

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ
ХУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ
DSc.27.06.2017.I.16.01 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ

АБДИЛАКИМОВ ГАФУР АБДИХАЛИКОВИЧ

ХАЛҚАРО АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ ВА
КОММУНИКАЦИЯЛАРНИ РИВОЖЛАНТИРИШГА
ЙЎНАЛТИРИЛГАН ИНВЕСТИЦИЯЛАРНИ БОШҚАРИШНИ
ТАКОМИЛЛАШТИРИШ

08.00.13 – Менежмент

ИҚТИСОДИЁТ ФАНЛАРИ БЎЙИЧА ФАЛСАФА ДОКТОРИ (PhD)
ДИССЕРТАЦИЯСИ АВТОРЕФЕРАТИ

Тошкент – 2018 йил

**Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
диссертацияси автореферати мундарижаси**

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

**Content of dissertation abstract of doctor of philosophy (PhD)
in economic sciences**

Абдилакимов Гафур Абдихаликович

Халқаро автомобиль транспорти ва коммуникацияларни
ривожлантиришга йўналтирилган инвестицияларни бошқаришни
такомиллаштириш..... 3

Абдилакимов Гафур Абдихаликович

Совершенствование управления инвестициями, направленными на
развитие международного автомобильного транспорта и
коммуникаций..... 27

Abdilakimov Gafur Abdixalikovich.

The improvement of investment management on international road transport
and communication development 51

Эълон қилинган ишлар рўйхати

Список опубликованных работ
List of published works..... 55

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ
ХУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ
DSc.27.06.2017.I.16.01 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ

АБДИЛАКИМОВ ГАФУР АБДИХАЛИКОВИЧ

ХАЛҚАРО АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ ВА
КОММУНИКАЦИЯЛАРНИ РИВОЖЛАНТИРИШГА
ЙЎНАЛТИРИЛГАН ИНВЕСТИЦИЯЛАРНИ БОШҚАРИШНИ
ТАКОМИЛЛАШТИРИШ

08.00.13 – Менежмент

ИҚТИСОДИЁТ ФАНЛАРИ БЎЙИЧА ФАЛСАФА ДОКТОРИ (PhD)
ДИССЕРТАЦИЯСИ АВТОРЕФЕРАТИ

Тошкент – 2018 йил

Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида В2017.3.PhD/Iqt305 рақам билан рўйхатга олинган.

Диссертация Тошкент давлат иқтисодиёт университетида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (ўзбек, рус ва инглиз (резюме)) Илмий кенгашнинг веб-саҳифасида (www.tdiu.uz) ва «Ziyonet» Ахборот таълим порталида (www.ziyonet.uz) жойлаштирилган.

Илмий раҳбар:	Карриева Якутджан Каримовна иқтисодиёт фанлари доктори, профессор
Расмий оппонентлар:	Шарифходжаев Усмон Улфатович иқтисодиёт фанлари доктори Нуримбетов Равшан Ибрагимович иқтисодиёт фанлари доктори, профессор
Етакчи ташкилот:	Тошкент автомобиль йўллари лойиҳалаш, қуриш ва эксплуатацияси институти

Диссертация ҳимояси Тошкент давлат иқтисодиёт университети ҳузуридаги илмий даражалар берувчи DSc.27.06.2017.I.16.01 рақамли Илмий кенгашнинг 2018 йил «___» _____ соат _____ даги мажлисида бўлиб ўтади. (Манзил: 100003, Тошкент шаҳри, Ислом Каримов кўчаси, 49. Тел.: (99871) 239-28-72; факс: (99871) 239-43-51; e-mail: tdiu@tdiu.uz.)

Диссертация билан Тошкент давлат иқтисодиёт университетининг Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (___ рақами билан рўйхатга олинган). Манзил: 100003, Тошкент шаҳри, Ислом Каримов кўчаси, 49. Тел.: (99871) 239-28-72.

Диссертация автореферати 2018 йил «___» _____ куни тарқатилди.
(2018 йил «___» _____ даги _____ - рақамли реестр баённомаси).

Б.Ю.Ходиев

Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш раиси, и.ф.д., профессор

А.Н.Самадов

Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш илмий котиби, и.ф.н., доцент

М.А.Маҳкамова

Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш қошидаги илмий семинар раиси и.ф.д., профессор

КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати. Жаҳоннинг иқтисодий ривожланган мамлакатларида транспорт тизимининг ҳар тарафлама талаблар даражасида йўлга қўйилиши бошқа соҳалар ривожига мультипликатив таъсир кўрсатиб қолмасдан, балки реал секторлар, ижтимоий соҳалар тараққий этишига ҳам катта ҳисса қўшади. Бу борада халқаро йўналишларда юкларни оптимал йўналишлар бўйича ташиш, йўл-транспорт инфратузилмасини жаҳон стандартларига мослаш ва эксплуатация қилиш ҳамда логистик хизматларни ташкил этиш тажрибалари муҳим аҳамият касб этади.

Бугунги кунда мамлакатимиз ялпи ички маҳсулотига транспорт тармоғининг улуши 11 фоизни ташкил этмоқда. Бу, ўз навбатида, унинг йирик тармоқлигини, бошқа соҳалар ривожланишига юқори даражада таъсир кўрсатувчи инфратузилмавий соҳа эканлигини кўрсатиб турибди. Мамлакатимиз транспорт тизимида автомобиль транспорти етакчи мавқега эга бўлиб, айти пайтда умумий ташилаётган юкларнинг 93 фоизи, йўловчиларнинг эса 98 фоизи унинг хиссасига тўғри келмоқда¹. 2017-2021 йилларда Ўзбекистонни ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Ҳаракатлар стратегиясида «транспорт-коммуникация, ижтимоий инфратузилма лойиҳаларини амалга ошириш бўйича фаол инвестиция сиёсатини қўллаш»; «...эркин иқтисодий зоналар самарадорлигини ошириш»; «...йўл-транспорт инфратузилмасини янада ривожлантириш»² каби устувор вазифалар белгиланган. Мазкур вазифаларнинг самарали бажарилиши республикада автомобиль транспорти коммуникацияларини ривожлантириш учун жалб этиладиган инвестицион ресурсларни самарали бошқариш усулини такомиллаштиришни талаб этади.

Мамлакатимиз иқтисодиётини ривожлантириш шароитида инвестициялаш жараёни замонавий молиявий менежмент услублари асосида реал секторларни, шу жумладан, автомобиль транспорти тизимини техник-технологик жиҳатдан қайта қуроллантириш дастурини шакллантириш масаласи муҳим ва аҳамиятли. Чунки, автомобиль-йўл тизимини ривожлантириш натижасида Европа ва Осиё савдо оқимининг маълум қисмини мамлакатимиз транзит йўналишига буриш ва шу асосда юртимизда транспорт ва транзит хизмати ҳажмини ошириш, мавжуд инфратузилма негизида логистика марказларини ташкил этишни талаб этмоқда. Шу жиҳатдан, халқаро автомобиль транспорти коммуникацияларни тараққий эттиришга йўналтирилган инвестицияларни бошқаришни такомиллаштириш билан боғлиқ муаммолар бўйича илмий-тадқиқот ишлари олиб бориш бугунги куннинг долзарб масалаларидан биридир.

¹ Ўзбекистон автомобиль йўллари давлат қўмитасининг 2017 йилги маълумотлари.

² Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги ПФ-4947-сонли Фармонининг 1-илоvasи «2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Ҳаракатлар стратегияси». www.lex.uz.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги ПФ-4947-сонли, 2017 йил 2 декабрдаги «Транспорт инфратузилмаси ва ташқи иқтисодий маршрутларда 2018-2022 йилларда юкларни ташишни диверсификация қилиш тадбирларини такомиллаштириш тўғрисида»ги ПФ-3422-сонли фармонлари ва 2015 йил 6 мартдаги «2015-2019 йилларда муҳандислик-коммуникацион ва йўл-транспорт инфратузилмасини ривожлантириш дастури тўғрисида»ги ПҚ-2313-сонли қарори ва мазкур соҳага тегишли бошқа меъёрий - ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишда мазкур диссертация тадқиқоти муайян даражада хизмат қилади.

Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги. Мазкур тадқиқот иши республика фан ва технологиялари ривожланишининг I.«Демократик ва ҳуқуқий жамиятни маънавий-ахлоқий ҳамда маданий ривожлантириш, инновацион иқтисодиётни шакллантириш» устувор йўналишига мувофиқ бажарилган.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Автомобиль транспорти тизимида (АТТ) инвестициядан фойдаланиш ва уларни самарали бошқариш механизмини тадқиқ этиш масалаларига хорижлик олимларнинг илмий ишларида катта эътибор қаратилган. Жумладан, хорижлик муаллифлардан William F. Sharp, Robert H. Jeffery, Richard A. Brealey кабиларнинг илмий-тадқиқотлари иқтисодиёт тизимида инвестицияларни самарали бошқариш масалаларига бағишланган бўлиб, уларда асосан йирик корпорациялар фаолиятини инвестициялаш ресурсларнинг деярли чекланмаганлиги ва портфелли инвестициялаш масалаларига бағишланган³.

Мустақил давлатлар ҳамдўстлиги мамлакатлари олимларидан инвестицион ресурсларни жалб этиш ҳамда самарали фойдаланишни бошқариш муаммолари бўйича қуйидаги олимлар тизимли тадқиқотлар олиб борган: Лишинский А.С., Лобкин С.М., Резер В.С., Бланк И.А., Ример М.И., Ковалев В.В.⁴ ва бошқалар. Мазкур ишлар умумий иқтисодиёт соҳаларини инвестициялаш масалаларига бағишланган бўлиб, транспорт - йўл тизими лойиҳалари алоҳида ҳолатда кўриб чиқилмаган.

Мамлакатимиз АТТ учун инвестицияларни жалб этиш ва уларни самарали бошқариш механизмларини такомиллаштириш муаммолари Ходиев Б.Ю., Беркинов Б.Б., Икрамов М.А., Махкамова М.А., Саматов Г.А.,

³ William F.Sharp «Decentralized Investment Management», Journal of Finance, 36, no.2 (May 1981). p. 217-234; William F.Sharp «The Arithmetic of Active Management», Financial Analysis Journal, 47, no.1 (January/February 1991). p. 79; Richard A.Brealey, «Portfolio Theory versus Portfolio Practice», Journal of Portfolio Management, 16, no.4 (Summer 1990). p. 6-10; Robert H.Jeffery «Do clients need so many Portfolio Management», Journal of Portfolio Management, 28, no.1 (Fall 1991). p. 13-19.

⁴ Бланк И.А. Управление инвестициями предприятия. Киев: Ника-Центр, 2003. -324 с.; Лишинский А.С. Оптимизация инвестиционных проектов предприятия в условиях рыночной экономики. Экономика и математические методы. 1995. Т.31. Вып 2.; Ример М.И. и др. Экономическая оценка инвестиций. – СПб.: Питер, 2007. – 480 с.; Лобкин С.М. и др. Оптимизация управления инвестициями на основе налогового принятия решений. Транспорт, 2009.-№ 4. с. 21-24; Ковалев В.В. Инвестиции / Под ред. Ковалева В.В. М.: Проспект. 2007. - 437 с.

Карриева Я.К., Камалов А.С., Хегай Ю.А., Комилжонов Б.И.⁵ ва бошқаларнинг илмий ишларида инвестициялашнинг назарий, услубий жиҳатларига асосий эътибор қаратилган бўлсада, халқаро автомобиль транспорти тизими (ХАТТ)нинг инвестицион фаолиятини бошқариш масалалари тадқиқ этилмаган.

Ушбу муаммо миқёси ва ХАТТни етарлича ўрганилмаганлигини эътиборга олиб, диссертацияда автомобиль - йўл тизимида инвестицияларни бошқаришнинг муаллиф нуқтаи - назаридан илмий аҳамиятга эга бўлган айрим муаммолари тадқиқ этилди. Тадқиқотларда Ўзбекистонда автомобиль транспорти ва унинг инфратузилмасини жадаллик билан ривожлантириш, инвестициялашнинг барча манбаларидан самарали фойдаланиш ҳамда бошқариш кун тартибига қўйилган янги масалаларни тадқиқ қилишни тақозо этмоқда.

Тадқиқотнинг диссертация бажарилган олий таълим муассасасининг илмий-тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги. Диссертация иши Тошкент давлат иқтисодиёт университети илмий-тадқиқот ишлари режасининг ОТ-Ф1-155 «Ишлаб чиқаришни модернизациялаш жараёнида харажатлар миқдорини камайтириш таркибини такомиллаштириш, фундаментал (назарий) асосларини ишлаб чиқиш» мавзусидаги фундаментал илмий давлат лойиҳаси доирасида бажарилган.

Тадқиқотнинг мақсади халқаро автомобиль транспорти ва коммуникацияларни ривожлантиришга йўналтирилган инвестицияларни бошқаришни такомиллаштириш бўйича илмий ва амалий тавсиялар ишлаб чиқишдан иборат.

Тадқиқотнинг вазифалари қуйидагилардан иборат:

ХАТТ ва унинг инфратузилмасини ривожлантиришда инвестицияларнинг ролини аниқлаш ва халқаро автомобиль транспорт тизимини ривожлантиришга қаратилган инвестиция маблағлари самарадорлигини баҳолаш мезонларини аниқлаш ҳамда бошқаришнинг иқтисодий механизмларини такомиллаштириш бўйича таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқиш;

ХАТТнинг стратегик мақсадлари ва вазифаларини амалга ошириш учун талаб этиладиган инвестицион ресурсларнинг оптимал тузилмасини ҳамда инвестицияларни бошқариш (public/investment management-PIМ) механизминини Ўзбекистон шароитида қўллаш мумкинлигини аниқлаш;

Ўзбекистон Республикасининг эркин иқтисодий зоналари ва транспорт йўлакларида яратилган жозибадор инвестицион муҳитнинг жалб этувчанлиги ҳисобига транспорт - логистика марказлари ва транспорт тизимини ривожлантириш учун инвестицияларни жалб этишнинг самарали услубларини аниқлаш;

халқаро йўналишларда транспорт хизматлари экспорт ҳажми учун зарур

⁵ Ходиев Б.Ю., Беркинов Б.Б. Корпоратив бошқарув. – Т.: ADIB, 2010. - 190 б.; Икрамов М.А., Махкамова М.А. ва Саматов Г.А. Менежмент. – Т.: Иқтисодиёт, - 2014. – 305 б.; Камалов А.С. Экономическая оценка качества эксплуатации автомобилей на международных маршрутах. – Т.: Консаудитинформ, - 2005. с. 124.; Комилжанов Б.И. Инновационный менеджмент услубларини такомиллаштириш. – Т.: Фан, - 2007, 172 б.; Саматов Г.А. Лойиҳаларни молиялаштириш. – Т.: Фан ва технологиялар, 2014, - 252 б.

бўлган ва соҳага жалб этилиши лозим бўлган инвестициялар ҳажмини башорат қилиш услубиятини ишлаб чиқиш;

автомобиль транспорти тизимида инвестицион қарорлар қабул қилиш учун таҳлил услубини ишлаб чиқиш ва мезонлар тизимини шакллантириш;

ҳалқаро йўналишларда транспорт хизматлари динамикасига мос равишда зарурий транспорт воситаларини танлаш, эксплуатацион харажат, инвестицион қўйилмалар миқдори ва самарадорлик кўрсаткичларини аниқлаш.

Тадқиқотнинг объекти бўлиб, халқаро юк ташишларни амалга оширувчи автомобиль - йўл транспорти тизими корхоналари ва уларнинг инвестицион фаолияти ҳисобланади.

Тадқиқотнинг предметини халқаро транспорт тизимида инвестицион жараёни амалга ошириш ва бошқариш билан боғлиқ иқтисодий муносабатлар ташкил этади.

Тадқиқотнинг усуллари. Диссертацияда тизимли ёндашув, статистик таҳлил, башорат қилиш, эксперт баҳолаш, монографик ўрганиш, корреляцион-регрессион таҳлил, имитацион моделлаштириш, аниқ муддатда («JIT») усуллари қўлланилган.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

ҳалқаро транспорт тизимини ривожлантиришга қаратилган инвестицион лойиҳалар самарадорлиги даражаси рентабеллик индекси, инвестициялардан фойдаланишни ички меъёри ва инвестицияларнинг қопланиш муддати орқали аниқлашда вақт омилига устуворлик берилиб, инвестицион бошқаришнинг иқтисодий-ташқилий механизмлари такомиллаштирилган;

инвестициялаш объектининг рақобат устунликлари, стратегик мақсадлари, қуввати, ушбу фаолиятни амалга ошириш муддатлари ва ижтимоий-иқтисодий аҳамиятига мувофиқ тарзда лойиҳа капитал тузилмасини оптималлаштириш имкониятлари асослаб берилган;

корреляцион-регрессион услубиятдан фойдаланиб, халқаро транспорт тизимини ривожлантириш учун жалб этиладиган инвестицион қўйилмалар миқдори ва йўналишлари ҳамда логистик хизматлар динамикасининг ўзгариш қонуниятлари учинчи даражали полиноминал функция орқали боғланганлиги аниқланган, логистик хизматлар ва инвестициялар ҳажмини башорат қилиш бўйича тавсиялар ишлаб чиқилган;

транспорт – логистик хизматларнинг ҳажмига мос халқаро йўналишларда эксплуатация қилиниши лозим бўлган автомобиль транспорти воситаларини танлаш, транспорт харажатлари, зарурий инвестициялар миқдорини аниқлашда инвестицияларнинг самарадорлик даражаси лойиҳадаги ноаниқликлар туфайли юзага келиши мумкин бўлган хавфсизликни таъминлайдиган захираларни ҳисобга олиш услуби такомиллаштирилган.

Тадқиқотнинг амалий натижаси қуйидагилардан иборат:

ХАТТни ривожлантириш бўйича инвестицион лойиҳалар самарадорлигини аниқлашнинг амалиёт учун аҳамиятли бўлган инвестицияларнинг қопланиш муддати орқали баҳолаш услубиятининг устуворлиги аниқланди;

ХАТТнинг рақобат устунликларига боғлиқ бўлган капитал тузилмасини оптималлаштириш даражасига таъсир этувчи омиллар аниқланди;

транспорт-логистик хизматлар ҳажми ҳамда динамикасига мос равишда инвестицион қўйилмалар миқдорини аниқлашнинг башорат услубияти асослаб берилди;

ҳалқаро йўналишларда АТТ фаолиятини таъминлаш учун зарур бўлган транспорт воситалари, харажатлар таркиби ва дисконтланган пул оқимларини аниқлаш услубияти ва уни ривожлантириш йўналишлари аниқланди.

Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги қўлланилган ёндашув ва усулларнинг мақсадга мувофиқлиги, назарий маълумотлар расмий манбалардан олинганлиги, берилган илмий-назарий таклиф ва тавсиялар амалда синовдан ўтказилганлиги, ишлаб чиқилган эконометрик моделларнинг амалиётга жорий этилганлиги ва натижаларнинг давлат органлари томонидан тасдиқланганлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти ХАТТга йўналтирилган инвестицияларнинг самарадорлигини баҳолаш ва инвестицион бошқаришни такомиллаштириш, логистик хизматлар ҳажмларига мос равишда зарур бўлган инвестицияларнинг пул оқимларини ҳисоблаш услуби ишлаб чиқилганлиги билан изоҳланади.

Олинган натижаларнинг амалий аҳамияти автомобиль транспорти ва коммуникацияларга йўналтирилган инвестицион ресурсларнинг миқдорини мақсадли лойиҳаларга мос равишда режалаштириш имконияти яратилганлиги билан изоҳланади. Инвестицион ресурсдан самарали фойдаланишни бошқариш усуллари, тамойиллари, мезонлари ва механизмлари бўйича олинган хулоса ва назарий билимлардан Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Республика йўл жамғармаси тизимида, «Ўрта Осиё Транс» АЖ, Тошкент давлат иқтисодиёт университети, Тошкент автомобиль йўлларини лойиҳалаш, қуриш ва эксплуатацияси институтида ўқув дастурлари, ўқув-услубий мажмуалар, маърузалар матни, кейс стадилар, ўқув қўлланмалар ва дарсликлар тайёрлашда илмий манба сифатида фойдаланиш мумкин.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Ҳалқаро автомобиль транспорти ва коммуникацияларни ривожлантиришга йўналтирилган инвестицияларни бошқаришни такомиллаштириш бўйича олинган илмий натижалар асосида:

ҳалқаро транспорт тизимини ривожлантиришга қаратилган инвестицион лойиҳалар самарадорлиги даражаси рентабеллик индекси, инвестициялардан фойдаланишнинг ички меъёри ва инвестициянинг қопланиш муддати орқали аниқлашда вақт омилига устуворлик берилиб, инвестицион бошқаришнинг иқтисодий-ташкилий механизмларини такомиллаштириш бўйича таклифлар Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Республика йўл жамғармаси фаолиятига жорий этилган (Республика йўл жамғармасининг 2017 йил 30 ноябрдаги МА/03-1251-сонли маълумотномаси). Ушбу такомиллаштирилган механизмни қўллаш натижасида йўл тизими

инвестицион лойиҳаларини бизнес - режалари ва лойиҳаларнинг самарадорлигини баҳолаш мезонларини ишлаб чиқиш инвестициялаш жараёнларининг лойиҳалаш циклини 15-20 фоизга қисқартиришга имкон берди;

инвестициялаш объектининг рақобат устунликлари, стратегик мақсадлари, қуввати, фаолиятни амалга ошириш муддатлари ва ижтимоий-иқтисодий аҳамиятига мувофиқ тарзда лойиҳа капитал тузилмасини оптималлаштириш имкониятларини асослаб бериш тўғрисидаги илмий янгилиги Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Республика йўл жамғармаси фаолиятига жорий этилган (Республика йўл жамғармасининг 2017 йил 30 ноябрдаги МА/03-1251-сонли маълумотномаси). Мазкур илмий янгиликнинг амалиётга жорий этилиши инвестициялаш объектининг қуввати, бажариладиган ишлар муддати, стратегик мақсади ва аҳамиятидан келиб чиқиб, лойиҳанинг капитал тузилмасини оптималлаштириш инвестицион қўйилмалар қийматини 2-3 фоизга (3100 млн. сўмга) тежалишини таъминлади;

корреляцион-регрессион услубиятдан фойдаланиб, халқаро транспорт тизимини ривожлантиришга жалб этиладиган инвестицион қўйилмалар миқдори ва йўналишлари ҳамда логистик хизматлар динамикасининг ўзгариш қонуниятлари учинчи даражали полиноминал функция орқали боғланганлиги аниқланган, логистик хизматлар ва инвестициялар ҳажмини башорат қилиш бўйича тавсиялар Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси Республика ҳузуридаги йўл жамғармаси фаолиятига жорий этилган (Республика йўл жамғармасининг 2017 йил 30 ноябрдаги МА/03-1251-сонли маълумотномаси). Ушбу илмий янгилик амалиётга жорий этилиши автомобиль йўллари тизими тасарруфидаги ташкилотлар логистика хизматларига бўлган эҳтиёжини баҳолаш ва бошқариш аниқлигини оширди, транспорт харажати миқдорини 10-12 фоизга камайтирди;

транспорт – логистик хизматларнинг ҳажмига мос халқаро йўналишларда эксплуатация қилиниши лозим бўлган автомобиль транспорти воситаларини танлаш, транспорт харажати ва зарурий инвестициялар миқдорини аниқлашда инвестицияларнинг самарадорлик даражаси лойиҳадаги ноаниқликлар туфайли юзага келиши мумкин бўлган хавфсизликни таъминловчи захираларни ҳисобга олиш услубини такомиллаштириш бўйича таклифлар Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Республика йўл жамғармаси фаолиятига жорий этилган (Республика йўл жамғармасининг 2017 йил 30 ноябрдаги МА/03-1251-сонли маълумотномаси). Ушбу услубни амалиётга жорий этиш натижасида халқаро йўналишларда эксплуатация қилинадиган транспорт воситаларини, хусусан Ўзбекистон Республикасида ишлаб чиқарилган MAN TGS 19.400 автомобилни лизинг шартлари асосида сотиб олиш эксплуатацион харажатларни 15-16 фоизга камайишини таъминлади.

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Мазкур тадқиқот натижалари бешта халқаро ва 26 та республика илмий-амалий анжуманларида муҳокамадан ўтказилган.

Тадқиқот натижаларининг эълон қилинганлиги. Диссертация мавзуси бўйича жами 40 та илмий иш, шу жумладан, Ўзбекистон Республикаси ОАК эътироф этган миллий журналларда 14 та ва нуфузли хорижий журналларда учта илмий мақола, шунингдек, илмий-амалий конференцияларда 23 та маъруза тезислари нашр этилган.

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Диссертация таркиби кириш, учта боб, хулоса, фойдаланилган адабиётлар рўйхати ва иловалардан иборат бўлиб, умумий ҳажми 140 бетни ташкил этади.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Кириш қисмида тадқиқот мавзусини долзарблиги ва зарурати асосланган, мақсад ва вазифалари, объекти ва предмети тавсифланган, республикада фан ва технологияларни ривожлантириш устувор йўналишларига мослиги кўрсатилган ҳамда тадқиқотни илмий янгилиги, амалий натижалари баён қилинган, олинган натижалар илмий ва амалий аҳамияти очиб берилган, тадқиқот натижаларини амалиётга жорий этиш, нашр этилган ишлар ва диссертация тузилиши бўйича маълумотлар келтирилган.

«Халқаро автомобиль транспорт тизимида инвестицион жараёнларни бошқаришнинг назарий-услубий асослари» деб номланган дастлабки бобда АТТнинг халқаро йўналишларда фаолият юритишнинг ўзига хос хусусиятлари, ривожланиш қонуниятлари ҳамда соҳага жалб этилаётган инвестицияларни бошқаришнинг илмий-назарий асослари баён этилиб, АҚШ, Хитой, Россия, Германия каби ривожланган мамлакатларнинг ижобий тажрибаларидан қиёсий таҳлиллар келтирилган.

Албатта, АТТнинг ривожланиши инвестицион қўйилмаларни талаб этади. Транспорт ва унинг инфратузилмасига бирламчи инвестиция киритиш ҳажми транспорт хизматлари кўрсатиш ҳажми ва инфратузилма ҳолатига боғлиқ бўлиб, инфратузилманинг юқори капитал сиғими, тармоқнинг юқори инвестицион эҳтиёжларини ҳам белгилаб беради.

Мамлакатимизда 2016 йил транспорт тизимида иқтисодиёт соҳаларининг 1269,0 млн. тонна юклари ташилиб, ўсиш суръати 2015 йилга нисбатан 108,8 фоизни ташкил этди. 2000 йилдан 2005 йилгача тармоқда юк ташиш ҳажмида пасайиш суръатлари кузатилган бўлса, сўнгги етти йилда юк ташиш ҳажмининг ортиб бориши иқтисодиёт тармоқларида юксалиш жараёнлари кечаётганлиги билан изоҳланиши мумкин. Транспорт турлари ўртасида юк ташиш ҳажмининг тақсимланиши борасида автомобиль транспорти етакчилик қилаётгани, унинг ҳисобига 2016 йилда жами ташилган юкларнинг 90,5 фоизи тўғри келгани, 4-5 фоизи темир йўлга, 4-5 фоизи қувур транспорти улушига тўғри келганини қайд этиш мумкин.

Транспорт турлари ўртасида юк айланмаси ҳажми таҳлил қилинса, автомобиль транспорти улуши 32,0 фоизни, унинг асосий рақобатчилари қувур транспортига умумий юк айланмасининг 40,0 фоизи ва темир йўл транспорти ҳисобига 27,9 фоизи тўғри келади. Бундан маълумки, транспорт турларининг техник-иқтисодий ва технологик хусусиятлари улар ўртасида

рақобатга таъсир этувчи омиллардан бири саналар экан.

Шунинг учун унинг ижтимоий аҳамиятидан келиб чиқиб, инфратузилма тармоқларини молиялаштириш асосан давлат томонидан амалга оширилади.

Масалан, автомобиль йўллари ва унинг инфратузилмасини ривожлантириш учун 2013-2017 йилларда Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Республика йўл жамғармаси томонидан йўналтирилган молиявий ресурсларнинг динамикаси куйидагича бўлган (1-жадвал).

1-жадвал

Автомобиль-йўл транспорти тизими коммуникацияларини ривожлантиришга Ўзбекистон Республикаси йўл фонди маблағлари томонидан йўналтирилган инвестициялар⁶ (млн. сўм)

Маблағлардан фойдаланиш йўналишлари	2013 й.	2014 й.	2015 й.	2016 й.	2017 й.	%да 2013 йилга нисбатан
Жами	1029102,1	976200,0	1103329,0	1309955,0	1550000,0	150,6
Шу жумладан, Ўзбекистон миллий автомагистрალი таркибидаги халқаро йўл участкаларини реконструкциясига	695571,0	560200,0	637829,0	507500,0	301500,0	43,3
Ўзбекистон миллий автомагистралига кирмайдиган умумий фойдаланишдаги йўл участкаларини реконструкциясига	82185,0	82000,0	155500,0	223976,0	189000	229,9
Умумий фойдаланишдаги автомобиль бўлимларини сақлаш ва жорий таъмирлаш учун ускуна ва йўл таъмирлаш техникасини сотиб олишга	62467,0	85900,0	120000,0	140000,0	80000,0	128,0
Ўзбекистон Республикаси автомобиль йўллари давлат кўмитаси корхоналарининг ишлаб чиқариш ва саноат базалари модернизациясига	2907,4	35000,0	40000,0	40000,0	30000,0	1031,8
Қолган 5 %ини кафолат муддати тугагандан сўнг тўлашга	1563,8	30000,0	20000,0	15000,0	20000,0	1278,9
Кейинги йиллар учун лойиҳа-қидирув ишларига	10268,9	20800,0	30000,0	15000,0	15000,0	146,0
Умумфойдаланиш йўллари таркибига кирмайдиган кўчалар реконструкциясига	174139,0	162300,0	100000,0	368479,0	914500,0	525,1

⁶ Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Республика йўл жамғармаси маълумотлари асосида муаллиф томонидан тузилган.

Жадвал маълумотлари асосида хулоса қилиш мумкинки, ушбу йилларда молиялаш ҳажми 50,6 фоизга ошган бўлсада, йўналишлар бўйича ҳолат бир текисда эмас. Халқаро йўл участкаларини қуриш ва реконструкция қилишга йўналтирилган маблағлар деярли икки мартадан кўпроққа қисқарган, ишлаб чиқариш ҳамда саноат базаларини ривожлантиришга маблағлар жалб қилиш эса ўн мартадан кўпроққа оширилган.

Инвестицион лойиҳалаштиришнинг муаллиф томонидан таклиф этилган тузилмаси халқаро автомобиль транспорт тизими лойиҳалари самарадорлигини баҳолашнинг иккита услубини ўз ичига олиб, жумладан, лойиҳалар таркибини тизимлаштириш, инвестицион лойиҳанинг техник, тижорат, институционал, ижтимоий ва экологик таҳлилларидан иборат бўлган техник-иқтисодий таҳлил натижаларига асосан инвестицион бошқариш услублари такомиллаштирилди.

Транспорт инфратузилмаси объектларини инвестициялаш қуйидаги муҳим хусусиятлари билан ҳам унинг асосий йўлдош соҳаси - транспорт тизимидан бир мунча фарқланади. Булар қуйидагилар:

инфратузилма объектлари кенг қамровли йўл тармоқларини ўз ичига олиб, уни барпо этиш ва кенгайтириш, тўлалигича алмаштириш ёки қайта барпо этиш ўта сермаблағ ва сермашаққат иш;

йўл инфратузилмасининг дастлабки техник параметрлари келажакдаги имкониятларига ҳам сезиларли даражада таъсир кўрсатади;

йўл инфратузилмаси тармоқлари ҳаётийлик давоми анча катта ҳисобланиб, 25 йилдан 100 йилгача, айрим шаҳар ва шаҳар атрофи йўллари эса бир неча асргача хизмат қилади, уларнинг иш қобилияти эса таъмирлаш ёки айрим таркибий қисмларни алмаштириш ҳисобига меъёрда ушлаб турилади;

инфратузилмалардан фойдаланувчилар қатлами турлича бўлиб, алоҳида фойдаланувчилар учун хизмат баҳоларини ҳисоблаш мумкин эмас.

Шу билан бирга, давлатнинг иқтисодиётда қатнашиш даражаси камайиши, соҳага инвестицияларни кўпайтириш сиёсатининг давом эттирилиши улардан фойдаланиш самарадорлигини ошириш билан боғлиқ бўлиши керак. Бу нарса қатъий равишда инвестицияларни бошқаришга имкон беради (public investment management (PIM)).

Юқори даражадаги инвестицион самарадорликга эга бўлган мамлакатлар тажрибасини умумлаштириш орқали, PIMнинг Ўзбекистондаги босқичлари умумий ҳолда «намунали» механизмга мос келиши аниқланди.

Ушбу механизм лойиҳа олди ҳужжатларини тайёрлашда, лойиҳаларни танлаш, лойиҳани амалга ошириш, лойиҳа мониторинги ва инвестициялашдан кейинги баҳолашни ўз ичига олади.

Ўзбекистонда PIMни қуйидаги йўналишлар бўйича такомиллаштиришнинг мақсадга мувофиқ эканлиги аниқланди:

лойиҳаларнинг устуворлик мезонини аниқлаш;

инвестициялаш натижаларининг мониторингини ўтказишнинг самарали механизмини ишлаб чиқиш;

лойиҳадан кейинги баҳолаш мезонларини аниқлаш.

Инвестициялар самарадорлигини ошириш учун қуйидагилар муҳим:
 РІМ механизмининг ҳар бир босқичи самарадорлигини ошириш;
 инвестицион дастурни шакллантиришда дастурий-мақсадли ёндашувни
 кучайтириш;

рақобат муҳитини чуқурлаштириш.

Демак, ушбу ҳолатда инвестицион бозорнинг механизмлари ва дастакларини интеграциялаш керак бўлади.

Корхонада инвестицион бошқарув (КИБ) услубиятини ишлаб чиқиш учун ўрганилаётган объектнинг муҳим элементларини аниқлаш ва улар ўртасидаги ўзаро ҳамкорлик алоқаларини ўрнатиш имконини берувчи тизимли ёндашувдан фойдаланиш билан инвестицион фаолиятни бошқариш жараёнини ташкил этиш алгоритминини шакллантириш мумкин.

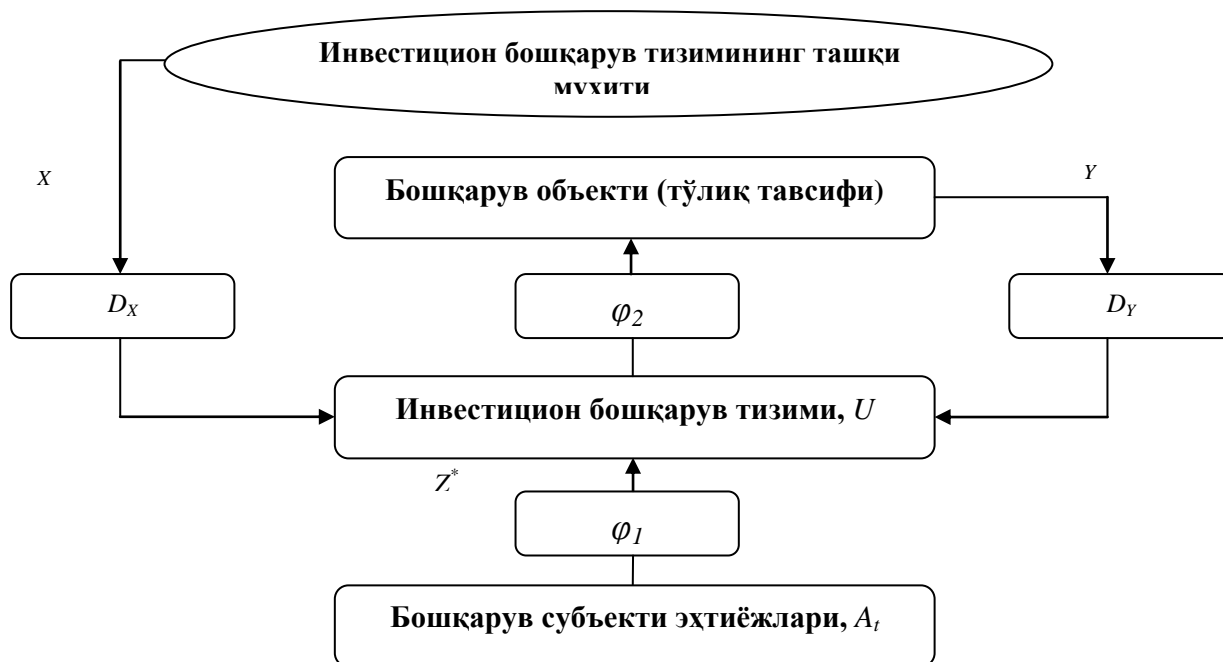
Юқорида қайд этилганидек, АТТ корхоналари бошқарув соҳасида тармоқда қабул қилинган мақсадли мўлжалларга қараб фаолият кўрсатади. Тадқиқотда қуйидаги мақсадли мўлжаллар ажратилди:

автомобиль транспортида халқаро юкларни ташиш тизими фаолиятининг йўналишларини шакллантириш;

юкларни ташувчи автомобилларнинг хавфсиз ва узлуксиз ҳаракати учун зарурий шарт-шароитларни яратиш;

автомобиль транспорти тизимининг ишлаб чиқариш фаолиятини амалга ошириш учун зарурий хизматларни тақдим этиш.

Булардан келиб чиқиб, инвестицион бошқарув соҳасидаги тадқиқотлар таҳлилига асосланиб^{7,8} корхонада инвестицион бошқаришни ташкил этишнинг интеграл вазифаси бошқарувнинг қуйидаги таркибий қисмларини аниқлашдан иборат эканлиги аниқланди (1-расм):



1-расм. Инвестицион бошқарувни ташкил этишнинг тузилмавий модели⁹

⁷ Блюмгардт А. Модели корпоративного управления. - К.: Наук мысль, 2003. – 89 с.

⁸ Асаул А.Н. Менеджмент корпораций и корпоративное управление. – СПб.: Гуманистика, 2006. – 216 с.

⁹ Муаллиф томонидан тузилган.

КИБ вазифаларининг тавсифи ва мазмуни (корхонадаги инвестицион бошқарувнинг мақсадларига боғлиқ бўлади), Z .

КИБ тизимининг ахборот таъминоти, D_x, D_y .

ҳар бир қўйилган масала бўйича КИБ механизмининг мавжудлиги, φ_2 .

сифатни бошқариш хизматининг ташкилий жиҳатдан тартибга солинганлиги, U .

КИБ хизмати мутахассислари ва бошқарувчиларининг касбий маҳорати.

КИБни ташкил этишнинг ресурслар таъминоти.

Демак, КИБни ташкил этиш – бу, бошқарувнинг асосий тўртта таркибий қисмларини аниқлашга хизмат қилади, яъни: тизимнинг мақсади тўғрисида ахборот (Z); бошқарув объекти ҳолати тўғрисида ахборот (D); инвестицион бошқарув соҳасидаги сиёсат (U) (пассив, реактив, перевентив, фаол); бошқарув қарорини ишлаб чиқишда асос бўладиган ўлчов натижалари (φ).

Ушбулар асосида, корхонада КИБни ташкил қилишнинг ҳолатини таҳлил қилиш ва уни такомиллаштириш бўйича тавсияларни ишлаб чиқиш, КИБни ташкил этишнинг реал ва стратегик мақсадларига эришиш учун лозим бўлган таъсирларини ҳисоблаб корхонанинг фаолиятини лойиҳалаштириш мумкин.

Демак, халқаро автомобиль транспорт тизими рақобат устунликларидан келиб чиқиб, соҳага тегишли инвестицион лойиҳаларнинг капитал тузилмасини оптималлаштириш бўйича тавсиялар ишлаб чиқиш лозим бўлади.

Юқорида қайд этилганлардан келиб чиқиб, корхона капитали тузилмасини оптималлаштириш жараёнини қуйидаги босқичлар доирасида амалга ошириш тавсия этилади: корхона капитали таҳлилин аналга ошириш, унинг таркибини белгиладиган асосий омилларни баҳолаш, молиявий рентабеллик даражасини максималлаштириш мезонига мувофиқ капитал таркибини оптималлаштириш ҳамда капиталнинг мақсадли таркибини шакллантириш кўрсаткичларини аниқлаш.

Маълумки, транспорт тизими фаолиятини самарали амалга ошириш ишлаб чиқариш жараёнларини такомиллаштириш, янги ускуналарни харид қилиш ва янги технологияларни татбиқ этиш заруриятини келтириб чиқаради ва маълум миқдордаги инвестицион ресурслар жалб этишни талаб қилади. Бунинг исботи сифатида капитал тузилмасида «Ўрта Осиё Транс» АЖ мисолида инвестицион фаолиятнинг молиявий рентабеллиги ўзининг энг юқори даражасига эришиши мумкинлиги аниқланди.

Ҳисоб-китоблар натижалари кўрсатишича, молиявий рентабелликнинг энг юқори коэффициентига (12,94 %) молиявий левеиж коэффициенти 1,5га тенг бўлганда эришилди, бу корхонанинг ўз ва қарз капитали нисбатини 40 % : 60 % қилиб белгилайди.

Шундай қилиб, инвестицион дастурнинг умумий қиймати 360 000 минг ш.б.га тенг бўлганда, инвестицион ресурсларнинг оптимал тузилмаси 40 % - корхонанинг ўз капитали, 60 % - қарз капитали. Бунда инвестицион фаолиятни амалга ошириш учун мўлжалланган капиталнинг умумий миқдори 900 000 минг ш.б.ни ташкил қилади.

Диссертациянинг «Ўзбекистон Республикасининг эркин иқтисодий зоналари ва автомобиль транспорти коммуникацияларини ривожлантиришни рағбатлантириш орқали инвестицион муҳит жозибадорлигини бошқариш» деб номланган иккинчи бобида мамлакатнинг транзит салоҳияти, халқаро транспорт йўлаклари, эркин иқтисодий зоналар, логистик марказлар ва терминаллар тизимини ривожлантириш учун яратилган имтиёзлар ва инвестицион муҳитнинг жалб қилувчанлиги муаммолари тизимли тадқиқ этилган.

Транспорт коммуникациялари географик жиҳатдан қамрови Ўзбекистон Республикасини транспорт йўлакларини шакллантиришни белгилаб берадиган асосий омиллардан бири ҳисобланади. Чунки, мамлакатимиз минтақада ўзининг жойлашган ўрни бўйича маълум бир афзалликларга эга. У Марказий Осиёдаги барча давлатлар билан чегарадош, унинг худуди бўйлаб муҳим темир йўллар ва автомобиль йўллари ўтади. Шу сабабли, Ўзбекистон минтақадаги, шунингдек, минтақадан ташқари давлатларнинг транспорт-логистика хизматларига бўлган талабидан фойдаланишдан ҳам манфаатдор.

Иккинчи томондан, Ўзбекистон транспорт тизими фаолияти транзит мамлакатларига боғлиқ, бу ҳолат мамлакат юқларини ташишни ташкил қилиш жараёнида унинг таннархига ўзининг салбий таъсирини кўрсатмасдан қолмайди. Шу сабабли ҳам, барча географик йўналишларда янги транспорт йўлакларини шакллантириш мамлакатимиз учун энг муҳим вазифалардан бири ҳисобланади.

Ҳозирги кунда мамлакатимизда йўлларни қуриш ва реконструкция қилиш бўйича 2020 йилгача мўлжалланган хорижий ва ички инвестициялар ҳисобига молиялаштириш кўзда тутилган чора - тадбирлар мажмуи амалга оширилмоқда. Масалан, автомобиль йўлларини қуриш ва реконструкция қилишга 3,54 млрд. АҚШ доллари, темир йўлларни ривожлантириш ва электрлаштиришга 2,2 млрд. доллар, ҳаво транспортига 1,0 млрд. доллар, телекоммуникация ва муҳандислик-коммуникация тузилмаларига 1,8 млрд. АҚШ доллари миқдоридан капитал қўйилмаларни киритиш кўзда тутилган.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2015 йил 6 мартдаги ПҚ-2313-сонли «2015-2019 йилларда муҳандислик-коммуникацион ва йўл-транспорт инфратузилмасини ривожлантириш дастури тўғрисида»ги қарорига мувофиқ йўллар қуриш, реконструкция қилиш дастури ва концепциясига кўра, 2699,8 км. йўллар қурилиши ва реконструкция қилиниши режалаштирилган. Яъни умумий суммаси 3,3 млрд. АҚШ долларини ташкил этувчи инвестициялаш тадбирлари амалга оширилиши кўзда тутилган.

Лойиҳани молиялаштиришда Республика йўл жамғармаси (тахминан 1,5 -1,6 млрд. АҚШ доллари атрофида), Осиё тараққиёт банки, Япония Халқаро ҳамкорлик банки ва бошқа Халқаро молия институтлари ҳамда Хитой Халқ Республикаси фаол иштирок этади.

Ҳозирги кунда Ўзбекистон ҳудудларининг ресурс салоҳиятидан самарали фойдаланиш, товар маҳсулотлари ишлаб чиқаришни кўпайтириш ва янги иш ўринлари яратиш ва ниҳоят, инвестицион фаолликни ошириш

учун мамлакатда эркин иқтисодий зоналар механизми таклиф қилиши мумкин бўлган имтиёзлар ва имкониятлар инвестицион муҳитни яхшилашда муҳим воқеа бўлди. Ўзбекистондаги ЭИЗларнинг резидентлари учун солиқ ва бошқа имтиёзлар 2-расмда келтирилган.



2-расм. «Ангрен» ЭИЗ инвесторлари учун имтиёзлар пакети¹⁰

Ўзбекистон Республикасининг «Навоий», «Ангрен», «Жиззах», «Ургут», «Кўкон», «Хазорасп» ҳамда «Ғиждувон» эркин иқтисодий зоналари (ЭИЗ)нинг муваффақиятли фаолият кўрсатишини таъминлашда мамлакатимиз ҳукумати томонидан таклиф қилинган имтиёзлар ва энгилликлар пакети муҳим роль ўйнайди.

Таҳлилларнинг кўрсатишича, «Ангрен» ЭИЗда капитал талаб ишлаб чиқаришга қараганда меҳнат талаб ишлаб чиқаришни кўпроқ ривожлантиришга эътибор қаратиш мақсадга мувофиқ, деб белгиланган. «Ангрен» ва «Жиззах» ЭИЗлардан фарқли ўлароқ, «Навоий» ЭИЗ капитал талаб ва илм талаб ишлаб чиқаришни амалга ошириш учун мўлжалланган ҳудуд сифатида режалаштирилган.

Қайд этиш жоиз, ЭИЗда фаолият юритадиган ва халқаро юкларни ташишга ихтисослашган автомобиль транспорти воситалари ва инфратузилмалари учун ҳам, ЭИЗда кўзда тутилган имтиёзлардан фойдаланиш механизмини жорий этиш керак. Акс ҳолда, «Ангрен» логистика маркази каби уларни фаолиятида муаммолар юзага келиши мумкин.

Транспорт йўлақларини ривожлантириш бўйича фаол сиёсатнинг амалга оширилиши маҳсулотларни экспорт ва импорт қилиш учун халқаро

¹⁰ Иқтисодий тадқиқотлар марказининг маълумотлари асосида муаллиф томонидан тузилган.

транспорт маршрутларининг сезиларли даражада кенгайиши ва диверсификацияланиши таъминлаган. Натижада, фақатгина 2000-2016 йилларда ташқи савдо айланмаси – 6,2 млрд. АҚШ долларидан 29,5 млрд. АҚШ долларигача ошган. Шу йилларда импорт ҳажми 2,9 млрд. АҚШ долларидан 13,9 млрд. АҚШ долларигача, экспорт ҳажми эса - 3,3 млрд. АҚШ долларидан 15,6 млрд. АҚШ долларигача ошган.

Транспорт секторида инвестицияларнинг бир фоизга оширилиши юкларни ташиш ҳажмини 0,94 фоиз миқдорида ошириш имконини яратади. Реал ялпи ички маҳсулот ҳар йили ўртача 8 фоизга ўсиши сценарийсида юкларни ташиш ҳажми зарурий ўсиш суръатларини таъминлаш учун иқтисодиётнинг транспорт секторига инвестициялар ҳажми ялпи ички маҳсулотга нисбатан 3,55 фоиздан 2030 йилда эса ялпи ички маҳсулотга нисбатан 4,6 фоизгача ошириш имконини яратиши режалаштирилган.

2030 йилга бориб, транспорт секторига инвестициялар жалб этиш умумий суммаси тахминан 46,7 млрд. АҚШ долларини ташкил қилиши, ҳар йиллик инвестициялар ҳажми эса 2,1 млрд. доллардан 2030 йилга бориб, 5,1 млрд. АҚШ долларгача ортиши кўзда тутилмоқда. Инвестициялар ҳажми ортиши билан бир пайтда, иқтисодий трансформацияланишнинг мақсадларига эришиш учун транспорт сиёсатини институционал масалаларини такомиллаштиришга, истеъмолчига қаратилган транспорт - логистика тизимини оптималлаштириш, хизматлар сифатини ошириш ҳамда турларини кенгайтириш билан биргаликда, келгусида юкларни экспорт-импорт ҳамда транзит учун транспорт маршрутларини диверсификациялашни таъминлашга йўналтириш лозим бўлади.

Транспорт хизматлари нархларининг ўсиш даражасини пасайтириш учун қуйидаги ишларни амалга ошириш мақсадга мувофиқ ҳисобланади. Яъни, 2030 йилгача автомобиль транспортида юкларни ташиш ҳажмлари ҳар йили ўртача 9,4 фоизга ёки умуман 4,6 мартага ўсиши башоратидан келиб чиқадиган бўлсак, юк автомобиллари сонини камида 120 мингтага қадар ошириш талаб этилади. Ҳар йили эскирадиган ва эксплуатациядан чиқиб кетадиган автомобиллар (5,0 фоиз) ўрнини тўлдириш зарурлигини ҳисобга оладиган бўлсак, бу 2030 йилгача ҳар йили саккиз мингтагача автомобиль сотиб олишни тақозо этади. Бунда ҳар йиллик инвестициялаш тахминан 960 млн. АҚШ долларни, умуман 2030 йилгача эса - 14,4 млрд. АҚШ долларини ташкил қилиши маълум бўлади.

Шу билан бирга қайд этиш жоизки, ушбу башоратларда юкларни ташишнинг янги технологиялари, хусусан, «JIT» услубини имконияти инобатга олинмаган. Ушбу имкониятларни баҳолаш учун келажакда махсус тадқиқотларни амалга ошириш мақсадга мувофиқ.

Башоратларга кўра, 2030 йилгача йўл қурилишига инвестиция жалб этиш ҳажмлари тахминан 19,3 млрд. АҚШ долларини ташкил қилиши лозим.

Умуман олганда, ушбу инвестицион режаларнинг амалга оширилиши эса, республикада автомобиль йўлларида ўртача ҳаракатланиш тезлигини 70-80 км/соатгача оширишни таъминлаш имконини беради.

2015-2019 йилларда ишлаб чиқариш инфратузилмасининг умумий қиймати 10 млрд. АҚШ долларига тенг бўлган ривожлантириш ва модернизация қилиш дастурининг асосий йўналишлари белгиланган.

Транспорт соҳаси (инфратузилма ва ҳаракатланувчи таркиб)га инвестиция киритиш учун устувор йўналишини белгилашда қуйидаги жиҳатларни ҳисобга олиш лозим:

автомобилларда юклар ташиш хизматларига бўлган талабнинг жадаллик билан ўсиши;

мультимодал ташишларга бўлган талабнинг ўсиши;

экспорт ва импортнинг, шунингдек транзитнинг ўсиши билан бир пайтда мамлакат ичида ташишларга бўлган талабнинг ортиши.

Халқаро АТТни ривожлантиришга инвестициялар жалб этишнинг устувор йўналишларини аниқлашда логистик хизматлар ҳажми динамикасини ўзгариш қонуниятларини аниқлаш лозим бўлади (2-жадвал).

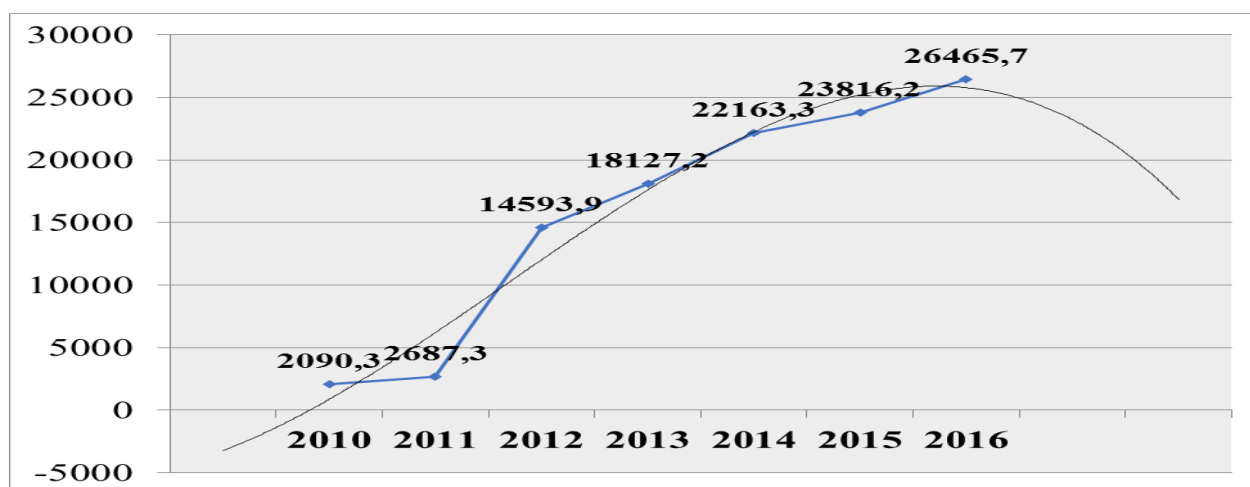
2-жадвал

Ўзбекистон Республикасида транспорт-логистика хизматлари экспорт ҳажмининг ўзгариши¹¹ (млн. АҚШ доллари)

Кўрсаткич номи	2010 й.	2011 й.	2012 й.	2013 й.	2014 й.	2015 й.	2016 й.
Транспорт хизматлари кўрсатиш ҳажми, логистика хизматлари	2090,3	2687,3	14593,9	18127,2	22163,3	23816,2	26465,7
Ўсиш даражаси	26,6	25,5	108	105,8	108,9	105,1	107,4

2-жадвал маълумотларига асосланган графикка кўра, транспорт-логистик хизматлар экспорти (y) йиллар бўйича (t) учинчи даражали полиномиал функция кўринишига боғлиқ эканлиги маълум бўлади (3-расм).

$$Y = 22,1x^3 - 226,21x^2 + 735,71x + 86,3 \quad (1)$$



3-расм. Транспорт-логистика хизматлари экспорт ҳажмининг ўзгариши¹²

¹¹ Ўзбекистон Республикаси давлат статистика қўмитаси маълумотлари асосида муаллиф томонидан тузилган.

¹² Муаллиф томонидан ишлаб чиқилган.

Ҳисоб-китобларга кўра, беш йил учун башорат қилинган юк ҳажмларини ташиш учун Ўзбекистонда ишлаб чиқариладиган MAN TGX 18.440 XXL 4X2 автомобилни ва ЛТ («аниқ муддатда») дастурини қўллаш ҳисобига ҳар йили 8 мингта эмас, балки 7040 та автомобиль керак бўлади, бу эса ҳаракат воситалари учун жалб этиладиган умумий инвестицияларни 12 фоизга ёки 156,0 млн. АҚШ доллари миқдорида тежаш имкони пайдо бўлади.

Диссертациянинг «**Халқаро автомобиль транспорти ва коммуникацияларнинг инвестицион фаолиятини самарали бошқариш амалиётини ривожлантириш**» деб номланган учинчи бобида инвестицион бошқарувнинг асосий механизмлари келтирилиб, АТТнинг инвестицион жалб қилувчанлигини белгиловчи асосий омиллар тавсифланган, инвестицияларнинг самарадорлигини баҳолаш услуби ишлаб чиқилиб, натижалар асосида тегишли тавсиялар ишлаб чиқилган.

АТТ корхоналарининг инвестицион фаоллигини ошириш учун бир қанча макроиктисодий омиллар ўз таъсирини ўтказди.

Ушбу омилларнинг ҳар бири инвестицион муҳитнинг жозибадорлиги ва фаоллигига қай даражада таъсир кўрсатишини, соҳага инвестицияларни жалб этиш ва самарадорлигига таъсири корреляцияланишини аниқлаш кўшимча равишда чуқур илмий таҳлил ва тадқиқотларни ўтказишни талаб этади.

Таъкидлаш мумкинки, АТТ корхоналари, юк ташувлар, йўллар куришни лойиҳалаштириш, уларни эксплуатация қилиш, сервис тизими, инфратузилма ва бошқа корхоналарнинг ташқи инвестицияларни жалб қилишнинг потенциал имкониятларини алоҳида баҳолаш зарур. Шунинг учун, АТТнинг инвестицион жалб қилувчанлигини белгиловчи асосий кўрсаткичлар тизими аниқланди ва маълум бир тавсифга келтирилди.

Тадқиқотлар натижаларига кўра, республикада АТТда инвестицион қўйилмалар самарадорлигини баҳолаш ва уларни бошқариш механизмларини такомиллаштириш борасида қуйидаги таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқилди:

АТТда инвестицион қўйилмалар самарадорлигини баҳолашда замонавий таваккалчилик менежменти тизимини ривожлантириш;

АТТда инвестицион қўйилмалар самарадорлигини баҳолашда автомобиль транспорти корхоналаридаги ички инфратузилма ҳолатини баҳолашга муҳим эътибор қаратиш;

аниқ бир корхона учун унинг мақсадларига мос бўлган мезонлар субъектив тавсифга эга бўлганлиги учун инвестицион лойиҳани ўта мураккаб бўлган, ягона мезон ёрдамида баҳолашни амалга ошириш мумкин эмаслигини эътиборга олиш.

Қуйидаги ҳолатларда инвестицион маблағларни лойиҳаларга йўналтириш мақсадга мувофиқ бўлади:

қўйилманинг соф фойдаси, унинг банк депозитига жойлаштирилгандаги соф фойдасидан кўп бўлса;

инвестициянинг рентабеллиги инфляция даражасидан юқори бўлса;

вақт омилини ҳисобга олган лойиҳаларнинг инвестицион қўйилмалари рентабеллик даражаси муқобил қўйилмалар рентабеллигидан юқори бўлса;

активларнинг лойиҳани амалга оширгандан кейинги рентабеллиги ошса ва ҳамма ҳолатларда қарз маблағлари ҳисоб ставкасидан юқори бўлса;

АТТнинг кўриб чиқиладиган инвестицион лойиҳаси, ташкилотнинг бош стратегиясига мос ишлаб чиқаришнинг рационал тузилмаси, харажатларнинг қопланиш муддати, харажатларнинг қоплаш манбалари мавжудлиги, барқарор молиявий қўйилмаларнинг таъминланганлиги ва бошқа нуқтаи-назарларга мос бўлса.

Халқаро йўналишларда юкларни ташиш ишларини ташкил этиш учун халқаро стандартларга жавоб берадиган автомобиль транспорти воситаларини сотиб олиш банк кредитлари ёки лизинг асосида амалга оширилиши мумкин. Шу сабабли, инвестициялар самарадорлигини баҳолаш масаласи тадқиқотнинг муҳим таркибий қисми ҳисобланади.

Ушбу масалаларга ечим топишда: 1) Маълум бир халқаро йўналиш учун харажатлар таркибини таҳлил этиш; 2) Инвестициялар самарадорлик кўрсаткичларини аниқлаш лозим бўлади.

Транспорт операторлари фаолиятида транспорт воситаларини соз ҳолатда ушлаб туриш учун катта миқдордаги эксплуатацион харажатларни сарфлаш талаб этилади. Маълумки, транспорт воситаларининг эксплуатацияси билан боғлиқ бўлган харажатларнинг катта қисмини ёқилғи ташкил қилади.

Мазкур ишда айнан ушбу масалага нисбатан кўпроқ эътибор қаратилиб, EURO – 4 ва 5 стандартига мос келадиган эгарли тягачларнинг (оғир юкларни тортувчи автомобиль) бешта турли маркалари ва улардан фойдаланишнинг рентабеллик даражаси ўзаро солиштирилди (3-жадвал).

3-жадвал

Халқаро йўналишларда эксплуатация қилиш учун лозим бўлган автомобиль транспорти воситалари тўғрисида маълумотлар¹³

Автомобиль транспорт воситасининг маркаси	Двигателнинг қуввати, от кучи	100 км масофага ёқилғи сарфи, л.	Бакнинг ҳажми, л.	Автомобилнинг нархи, АҚШ долл.
MAN TGX 18.440 XXL 4X2	441	30	910	88000
Scania R 480	480	28	900	125000
Renault Magnum 520	520	36	1225	120000
Volvo FH 460	460	45	1405	80000
Mercedes Actros 1844	480	25	1200	93000

¹³ Муаллиф томонидан ишлаб чиқилган.

Танланган маршрутнинг 80 фоиздан кўпроғи Ўзбекистон Республикасини асосий транспорт йўлакларидан бири – Ўзбекистонни Рига ва Таллин каби порт шаҳарлар билан боғлайдиган Болтиқбўйи давлатлари йўналиши бўйлаб ўтади. Ўзбекистон, Қозоғистон, Россия ва Финляндия давлатлари ҳудудлари бўйлаб автомобиллар ўтадиган масофалар: Ўзбекистон-30 км.; Қозоғистон-1476 км.; Россия-2544 км.; Финляндия-195 км.ни ташкил этади. Маршрутнинг икки томон учун умумий узунлиги: 8970 км.

www.GlobalPetrolPrices.com сайтида 10.04.2017 учун берилган маълумотга кўра, бир литр дизель ёқилғисининг нархи: Ўзбекистонда 0,61 АҚШ доллари; Қозоғистонда 0,42 АҚШ доллари; Россияда 0,65 АҚШ доллари; Финляндияда 1,36 АҚШ доллари.

Энг арзон дизель ёқилғиси Қозоғистон Республикасида. Кейинги ҳисоб-китобда ёқилғи қуйиш графигини режалаштиришда айнан ана шу жиҳатларга қараб мўлжал олиш ва транспорт воситасига ёқилғи қуйишнинг оптимал қийматларини ҳисоблаш амалга оширилди.

Қозоғистонда автомобиль бакларига тўлиқ қилиб қуйилган ёқилғи барча автомобилларга Россия, Финляндия ҳудудини тўлиқ босиб ўтиш имконини беради, мўлжал олинган (Хельсинкига) етиб боргандан кейин автомобилларда қуйидаги масофага етадиган ёқилғи қолади, км: MAN - 99; SCANIA - 280; VOLVO - 188; RENAULT - 469; Mercedes - 1866.

Шундан кейин, харажатлар миқдори Қозоғистонда тўлиқ қилиб қуйилган ёқилғи захираси Россия ҳудуди бўйлаб орқага қайтаётганда қачон тугашига боғлиқ бўлади.

Мос равишда MANда ёқилғи 99 км. дан кейин, SCANIAда 280 км. дан кейин, Mercedesда 1866 км. дан кейин тугайди.

Орқага қайтаётганда Россия ҳудудини босиб ўтишни тугатиш учун зарур бўладиган ёқилғи қиймати қуйидагича: MAN-477\$; SCANIA-412\$; VOLVO-689\$; RENAULT-486\$; Mercedes-110\$.

Бошқа эксплуатацион харажатлар, худди ҳар бир қатновдан олинadиган даромадлар каби тахминан бир хил деган шартдан келиб чиққан ҳолда Mercedes Actros 1844 тягачини эксплуатация қилишни нисбатан оптимал деб ҳисоблаш мумкин, унинг берилган маршрут бўйлаб бир рейсда қатнаши тахминан 1000 \$ атрофида.

Аммо, Ўзбекистонда ишлаб чиқариладиган MAN TGX 18.440 XXL 4X2 автомобили баланс қиймати танланаётган автомобиллар ичида энг паст бўлиб (88000 АҚШ доллари), автомобилларни Ўзбекистонга келтиришнинг транспорт харажатлари ва божхона тўловларини тежаш ҳисобига умумий харажатлар 15-16 фоизга камаяди.

Демак, ҳисоб-китобларимизнинг иккинчи қисми халқаро юкларни ташиш учун мўлжалланган автомобиллар учун жалб қилинадиган инвестицияларнинг самарадорлиги кўрсаткичларини баҳолашдан иборат бўлиб, диссертация ишида келтирилган мезонлар ва формулалардан фойдаланилди.

Инвестицияларнинг қопланиш муддати (PP)ни ҳисоблашнинг алгоритми инвестициялардан олинадиган, башорат қилинган даромадларнинг бир текисда тақсимланишига боғлиқ бўлади.

PP ни ҳисоблашнинг умумий формуласи қуйидагича: $PP = \min n$, унда

$$PP = \sum_{k=1}^n p^k \geq IC \quad (2)$$

бунда, IC - инвестициялар ҳажми, n - лойиҳалаш даври, k - лойиҳалар давомийлиги. Агарда вақт омили ҳисобга олинадиган бўлса, $WACC$ кўрсаткичи бўйича дисконтланган пул оқимлари ҳисобга олинади:

$DPP = \min n$, унда

$$PP = \sum_{k=1}^n \frac{p^k}{(1+r)^k} \geq IC \quad (3)$$

бунда, r -дисконтлаш ставкаси.

Маълумки, инвестицион қарорлар қабул қилиш ҳамма вақт ноаниқликлар билан боғлиқ бўлганлиги сабабли инвестицион лойиҳанинг самарадорлигини белгиловчи мезонларни аниқ башорат қилиш мумкин эмас. Шунинг учун ҳам, лойиҳа хавфсизлигини таъминлайдиган айрим захираларни кўзда тутиш керак бўладики, инвестор катта зарар кўрмаслиги лозим. Лойиҳанинг асосий тавсифи пул оқимлари ҳамда дисконтлаш ставкаси бўлганлиги сабабли, ноаниқликларни камайтиришда ушбу кўрсаткичлардан бирини қайта кўриб чиқиш зарур бўлади. Бунинг учун нисбатан кенг маълум бўлган услублардан биридан фойдаланилади.

Корхонанинг инвестицион ресурсларини шакллантириш манбалари турлича бўлиши мумкин, жумладан: банк кредитлари ёки лизинг. Ривожланиш ва бошқа мамлакатларнинг бозорларига чиқиш учун компания рақобатчилар орасида ўзининг нарх сегменти бўйича эксплуатация қилишда энг кам харажатли бўлиб ҳисобланадиган EURO – 5 стандартидаги автомобиль тягачларини сотиб олиш учун инвестицияларни жалб қилиши лозим бўлади. Бунда бошланғич маълумот сифатида қуйидагиларни олиш мумкин:

Масалан, «Ўрта Осиё Транс» АЖнинг йиллик даромади 690 000 - 720 000 АҚШ доллари. Автомобиль транспорти корхонасининг йиллик харажатлари 490 000-540 000 АҚШ доллари. Инвестициялар ҳажми – 370 000 АҚШ доллари (4-жадвал).

Бошланғич инвестиция харажатлари қанча муддатда ўзини оқлашини акс эттирувчи кўрсаткич бу дисконтланган ўзини оқлаш вақти ҳисобланади. Ҳисоб-китоблар натижалари асосида хулоса қилиш мумкинки, барча фойда миқдори кредитни қоплаш учун йўналтирилган тақдирда унинг қопланиш муддати икки йилни ташкил қилар экан.

4-жадвал

Дисконтланган пул оқими ва рентабеллик даражаси¹⁴
(АҚШ долл.)

Лойиҳани амалга ошириш муддати (йиллар)	Инвестициялар ҳажми	Даромадлар	Харажатлар	Пул оқими, <i>CF</i>	Дисконтланган пул оқими	Дисконтланган пул оқими ўсиб боровчи жамлаш билан
0	370 000					
1	370 000	690 027	507 609	182418	158 624	158 624
2	370 000	718 277	499 489	218788	165 435	324 060
3	370 000	703 895	510 885	195110	128 973	451 032
4	370 000	717 330	530 034	187496	107 201	558 234
5	370 000	709 879	505 999	203880	101 384	659 598
				NPV	289 598	
				IRR	44,8%	

Халқаро йўналишларда юк оқимлари ҳаракатини таъминлаш учун зарур бўлган транспорт воситаларини танлаш, харажатлар миқдори ва пул оқимини ҳисоблаш орқали лойиҳа самарадорлигини баҳолаш мезонлари аниқланди.

ХУЛОСА

Халқаро автомобиль транспорти ва коммуникацияларни ривожлантиришга йўналтирилган инвестицияларни бошқаришни такомиллаштириш бўйича олиб борилган тадқиқотлар натижасида қуйидаги хулосаларга келинди:

1. Инвестициялаш ҳажми ўсиши инвестицион қўйилмалардан фойдаланиш самарадорлигини оширишга боғлиқлиги давлат инвестицияларини бошқариш механизми билан (public investment management - PIM) белгиланади. Юқори инвестицион самарадорликка эга мамлакатлар тажрибасини умумлаштириш орқали умумий ҳолатларда PIMнинг Ўзбекистондаги босқичлари «намунали» механизмга мос келиши аниқланди. Бу эса, инвестициялар самарадорлигини ошириш учун PIM механизмини ҳар бир босқичи самарадорлигини ошириш, автомобиль-йўл тизимини инвестицион дастурини шакллантиришда дастурий-мақсадли ёндашувни кучайтириш, рақобат муҳитини чуқурлаштириш тавсия этилади.

2. Ўзбекистонда ЭИЗларга бир қатор имтиёзлар тақдим қилиниши ушбу зоналар ҳудудида ишлаб чиқариш тармоқлари яратилишини инвестициялаш учун имкон берадиган ўта салмоқли омил ҳисобланади. Бу омилларни ҳисобга олишда «Ангрен» ЭИЗда капитал талаб ишлаб чиқаришга қараганда

¹⁴ Муаллиф томонидан ишлаб чиқилган.

меҳнат талаб ишлаб чиқаришни кўпроқ даражада шакллантириш мақсадга мувофиқ. «Ангрен», «Жиззах» ЭИЗдан фарқли ўлароқ, «Навоий» ЭИЗга капитал талаб ва илм талаб ишлаб чиқаришлар учун жозибали худуд сифатида қараш мумкин. Диссертация тадқиқотини халқаро транспорт йўлаклари (ХТЙ) ривожланиш истиқболлари, кўрсатилаётган транспорт хизматлари экспортининг ошишига таъсири ва башорат кўрсаткичларини баҳолаш билан боғлаб давом эттириш лозим, деган хулосага келинди.

3. Мазкур тадқиқот доирасида олиб борилган таҳлиллар, сўнги йилларда транспорт хизматлари экспорт ҳажмлари ортиб бораётганлиги сабабли, халқаро транспорт йўлаклари (ХТЙ) ривожланиш истиқболларига баҳо беришда ушбу кўрсаткичларни башорат қилиш кўзланган натижаларни бериши мумкин. Яъни, маълумотларга асосланган боғлиқликка кўра, транспорт-логистик хизматлар экспорти йиллар бўйича учинчи даражали полиномиал функция кўринишида эканлиги кузатилди. Мазкур функция орқали республикаимиз транспорт тизими томонидан амалга оширилган экспорт хизматлар ҳажмини иқтисодиётнинг юк айланмаси сифими чекланганлиги шароитда татбиқ этилганлигини инобатга олсак, фақат қисқа муддатларга башорат қилиш мумкинлиги аниқланди. Транспорт хизматларини ташкил этишда экспорт ҳажмлари учун зарур бўлган автомобиль транспорти воситалари сонини аниқлаш ва соҳага жалб этилиши зарур бўлган инвестициялар миқдорини аниқлаш имкониятини беради.

4. ХАТТнинг устуворликларидан келиб чиқиб, соҳага жалб этиладиган инвестицион ресурслар тузилмасини оптималлаштириш учун КИБ моделининг ахборот таъминотини куйидаги омиллар асосида шакллантириш мақсадга мувофиқ бўлади: инновацион стратегик мақсадлар, вазифалар, ахборотларнинг тўлиқлиги, бошқарув хизматларининг тартибга солинганлиги, менежерларнинг креативлиги ва бошқалар.

5. АТТда инвестицион қарорлар қабул қилиш маълум бир мезонларни ишлаб чиқишни талаб этади. Инвестицион жараённи шу пайтда амалга ошириш мумкинки, қачон инвестицион лойиҳанинг баҳоси соф ижобий жорий қийматга тенг бўлса (лойиҳанинг келажакдаги пул оқимлари дисконтланган нархи минус лойиҳалар нархи). Ижобий соф жорий қийматга эга бўлган инвестиция (NPV), корхона қийматиға яқинлашади, салбий NPVға эга бўлганда, уни камайтиради. Демак, агар натижа (NPV) ижобий бўлса лойиҳа қабул қилинади, салбий бўлса лойиҳа рад этилади ёки инвестиция харажатларга қараганда «арзирли» бўлса лойиҳа қабул қилинади, инвестицион лойиҳа харажати фойдасидан кўп бўлса, қабул қилинмайди. Бизнинг фикримизча, инвестицион лойиҳа самарадорлигини аниқлашда мавжуд меъёрий-услугий ҳужжатларда ҳисоб-китобларни берилган Т давр учун амалга ошириш мантиқан тўғри ҳисобланади. Т даври ўз ичига янгиликни яратиш, жорий этиш ва ундан фойдаланиш даврини қамраб олади.

6. Автомобиль - йўл тизими лойиҳасини самарали бошқариш механизминини амалга ошириш масаласининг ечимларини топиш маълум бир халқаро йўналиш учун харажатлар таркибини таҳлил қилиш ва инвестицияларнинг самарадорлик кўрсаткичларини аниқлашни тақозо этади.

Диссертацияда EURO – 4 ва 5 стандартларига мос келадиган тягачларнинг (оғир юкларни ташувчи автомобиль) бешта маркаларидан фойдаланишнинг рентабеллик даражаси ўзаро солиштирилди. Тошкент - Хельсинки маршрутини босиб ўтиш учун сарф қилинадиган дизель ёқилғисига кетадиган харажатлар таҳлил қилинди. Бошқа эксплуатацион харажатлар, худди ҳар бир қатновдан олинадиган даромадлар каби тахминан бир хил деган шартдан келиб чиққан ҳолда, MAN TGX 18.440 XXL 4X2 тягачини эксплуатация қилиш нисбатан оптимал, деб топилди.

7. Автомобиль транспорт корхонасининг фаолият кўламини кенгайтириш ёки ишлар ҳажмини оширишда, биринчи навбатда, бир ёки бир неча инвесторлар инвестицияларини тўғридан-тўғри жалб қилиш имкониятини кўриб чиқиш ва уларга банк ставкасидан паст бўлмаган даромад ставкаларини таклиф қилиш, шунингдек, таваккалчилик ҳамда самарадорликни баҳолашнинг юқорида келтирилган ва мазкур ишга киритилган формулаларига таяниш, лойиҳаларни техник-иқтисодий жиҳатдан баҳолашни бажариш лозим бўлади. Шундан кейингина лизингли кредит ёки кредит вариантларини кўриб чиқиш талаб этилади.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.27.06.2017.I.16.01 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ
УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ТАШКЕНТСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ
ЭКОНОМИЧЕСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

**ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ**

АБДИЛАКИМОВ ГАФУР АБДИХАЛИКОВИЧ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЯМИ,
НАПРАВЛЕННЫМИ НА РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ**

08.00.13 – Менеджмент

**АВТОРЕФЕРАТ ДИССЕРТАЦИИ ДОКТОРА ФИЛОСОФИИ (PhD)
ПО ЭКОНОМИЧЕСКИМ НАУКАМ**

Ташкент - 2018

Тема диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам зарегистрирована Высшей аттестационной комиссией при Кабинете Министров Республики Узбекистан, за № В2017.3.PhD/Iqt305.

Диссертация выполнена в Ташкентском государственном экономическом университете.

Автореферат диссертации на трёх языках (узбекском, русском и английском (резюме)) размещён на веб-странице Научного совета (www.tdiu.uz) и в информационно-образовательном портале «Ziyonet» (www.ziyonet.uz).

Научный руководитель: **Карриева Якутджан Каримовна**
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты: **Шарифходжаев Усмон Улфатович**
доктор экономических наук

Нуримбетов Равшан Ибрагимович
доктор экономических наук, профессор

Ведущая организация: **Ташкентский институт по проектированию,
строительству и эксплуатации автомобильных дорог**

Защита диссертации состоится «__» _____ 2018 года в __:__ ч. на заседании Научного совета DSc.27.06.2017.I.16.01 по присуждению ученых степеней при Ташкентском государственном экономическом университете. (Адрес: 100003, г. Ташкент, ул. Ислама Каримова, 49. Тел.: (99871) 239-28-72; факс: (99871) 239-43-51; e-mail: tdiu@tdiu.uz.)

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского государственного экономического университета (регистрационный №__). (Адрес: 100003, г. Ташкент, ул. Ислама Каримова, 49. Тел.: (99871) 239-28-72.)

Автореферат диссертации разослан «__» _____ 2018 года.
(протокол реестра №__ от «__» _____ 2018 года).

Б.Ю.Ходиев

Председатель научного совета по
присуждению ученых степеней, д.э.н.,
профессор

А.Н.Самадов

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

М.А.Маҳкамова

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

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и необходимость темы диссертации. Создание транспортной системы в экономически развитых странах мира, исходя из соответствующих требований, не только оказывает мультипликативное влияние на развитие других сфер и отраслей, но, также, способствует развитию реальных секторов экономики, в том числе и социальной сферы. Важное значение в этом аспекте имеют опыт перевозки грузов на оптимальных маршрутах международных направлений, эксплуатация дорожно-транспортной инфраструктуры в соответствии с мировыми стандартами и организацией логистических услуг.

На сегодняшний день доля транспорта в валовом внутреннем продукте страны 11%. Это, в свою очередь, свидетельствует о том, что транспорт одновременно является крупной отраслью и сферой инфраструктуры, оказывающей значительное воздействие на развитие других отраслей. Одно из ведущих мест в транспортной системе страны занимает автомобильный транспорт, на долю которого ныне приходится 93% от общего объёма грузов и 98% - перевозки пассажиров¹. В Стратегии действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017-2021 годах определены такие важнейшие задачи, как проведение активной инвестиционной политики, направленной на модернизацию, техническое и технологическое обновление производства, реализация проектов производственной, транспортно-коммуникационной и социальной инфраструктуры; повышение эффективности действующих свободных экономических зон; дальнейшее развитие дорожно-транспортной инфраструктуры и др.² Успешное выполнение этих и других задач требует совершенствования методов эффективного управления инвестиционными ресурсами, привлекаемыми для развития автомобильного транспорта и коммуникаций в стране.

В условиях дальнейшего развития экономики страны вопросы формирования программы технического и технологического перевооружения реальных секторов, в том числе системы автомобильного транспорта на основе современных методов финансового менеджмента, имеют важное значение, поскольку в результате развития автомобильно-дорожной системы требуется увеличить объём транспортных и транзитных услуг путём переориентации значительной части торговых потоков между Европой и Азией на отечественные транзитные маршруты, организации центров логистики на базе имеющейся инфраструктуры. В этой связи исследование проблем, связанных с совершенствованием управления инвестициями,

¹ Сведения Государственного комитета по автомобильным дорогам Республики Узбекистан за 2017 год.

² Указ Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП-4947 «О стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» Приложение 1. «Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017-2021 годах». www.lex.uz.

направленными на развитие международного автомобильного транспорта и коммуникации, является одним из актуальных вопросов сегодняшнего дня.

Данное диссертационное исследование в значительной мере служит выполнению важнейших задач, обозначенных в Указах Президента Республики Узбекистан УП-4947 от 7 февраля 2017 года «О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан», УП-3422 от 2 декабря 2017 года «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 годы», Постановление Президента Республики Узбекистан ПП-2313 от 6 марта 2015 года «О Программе развития и модернизации инженерно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуры» и других нормативно-правовых актах в данной сфере.

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

Степень изученности проблемы. Вопросам исследования механизмов использования инвестиций в системе автомобильного транспорта (САТ) и их эффективного управления уделено большое внимание в научных трудах зарубежных ученых. В частности, научно-исследовательские работы таких авторов, как William F.Sharp, Robert H.Jeffery, Richard A.Brealey, посвящены вопросам эффективного управления использованием инвестиций в экономических системах, портфельного инвестирования деятельности крупных корпораций в условиях практически неограниченных ресурсов³.

В странах СНГ исследования проблем управления привлеченными инвестиционными ресурсами и их эффективного использования проведены такими учеными, как А.С. Лишинский, С.М. Лобкин, В.С. Резер, И.А. Бланк, М.И. Ример, В.В. Ковалев⁴ и другие. Основное внимание в их научных работах уделяется вопросам инвестирования общих сфер и отраслей экономики, однако проекты в области транспортно-дорожной системы отдельно не рассматриваются.

Проблемы, связанные с совершенствованием механизмов привлечения инвестиций в САТ и управления ими, освещены в нашей стране такими

³ William F.Sharp «Decentralized Investment Management», Journal of Finance, 36, no.2 (May 1981). p. 217-234; William F.Sharp «The Arithmetic of Active Management», Financial Analysis Journal, 47, no.1 (January/February 1991). p. 79; Richard A.Brealey, «Portfolio Theory versus Portfolio Practice», Journal of Portfolio Management, 16, no.4 (Summer 1990). p. 6-10; Robert H.Jeffery «Do clients need so many Portfolio Management», Journal of Portfolio Management, 28, no.1 (Fall 1991). p. 13-19

⁴ Бланк И.А. Управление инвестициями предприятия. – Киев. Ника-Центр, - 2003. - 324 с.; Лишинский А.С. Оптимизация инвестиционных проектов предприятия в условиях рыночной экономики, экономика и математические методы. – М., Т.31. Вып 2, 1995. - 126 с.; Ример М.И. и др. Экономическая оценка инвестиций. – СПб.: Питер, - 2007. – 480 с.; Лобкин С.М. и др. Оптимизация управления инвестициями на основе налогового принятия решений. Транспорт, 2009. - №4. с. 21-24; Ковалев В.В. Инвестиции / Под ред. Ковалева В.В. Москва: Проспект, 2007. - 437 с.

учёнными-экономистами, как Б.Ю. Ходиев, Б.Б. Беркинов, М.А. Икрамов, М.А. Махкамова, Г.А. Саматов, Я.К. Карриева, А.С. Камалов, Ю.А. Хегай, Б.И. Комилжонов и другими, в работах которых особое внимание уделено теоретическим и методическим аспектам инвестирования, однако в них не исследованы вопросы управления инвестиционной деятельностью международной системы автомобильного транспорта (МАТС)⁵.

Учитывая масштабы и недостаточную изученность данной проблемы в МАТС, в диссертации исследованы некоторые проблемы управления инвестициями в автомобильно-дорожной системе, имеющие, с точки зрения автора, научную значимость. Также требуется исследовать стоящие на повестке дня новые вопросы по ускоренному развитию автомобильного транспорта и его инфраструктуры в Узбекистане, эффективному использованию всех источников инвестиций и их управлению.

Связь темы диссертации с планами научно-исследовательских работ учреждения высшего образования, где выполнена диссертация. Диссертационная работа осуществлена в рамках фундаментальных научных государственных проектов научно-исследовательского плана Ташкентского государственного экономического университета ОТ-Ф1-155 «Разработка фундаментальных (теоретических) основ совершенствования структуры снижения размера затрат в процессе модернизации производства».

Цель исследования. Целью исследования стала разработка научных и практических рекомендаций по совершенствованию управления инвестициями, направленными на развитие международного автомобильного транспорта и коммуникаций.

Поставленная цель исследования предопределила необходимость решения следующих задач:

разработка предложений и рекомендаций по совершенствованию экономических механизмов определения и управления критериев оценки эффективности инвестиционных средств, направленных на развитие международной автомобильно-транспортной системы, установление роли инвестиций в развитии МАТС и ее инфраструктуры;

определение возможностей применения механизма инвестиционного управления (public/investment management-PIM) в Узбекистане и оптимальной структуры инвестиционных ресурсов, требуемых для осуществления стратегических целей и задач МАТС;

выявление эффективных механизмов привлечения инвестиций для развития транспортно-логистических центров и транспортной системы за счет привлекательности инвестиционной среды, созданной в свободных экономических зонах и транспортных коридорах Республики Узбекистан;

⁵ Ходиев Б.Ю., Беркинов Б.Б. Корпоратив бошқарув. – Т.: ADIB, - 2010. - 190 б.; Икрамов М.А., Махкамова М.А. ва Саматов Г.А. Менежмент. – Т.: Иқтисодиёт, – 2014. – 305 б.; Камалов А.С. Экономическая оценка качества эксплуатации автомобилей на международных маршрутах. – Т.: Консаудитинформ, - 2005, с. 124.; Комилжанов Б.И. Инновациявий менежмент услубларини такомиллаштириш. – Т.: Фан, - 2007. - 172 б.; Саматов Г.А. Лойихаларни молиялаштириш. – Т.: Фан ва технологиялар, - 2014. - 252 б.

разработка методики прогнозирования объема инвестиций, необходимых для объема экспорта транспортных услуг на международных направлениях и для их привлечения в эту сферу;

формирование системы категорий и разработка метода анализа для принятия инвестиционных решений в системе автомобильного транспорта;

поиск решений механизма эффективного управления проектами автомобильно - дорожной системы на примере конкретного маршрута, а также разработка соответствующих рекомендаций и предложений.

Объектом исследования стали предприятия автомобильно-дорожной системы, реализующие международные перевозки, а также их инвестиционная деятельность.

Предметом исследования явились экономические отношения, связанные с реализацией и управлением инвестиционными процессами в международной транспортной системе.

Методы исследования. В диссертации применены методы системного подхода, статистического анализа, прогнозирования, экспертной оценки, монографического изучения, корреляционно-регрессионного анализа, имитационного моделирования, а также, метод «точно в срок» (JIT).

Научная новизна исследования заключается в следующем:

усовершенствованы организационно-экономические механизмы инвестиционного управления с приоритетом фактора времени при определении степени эффективности инвестиционных проектов, направленных на развитие международных транспортных систем посредством индекса рентабельности, внутренней нормы использования и срока окупаемости инвестиций;

обоснованы возможности оптимизации капитальной структуры проекта, исходя из конкурентных преимуществ и мощности объекта инвестиций, сроков выполняемых работ, стратегических целей и значимости;

разработаны рекомендации по прогнозированию объема инвестиций и логистических услуг с использованием методики корреляционно-регрессионного анализа, то есть определена зависимость закономерностей изменения динамики логистических услуг, размера и направлений инвестиционных вкладов, привлекаемых к развитию международной транспортной системы;

усовершенствован метод учета запасов уровня эффективности инвестиций, обеспечивающих безопасность, возникающую по причине неопределенностей в проекте при выборе автомобильно-транспортных средств, эксплуатируемых на международных направлениях в соответствии с объемом транспортно-логистических услуг, при определении размера необходимых инвестиций и транспортных расходов.

Практические результаты исследования состоят в следующем:

установлены приоритеты методики оценки посредством сроков окупаемости инвестиций, являющихся значимыми при определении эффективности инвестиционных проектов по развитию МАТС;

выявлены факторы, влияющие на уровень оптимизации капитальной структуры в зависимости от конкурентных преимуществ МАТС;

обоснована методика прогноза определения размера инвестиционных вкладов в соответствии с объемом и динамикой транспортно-логистических услуг;

установлена методика определения дисконтированных денежных потоков, структура расходов транспортных средств, необходимых для обеспечения деятельности САТ на международных направлениях.

Достоверность результатов исследования. Достоверность результатов исследования подтверждается целесообразностью примененных методов и подходов, получением теоретических сведений из официальных источников, тестированием научно-теоретических предложений и рекомендаций на практике, внедрением разработанных эконометрических моделей в практику и подтверждением полученных результатов государственными органами.

Научная и практическая значимость результатов исследования. Научная значимость полученных результатов заключается в том, что разработан метод оценки эффективности инвестиций, направленных на развитие международной автомобильной транспортной системы и совершенствование управления инвестициями, расчет денежных потоков инвестиций необходимых в соответствии с объемом оказываемых логистических услуг.

Практическая значимость результатов исследования состоит в том, что созданы возможности планирования размеров инвестиционных ресурсов, направленных на развитие автомобильного транспорта и коммуникаций в соответствии с целевыми приоритетами. Полученные выводы и теоретические знания по методам, принципам, критериям и механизмам эффективного использования инвестиционных ресурсов могут быть применены в системе Республиканского дорожного фонда при Кабинете Министров Республики Узбекистан, акционерного общества «Ўрта Осиё Транс», а также при подготовке учебных программ, учебно-методических комплексов, текстов лекций, кейс-стади, учебных пособий и учебников в Ташкентском государственном экономическом университете, Ташкентском институте по проектированию, строительству и эксплуатации автомобильных дорог в качестве научного источника.

Внедрение результатов исследования. На основе научных результатов, полученных по совершенствованию управления инвестициями, направленными на развитие международного автомобильного транспорта и коммуникаций:

предложения по совершенствованию организационно-экономических механизмов инвестиционного управления с приоритетом фактора времени

при определении степени эффективности инвестиционных проектов, направленных на развитие международных транспортных систем посредством индекса рентабельности, внутренней нормы использования и срока окупаемости инвестиций внедрены в деятельность Республиканского дорожного фонда при Кабинете Министров Республики Узбекистан (справка Республиканского дорожного фонда № МА/03-1251 от 30 ноября 2017 года). Результат применения этого усовершенствованного механизма - разработка критериев оценки эффективности проектов и бизнес-планов инвестиционных проектов дорожной системы позволил сократить цикл проектирования процессов инвестирования на 15-20%;

научная новизна об обосновании возможностей оптимизации капитальной структуры проекта, исходя из конкурентных преимуществ и мощности объекта инвестиций, сроков выполняемых работ, стратегических целей и значимости, апробирована и внедрена в деятельность Республиканского дорожного фонда при Кабинете Министров Республики Узбекистан (справка Республиканского дорожного фонда № МА/03-1251 от 30 ноября 2017 года). Внедрение этой научной новизны в практику, исходя из мощностей объекта инвестирования, сроков выполняемых работ, стратегических целей и значимости, обеспечит экономию стоимости инвестиционных вкладов оптимизации капитальной структуры проекта на 2-3% (3100 млн. сум);

рекомендации по прогнозированию объема инвестиций и логистических услуг с использованием методики корреляционно-регрессионного анализа, т.е. определена зависимость закономерностей изменения динамики логистических услуг от размера и направлений инвестиционных вкладов, привлекаемых к развитию международной транспортной системы, которые внедрены в деятельность Республиканского дорожного фонда при Кабинете Министров Республики Узбекистан (справка Республиканского дорожного фонда № МА/03-1251 от 30 ноября 2017 года). Внедрение этой научной новизны в практику повысило точность оценки и управления потребностей организаций системы автомобильных дорог и снизило транспортные расходы на 10-12%;

рекомендации по совершенствованию метода учёта запасов при определении степени эффективности инвестиций, обеспечивающих безопасность, возникающую по причине наличия рисков в проекте при выборе автомобильно-транспортных средств, эксплуатируемых на международных направлениях в соответствии с объёмом транспортно-логистических услуг, при определении размера необходимых инвестиций и транспортных расходов внедрены в деятельность Республиканского дорожного фонда при Кабинете Министров Республики Узбекистан (справка Республиканского дорожного фонда № МА/03-1251 от 30 ноября 2017 года). В результате внедрения этой научной новизны в практику и закупки автомобилей MAN TGS 19.400 произведенных в Республике Узбекистан на

условиях лизинга, было обеспечено снижение эксплуатационных расходов на 15-16%.

Апробация результатов исследования. Основные научные и практические результаты диссертации прошли апробацию и представлены в качестве докладов на 26 республиканских и 5 международных научно-практических конференциях.

Публикация результатов исследования. По теме диссертации было опубликовано 40 научных работ, в том числе 17 статей в научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан, в частности, 14 статей в национальных и 3 статьи в зарубежных журналах, а также 23 тезиса лекций.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Объем диссертации составляет 140 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обоснованы актуальность и востребованность проведенного исследования, определены цели, задачи, объект и предмет изучения, показано соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики, изложены научная новизна и практические результаты диссертационного исследования, раскрыты научная и практическая значимость полученных результатов, внедрение в практику результатов исследования, а также даны сведения по опубликованным работам и структуре диссертации.

В первой главе диссертации **«Теоретические и методические основы управления инвестиционными процессами в международной системе автомобильного транспорта»** рассмотрены особенности деятельности и закономерности развития САТ международного направления, научно-теоретические основы управления привлекаемыми в сферу инвестициями, сопоставительный анализ положительного опыта таких развитых стран, как США, Китай, Россия и Германия.

Несомненно, что развитие САТ требует инвестиционных вкладов. Объем первичных инвестиций в транспорт и его инфраструктуру связан с состоянием инфраструктуры объема транспортных услуг и определяет высокие потребности отрасли к инвестициям и большой капиталоемкостью инфраструктуры.

В нашей стране посредством транспортной системы в 2016 году осуществлена перевозка 1269,0 млн. т. груза различных сфер и отраслей экономики, а темп роста, в сравнении с 2005 годом, составил 108,8%. Если в период с 2000 по 2005 год в отрасли наблюдался спад грузоперевозок, то увеличение его объема за последние семь лет можно объяснить процессами развития непосредственно других отраслей экономики. При оценке распределения объема грузоперевозок между видами транспорта явственно

видно, что здесь лидирует автомобильный транспорт, на долю которого в 2016 году приходится 90,5% грузоперевозок, на долю железнодорожного транспорта 4-5% и на долю трубопроводов 4-5%.

Анализ выполнения грузооборота между видами транспорта показал, что доля автомобильного транспорта составила 32,0%, его основных конкурентов – трубопроводного транспорта – 40,0%, железнодорожного транспорта – 27,9%. Как отсюда становится очевидным, технико-экономические и технологические особенности видов транспорта являются одним из факторов, влияющих на конкуренцию между ними.

Инвестирование объектов транспортной инфраструктуры отличается от основной сопутствующей сферы – транспортной системы - следующими важными особенностями, а именно:

объекты инфраструктуры включают в себя широкомасштабные дорожные сети, а их создание и расширение, полная замена или перестройка являются трудоемкой и многозатратной работой;

первичные технические параметры дорожной инфраструктуры влияют и на будущие возможности;

жизненный цикл сети дорожной инфраструктуры весьма большой и составляет от 25 до 100 лет, некоторые городские и придорожные дороги служат несколько веков, а их работоспособность поддерживается за счет ремонта или замены отдельных частей на одном уровне;

пользователи инфраструктуры относятся к различным прослойкам и потому невозможно рассчитать оценку услуг для отдельных категорий людей.

В этой связи, исходя из социальной значимости инфраструктурной сети, ее финансирование в основном осуществляется за счет государства.

Ниже отображена динамика финансовых ресурсов, направленных Республиканским дорожным фондом при Кабинете Министров Республики Узбекистан в 2013-2017 годах на развитие автомобильных дорог и инфраструктуры (табл.1).

Исходя из данных таблицы можно сделать вывод о том, что несмотря на увеличение объема финансирования за указанные годы на 50,6%, эта тенденция не является равномерной. Так, средства на строительство и реконструкцию международных участков дороги за эти годы сократились более, чем в два раза, а средства на развитие производственных и промышленных баз увеличились более, чем в 10 раз.

Таблица 1

Инвестиции, направленные за счёт средств Республиканского дорожного фонда на развитие коммуникаций системы автомобильно-дорожного транспорта Республики Узбекистан⁶ (млн.сум)

Направления использования средств	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	% к 2013 г.
Всего	1029102,1	976200,0	1103329,0	1309955,0	1550000,0	150,6
В том числе, на реконструкцию между- народных дорожных участков в составе национальной автомагистрали Узбекистана	695571,0	560200,0	637829,0	507500,0	301500,0	43,3
на реконструкцию междуна- родных дорожных участков, не входящих в состав нацио- нальной автомагистрали Узбекистана	82185,0	82000,0	155500,0	223976,0	189000	229,9
на приобретение дорожно - ремонтной техники и оборудования для текущего ремонта автомобильных отде- лений общего пользования	62467,0	85900,0	120000,0	140000,0	80000,0	128,0
на модернизацию произ- водственной и промышлен- ной базы предприятий Государственного комитета Р.Уз. по автомобильным дорогам	2907,4	35000,0	40000,0	40000,0	30000,0	1031,8
на оплату остальных 5 % после окончания гарантий- ного срока	1563,8	30000,0	20000,0	15000,0	20000,0	1278,9
на проектно-исследователь- ские работы в последующие годы	10268,9	20800,0	30000,0	15000,0	15000,0	146,0
на реконструкцию улиц, не входящих в состав дорог общего пользования	174139,0	162300,0	100000,0	368479,0	914500,0	525,1

Предложенная автором структура инвестиционного проектирования включает в себя два метода оценки эффективности проектов международной системы автомобильного транспорта, в частности, методы управления инвестициями усовершенствованы на основе результатов технико-экономического анализа, состоящего из технического, коммерческого, институционального, социального и экологического анализа инвестиционного проекта, а также из систематизации структуры проекта.

В то же время продолжение политики увеличения инвестиций для этой сферы в условиях сокращения вмешательства государства в экономику

⁶ Составлено автором на основе данных Республиканского дорожного фонда при Кабинете Министров Республики Узбекистан.

должно быть связано с повышением эффективности их использования, что, безусловно, позволит управлять инвестициями (public investment management (PIM)).

Посредством обобщения опыта стран с высоким уровнем инвестиционной эффективности определено, что основные этапы PIM в Узбекистане в целом соответствуют «типовому» механизму, который, в частности, включает в себя подготовку проектной документации, выбор и осуществление проекта, мониторинг и после инвестиционную оценку проекта.

Наряду с этим, установлена целесообразность улучшения PIM в Узбекистане по следующим направлениям:

- определение критериев приоритетности проектов;
- разработка эффективного механизма проведения мониторинга результатов инвестирования;

- установление критериев послепроектной оценки.

Для достижения эффективности инвестиций необходимо:

- повышение эффективности каждого этапа механизма PIM;
- усиление программно-целевого подхода при разработке инвестиционной программы;

- углубление конкурентной среды.

Таким образом, в данной ситуации механизмы и средства инвестиционного рынка должны быть интегрированы.

В этой связи для разработки методики инвестиционного управления на предприятии (ИУП) наряду с использованием системного подхода, позволяющего определить важные элементы изучаемого объекта и установить связь взаимодействия между ними, можно сформировать алгоритм организации процесса управления инвестиционной деятельностью.

Предприятия САТ руководствуются целевыми задачами в области управления и потому в нашем исследовании были определены следующие целевые приоритеты:

- формирование направлений деятельности международной системы грузоперевозок на автомобильном транспорте;

- создание соответствующих условий для безопасного и бесперебойного перемещения грузовых автомобилей;

- предоставление необходимых услуг для производственной деятельности автомобильной транспортной системы.

Исходя из этого, на основе анализа работ по инвестиционному управлению^{7,8} определено что интегральной задачей организации управления инвестициями на предприятии является выявление следующих компонентов управления (рис. 1):

⁷ Блюмгардт А. Модели корпоративного управления. - К.: Наук мысль, 2003. – 89 с.

⁸ Асаул А.Н. Менеджмент корпораций и корпоративное управление. – СПб.: Гуманистика, 2006. – 216 с.

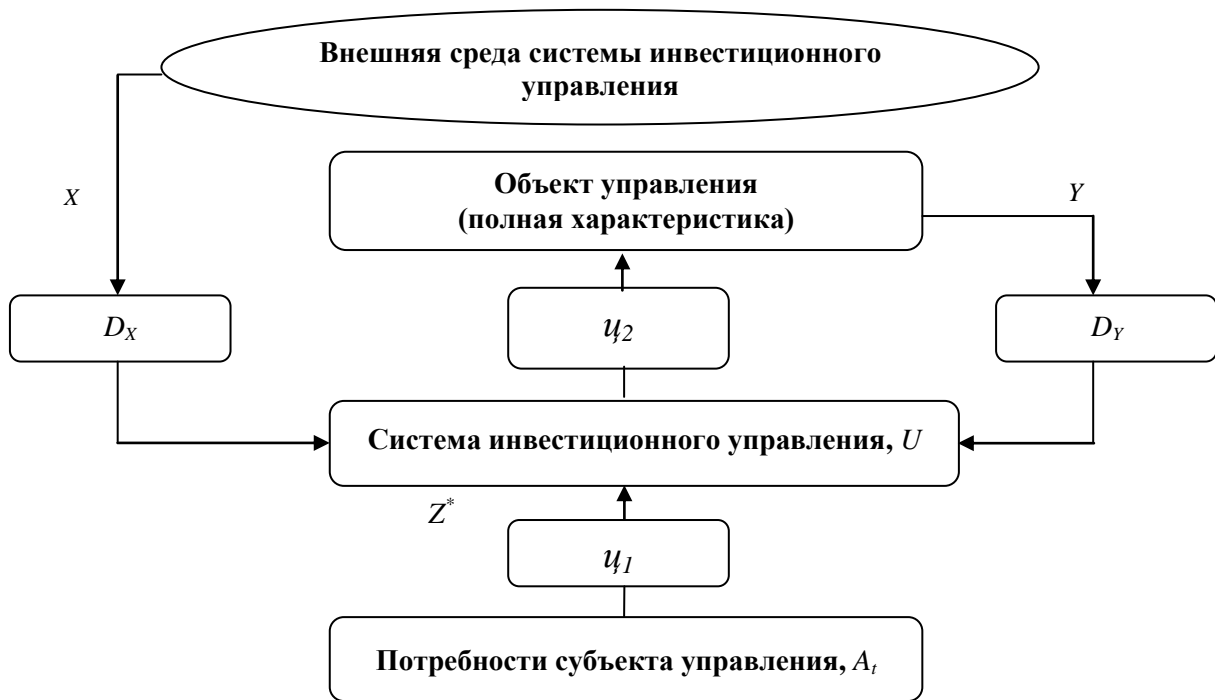


Рис. 1. Структурная модель организации инвестиционного управления⁹

характер и содержание задач ИУП (связано с целями инновационного управления на предприятии), Z .

информационное обеспечение системы ИУП, D_x, D_y .

наличие механизма ИУП по каждому вопросу, u_2 .

организационное регулирование службы управления качеством, U .

профессиональное мастерство специалистов и менеджеров службы ИУП.

ресурсное обеспечение организации ИУП.

Следовательно, организация ИУП служит определению четырех основных компонентов управления, то есть: информации о цели системы (Z); информации о состоянии объекта управления (D); политики в сфере инвестиционного управления (U) (пассивной, реактивной, превентивной, активной); результатов измерений, являющихся основой для разработки управленческих решений (u).

На основе этого, рассчитав влияние, необходимое для достижения реальных и стратегических целей организации ИУП, а также разработкой рекомендации по анализу состояния ИУП на предприятии и его совершенствованию, можно приступить к проектированию деятельности предприятия.

Таким образом, исходя из конкурентных преимуществ международной системы автомобильного транспорта, необходимо разработать рекомендации по оптимизации структуры капитала инвестиционных проектов отрасли.

⁹ Разработано автором.

Исходя из вышеизложенного, процесс оптимизации структуры капитала предприятия рекомендуется осуществлять на следующих этапах: анализ капитала предприятия; оценка основных факторов, определяющих структуру капитала; оптимизация структуры капитала в соответствии с критерием максимизации уровня финансовой рентабельности; оптимизация структуры капитала на основании критерия минимизации его стоимости; определение показателей формирования целевой структуры капитала.

Как известно, эффективное осуществление деятельности транспортной системы приводит к необходимости совершенствования производственных процессов, приобретения нового оборудования и перехода к новейшим технологиям, а также привлечения инвестиционных ресурсов определенного размера. В качестве доказательства этого установлено, в какой именно структуре на примере АО «Ўрта Осиё Транс» финансовая рентабельность инвестиционной деятельности может достичь своего максимального уровня.

Результаты расчетов показали, что максимальный коэффициент финансовой рентабельности (12,94%) достигается при коэффициенте финансового левериджа в 1,5, что определяет соотношение собственного и заемного капитала в размере 40%:60%.

При общей стоимости инвестиционной программы в 360 000 тыс. у.е. оптимальная структура инвестиционных ресурсов будет выглядеть следующим образом: 40 % - собственный капитал предприятия, 60% - заемный капитал предприятия. При этом общий объем капитала, предназначенного для осуществления инвестиционной деятельности, будет составлять 900 000 тыс. у.е.

Во второй главе диссертации **«Управление привлекательностью инвестиционной среды посредством стимулирования развития свободных экономических зон и коммуникаций автомобильного транспорта Республики Узбекистан»** исследованы транзитный потенциал страны, международные транспортные коридоры, свободные экономические зоны, а также вопросы, связанные с привлекательностью инвестиционной среды и льгот, предоставленных для развития логистических центров и системы терминалов.

Географический охват транспортных коммуникаций - ключевой фактор определяющий формирование транспортных коридоров для Республики Узбекистан, поскольку страна имеет некоторые преимущества в связи с ее местоположением в регионе. Так, республика граничит со всеми государствами Центральной Азии, по ее территории проходят основные железнодорожные и автомобильные магистрали. Именно поэтому Узбекистан заинтересован в использовании как региональных, так и нерегиональных потребностей в транспортных и логистических услугах.

С другой стороны, функционирование транспортной системы Узбекистана зависит от транзитных стран, что негативно сказывается на процессе организации грузоперевозок страны и ее себестоимости. Вот

почему формирование новых транспортных коридоров во всех географических направлениях является одной из важнейших задач для страны.

В настоящее время в республике осуществляется комплекс мер по строительству и реконструкции дорог до 2020 года с финансированием за счет иностранных и внутренних инвестиций. Например, предусмотрено выделение капитальных инвестиций в размере 3,54 млрд. долл. США на строительство и реконструкцию автомобильных дорог, 2,2 млрд. долл. США – на развитие и электрификацию железных дорог, 1,0 млрд. долл. США – на авиатранспорт, 1,8 млрд. долл. США – на телекоммуникации и инженерно-коммуникационные структуры.

В соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан от 6 марта 2015 года ПП-2313 «О Программе развития и модернизации инженерно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуры на 2015-2019 годы» разработаны программа, концепция строительства реконструкции дорог, а также запланированы строительство и реконструкция 2699,8 км дорог. Иначе говоря, общий объем инвестиций запланирован на уровне 3,3 млрд. долл. США.

Активное участие в финансировании проекта примут Республиканский дорожный фонд (примерно 1,5–1,6 млрд. долл. США), Азиатский банк развития, Японский банк для международного сотрудничества, другие международные финансовые институты, а также Китайская Народная Республика.

В настоящее время привилегии и возможности, которые может предложить механизм свободных экономических зон (СЭЗ) в целях эффективного использования ресурсного потенциала регионов Узбекистана, увеличения производства товарной продукции, создания новых рабочих мест и повышения инвестиционной активности, станет важным событием в стране.

Пакет привилегий и преференций, предлагаемых правительством страны, играет важную роль в обеспечении успешного функционирования свободных экономических зон Республики Узбекистан «Навойи», «Ангрен», «Джизак», «Ургут», «Коканд», «Хазорасп» и «Гиждуван». Налоговые льготы и другие привилегии для резидентов свободных экономических зон в Узбекистане наглядно представлен на рисунке 2.

Следует отметить, что и для средств автомобильного транспорта, действующих в свободных экономических зонах и специализирующихся на международной перевозке грузов и их инфраструктуры, также необходимо внедрить механизм использования льгот, предусмотренных в свободных экономических зонах. В противном случае так же, как и в логистическом центре «Ангрен», их деятельность может прийти в упадок.



Рис 2. Пакет привилегий для инвесторов СЭЗ «Ангрен»¹⁰

Согласно анализу, установлено, что в свободной экономической зоне «Ангрен» целесообразно большее формирование трудоемкого производства, чем капиталоемкого производства. В отличие от СЭЗ «Ангрен» и «Джизак», СЭЗ «Навои» запланирована в качестве зоны для капиталоемкого и наукоемкого производства.

Осуществление активной политики по развитию транспортных коридоров обеспечило значительное расширение и диверсификацию международных транспортных маршрутов для экспорта и импорта продукции. В результате только в 2000-2016 годах внешнеторговый оборот вырос с 6,2 млрд. долл. США до 29,5 млрд. долл. США. За тот же период объем импорта возрос с 2,9 млрд. долл. США до 13,9 млрд. долл. США, а объем экспорта – с 3,3 млрд. долл. США до 15,6 млрд. долл. США.

Увеличение инвестиций в транспортный сектор на один процент обеспечит рост объема грузоперевозок на 0,94%. Для обеспечения необходимых темпов роста объема грузоперевозок в сценарии ежегодного роста реального ВВП в среднем на 8% планируется увеличить объем инвестиций в транспортный сектор экономики с 3,55% ВВП до 4,6% ВВП к 2030 году.

¹⁰ Составлено автором на основе материалов Центра экономических исследований при Кабинете Министров.

Предполагается ежегодное увеличение объема инвестиций с 2,1 млрд. долл. США до 5,1 млрд. долл. США в 2030 году, а общая сумма инвестиций в транспортный сектор к 2030 году примерно составит 46,7 млрд. долл. США. Вместе с увеличением объема инвестиций для достижения целей экономической трансформации необходимо переориентировать транспортную политику Узбекистана на совершенствование институциональных вопросов, оптимизацию транспортно-логистической системы, направленной на потребителя, повышение качества услуг и расширение их видов, а также на обеспечение диверсификации транспортных маршрутов для экспорта, импорта и транзита грузов в будущем.

Для снижения стоимости транспортных услуг необходимо предпринять следующие шаги. Так, исходя из прогноза ежегодного роста объема грузоперевозок автомобильным транспортом на 9,4%, или общего роста в 4,6 раза к 2030 году, потребуется увеличить количество грузовых автомобилей минимум на 120 тыс. единиц. Учитывая необходимость восполнения автомобилей, ежегодно выводимых из эксплуатации в результате их устарения (5,0%), к 2030 году потребуется приобретать до 8 тысячи автомобилей в год. Ежегодные инвестиции должны составлять около 960 млн. дол. США, а в целом до 2030 года - 14,4 млрд. долл. США.

Наряду с этим следует отметить, что в эти прогнозы не включены новые технологии грузоперевозок, в частности, метод «JIT». Для того, чтобы оценить эти возможности в будущем, целесообразно провести специальные исследования.

Согласно прогнозам, объем инвестиций в дорожное строительство к 2030 году составит около 19,3 млрд. долл. США.

В целом реализация этих инвестиционных планов позволит увеличить среднюю скорость движения на автомагистралях до 70-80 км/ч.

Важным направлением является программа развития и модернизации производственной инфраструктуры в 2015-2019 годах общей стоимостью 10 млрд. долл. США.

При определении приоритетных направлений инвестиций в транспортную отрасль (инфраструктура и подвижной состав) необходимо учитывать следующее:

- ускоренный рост спроса на услуги перевозок автомобильным транспортом;

- рост спроса на мультимодальные перевозки;

- наряду с ростом экспорта и импорта, а также транзита, рост спроса на внутренние перевозки.

В целях определения приоритетных направлений привлечения инвестиций в международную САТ, следует установить закономерности изменения динамики объема логистических услуг (табл.2).

Таблица 2

**Изменение объема экспорта транспортных и логистических услуг в
Республике Узбекистан¹¹ (млн. долл. США)**

Наименование показателя	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Объем транспортных услуг, логистические услуги	2090,3	2687,3	14593,9	18127,2	22163,3	23816,2	26465,7
Уровень роста	26,6	25,5	108	105,8	108,9	105,1	107,4

Согласно графику, составленному на основе данных таблицы 2, экспорт транспортных и логистических услуг (y) по годам (t) связан с полиномиальной функцией третьего порядка (рис. 3).

$$Y = 22,1x^3 - 226,21x^2 + 735,71x + 86,3 \quad (1)$$

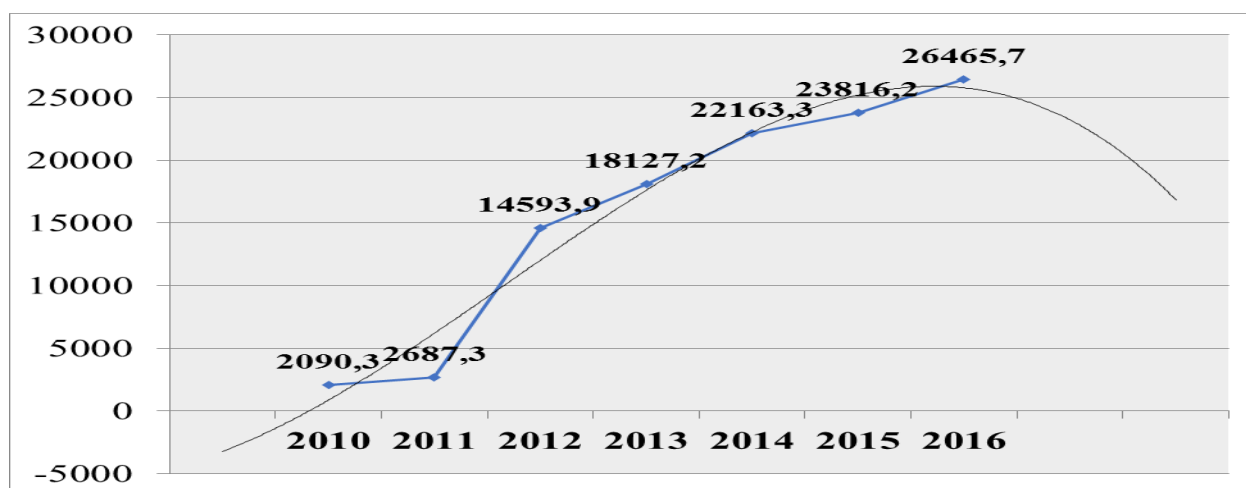


Рис 3. Изменение объема экспорта транспортных и логистических услуг¹²

Значения Y можно найти в соответствии с последующими значениями t на основе уравнения (1). Посредством полученной полиномиальной функции, в соответствии с объемом осуществленных транспортной системой страны экспортных услуг, будут созданы возможности краткосрочного прогноза объема грузооборота экономики и определения, исходя из этого, приоритетных направлений развития международной системы автомобильного транспорта и ее инфраструктуры.

Согласно расчетам, для перевозки прогнозируемого объема грузоперевозок на пять лет за счет применения метода «ЛТ» («точно в срок») и приобретения производимых в Узбекистане автомобилей марки MAN TGX 18.440 XXL 4X2, ежегодная потребность составит не 8000, а 7040 автомо-

¹¹ Составлено автором на основе материалов Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике.

¹² Разработано автором.

билей, что позволит сэкономить 156,0 млн. долл. США или 12% общего объема инвестиций, привлекаемых для транспортных средств.

В третьей главе диссертации **«Развитие практики эффективного управления инвестиционной деятельности международного автомобильного транспорта и коммуникаций»** приведены основные механизмы инвестиционного управления, дана характеристика важнейшим факторам, определяющим инвестиционную привлекательность САТ, разработан метод оценки эффективности инвестиций, а также даны соответствующие рекомендации на основе полученных результатов.

На увеличение инвестиционной активности предприятий САТ влияет ряд макроэкономических факторов. Для того, чтобы определить, в какой мере каждый из этих факторов воздействует на привлекательность и эффективность инвестиционной среды, то есть для определения корреляции влияния факторов на привлечение инвестиций и их эффективности в отрасли, необходимо проведение дополнительного тщательного научного анализа и исследований.

Между тем следует отдельно оценить потенциальные возможности предприятий САТ, грузоперевозок, проектирования, строительства и эксплуатации дорог, сервисной системы, инфраструктуры, других предприятий по привлечению иностранных инвестиций. Вот почему система основных показателей, определяющих инвестиционную привлекательность САТ, была идентифицирована и приведена к конкретному описанию.

Согласно результатам исследования, разработаны следующие предложения и рекомендации по совершенствованию механизмов оценки и управления эффективностью инвестиционных вкладов в САТ страны:

- разработка современной системы управления рисками при оценке эффективности инвестирования в САТ;

- при оценке эффективности инвестиционных вкладов в САТ особое внимание важно уделить оценке состояния внутренней инфраструктуры в автомобильном транспорте предприятий;

- для конкретного предприятия из-за наличия субъективной характеристики имеют соответствующие их целям критерии, поэтому невозможно оценить инвестиционный проект с помощью единственного, чрезвычайно сложного критерия, этот фактор необходимо учитывать.

Инвестиционные средства в проекты целесообразно направить в следующих случаях:

- чистая прибыль вклада, если она больше, чем чистая прибыль, полученная по банковскому депозиту;

- рентабельность инвестиций выше уровня инфляции;

- рентабельность инвестиционных вкладов проектов с учетом фактора времени выше рентабельности альтернативных вкладов;

- рентабельность активов после осуществления проекта вырастет и во всех случаях будет выше учетной ставки заемных средств;

соответствие САТ рассматриваемому инвестиционному проекту, главной стратегии организации, рациональной структуре производства, срокам окупаемости затрат, наличию источников возмещения затрат, обеспеченности стабильными финансовыми средствами и другим соображениям.

Для организации перевозки грузов по международным маршрутам необходимо иметь автотранспортные средства, соответствующие международным стандартам. Их можно приобрести по банковским кредитам или на лизинговой основе. Поэтому вопрос оценки эффективности инвестиций является важной составной частью исследования.

При поиске решений этого вопроса следует: 1) сделать анализ затрат для определенного международного маршрута; 2) определить показатели эффективности инвестиций.

Транспортному оператору требуется большое количество эксплуатационных расходов для того, чтобы поддержать транспортные средства в надлежащем состоянии. Как известно, большую часть расходов, связанных с эксплуатацией транспортных средств, составляет топливо.

Основное внимание в этом исследовании уделяется данной проблеме и потому сравниваются пять различных марок седельных тягачей, отвечающих стандартам EURO-4 и 5, а также сопоставлению уровня рентабельности их использования (табл. 3).

Таблица 3

Сведения об автотранспортных средствах, необходимых для эксплуатации в международных направлениях¹³

Марка автотранспортного средства	Мощность двигателя, лошадиных сил	Расход топлива на 100 км, л	Размер бака, л	Цена автомобиля, долл. США
MAN TGX 18.440 XXL 4X2	441	30	910	88000
Scania R 480	480	28	900	125000
Renault Magnum 520	520	36	1225	120000
Volvo FH 460	460	45	1405	80000
Mercedes Actros 1844	480	25	1200	93000

Более 80% выбранного маршрута проходит через один из основных транспортных коридоров Республики Узбекистан по направлению к странам Прибалтики, который соединяет Узбекистан с такими портовыми городами, как Рига и Таллинн. Расстояние автомобильных дорог, проходящих через Узбекистан, Казахстан, Россию и Финляндию выглядит так: Узбекистан -30

¹³ Разработано автором.

км.; Казахстан-1476 км.; Россия-2544 км.; Финляндия-195 км. Общая протяженность маршрута для обеих сторон составляет 8970 км.

Согласно сведениям за 10.04.2017 года, приведенным на сайте www.GlobalPetrolPrices.com, цена литра дизельного топлива составила: в Узбекистане-0,61 долл. США; в Казахстане – 0,42 долл. США; в России - 0,65 долл. США; в Финляндии - 1,36 долл. США.

Как отсюда становится очевидным, самая дешевая цена дизельного топлива отмечена в Казахстане. В следующих расчетах при планировании графика заправки необходимо учитывать именно данный аспект и производить расчет оптимальных значений заправки транспортного средства.

Полностью заправленные бензобаки автомобилей в Казахстане позволят всем машинам проехать территории России и Финляндии, и даже, после достижения пункта назначения (Хельсинки) у автомобилей остается горючее, которого хватит на определенное расстояние (в км): MAN - 99; SCANIA - 280; VOLVO - 188; RENAULT - 469; Mercedes - 1866. После этого расходы будут зависеть от того, в какой именно момент при обратной поездке по территории России закончится запас закупленного в Казахстане горючего. Соответственно, у автомобиля MAN горючее закончится после 99 км., у SCANIA – после 280 км., а у Mercedes – после 1866 км. пробега. На обратном пути стоимость топлива, необходимого для завершения транзита российской территории, выглядит следующим образом: MAN-477\$; SCANIA-412\$; VOLVO-689\$; RENAULT-486\$; Mercedes-110\$.

Другие эксплуатационные расходы, исходя из того же условия, что и доход от каждого рейса, могут быть рассчитаны как оптимальные для эксплуатации тягача Mercedes Actros 1844, его движение по заданному маршруту составляет около 1000 долл. США.

Таким образом, вторая часть наших расчетов будет заключаться в оценке показателей эффективности инвестиционной привлекательности для автомобилей, предназначенных к международным грузоперевозкам, с этой целью были использованы критерии и формулы, наглядно отображенные в диссертации.

Алгоритм расчета срока окупаемости инвестиций (PP) зависит от равномерно распределения получаемых от инвестиций, прогнозируемых доходов.

Общая формула расчета PP : $PP = \min n$,

$$PP = \sum_{k=1}^n p^k \geq IC \quad (2)$$

где, IC – объем инвестиций; n – проектный период; k - продолжительность проектов.

Если учитывать фактор времени, то следует учитывать и дисконтированные денежные потоки показателя WACC: $DPP = \min n$,

$$PP = \sum_{k=1}^n \frac{p^k}{(1+r)^k} \geq IC \quad (3)$$

где r – ставка дисконтирования.

Как известно, принятие инвестиционных решений всегда связано с неопределенностями и поэтому невозможно точно прогнозировать критерии, определяющие эффективность инвестиционного проекта. В этой связи важно учитывать некоторые из ресурсов, обеспечивающих безопасность проекта для того, чтобы инвестор сильно не пострадал. Основными особенностями проекта являются денежные потоки и ставки дисконтирования с тем, чтобы уменьшить неопределенность и для этого необходимо пересмотреть данные показатели. С этой целью используется один из широко известных методов.

Источники формирования инвестиционных ресурсов предприятия могут быть различными, в том числе банковские кредиты или лизинг. Для развития и выхода на рынки других стран компании необходимо привлечь инвестиции для приобретения седельных тягачей стандарта EURO – 5, считающихся наименее затратными при эксплуатации среди конкурентов в своем ценовом сегменте. В качестве исходных данных можно использовать следующее: например, годовой доход АО «Ўрта Осие Транс» составляет 690 000–720 000 долл. США., а годовой расход автотранспортного предприятия равен 490 000–540 000 долл. США. Общий объем инвестиций составляет 370 000 долл. США (табл. 4).

Таблица 4

Дисконтированный денежный поток и уровень рентабельности¹⁴
(долл. США)

Срок реализации проекта (годы)	Объём инвестиций	Доходы	Расходы	Денежный поток, CF	Дисконтированный денежный поток	Дисконтированный денежный поток с растущим накоплением
0	370 000					
1	370 000	690 027	507 609	182418	158 624	158 624
2	370 000	718 277	499 489	218788	165 435	324 060
3	370 000	703 895	510 885	195110	128 973	451 032
4	370 000	717 330	530 034	187496	107 201	558 234
5	370 000	709 879	505 999	203880	101 384	659 598
				NPV	289 598	
				IRR	44,8%	

¹⁴ Разработано автором.

Дисконтированный срок окупаемости является показателем, отражающим сроки окупаемости первичных инвестиционных расходов. По результатам расчетов можно сделать вывод о том, что, когда сумма всей прибыли направлена на погашение кредита этот, срок составляет два года.

Осуществлен выбор критерия оценки эффективности проекта путем выбора транспортных средств, необходимых для обеспечения движения грузопотоков на международных маршрутах, а также расчета объема затрат и денежных потоков.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведенного исследования по совершенствованию управления инвестициями, направленными на развитие международного автомобильного транспорта и коммуникаций, сделаны следующие выводы:

1. Зависимость роста объема инвестиций от повышения эффективности использования инвестиционных вкладов определяется государственным механизмом инвестиционного управления (public investment management - PIM). Посредством обобщения опыта стран с высоким уровнем инвестиционной эффективности, установлено, что этапы PIM в Узбекистане в целом соответствуют «типовому» механизму. Рекомендуется повысить эффективность каждого этапа механизма PIM для повышения эффективности инвестиций, усилить программно-целевой подход формирования инвестиционной программы автомобильно-дорожной системы и углубить конкурентную среду.

2. Предоставление ряда налоговых льгот для СЭЗ в Республике Узбекистан - важный фактор в плане инвестирования с целью создания производственных отраслей в этих зонах. С учетом перечисленных факторов определено, что в СЭЗ «Ангрен» целесообразно формирование трудоемкого производства в большей мере, чем капиталоемкого производства. В отличие от СЭЗ «Ангрен» и «Джизак», СЭЗ «Навои» запланирована в качестве зоны для капиталоемкого и наукоемкого производства. В диссертационной работе сделан вывод о необходимости продолжить исследование перспектив развития международных транспортных коридоров (МТК), увязав его с оценкой прогнозных показателей и их влияния на повышение экспорта транспортных услуг.

3. Анализы, проведенные в рамках данного исследования, годы связанные с увеличением объема экспорта транспортных услуг за последние годы, могут обеспечить ожидаемые результаты оценки этого показателя в перспективе развития международных транспортных коридоров (МТК). Согласно взаимозависимости на основе полученных данных, экспорт транспортных и логистических услуг в течение многих лет отмечался в виде полиномиальной функции третьего уровня, из-за ограниченности пропускной способности грузооборота и объема экспортных услуг, осуществляемых транспортной системой республики, посредством этой

функции могут быть сделаны только краткосрочные прогнозы. Так, объем экспорта транспортных услуг определяет количество требуемых транспортных средств и объем инвестиций, необходимых для привлечения в данный сектор.

4. В соответствии с приоритетами МСАТ, для оптимизации структуры привлекаемых в отрасль инвестиционных ресурсов, целесообразно формировать информационное обеспечение модели ИУП на основе следующих факторов: инновационно-стратегических целей и задач, полноте информации, регулирования управленческих услуг, креативности менеджеров и др.

5. В ходе принятия инвестиционных решений в САТ требуется разработка определенных критериев. Инвестиционный процесс может быть реализован в тот момент, когда стоимость инвестиционного проекта равна чистой приведенной стоимости (дисконтированной стоимости денежных потоков проекта в будущем с вычетом его стоимости). Инвестиции с чистой приведённой стоимостью (NPV) приближаются к стоимости предприятия, с отрицательным NPV понижают ее. Следовательно, если результат (NPV) положительный, то проект принимается, а если отрицательный – то проект будет отклонен. Другими словами, если, так сказать, инвестиции «достойны», т.е. превосходят затраты на них, то проект будет принят, если же инвестиционный проект будет стоить больше, чем его стоимость, то проект не будет принят. По нашему мнению, для определения эффективности инвестиционных проектов логично осуществлять расчеты в существующих нормативно-правовых актах за период T , включающий в себя период создания, внедрения и использования новшества.

6. Поиск решения вопросов реализации механизмов эффективного управления проектами автомобильно-дорожной системы требует анализа структуры затрат для конкретного международного маршрута и определения показателей эффективности инвестиций. В диссертации сравнивались пять различных марок седельного тягача EURO-4 и 5, а также была осуществлена рентабельность их использования. Был проанализирован расход дизельного топлива расстоянием от Ташкента до Хельсинки. Другие эксплуатационные расходы, исходя из того же условия, что и доход от каждого рейса, могут быть рассчитаны как оптимальные для эксплуатации тягача Mercedes Actros 1844.

7. Для увеличения объема работ или расширения масштабов деятельности предприятий автомобильного транспорта, в первую очередь необходимо рассмотреть возможность привлечения прямых инвестиций одного или нескольких инвесторов и предложить им ставки не ниже банковских, а также выполнить технико-экономическую оценку проекта, опираясь на вышеупомянутые и внесенные в данную работу формулы оценки риска и эффективности. Только после этого можно будет рассмотреть лизинговый кредит или его варианты.

**SCIENTIFIC COUNCIL AWARDING SCIENTIFIC DEGREES
DSc.27.06.2017.I.16.01 AT THE TASHKENT STATE UNIVERSITY
OF ECONOMICS**

TASHKENT STATE UNIVERSITY OF ECONOMICS

ABDILAKIMOV GAFUR ABDIXALIKOVICH

**THE IMPROVEMENT OF INVESTMENT MANAGEMENT ON
INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT AND COMMUNICATION
DEVELOPMENT**

08.00.13 – Management

**DISSERTATION ABSTRACT OF THE DOCTOR OF PHILOSOPHY (PhD) IN
ECONOMIC SCIENCES**

Tashkent - 2018

The theme of the doctor of philosophy (PhD) in economic sciences was registered at the Supreme Attestation Commission at the Cabinet of Ministers of the Republic of the Uzbekistan under number B2017.3.PhD/Iqt305.

The dissertation has been prepared at the Tashkent state university of economics.

The abstract of the dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian and English(resume)) on the website (www.tdiu.uz) and the website of «Ziyonet» Information and education portal (www.ziyonet.uz).

Scientific supervisor: **Karrieva Yakutdjan Karimovna**
doctor of economic sciences, professor

Official opponents: **Sharifkhodjaev Usman Ulfatovich**
doctor of economic sciences

Nurimbetov Ravshan Ibragimovich
doctor of economic sciences, professor

Leading organization: **Tashkent institute of design, construction and
maintance of automobile roads**

The defence of the dissertation will take place «__» _____2018 at the meeting of scientific council awarding scientific DSc. 27.06.2017.I.16.01 of the Tashkent state university of economics. (Adress: 100003, Tashkent city, Islam Karimov street, 49. Tel.: (99871) 239-28-72; fax: (99871) 239-43-51; e-mail: tdiu@tdiu.uz)

The doctoral dissertation can be reviewed at the information Recourse centre of the Tashkent state university of Economics (is registered №___). Address: 100003, Tashkent city, Islam Karimov street, 49. Tel.: (99871) 239-28-72.

Abstract of dissertation sent out on «__» _____2018 y.
(mailing report №___ on «__» _____2018 y).

B.Yu.Xodiev

Chairman of the scientific council
awarding scientific degree, doctor of
economic sciences, professor

A.N.Samadov

Scientific secretary of the scientific
council awarding scientific degree,
candidate of economic sciences, docent

M.A.Mahkamova

Chairman of the academic seminar under
the scientific council awarding scientific
degree, doctor of economic sciences,
professor

INTRODUCTION (abstract of PhD thesis)

The aim of the research is to develop scientific and practical recommendations for improving investment management focused on the development of international road transport and communications.

The objects of the study are the enterprises of the automobile transportation system, which carry out international transportation and their investment activities.

The scientific novelty of the study is as following:

Improved organizational-economical mechanisms of investment management with priority of time in determining the degree of effectiveness in investment projects directed for development of international road transport systems by probability index, internal norms of usage and return investments;

Justified possibilities of optimizing capital structure of projects in accordance with the competitive advantages and its facility, terms of operational works, strategic goals and their values;

Established recommendations for forecasting the volume of investments and logistical services by using the methodology of correlation-regression, notably determined relations of alterations regularity dynamics of logistical services, the amount and directions of investments attracted for the development of the international transport system;

Updated effective methods of calculation reserves of investments, which can provide security due to the uncertainty of the uncertainty of the projected in selection of vehicles that are exploited on international routes, which meet the volumes of transport and logistical services, the transportation costs, and the amount of required investments.

Implementation of research results. On the basis of scientific findings on improvement of investment management directed at the development of international automobile transport and communications:

Suggestions on improving organizational – economical mechanisms of investment management with priority of time in determining the degree of effectiveness in investment projects, which were directed for development of international road transport systems by probability index, internal norms of usage and return on investments were introduced to the Republic Road Fund under the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan (Reference number MA/03-1251 of November 30, 2017 of the Republican Road Fund). As a result of this improved mechanism, the development of business plans and evaluation criteria for investment projects in the road system has led to a reduction in the process of investment cycle designing by 15-20%;

The scientific novelty of the possibilities of optimizing capital structure of projects in accordance with the competitive advantages and its facility, terms of activities, strategic goals and their value were introduced into the activity of the Republic Road Fund under the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan (Reference number MA/03-1251 of November 30, 2017 of the Republican Road Fund). Implementation of this scientific result to the practice, allowed to economy

the value of investment spend for optimizing capital structure of project to 2-3% (3100 mln. UZS.);

Suggested recommendations for forecasting the volume of investments and logistic services by using the correlation-regression methodology, notably determined relations of alterations regularity dynamics of logistic services, amount and directions of investments attracted for the development of the international transport system, which were introduced to the Republic Road Fund at the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan (Reference number MA/03-1251 of November 30, 2017 of the Republican Road Fund). Implementation of this new scientific novelty has led to increase reliability and validity of management of the automotive sector's needs for logistics services, reduced transport costs by 10-12%;

Proposed effective method of calculation reserves of investments which can provide security due to the uncertainty of the projects in selection of vehicles that are exploited on international routes, which meet the volumes of transport and logistics services, the transportation costs, and the amount of required investments was introduced to the Road Fund under the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan (Reference number MA/03-1251 of November 30, 2017 of the Republican Road Fund). As a result of implementation of new method, in case of the purchase of MAN TGS 19.400, which was produced in the Republic of Uzbekistan, on the terms of leasing on vehicles operated on international roads has decreased in exploitation costs by 15-16%.

The structure and scope of the dissertation - consists of an introduction, three chapters, conclusion, list of used literature and appendix. The total volume of the thesis is 150 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I бўлим (I часть; I part)

1. Абдилакимов Г.А. Инкироз шароитида транспорт тизимини ривожлантириш лойиҳаларини молиялаштириш // Иқтисодиёт ва таълим. – Тошкент, 2009. - № 4. – Б. 134-137. (08.00.00. № 11).

2. Абдилакимов Г.А. Иқтисодиётни модернизация қилиш шароитида транспорт тизимининг инвестициявий лойиҳаларини техник-иқтисодий ва молиявий баҳолаш // Биржа-эксперт. – Тошкент, 2009. - № 5. – Б. 26-28. (08.00.00. № 3).

3. Абдилакимов Г.А. Автомобиль транспорти корхонасида инновацион бошқарув // Бозор, пул ва кредит. – Тошкент, 2009. - № 6. – Б. 40-42. (08.00.00. № 4).

4. Абдилакимов Г.А. Автомобиль транспорти корхоналарида инвестициявий бошқарув тизимлари // Биржа-эксперт. – Тошкент, 2009. - № 7-8. – Б. 46-49. (08.00.00. № 3).

5. Абдилакимов Г.А. Перспективы привлечения иностранных инвестиций в рамках реализации механизмов Киотского протокола // Биржа-эксперт. – Ташкент, 2010. – № 2. – С. 39-42. (08.00.00. № 3).

6. Абдилакимов Г.А. Халқаро транспорт тизимининг инвестицияларга бўлган эҳтиёжини башоратлаш услубияти // Иқтисодиёт ва таълим. – Тошкент, 2010. - № 4. – Б. 109-112. (08.00.00. № 11).

7. Абдилакимов Г.А. Автомобиль транспорти тизимида инвестициялаш жараёнини бошқариш // Биржа-эксперт. – Тошкент, 2010. - № 5. – Б. 26-29. (08.00.00. № 3).

8. Абдилакимов Г.А. Транспорт в международных экономических связях // Иқтисодиёт ва таълим. – Ташкент, 2014. - № 1. – С. 118-120. (08.00.00. № 11).

9. Абдилакимов Г.А. Автомобиль транспорти тизимида инвестицион кўйилмалар самарадорлигини баҳолаш ва бошқариш механизмларини такомиллаштириш // Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар. – Тошкент, 2015. - № 4. – Б. 1-6. (08.00.00. №10).

10. Абдилакимов Г.А. Автомобиль транспорти тизимининг инвестициявий самарадорлигини таъминлаш тамойиллари // Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар. – Тошкент, 2016. - № 2. – Б. 1-6. (08.00.00. №10).

11. Abdilakimov G.A. The procedure for financing the investment projects of road transport // International journal of advance research and innovative ideas in education. E-journal. – India, Volume-2, Issue-3, 2016. – P. 4589-4590. (Global impact factor (GIF) – 4,06).

12. Abdilakimov G.A. Evaluation of economic efficiency of investment in international transport and communication activities // International journal of advance research and innovative ideas in education. E-journal. - India, Volume-2, Issue-4, 2016. – P. 389-391. (Global impact factor (GIF) – 4,06).

13. Абдилакимов Г.А. Автомобиль транспорти тизимига инвестицияларни жалб қилишнинг потенциал имкониятларини баҳолаш услубиятини такомиллаштириш йўналишлари // Молия. – Тошкент, 2016. - № 5. – Б. 119-127. (08.00.00. № 12).

14. Абдилакимов Г.А. Халқаро ташувларни амалга оширишда Инкотермс 2010 қоидасининг аҳамияти // Молия. – Тошкент, 2017. - № 1. – Б. 102-107. (08.00.00. № 12).

15. Абдилакимов Г.А. Республикамизда эркин иқтисодий зоналарни ривожлантиришнинг инвестицион муҳитни яхшилашга таъсири // Иқтисодиёт ва таълим. – Тошкент, 2017. - № 3. – Б. 156-162. (08.00.00. № 11).

16. Абдилакимов Г.А. Автомобиль транспорт тизимини ривожлантиришга инвестицияларни йўналтиришнинг самарадорлиги // Халқаро молия ва ҳисоб. – Тошкент, 2017. - № 5. – Б. 1-10. (08.00.00. № 19).

17. Абдилакимов Г.А. Автомобиль транспорти тизимида самарали бошқарувни ривожлантириш муаммолари // «Development Prospects of Economic Cooperation Between Republic of Uzbekistan and People's Republic of China» International scientific-practical conference. – Tashkent, 2016. – P. 319-322.

18. Абдилакимов Г.А. Халқаро юкларни ташиш харажатлари даражаси ва самарадорлиги // Международный опыт создания финансово-промышленных групп и проблемы совершенствования корпоративного управления в Узбекистане. Халқаро илмий-амалий анжуман материаллари. – Москва, 2008. – С. 221- 224.

19. Абдилакимов Г.А. Проблемы автомобильного транспорта в Узбекистане // Реал секторда ишлаб чиқаришни модернизация ва диверсификация қилишда инновацион технологиялар. Республика илмий-амалий анжуман материаллари. ТДИУ. – Тошкент, 2017. – Б. 97-99.

20. Абдилакимов Г.А. Инвестиция самарадорлигини баҳолаш усуллари // Ўзбекистонда тижорат банкларининг молиявий барқарорлигини ва ресурс базасини мустаҳкамлаш – иқтисодий ўсишни таъминлашнинг муҳим омили. Республика илмий-амалий анжуман материаллари. БМА. – Тошкент, 2016. – Б. 99-101.

II бўлим (II часть; II part)

21. Абдилакимов Г.А. Ўзбекистон Республикасига чет эл инвестицияларни жалб қилиш муаммолари // Ўзбекистонда божхона ва халқаро транспорт хизматларини такомиллаштириш. Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, ТДИУ, 2003. – Б.10-12.

22. Абдилакимов Г.А. Ташқи савдони бозорлаштиришда Хитой тажрибаси // Иқтисодий ислохотлар амалда: муаммолар ва ечимлар. Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, ТДИУ, 2005. – Б.130-131.

23. Абдилакимов Г.А. Транспорт тизимида инвестиция жараёнларининг ўзига хос хусусиятлари // Миллий иқтисодиётни инновациялар асосида

ривожлантиришнинг институционал муаммолари. Республика илмий-амалий анжуман материаллари. – Тошкент: ТДИУ, 2012. – Б. 198-200.

24. Абдилакимов Г.А. Халқаро юкларни ташишда самарали транспорт йўналишларини аниқлаш усуллари // Ўзбекистон Республикаси ва Япония ўртасида иқтисодий ва маданий соҳалардаги ҳамкорлик. Халқаро илмий-амалий анжумани тўплами. – Тошкент, 2012. – Б. 54-56.

25. Абдилакимов Г.А. Интернет – банкинг в сфере банковских услуг // Ўзбекистон иқтисодиётини янада диверсификация қилиш ҳамда унинг рақобатбардошлигини мустақамлаш йўллари ва чоралари. Халқаро илмий-амалий анжуман материаллари. – Тошкент, 2012. – Б. 145-146.

26. Абдилакимов Г.А. Основные критерии оценки инвестиционного климата страны // Саноат тармоқларининг инновацион ривожланиши: муаммо ва ечимлар. Республика илмий-амалий анжуман материаллари. ТДИУ. – Тошкент, 2013. – Б. 13-16.

27. Абдилакимов Г.А. Проблемы привлечения инвестиций // Макроиқтисодий муаммолар – 2013. Республика илмий-амалий анжумани тўплами. ТДИУ. – Тошкент, 2013. – Б. 120-121.

28. Абдилакимов Г.А. Place and role of investments in modern market economy // Минтақалар ташқи иқтисодий фаолиятини инновацион ривожлантиришнинг устувор йўналишлари. Республика илмий-амалий анжуман материаллари. ТДИУ. – Тошкент, 2013. – Б. 51-52.

29. Абдилакимов Г.А. Влияние транснациональных корпораций на инвестиционный процесс страны // Минтақалар ташқи иқтисодий фаолиятини инновацион ривожлантиришнинг устувор йўналишлари. Республика илмий-амалий анжуман материаллари. ТДИУ. – Тошкент, 2014. – Б. 12-14.

30. Абдилакимов Г.А. Разработка интегрального показателя оценки транспортной работы автомобильного транспорта // Таълимнинг узвийлиги ва узлуксизлигини таъминлаш – соҳа тараққиётининг муҳим мезони. Республика илмий-амалий анжумани материаллари. ТДИУ. – Тошкент, 2015. – Б. 13-14.

31. Абдилакимов Г.А. Анализ существующих тарифов, сборов и пошлин при международных автомобильных перевозках по маршрутам трасека // Миллий брендларни шакллантириш асосида Ўзбекистон иқтисодиётини инновацион ривожлантириш мавзусидаги Республика илмий-амалий анжуман материаллари. ТДИУ. – Тошкент, 2015. – Б. 363-364.

32. Абдилакимов Г.А. Информационное обеспечение привлечения иностранных инвестиций // Миллий брендларни шакллантириш асосида Ўзбекистон иқтисодиётини инновацион ривожлантириш мавзусидаги Республика илмий-амалий анжуман материаллари. ТДИУ. – Тошкент, 2015. – Б. 218-222.

33. Абдилакимов Г.А. Ўзбекистон ташқи савдосини эркинлаштиришда транспорт ва коммуникация тизимини ривожлантиришнинг устувор йўналишлари // Иқтисодиётнинг таянч тармоқларида ишлаб чиқаришни маҳаллийлаштириш асосида импортни қисқартириш ва кооперация

алоқаларини ривожлантириш стратегияси. Республика илмий-амалий анжуманининг илмий мақолалар ва маърузалар тўплами. ТДИУ. – Тошкент, 2016. – Б. 228-229.

34. Абдилакимов Г.А. Методика анализа и оценки эффективности инвестиционных проектов // Иқтисодий ва инновацион ривожлантиришда инвестициялардан фойдаланишни эконометрик моделлаштириш масалалари. Республика илмий-амалий анжуман материаллари. ТДИУ. – Тошкент, 2016. – Б. 126-128.

35. Абдилакимов Г.А. Благоприятный инвестиционный климат - залог экономического роста Республики Узбекистан // Ўзбекистон иқтисодий ва институционал ривожлантириш: ютуқлар, муаммолар ва ечимлар. Республика илмий-амалий анжуман материаллари. ТДИУ. – Тошкент, 2016. – Б. 139-142.

36. Абдилакимов Г.А., Саматов Р.Г., Камалова И.А., Дехканова Н. Халқаро юкларни ташишда автомобиль транспорти ҳаракат воситалари таркибини шакллантириш бўйича тавсиялар // Логистиканинг замонавий ривожланиш тенденциялари ва муаммолари. Республика илмий-амалий анжуман материаллари. ТДИУ. – Тошкент, 2016. - Б. 346-349.

37. Абдилакимов Г.А. Автомобиль транспорт корхонаси техник-эксплуатацион кўрсаткичлари таҳлили // Олий ва ўрта махсус, касб-хунар таълимининг ўзаро ҳамкорлик алоқалари: ютуқ ва муаммолар. Республика илмий-амалий анжуман материаллари. ТДИУ. – Тошкент, 2017. – Б. 138-141.

38. Абдилакимов Г.А., Саматов Г.А., Маленьких Д.А. Создание свободных экономических зон в Республике Узбекистан – условие для расширения инвестирования в реальный сектор экономики // Экономическое развитие регионов и приграничных территорий Евразийского экономического союза. Материалы международной научно-практической конференции. – Брянск, 2017. – С. 45-48.

39. Абдилакимов Г.А. Эффективность осуществления государственно-частного партнёрства в дорожно-транспортном комплексе Узбекистана // Международный латвийский журнал «Балтийский курс». – Латвия, 2016. – С. 1-6

40. Abdilakimov G.A. Investment policy in development of regional infrastructure // Ideas for Business - cooperation between Tashkent State University of Economics and the University of Bath under the British Council «inspire» project. Published at the University of Bath, 2011. – P. 129-130

Автореферат «Ўзбекистон иқтисодий ахборотномаси» таҳририятида
таҳрирдан ўтказилди (5.02.2018 йил).

Босишга рухсат этилди: 20.02.2018 йил.
Бичими 60x44 ¹/₁₆, «Times New Roman»
гарнитурда рақамли босма усулида босилди.
Шартли босма табағи 3,7. Адади: 100. Буюртма: № 51.

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

«АКАДЕМИЯ НОШИРЛИК МАРКАЗИ»
Давлат унитар корхонасида чоп этилди.