁷

O‘zbekistonda transport xizmatlari hajmi 2024 yilda 2010 yil darajasiga nisbatan 13,9 barobarga oshdi. Ko‘rsatilgan transport xizmatlarining eng katta hajmi Toshkent shahri va Toshkent viloyatiga to‘g‘ri keladi. Shuningdek, transport xizmatlarining sezilarli qismi Farg‘ona, Samarqand va Andijon viloyatlari hissasiga to‘g‘ri keladi. Qoraqalpog‘iston Respublikasi ulushi O‘zbekiston transport xizmatlari umumiy hajmining 5 foizini tashkil etadi. Hududning mamlakat transport xizmatlari hajmidagi past ulushi quyidagi omillar bilan izohlanadi:

- transport infratuzilmasining yetarli darajada rivojlanmaganligi: Qoraqalpog‘istonda temir yo‘llar zichligi hududning 10 ming km maydoniga nisbatan O‘zbekiston bo‘yicha o‘rtacha ko‘rsatkichlardan 2 barobar kam, avtomobil yo‘llari zichligi esa 4 barobar past;

- transport vositalari parkining sezilarli darajada eskirganligi, transport korxonalarida asosiy vositalarni yangilash va modernizatsiya qilish uchun o‘z mablag‘larining yetishmasligi.

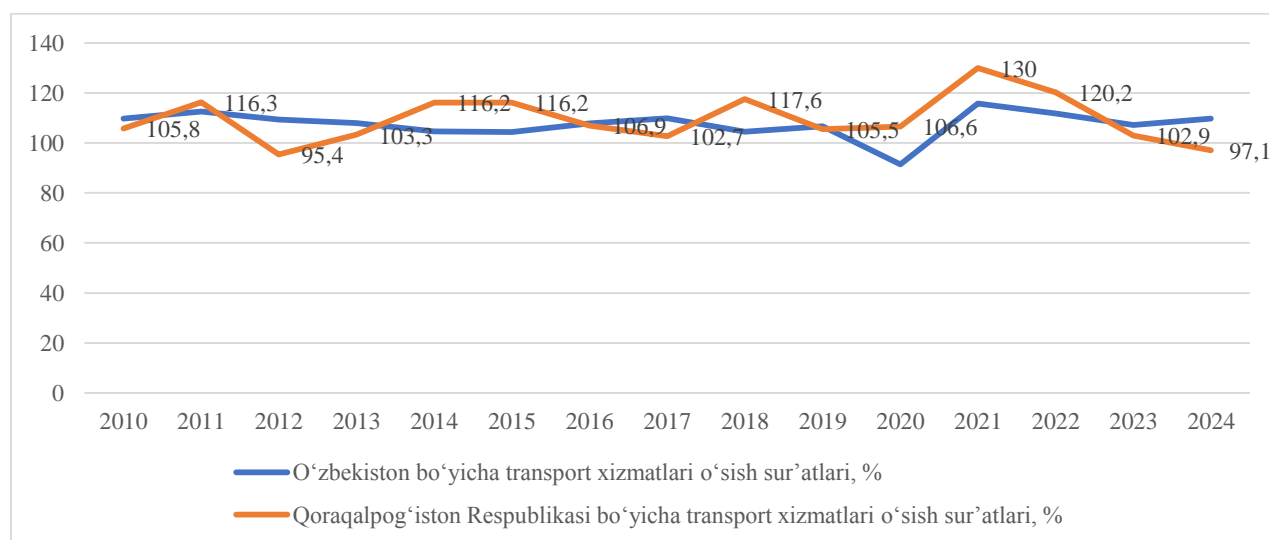
Shu bilan birga, Qoraqalpog‘iston Respublikasi geografik joylashuvi tufayli transport xizmatlarini rivojlantirish uchun yuqori salohiyatga ega, xususan,

³⁷ O‘zbekiston Respublikasi Statistika agentligi ma‘lumotlari asosida muallif tomonidan ishlab chiqilgan (rasmiiy statistik ma‘lumotlar

O‘zbekiston va Qozog‘iston o‘rtasidagi tranzit hudud sifatida. Kaspiy dengiziga yaqinligi bois, Qoraqalpog‘iston yuk tashishlarni Qozog‘istonning Aktau va Kuryk portlariga yo‘naltirishda, shuningdek, ushbu yo‘nalish orqali boshqa mamlakatlardan kelayotgan yuklarni qabul qilishda foydalanmoqda.

Bundan tashqari, Qoraqalpog‘iston logistika va sanoat markazi sifatida ham namoyon bo‘lishi mumkin bo‘lib, bu esa omborxon va transport xizmatlarini taklif etish imkonini beradi hamda butun transport yo‘nalishining samaradorligini oshirishda muhim ahamiyat kasb etadi.

6-rasmda O‘zbekiston bo‘yicha umumiy hamda Qoraqalpog‘iston Respublikasi kesimida transport xizmatlarining o‘shish sur‘atlari ko‘rib chiqiladi.



6-rasm. O‘zbekiston Respublikasi bo‘yicha umumiy hamda Qoraqalpog‘iston Respublikasi kesimida transport xizmatlarining o‘shish sur‘atlari³⁸

6-rasmdan ko‘rinib turibdiki, Qoraqalpog‘iston Respublikasi bo‘yicha transport xizmatlarining o‘shish sur‘atlari umumiy mamlakat ko‘rsatkichlariga nisbatan yuqoriroqdir.

Mazkur tendensiya Qoraqalpog‘istonning O‘zbekiston va Turkmaniston o‘rtasidagi transport koridorida qulay geografik joylashuvi bilan izohlanadi. Qoraqalpog‘iston mamlakatning sharqiy va markaziy hududlaridan kelayotgan yuklar uchun tranzit nuqta vazifasini bajaradi. Ushbu hudud orqali Turkmanboshi xalqaro portiga qulay chiqish mavjud bo‘lib, bu esa yuklarni keyinchalik dengiz orqali Ozarbayjonga yetkazish imkonini yaratadi. Qulay geografik joylashuv mintaqada transport va logistika infratuzilmasini rivojlantirish uchun muhim omil hisoblanadi.

O‘zbekistonda transport xizmatlarini ko‘rsatishda avtomobil transporti muhim o‘rin egallaydi, chunki u xalqaro va ichki yuk tashishlarni ta‘minlaydi. Rivojlangan yo‘l tarmog‘i va avtomobil parki tufayli yuklar mamlakat bo‘ylab tez va samarali yetkazib beriladi. Bu, ayniqsa, transportni tashkil etishda moslashuvchanlik va

³⁸ O‘zbekiston Respublikasi Statistika agentligi ma‘lumotlari asosida muallif tomonidan ishlab chiqilgan (rasmiy statistik ma‘lumotlar)

tezkorlik talab qilinadigan kichik va oʻrta biznes subyektlari uchun muhim ahamiyatga ega.

Yuk aylanmasining tonna-kilometrdagi koʻrsatkichlari quyidagilarni baholash imkonini beradi:

- transport vositalarining ish intensivligi;
- muayyan yoʻnalishlardagi yuk oqimlari faolligi;
- transport-ombor logistika tizimining barcha boʻgʻinlari samaradorligi;
- hududiy iqtisodiyotning umumiy holati.

Qoraqalpogʻiston Respublikasida yuk aylanmasining yildan-yilga oʻsishi transport xizmatlarining rivojlanishini va ularning mintaqa iqtisodiyotiga qoʻshayotgan hissasini aks ettiradi, bu esa transport xizmatlarini yanada rivojlantirish, modernizatsiya qilish hamda qoʻshimcha investitsiyalarni jalb etish uchun muhim ragʻbat boʻlib xizmat qiladi.

5-jadval

Oʻzbekiston Respublikasi va Qoraqalpogʻiston Respublikasida avtomobil transportida yillik yuk tashish hajmi ³⁹

Koʻrsatkich	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Oʻzbekiston boʻyicha yuk aylanmasi, mln t-km	12752	13297	13607	14640	15879	16233	19062	20509	22290	24364
Oldingi davrga nisbatan oʻzgarish, %		+5	+3	+8	+9	+3	+18	+8	+9	+5
Qoraqalpogʻiston boʻyicha yuk aylanmasi, mln t-km	489,9	523,7	565,1	583	644,7	732,1	861,9	849,5	897,6	911,6
Oldingi davrga nisbatan oʻzgarish, %		+7	+8	+4	+11	+14	+18	-1	+6	+2

Oʻzbekistonda temir yoʻl tarmoqlari yaxshi holatda boʻlib, yuk poyezdlarining 100 km/soat tezlikda harakatlanishiga moslashtirilgan, ayrim uchastkalar esa Oʻzbekiston temir yoʻllarini reabilitatsiya qilish boʻyicha Osiyo taraqqiyot banki dasturi doirasida rekonstruksiya qilinib, 160 km/soat tezlikka erishish imkonini beradi. 2024 yilda Amudaryo ustidan uzunligi 423 metr boʻlgan avtomobil-temir yoʻl koʻprigi foydalanishga topshirildi, bu esa yakuniy stansiyalar oʻrtasidagi temir yoʻl masofasini 180 km ga qisqartirib, yuk yetkazib berish vaqtini 6 soatgacha kamaytirdi.

Shu bilan birga, temir yoʻl yuk tashish hajmining yetarli darajada oshmasligiga eskirgan infratuzilma, oʻtkazuvchanlik qobiliyatining pastligi va logistikaning nomukammalligi taʼsir koʻrsatmoqda. Jumladan, yuk poyezdlarining katta qismi poytaxt va viloyat markazlariga kirib boradi, bu esa stansiyalardagi

³⁹ Oʻzbekiston Respublikasi Statistika agentligi maʼlumotlari asosida muallif tomonidan ishlab chiqilgan (rasmiiy statistik maʼlumotlar

harakat intensivligini oshiradi. Mavjud transport xizmatlari darajasi mahalliy ishlab chiqaruvchilar ehtiyojlarini to'liq qondirmaydi, chunki ular mahsulotni minimal xarajat bilan va aniq muddatlarda yetkazib berishga ehtiyoj sezadi.

O'zbekiston transport xizmatlari sektori raqamli rivojlanish darajasi yetarli emasligi bilan ham tavsiflanadi, xususan, yo'l harakatini elektron nazorat qilish va tartibga solish, transport-logistika operatsiyalarini tezlashtirish, transportning atrof-muhitga ta'sirini kamaytirish hamda xavfsizlikni ta'minlash yo'nalishlarida muammolar mavjud.

Mazkur kamchiliklarni bartaraf etish maqsadida O'zbekistonda kontrayler tashishlar joriy etila boshlandi. Kontrayler tashishlar — bu intermodal logistikaning bir turi bo'lib, unda yarim tirkamalar yoki avtoullov poyezdlari maxsus platformalarda temir yo'l orqali tashiladi. Bunda yiriklashtirilgan yuk birligi sifatida kontrayler (avtomobil g'ildiraklariga ega konteyner) qo'llaniladi. Dastlab kontrayler tashishlar O'zbekistonda faqat tranzit xarakterga ega bo'lgan bo'lsa, keyinchalik konteyner terminallarida kontrayler maydonchalari tashkil etildi.

O'zbekistonda kontrayler maydonchalarining jihozlanishi milliy tashuvchilarni ushbu tashish tizimiga jalb etish imkonini berdi, bu esa xarajatlarning bosqichma-bosqich kamayishiga va sohaning uglerod izining qisqarishiga olib kelmoqda (chunki temir yo'l tashishlarining uglerod izi avtomobil tashishlariga nisbatan 83 barobar past).

O'tkazilgan hisob-kitoblar natijasida quyidagi ko'p omilli regressiya tenglamasi olindi:

$$y = 0,4382x_1 + 0,6068x_2 + 0,0732x_3 \quad (1)$$

6-jadval

Ekonometrik tahlil uchun dastlabki ma'lumotlar⁴⁰

Ko'rsatkich	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kontrayler tashishlar hajmi, mln t	0,35	0,34	0,32	0,35	0,36	0,38	0,3	0,35	0,39	0,4	0,38
Tashqi savdo aylanmasi, mln dollar	27530	24924	24232	26566	33430	41751	36256	42170	50500	63526	67538
Temir yo'l tashishlar hajmi, mln t-km	22900	22900	22900	22900	22900	23400	23600	24600	25000	27100	27500
Avtomobil tashishlar hajmi, mln t-km	11895,3	12752,6	13297,8	13607,7	14640,8	15879,3	16233,4	19062,3	20509,8	22290,7	24364

⁴⁰ Muallif tomonidan tuzilgan

O‘zbekistonda kontrayler tashishlarning ommalashuvi, avvalo, kichik hajmdagi yuklarni jo‘natuvchi tadbirkorlar “eshikdan eshikkacha” yetkazib berishni afzal ko‘rishi bilan bog‘liq. Shu bilan birga, temir yo‘l tashishlari ancha arzon va ekologik jihatdan samaraliroq hisoblanadi. Kontrayler tashishlar avtomobil va temir yo‘l transportining sinergiyasini ta‘minlab, xizmatlar sifatining oshishiga xizmat qiladi.

Ekonometrik modelni hisoblash O‘zbekiston Respublikasida kontrayler tashishlar hajmiga ta‘sir etuvchi omillarni aniqlash imkonini beradi.

O‘zbekistonda kontrayler tashishlarning katta qismi tranzit tashishlardan iborat ekanligini inobatga olib, natijaviy ko‘rsatkich sifatida kontrayler tashishlar hajmi (Y) quyidagi omillarga bog‘liq deb qabul qilinadi: O‘zbekiston tashqi savdo aylanmasi (X1), avtomobil tashishlar hajmi (X2) va temir yo‘l tashishlar hajmi (X3) (6-jadval).

Tahlil natijasida $R^2 = 1,0$, ya‘ni hisoblangan va statistik ma‘lumotlar o‘rtasida tafovut mavjud emas. Demak, modellashtirish bilan bog‘liq barcha talablar bajarilgan.

Shunday qilib, natijaviy ko‘rsatkich Y ga ta‘sir etuvchi omillar quyidagicha talqin qilinadi:

– O‘zbekistonning tashqi savdo aylanmasi 1 mln dollarga oshganda, kontrayler tashishlar hajmi 0,4382 mln tonnaga ortadi;

– temir yo‘l tashishlar hajmi 1 mln t-km ga oshganda, kontrayler tashishlar hajmi 0,6068 mln tonnaga ortadi;

– avtomobil tashishlar hajmi 1 mln t-km ga oshganda, kontrayler tashishlar hajmi 0,0732 mln tonnaga ortadi.

Demak, O‘zbekiston Respublikasida kontrayler tashishlar hajmining oshishiga eng katta ta‘sir temir yo‘l tashishlar hajmining ortishi hamda tashqi savdo aylanmasining kengayishi orqali namoyon bo‘ladi. Eng kam ta‘sir esa avtomobil tashishlar hajmining ortishi bilan bog‘liq.

Tranzit yuk tashishlar Qoraqalpog‘iston Respublikasi hududida ham amalga oshiriladi. Qoraqalpog‘iston Respublikasi Transkaspiy koridori bo‘ylab harakatlanuvchi yuklarni jamlash va taqsimlashda muhim transport tuguni sifatida faoliyat yuritadi.

Kontrayler tashishlar O‘zbekistondan Yevropaga yuk yetkazib berishning yuqori xarajatlari va muddatlari muammosini hal etishga qaratilgan innovatsion yondashuvlarni o‘zida mujassam etadi.

Dissertatsiyaning uchinchi bobi **“Qoraqalpog‘iston Respublikasi misolida transport xizmatlarini boshqarishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini takomillashtirish”** deb nomlanib, unda transport tizimi faoliyatining samaradorligini oshirishga qaratilgan takliflar va amaliy chora-tadbirlar ishlab chiqilgan. Qoraqalpog‘iston Respublikasi misolida boshqaruvning tashkiliy va iqtisodiy mexanizmlarini takomillashtirish yo‘nalishlari asoslab berilgan hamda transport xizmatlarining barqaror rivojlanishini ta‘minlash va raqobatbardoshligini oshirishga qaratilgan samarali tashkiliy-iqtisodiy mexanizm modeli taklif etilgan.

Quyidagi jadvalda transport xizmatlarini boshqarish darajalari keltirilgan (7-jadval). Mazkur jadval asosida O‘zbekiston transport korxonalarini transport xizmatlarini boshqarish sifati darajalariga ko‘ra tasniflash tavsiya etiladi.

7-jadval

Transport xizmatlarini boshqarish darajalari⁴¹

Baholash darajasi	O_{int} ning miqdoriy qiymatlari	Tavsif
Yuqori daraja	0,8 dan 1 gacha	Barqaror moliyaviy holat, yuqori to‘lov qobiliyati va transport xizmatlarining rentabelligi. Atrof-muhitga zararli chiqindilar darajasining pastligi va muqobil energiya manbalaridan foydalanishning yuqoriligi. Harakatdagi tarkibning eskirish koeffitsienti past. Biznes-jarayonlarning yuqori darajada avtomatlashtirilganligi. Biznes-jarayonlarning raqamlashtirish va avtomatlashtirish darajasi 80% ga yetgan. Kadrlar barqarorligining yuqori darajasi. Ishlab chiqarishdagi jarohatlanish darajasining minimal darajasi.
O‘rtacha dan yuqori	0,6 dan 0,79 gacha	Korxonada normal to‘lov qobiliyatiga ega va transport xizmatlarining rentabelligi ta‘minlangan, biroq ayrim ko‘rsatkichlar me‘yoriy darajadan biroz past. Atrof-muhitga zararli chiqindilar darajasi o‘rtacha, muqobil energiya manbalaridan foydalanish darajasi past. Harakatdagi tarkibning eskirish koeffitsienti o‘rtacha. Biznes-jarayonlarning avtomatlashtirish darajasi o‘rtacha. Biznes-jarayonlarning raqamlashtirish va avtomatlashtirish darajasi 60% ga yetgan. Kadrlar barqarorligi o‘rtacha darajada. Ishlab chiqarishdagi jarohatlanish darajasi o‘rtachadan past.
O‘rta daraja	0,4 dan 0,59 gacha	To‘lov qobiliyati va moliyaviy barqarorlikning ayrim ko‘rsatkichlari me‘yoriy darajadan past, biroq korxonada o‘z majburiyatlari bo‘yicha javob bera oladi. Atrof-muhitga zararli chiqindilar darajasi o‘rtacha, muqobil energiya manbalari qo‘llanilmaydi. Harakatdagi tarkibning eskirish koeffitsienti o‘rtacha. Biznes-jarayonlarning raqamlashtirish va avtomatlashtirish darajasi 40% ga yetgan. Ishlab chiqarishdagi jarohatlanish darajasi o‘rtacha. Xodimlarning ijtimoiy talablari umumiy holda bajarilmoqda.
O‘rtachadan past	0,2 dan 0,39 gacha	To‘lov qobiliyati va moliyaviy barqarorlik ko‘rsatkichlari me‘yoriy darajadan past, korxonada asta-sekin to‘lov qobiliyatini yo‘qotib bormoqda. Korxonada atrof-muhitni ifloslantirgani uchun yuqori miqdorda jarimalar to‘lamoqda. Harakatdagi tarkibning eskirish koeffitsienti yuqori. Biznes-jarayonlarning raqamlashtirish va avtomatlashtirish darajasi 20% ga yetgan. Kadrlar barqarorligi darajasi doimiy ravishda pasayib bormoqda. Ishlab chiqarishdagi jarohatlanish darajasi yuqori.
Past daraja	0,2 dan kam	Korxonada to‘lov qobiliyati inqirozi kuzatilmoqda, atrof-muhitni ifloslantirgani uchun yuqori miqdorda jarimalar to‘lanmoqda. Asosiy fondlar yangilanmayapti. Biznes-jarayonlarni raqamlashtirish va avtomatlashtirish mavjud emas. Kadrlar almashinuvi yuqori, ishlab chiqarishdagi jarohatlanish darajasi o‘rtachadan yuqori.

⁴¹ Muallif ishlanmasi

O'zbekiston Respublikasi transport sohasining turli rivojlanish ssenariylari bo'yicha prognozi ⁴²

Ko'rsatkich nomi	Amaldagi ko'rsatkichlar					Prognoz ko'rsatkichlari			Trend tenglamasi
	2020 ғ	2021 ғ	2022 ғ	2023 ғ	2024 ғ	2026 ғ	2028 ғ	2030 ғ	
Inertsion ssenariy									
Transport xizmatlari hajmi, mlrd so'm	53662,9	67238,6	83985,6	114553,3	146736,3	161245	187432	224015	$y = 26906x + 35863$ $R^2 = 0,9818$
Temir yo'l transportida yuk aylanmasi hajmi, mln t-km	23600	24600	25000	27100	27500	27978	28016	28544	$y = 23261x^{0,0967}$ $R^2 = 0,9838$
Avtomobil transportida yuk aylanmasi hajmi, mln t-km	16233,4	19062,3	20509,8	22290,7	24364	25149	27841	30026	$y = 1949x + 14645$ $R^2 = 0,989$
Asosiy kapitalga investitsiyalar, mlrd so'm	210195,1	239552,6	266240	356071,4	507490,2	512465	574464	689710	$y = 71111x + 102577$ $R^2 = 0,975$
Optimistik ssenariy									
Transport xizmatlari hajmi, mlrd so'm	53662,9	67238,6	83985,6	114553,3	146736,3	182477	242366	322655	$y = 50869e^{0,2652x}$ $R^2 = 0,9963$
Temir yo'l transportida yuk aylanmasi hajmi, mln t-km	23600	24600	25000	27100	27500	35149	41045	47254	$y = 1030x + 22470$ $R^2 = 0,9462$
Avtomobil transportida yuk aylanmasi hajmi, mln t-km	16233,4	19062,3	20509,8	22290,7	24364	29876	35154	52945	$y = 15181e^{0,0969x}$ $R^2 = 0,9762$
Asosiy kapitalga investitsiyalar, mlrd so'm	210195,1	239552,6	266240	356071,4	507490,2	569781	701854	897632	$y = 156866e^{0,2159x}$ $R^2 = 0,9378$

⁴² Muallif tomonidan hisoblab chiqilgan

Mintaqa yoki mamlakat transport kompleksini strategik boshqarishda ustuvorlik tamoyilining namoyon bo'lishini ko'rib chiqishda shuni ta'kidlash lozimki, bozor mexanizmlarining amal qilishi yuk tashish bilan shug'ullanuvchi tashkilotlarga turlicha ta'sir ko'rsatadi va asosan tashish hamda unga bog'liq transport xizmatlari sohasida tadbirkorlik faoliyatini amalga oshiruvchi korxonalarini qamrab oladi.

Taklif etilgan metodikadan foydalanish korxonaning transport xizmatlarini boshqarish darajasini kompleks baholash imkonini beradi.

Ekonometrik modellashtirish yordamida muallif tomonidan O'zbekiston transport sohasining inertiya va optimistik rivojlanish ssenariylari bo'yicha hisob-kitoblar amalga oshirildi (8-jadval).

Inertiya ssenariysi transport-logistika kompleksining amaldagi rivojlanish tendensiyalarini saqlab qolishni, ya'ni sezilarli tarkibiy o'zgarishlar va innovatsion yutuqlarsiz faoliyat yuritishni nazarda tutadi. Bunday sharoitda sohaning rivojlanishi mavjud boshqaruv modellari doirasida amalga oshirilib, bu uning o'sish salohiyatini cheklaydi hamda mintaqaviy va xalqaro darajada raqobatbardoshligini pasaytiradi.

Birinchidan, transport korxonalarining harakatdagi tarkibi eskirish darajasi deyarli o'zgarmasdan qoladi, bu esa ekspluatatsiya xarajatlarining oshishiga, tashishlarning ishonchliligi pasayishiga hamda logistika zanjirlarida uzilishlar xavfining ortishiga olib keladi. Avtopark va temir yo'l harakat tarkibini tizimli yangilashning yo'qligi energiya tejovchi va ekologik xavfsiz texnologiyalarni joriy etishni sekinlashtiradi.

Ikkinchidan, transport infratuzilmasi obyektlarini moliyalashtirish asosan davlat byudjeti hisobidan amalga oshirilishda davom etadi. Shu bilan birga, xususiy kapital, davlat-xususiy sheriklik mexanizmlari hamda xorijiy investitsiyalarni jalb etish darajasi past bo'lib qolmoqda, bu esa transport tarmog'ini keng ko'lamda modernizatsiya qilish imkoniyatlarini cheklaydi.

Uchinchidan, ayniqsa mahalliy ahamiyatga ega avtomobil yo'llarining sifati sezilarli darajada yaxshilanmaydi. Bu yuk tashish xarajatlarining oshishiga, yetkazib berish vaqtining uzayishiga hamda logistika jarayonlari umumiy samaradorligining pasayishiga olib keladi. Transport koridorlarini kompleks rivojlantirishga yetarli e'tibor qaratilmasligi esa samarali hududlararo transport integratsiyasini shakllantirishga to'sqinlik qiladi.

Bundan tashqari, transport-logistika jarayonlariga raqamli va avtomatlashtirilgan texnologiyalarni joriy etish tarqoq va tizimsiz xususiyatga ega. Yagona raqamli platformaning yo'qligi, transport turlari o'rtasidagi integratsiyaning yetarli emasligi hamda "aqlli logistika" sohasidagi samarali yechimlarning mavjud emasligi tarmoq innovatsion infratuzilmasining rivojlanishini sekinlashtirmoqda.

Qoraqalpog‘iston Respublikasi transport sohasining turli rivojlanish ssenariylari bo‘yicha prognozi ⁴³

Ko‘rsatkich nomi	Amaldagi ko‘rsatkichlar					Prognoz ko‘rsatkichlari			Trend tenglamasi
	2020 ғ	2021 ғ	2022 ғ	2023 ғ	2024 ғ	2026 ғ	2028 ғ	2030 ғ	
Inertsion ssenariy									
Asosiy kapitalga investitsiyalar hajmi, mlrd so‘m	7089,8	8110,7	10254	12959,2	20567,7	21236	23557	28019	$y = 3180,4x + 2255$ $R^2 = 0,869$
Sanoat mahsulotlari ishlab chiqarish hajmi, mlrd so‘m	13981,3	16630,4	17624,7	17791,1	24323,5	25169	26771	28974	$y = 2184,5x + 11517$ $R^2 = 0,9203$
Avtomobil yo‘llari uzunligi, ming km	4389	5597	7974	9015	11061	12365	14574	16158	$y = 24,286x^2 + 1530,5x + 2748,6$ $R^2 = 0,9881$
Optimistik ssenariy									
Asosiy kapitalga investitsiyalar hajmi, mlrd so‘m	7089,8	8110,7	10254	12959,2	20567,7	26347	40587	50000	$y = 981,22x^2 - 2706,9x + 9123,5$ $R^2 = 0,9848$
Sanoat mahsulotlari ishlab chiqarish hajmi, mlrd so‘m	13981,3	16630,4	17624,7	17791,1	24323,5	31884	37557	48652	$y = 495,62x^2 - 789,22x + 14986$ $R^2 = 0,8795$
Avtomobil yo‘llari uzunligi, ming km	4389	5597	7974	9015	11061	13985	18657	23987	$y = 3590,8e^{0,2325x}$ $R^2 = 0,9765$

⁴³ Muallif ishlanmasi

Shunday qilib, inertsiyon ssenariy O'zbekiston transport tizimining sekin, evolyutsion rivojlanishi bilan tavsiflanadi, bunda mavjud muammolar va cheklovlar saqlanib qoladi. Ushbu ssenariy transport sohasining samaradorligi, barqarorligi va raqobatbardoshligini oshirish bo'yicha strategik maqsadlarga erishishni ta'minlamaydi, bu esa yanada faol, innovatsion-investitsion rivojlanish modeliga o'tishni taqozo etadi.

Qoraqalpog'iston Respublikasining yuqori sanoat salohiyatini inobatga olgan holda, O'zbekiston hukumati uning hududida yangi iqtisodiy va transport-logistika markazini rivojlantirishni rejalashtirmoqda. Ushbu yirik rejalarni amalga oshirish uchun asosiy kapitalga investitsiyalar zarur hisoblanadi.

Inertsiyon ssenariy sharoitida asosiy kapitalga investitsiyalar hajmi davlat kapital qo'yilmalari hamda xalqaro moliyaviy tashkilotlar mablag'lari hisobidan sekin sur'atlarda oshib boradi. Optimistik ssenariyda esa to'g'ridan-to'g'ri xorijiy investitsiyalarni jalb etish hamda davlat-xususiy sheriklik shaklidagi investitsiyalar hajmining oshishi prognoz qilinadi.

XULOSA

1. Transport xizmatlari bozorining ko'p sonli kichik tizimlardan iborat murakkab tuzilmasi mavjudligi munosabati bilan muallif tomonidan bozor iqtisodiyoti sharoitida transport xizmatlarini boshqarishning quyidagi usullari ko'rib chiqilgan: bozor ehtiyojlarini tahlil qilish, transport korxonasi faoliyatini tashkil etish hamda resurslarni boshqarish.

2. Transport xizmatlarining zamonaviy holati tahlili shuni ko'rsatdiki, O'zbekiston Respublikasida 2024 yilda transport xizmatlari hajmi 2010 yil darajasiga nisbatan 13,9 barobarga oshgan. Ko'rsatilgan transport xizmatlarining eng katta ulushi Toshkent shahri va Toshkent viloyati hissasiga to'g'ri keladi. Temir yo'l transportining yuk aylanmasi hajmi avtomobil transportiga nisbatan sezilarli darajada yuqori bo'lsa-da, avtomobil transportida yuk tashishlar o'sish sur'atlari ancha jadalligini namoyon etmoqda. Shuningdek, kontreyler tashishlarining ommalashuvi ham ortib bormoqda. Qoraqalpog'iston Respublikasi bo'yicha transport xizmatlari o'sish sur'atlari umumiy holda O'zbekiston bo'yicha o'sish sur'atlaridan ustun ekanligi aniqlandi.

3. Transport xizmatlari rivojlanishiga to'sqinlik qiluvchi omillarga inflyatsiyaning o'sishi, hududda sanoatning yetarli darajada rivojlanmaganligi (bu transport infratuzilmasi rivojlanishini cheklaydi), yuk tashishlarni muvofiqlashtiruvchi yagona transport-logistika tizimining mavjud emasligi kiradi. Shuningdek, O'zbekiston va Qoraqalpog'istonda transport xizmatlari rivojlanishiga to'sqinlik qiluvchi muhim omil sifatida transport-logistika sohasida raqamlashtirish darajasining pastligi ham qayd etiladi.

4. Transport xizmatlarini boshqarishning iqtisodiy instrumentlarini takomillashtirish maqsadida moliyaviy barqarorlikni oshirish, harakat tarkibini yangilash, zararli chiqindilarni kamaytirish, biznes-jarayonlarni avtomatlashtirish va raqamlashtirishni o'z ichiga olgan chora-tadbirlar taklif etiladi.

5. Transport xizmatlarini boshqarishni integral baholash metodikasi ishlab chiqilgan: $O_{int} < 0,2$ – transport xizmatlarini boshqarishning past darajasi, $0,2 < O_{int} < 0,39$ – o'rtachadan past daraja, $0,4 < O_{int} < 0,59$ – o'rtacha daraja, $0,6 <$

$O_{int} < 0,79$ – o‘rtachadan yuqori daraja, $0,8 < O_{int} < 1$ – transport xizmatlarini boshqarishning yuqori darajasi. Taklif etilgan transport sohasi korxonalarida transport xizmatlarini boshqarishni integral baholash mexanizmi muammoli yo‘nalishlar va potensial takomillashtirish imkoniyatlarini aniqlash, maqsadlar va harakatlar rejalarini ishlab chiqish hamda erishilgan natijalarni monitoring qilishda, xususan, O‘zbekistonning barqaror rivojlanishi doirasida muhim ahamiyat kasb etadi.

6. Transport xizmatlarini boshqarishning tashkiliy mexanizmlarini takomillashtirish taklif etilgan. Zarur choralar qatorida harakat tarkibining jismoniy va ma‘naviy eskirishi munosabati bilan uni yangilash muhim ahamiyatga ega. Muallif tomonidan yuk avtomobillarini almashtirish navbatini aniqlash algoritmi hamda yuk avtomobillari parkini yangilashni rejalashtirish ketma-ketligi ishlab chiqilgan. Yuk avtomobillari parkini yangilash transport xizmatlari sifatini oshirishga, xususan, xarajatlarni optimallashtirish va tashish tannarxini kamaytirish hisobiga ijobiy ta‘sir ko‘rsatadi.

7. Transport korxonasi faoliyatini takomillashtirish va transport xizmatlari sifatini oshirish maqsadida quyidagi chora-tadbirlar taklif etilgan: raqamli texnologiyalar yordamida marshrutlarni optimallashtirish; avtomatlashtirish va axborot texnologiyalariga asoslangan zamonaviy dispetcherlik tizimlaridan foydalanish; ekologik barqarorlikni oshirish; transport xizmatlari samaradorligi va sifatini oshirish uchun innovatsion texnologiyalarni joriy etish.

8. Temir yo‘l transportida transport xizmatlarini boshqarishni takomillashtirish uchun innovatsion texnologiyalar taklif etilgan. Transport sohasi xodimlarining raqamli kompetensiyalarini uzluksiz rivojlantirish metodikasi ishlab chiqilgan.

9. O‘zbekiston Respublikasida transport xizmatlarini boshqarishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini takomillashtirish quyidagilarni nazarda tutadi: soha harakat tarkibining yaroqlilik darajasini oshirish; yagona transport-logistika tizimini yaratish; transport xizmatlari eksporti uchun alohida ahamiyatga ega bo‘lgan investitsiya loyihalarini amalga oshirish hamda transport infratuzilmasi rivojlanishidagi ortda qolishni bartaraf etish; transport sohasining ekologik barqarorligini oshirish; transport sohasiga avtomatlashtirish va raqamli texnologiyalarni joriy etish, xodimlarni o‘qitish va qayta tayyorlash. O‘zbekiston Respublikasida transport-logistika infratuzilmasini moliyalashtirishning samarali mexanizmini yaratish maqsadida davlat-xususiy sheriklik mexanizmidan foydalanish taklif etiladi.

10. Qoraqalpog‘iston transport tarmog‘ini 2030 yilgacha rivojlantirishning prognoz ko‘rsatkichlari asosiy kapitalga yo‘naltirilgan investitsiyalar (transport infratuzilmasi), sanoat mahsulotlari ishlab chiqarish hajmi hamda avtomobil yo‘llari uzunligini hisobga oluvchi panel ma‘lumotlar modeli asosida hisoblab chiqilgan.

**ONE-TIME SCIENTIFIC COUNCIL ON THE BASIS OF THE
SCIENTIFIC COUNCIL
PhD.03/30.01.2020.I.20.06 ON AWARDING OF SCIENTIFIC DEGREES
AT KARAKALPAK STATE UNIVERSITY NAMED AFTER BERDAKH**

KARAKALPAK STATE UNIVERSITY NAMED AFTER BERDAKH

KAIPBEKOV PARAXAT KONISBAYEVICH

**IMPROVING THE ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC
MECHANISM FOR MANAGING TRANSPORTATION SERVICES
(on the example of the Republic of Karakalpakstan)**

**08.00.05 - Economics of Service Sectors
08.00.13 – Management**

**ABSTRACT
of the dissertation of Doctor of Philosophy (PhD) in Economics**

Nukus – 2026

The topic of the Doctor of Philosophy (PhD) dissertation is registered in the Higher Attestation Commission with the number B2025.4. PhD/Iqt6001.

The doctoral dissertation was completed at Karakalpak State University named after Berdakh.

The abstract of the dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian, English (resume)) on the website of the Scientific Council (www.karsu.uz) and on the Information and Education portal "Zionet" (www.zionet.uz).

Scientific supervisor::

Nurimbetov Ravshan Ibragimovich
doctor of economics, professor

Official opponents:

Djurabayev Otabek Djurabayevich
doctor of economics, professor

Ollanazarov Bekmurad Davlatmurodovich
doctor of Philosophy (PhD) in Economics, associate professor


Leading organization:

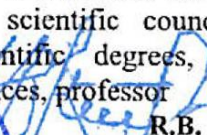
Samarkand Institute of Economics and Service


The defense of the dissertation will take place on « 06 » 06 2026 at 19:00 at the meeting of the Scientific Council PhD.03/2025.27.12.1.04.12 on awarding the scientific degrees at the Karakalpak state university named after Berdakh. Address: 230112, Nukus city, Ch.Abdirov str., 1. Tel./fax: (998 61) 223-60-78, (998 61) 223-59-25, e-mail: karsu_info@edu.uz.

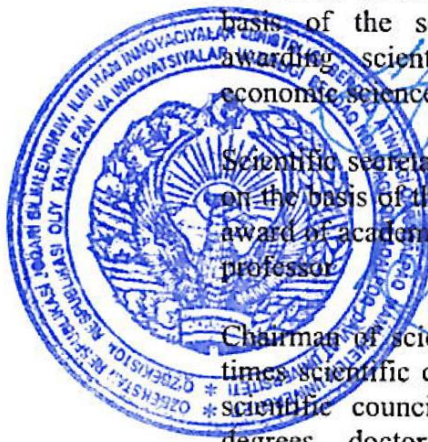
The dissertation is available at the Information resource center of Karakalpak state university named after Berdakh (registered under № 3023). Address: 230112, Nukus city, Ch.Abdirov str., 1. Tel.: (998 61) 223-60-78, (998 61) 223-59-25, e-mail: karsu_info@edu.uz.

The abstract of the dissertation sent out on « 21 » 05 2026.
(registry protocol No. 137 dated « 21 » 05 2026).


J.K. Saukhanov
Chairman of the one-time council on the basis of the scientific council for the awarding scientific degrees, doctor of economic sciences, professor


R.B. Utemuratov
Scientific secretary of the one-time council on the basis of the scientific council for the award of academic degrees, PhD, Associate professor


B.S. Kalmuratov
Chairman of scientific seminar under one-time scientific council on the basis of the scientific council for awarding scientific degrees, doctor of economic sciences, professor



INTRODUCTION (abstract o PhD dissertation)

The purpose of the dissertation research is to develop scientific proposals and practical recommendations for improving the organizational and economic mechanism for managing transport services.

The object of the study is the transport and logistics industry of the Republic of Karakalpakstan.

The scientific novelty of the study consists of the following:

the methodology for the integrated assessment of the management level of transport services has been improved. This methodology is based on the consolidation of financial-economic, environmental, technical, innovation, and personnel indicators, utilizing the following qualitative boundaries: "low level" ($I_{int} < 0.2$), "below average" ($0.2 < I_{int} < 0.39$), "average" ($0.4 < I_{int} < 0.59$), "above average" ($0.6 < I_{int} < 0.79$), and "high level" ($0.8 < I_{int} < 1$).

a proposal has been developed to improve the system for distributing, issuing, and using foreign/multilateral permits for international road freight transport among local carriers by introducing the practice of issuing these permits in stages, either at the border or in the regions;

the organizational and economic mechanism for managing transport services has been improved by establishing a unified methodological approach within the transport inspection system, providing regulatory and methodological support for control processes, and standardizing the practices of structural and territorial divisions through the creation of a specialized methodological unit;

Forecast indicators for the development of the transport sector in Uzbekistan and the Republic of Karakalpakstan through 2030 have been developed using a panel data model that incorporates key performance indicators for transport services.

Implementation of research results. Based on the scientific proposals and practical recommendations developed for improving the organizational and economic mechanism of transport service management:

proposals for improving the methodology for an integrated assessment of the level of transport services management based on the generalization of financial, economic, environmental, technical, innovation, and personnel indicators using qualitative boundaries: "low level" ($O_{int} < 0.2$), "below average" ($0.2 < O_{int} < 0.39$), "average" ($0.4 < O_{int} < 0.59$), "above average" ($0.6 < O_{int} < 0.79$), "high level" ($0.8 < O_{int} < 1$) have been implemented in the activities of the Ministry of Transport of the Republic of Karakalpakstan (certificate of the Ministry of Transport of the Republic of Karakalpakstan No. 3012 dated November 24, 2025). The application of this scientific novelty in practice made it possible to ensure a systematic assessment of the level of transport services management and, on this basis, to improve the quality of services provided, as well as the effectiveness of management decisions;

proposals for improving the system of distribution, issuance, and use of foreign/multilateral permits for international road freight transport among local road carriers by introducing the practice of gradually issuing these permits at the border or in the regions were taken into account in the "Roadmap" for the

implementation of the tasks for 2025 provided for in Appendix 2 to the Resolution of the President of the Republic of Uzbekistan No. PP-28 dated January 27, 2025 "On measures to further develop the transport and logistics system of the Republic of Uzbekistan" (certificate of the Ministry of Transport of the Republic of Karakalpakstan No. 3012 dated November 24, 2025). The implementation of this proposal made it possible to improve the system of distribution, issuance, and use of foreign and multilateral permits for international road transport;

proposals for improving the organizational and economic mechanism for managing transport services through the formation of a unified methodological approach in the transport inspection system, regulatory and methodological support of control processes, as well as unification of the practice of structural and territorial subdivisions by creating a specialized methodological unit were taken into account in the "Roadmap" for the implementation of the tasks for 2025 provided for in Appendix 2 to the Resolution of the President of the Republic of Uzbekistan No. PP-28 dated January 27, 2025 "On measures for the further development of the transport and logistics system of the Republic of Uzbekistan" (certificate of the Ministry of Transport of the Republic of Karakalpakstan No. 3012 dated November 24, 2025). The introduction of this scientific novelty made it possible to form a unified methodological approach in the industry, improve the quality of regulatory and methodological support for control processes, and unify the practical activities of structural and territorial subdivisions.

developed forecast indicators for the development of the transport industry of Uzbekistan and the Republic of Karakalpakstan until 2030 based on a panel data model that takes into account the key performance indicators of transport services were introduced into the activities of the Ministry of Transport of the Republic of Karakalpakstan (certificate of the Ministry of Transport of the Republic of Karakalpakstan No. 3012 dated November 24, 2025). The introduction of this scientific novelty made it possible to substantiate the strategic directions of long-term development of the country's transport and logistics complex, increase the accuracy of forecasting, as well as determine the priority directions of investment and infrastructure policy.

Structure and volume of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, three chapters, a conclusion, a list of references and appendices, with a total volume of 131 pages.

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

I bo'lim (I часть, I part)

1. Каипбеков П.К. Современное состояние транспортных услуг: тенденции, структура и особенности развития (опыт узбекистана)// Marketing ilmiy, amaliy va ommabop jurnali, 10-son 518-524 betlar oktyabr,2025-yil (ОАК Rayosatining 2024 yil 4 oktyabrdagi 362-son qarori).

2. Каипбеков П.К. Развитие транспортной инфраструктуры и влияние на качество предоставляемых транспортных услуг// “Yashil iqtisodiyot va taraqqiyot” jurnali, iyul 2025-yil, № 7-son 448-453 betlar. (ОАК Rayosatining 2023-yil 1-apreldagi 363/3-son qarori).

3. Каипбеков П.К. Major problems and limitations in the development of transportations service management in Uzbekistan// Journal of multidisciplinary sciences and innovations. 2025 year -359-364 page <https://ijmri.de/index.php/jmsi/article/view/2682/2618> ((14) ResearchBib).

4. Каипбеков П.К. Improving Economic Instruments for Transport Service Management in Uzbekistan // International Conference of Economics, Finance and Accounting, 2025. -16-20 page. <https://top-conferences.us/index.php/ICEFAS/article/view/2681/2239>.

5. Каипбеков П.К. Improving Organizational Mechanisms of Transport Services Management in Uzbekistan // GlobalBiz Summit: Business and Economic Strategies for the Future, 2025. -98-103 page. <https://euro-conferences.org/index.php/globalbiz/article/view/586/498>.

6. Каипбеков П.К. Совершенствование управления автомобильными транспортными услугами в Узбекистане // “Yangi davr ilm-fani: inson uchun innovatsion g'oya va yechimlar” V Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari to'plami, 1-jild, 5-son, 35-41 б. Toshkent 15-avgust 2025-yil . https://www.researchgate.net/publication/394717070_soversenstvovanie_upravlenia_avtomobilnymi_transportnymi_uslugami_v_uzbekistane

7. Каипбеков П.К. Совершенствование управления автомобильными транспортными услугами в Узбекистане: логистический и сервисный подход // “Ilm-fan muammolari tadqiqotchilar talqinida” mavzusidaги республика илмий конференцияси материаллари. – Тошкент,30-июль 2025 йил, 72-78 б.https://konferensiyalar.uz/Respublika_anjumani/paper/view/258/172

II bo'lim (II часть, II part)

8. Nurimbetov R.I. Kayibekov P.K. Совершенствование организационных механизмов управления транспортными услугами: особенности на примере Республики Каракалпакстан.//Yangi O'zbekistonda tabiiy va ijtimoiy-gumanitar fanlar respublika ilmiy amaliy konferensiyasi. 96-101 б. <https://universalpublishings.com/index.php/gumanitar/article/view/16693>

9. Каипбеков П.К. Основные проблемы и ограничения в развитии управления транспортными услугами // Marketing ilmiy, amaliy va ommabop jurnal. 2026-yil fevral 2-son. 223-233 b.

10. Каипбеков П.К. Современное состояние транспортных услуг: тенденции, структура и особенности развития // “Yosh olimlar” respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi. 2026-yil 4-mart . 7-9 b. <https://doi.org/10.5281/zenodo.18862714>

11. Нуримбетов Р.И. Кайибек П.К. Основные проблемы и ограничения в развитии управления транспортными услугами.// “Ilm-fan va innovatsiya” respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi. 2026-yil 4-mart 33-36 <https://doi.org/10.5281/zenodo.18862757>.

12. Каипбеков П.К. . Оценка эффективности действующего организационноэкономического механизма управления транспортными услугами. // “Zamanoviy dunyoda ijtimoiy fanlar:nazariy va amaliy izlanishlar” nomli ilimiy, masofaviy , onlayn konferensiyasi. 2026-yil 4-mart. 133-136 b. <https://doi.org/10.5281/zenodo.18862785>

