



TAYI
XABARNOMASI

ВЕСТНИК
ТАДИ

BULLETIN OF
TARI

Механика,
технология
машиностроения

Проектирование,
строительство и
эксплуатация
транспортных
сооружений

Эксплуатация
транспортных
средств

Управление в
автомобильно-
дорожном
комплексе

Проблемы и
суждения

Хроника

ТОШКЕНТ
2012

4

Қ о д и р о в Т. У., Йўл-транспорт тармоқлари билан таъминланганлик даражасининг иқтисодиёт рақобатдошлигига таъсирини баҳолаш	93
К у р п а я н и д и К., Давлат билан хусусий ҳамкорлик – инновация ва инновацион фаолиятга молиявий оқимларни жалб этиш шаклидир	101
Р а в ш а н о в М. Н., Иқтисодиётнинг неъматлар яратиш жараёнида транспорт ташкил этувчисининг ўрни	107
Х у д а й к у л о в А. Ш., А б д у л л а е в А. А., Корхона ишлаб чиқариш фаолиятида логистикани аҳамияти	116

МУАММОЛАР ВА МУЛОХАЗАЛАР

А р и п д ж а н о в М. М., С а л и м о в С. А., Таълимда узвийлик ва дарс жараёнида талабаларни фаоллаштириш муаммолари	121
---	-----

СОДЕРЖАНИЕ

МЕХАНИКА, ТЕХНОЛОГИЯ МАШИНОСТРОЕНИЯ

А н н а к у л о в а Г. К., Ш е р м у х а м е д о в А. А., А с т а н о в Б. Ж., А х м е д о в Ш.А., Методика расчета подъемной силы гидравлической системы трактора	4
А р и п д ж а н о в А., Б а х о д и р о в И., М у м и н о в С., С а д и к о в Т., Б а р х а н а д ж я н А., Методика утилизации сернистого газа при плавке автомобильных аккумуляторных батарей (АКБ)	10
Т у л а н о в И. О., Обоснование хлопководческого четырехколесного полноприводного трактора повышенной маневренности для работы с широкозахватными машинами	14
Т у л а н о в И. О., Т у х т а б а е в М. А., О колеи современного пропашного трактора	21
Х а и т а л и е в а Р. А., К а д ы р о в А. Г., Исследование изгиба балки на упругом основании Фусса-Винклера	29

ПРОЕКТИРОВАНИЕ, СТРОИТЕЛЬСТВО И ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СООРУЖЕНИЙ

Д ж у м а е в Х. Д., Определяющие соотношения вязкопластичности асфальтобетонных материалов в пространстве деформаций	36
Ю в м и т о в А. С., Влияние ребер жесткости на напряженно-деформированное состояние здания	40

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

П о с п е л о в П. И., Ф е д о т о в Г. А., Щ и т Б. А., А б д у н а з а р о в Ж.Н., Кольцевые пересечения – элемент автомобильной дороги, повышающий безопасность на пересечениях в одном уровне	46
---	----

Захарчук В. И., Захарчук О. В., Показатели конвертированного с дизеля газового двигателя с искровым зажиганием	55
Зиядуллаев К. Ш., Саидов М. Х., Нарзиев Ж. П., Ибрагимов А. Х., Эффективное использование терминально-интермодальных технологий при логистическом обслуживании в транспортно-грузовом комплексе	61
Мухитдинов А. А., О факторах, влияющих на эффективность автотранспортных грузоперевозок осуществляемых логистическими центрами	68
Топалиди В. А., Чубенко Н. М., Худайберганов О.Б., Нормирование ресурса шин автотранспортных средств в карьерных условиях	72
Шатманов О.Т., Международные транспортные коридоры Кыргызстана	79

УПРАВЛЕНИЕ В АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНОМ КОМПЛЕКСЕ

Икрамов М.А., Саматов Г.А., Ходжаева Н.Б., Методика определения экономической эффективности управления инновациями	86
Кодиров Т. У., Оценка влияния обеспеченности дорожно-транспортными сетями на конкурентоспособность экономики	93
Курпаяниди К., Государственно-частное партнерство как форма привлечения финансовых ресурсов в инновационно-инвестиционную деятельность в дорожном хозяйстве	101
Равшанов М. Н., Роль транспортной составляющей в процессе материального производства	107
Худайкулов А. Ш., Абдуллаев А. А., Роль логистики в производственной деятельности предприятия	116

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

Арипджанов М. М., Салимов С. А., Непрерывность образовательного процесса и проблемы активизации студентов во время урока	121
--	-----

Адабиётлар

1. Морозова И.А. Маркетинговое обеспечение развития инфраструктуры рынка транспортных услуг. Автореферат диссертации доктора экономических наук. Волгоград, ГОУ ВПО ВГУ, 2008. 46 с.

2. Скворцов О. В. Автомобильные дороги как фактор экономического развития страны// Наука и транспорт. Транспортное строительство № 4, 2012. – С 10-14.

**ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ ДОРОЖНО-
ТРАНСПОРТНЫМИ СЕТЯМИ НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ
ЭКОНОМИКИ**

Кадиров Т.У.

В данной статье рассматривается взаимовлияние и взаимосвязь между транспортной инфраструктурой и экономикой. Дана оценка влиянию развития транспортной инфраструктуры на экономический рост. Выявлена зависимость между ВВП и общим расстоянием транспортных коммуникаций по всему миру.

**ESTIMATION OF IMPACT ENSURING ROAD-TRANSPORT NETWORKS
ON THE COMPETITIVENESS OF THE ECONOMY**

Kadirov T.U.

Interrelation and impact of economy and transport infrastructure have been considered in this article. Estimation impact of developing transport infrastructure to economic growth has been described. Dependence between GDP and general distance of transport communications throughout the world has been identified.

УДК: 656.13.

**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК
ФОРМА ПРИВЛЕЧЕНИЯ ФИНАНСОВЫХ ПОТОКОВ В
ИННОВАЦИОННО-ИНВЕСТИЦИОННУЮ
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

Курпаяниди К.

к.э.н., доцент, Ферганский политехнический институт

В условиях преодоления негативных социально-экономических последствий мирового финансового кризиса особое значение приобретает формирование легальных, транспарентных, взаимовыгодных форм взаимодействия

государства и частного бизнеса. Одной из форм такого рода взаимодействия выступает механизм государственно-частного партнерства (ГЧП). В условиях перехода на инновационный путь развития, созидательная и регулирующая роль государства, призванного обеспечить технологический прогресс общества, возрастает. Государство может и должно стимулировать создание и внедрение технических новшеств, ускоряющих инновационный процесс, аккумулировать масштабные ресурсы, требуемые для реализации крупных инновационных проектов. Современное состояние транспортной инфраструктуры диктует необходимость разработки новых и совершенствования действующих инструментов ее финансирования. Значительной попыткой существенным образом улучшить инфраструктуру в Узбекистане является широкомасштабное привлечение внебюджетных инвестиций в дорожное хозяйство.

По нашему мнению, учитывая ограниченные возможности республиканского и местного бюджетов, эффективным способом привлечения инвестиций в крупные общественно значимые инфраструктурные инновационные проекты является реализация в дорожном хозяйстве механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП).

На основе критического анализа существующих подходов предлагается собственное определение исследуемой категории. По нашему мнению, государственно-частное партнерство целесообразно рассматривать в двух аспектах - широком и узком, а именно:

1. В узком смысле государственно-частное партнерство представляет собой механизм долгосрочного взаимовыгодного взаимодействия власти и предпринимательских структур, заключающийся в инвестировании частных финансовых ресурсов в объекты государственной собственности и последующем совместном управлении ими.

2. В широком смысле государственно-частное партнерство представляет собой институт долгосрочной устойчивой легальной кооперации финансово-инвестиционных, организационно-управленческих и интеллектуальных ресурсов органов государственной власти и частного предпринимательства для совместного решения социально значимых задач.

Интерес государства к частному бизнесу не исчерпывается только этим. Среди основных задач, которые решает государство, привлекая частных инвесторов к созданию и управлению, например, дорожной инфраструктурой, также находятся следующие:

- повышение качества проектно-изыскательских, строительных работ и транспортных услуг;
- экономия бюджетных средств на этапе эксплуатации постоянных транспортных сооружений, за счет переложения эксплуатационных расходов на частную компанию при сохранении за государством прав собственности на эти объекты;
- сокращение непроизводительных затрат и издержек, уменьшение сроков строительства, привлечение передовых современных технологий.

Заинтересованность бизнеса в государственно-частном партнерстве также достаточно велика. К числу основных причин заинтересованности бизнеса, в том числе и в ГЧП в дорожном хозяйстве, можно отнести следующее:

- возможность доступа в сегменты экономики, где роль бизнеса минимальна;
- государственная поддержка при реализации крупномасштабных проектов с недостаточно высокой рентабельностью и большими сроками окупаемости;
- проведение независимой государственной экспертизы проектов, которая дает большую уверенность бизнес-участникам партнерства в эффективности и выгодности предлагаемых для инвестирования инновационных проектов;
- распределение рисков осуществления инновационно-инвестиционных проектов между государством и частным бизнесом.

Государственно-частное партнерство направлено на использование лучших качеств государственного и частного секторов, используя, где это возможно, инновации и деловой опыт частного сектора, при этом сохраняя общее планирование, координацию и нормативный контроль над инфраструктурными сетями за государственным сектором. Поэтому в настоящее время необходимо развитие механизмов финансирования инновационно-инвестиционной деятельности с привлечением

частных средств и стимулирования инновационной среды посредством расширения взаимодействия частного капитала и государственного сектора через механизмы ГЧП.

Государственно-частное партнерство дает возможность финансирования проекта из разных источников и комбинирования собственных и заемных средств. Основными источниками финансирования проектов ГЧП в дорожной сфере являются следующие:

1. Средства бюджетов разных уровней. В Узбекистане одним из основных источников финансирования инвестиционных проектов, имеющих общегосударственное значение (внесенные в Государственную инвестиционную программу) и осуществляемых на условиях ГЧП в транспортных отраслях, является Республиканский дорожный фонд при Министерстве финансов Республики Узбекистан. В ряде проектов задействован Фонд реконструкции и развития Республики Узбекистан.

2. Средства частного сектора экономики. Участниками государственно-частного партнерства со стороны частного сектора экономики могут выступать граждане и юридические лица, представленные как коммерческими, так и некоммерческими организациями, учредителем которых не является государство. Проекты ГЧП подразумевают сложные финансовые, юридические и контрактные отношения между государственным и частным секторами и представляет долгосрочные политические, финансовые и контрактные обязательства. Невозможно принудить частных инвесторов к участию в ГЧП. Они будут вступать в партнерские отношения с государством, только если будут считать, что проект имеет хорошие шансы на успех и что их интересы будут соблюдены. Способствует частному финансированию при оптимальных условиях для государственного сектора благоприятный инвестиционный климат. Хорошо сформулированные юридические и нормативно-правовые механизмы в сочетании с политикой в области ГЧП позволяют сторонам понять границы своих взаимоотношений и уверенно определять условия контрактов.

3. Средства международных финансовых институтов. Одним из важнейших источников финансирования проектов ГЧП

стали международные финансовые организации: Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Международная финансовая корпорация, входящая во Всемирный банк, Европейский банк развития (ЕБР) и другие.

4. Средства прочих институциональных инвесторов. Интерес представляет и такая форма государственно-частного партнерства, как инфраструктурное финансирование, привлекаемое концессионером посредством выпуска инфраструктурных облигаций. Использование инфраструктурных облигаций в качестве инструмента инвестирования применяется в любом инфраструктурном проекте с длительным сроком окупаемости и низкой доходностью, но со стабильным денежным потоком и участием государства в данном проекте. Представляется, что использование инфраструктурных облигаций в механизмах концессий в ГЧП проектах, может положительно сказаться как на развитии процессов инвестирования, так и на решении проблем развития инновационной деятельности национальной экономики. Выпуск инфраструктурных облигаций позволяет привлечь для финансирования инфраструктурных проектов средства инвесторов, включая средства частных инвесторов посредством инфраструктурных облигаций некапитализированным инвесторам;

- пенсионный фонд, являющийся одним из основных источников «длинных» денег, однако практически не имеющий на сегодняшний момент внутренних инструментов для долгосрочного инвестирования;

- страховые компании, также являющиеся одним из важнейших источников «длинных» денег в экономике развитых стран, но не имеющих такой роли в Узбекистане в силу, например, меньшей развитости страхования жизни;

- частные банки средних размеров, не имеющие значительной государственной поддержки для участия в концессиюмах инвесторов, а также достаточного объема средств для самостоятельного финансирования инфраструктурных проектов.

В настоящее время усилия органов государственной власти, ответственных за развитие автодорожной инфраструктуры, направлены на то, чтобы обеспечить максимально эффективное использование ограниченных финансовых ресурсов. С этой целью Правительству Узбекистана необходимо стимулирование развития государственно-частного партнерства, передача во временное долгосрочное пользование бизнесу объектов транспортной отрасли. Использование государственно-частного партнерства в дорожном хозяйстве, с опорой на стабильные гарантии в лице государства в покрытии значительной части финансовых рисков инновационно-инвестиционных проектов, создает уникальную возможность участия бизнеса в инвестировании в инновационные проекты, в стимулировании внедрения новых прогрессивных технологий.

Литература

1. Горюхин Р.Е. Роль инновационного мониторинга в обеспечении устойчивости промышленных корпораций. Экономическое возрождение России. Санкт-Петербург, 2012.- №1. С.132-136.
2. Дорожное строительство: текущее состояние и перспективы расширения участия частного сектора. Аналитическая записка Центра экономических исследований ПРООН «Бизнес Форум Узбекистана». Ташкент, 2011.
3. Солиев М. Логистический расклад Центральной Азии. Экономическое обозрение. Ташкент, №3(148)2012. С.42-46.
4. Функции логистического управления-[Электронный ресурс: http://www.kgau.ru/distance/fub_03/eldeshtein/logistika/03_02.html]

**ДАВЛАТ БИЛАН ХУСУСИЙ ҲАМКОРЛИК – ИННОВАЦИЯ ВА
ИННОВАЦИОН ФАОЛИЯТГА МОЛИЯВИЙ ОҚИМЛАРНИ ЖАЛБ ЭТИШ
ШАКЛЛИДИР
Курпаяниди К.**

Ўзбекистон миллий иқтисодиётида хусусий сектори билан давлат тизими фаолияти, молиявий оқимларни инновация ҳамда инновацион фаолиятнинг шаклланиш муносабатлари ўрганилган. Давлат билан хусусий секторнинг ҳамкорлиги орқали йўл ҳўжалигини молиялаш таклиф этилган.

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS AS A FORM OF ATTRACTING FINANCIAL FLOWS IN INNOVATION AND INVESTMENT

Kurpayanidi K.

This paper examines the relationship of the private sector of the economy with the government of Uzbekistan in the field of financial flows in the form of innovation and investment. Variants of financing PPP projects in the road sector.

УДК: 656.078

**ИҚТИСОДИЁТНИНГ НЕЪМАТЛАР ЯРАТИШ
ЖАРАЁНИДА ТРАНСПОРТ ТАШКИЛ ЭТУВЧИСИНИНГ
ЎРНИ**

Равшанов М.Н.

и.ф.н., доц., Тошкент автомобил – йўллар институти

Ўзбекистон Республикаси ялпи ички маҳсулоти 2011 йилга келиб жорий нархларда 77750,6 млрд. сўмни ташкил этиб, ундаги транспорт ва алоқанинг улуши 11,7 фоизга тўғри келади. Ваҳоланки, бу улуш 1991 йилда 4,3% га тенг эди. Бу ҳолат ўз навбатида транспортнинг иқтисодиётдаги неъматлар яратиш жараёнига изчиллик билан кириб бораётгани ва унинг хизматига эҳтиёжнинг ошаётганлигидан далолат беради.

Статистик маълумотларга қараганда саноат, қишлоқ хўжалиги ва қурилиш соҳалари 1991 йилда ЯИМ таркибиде ўз улушлари билан етакчи ўринларни эгаллаб туришган, мос равишда 26,3; 37,3 ва 10,4%. 2011 йилга келиб эса улар ўз мавқеларини иқтисодиётнинг ноишлаб чиқариш соҳаларига қисман беришган, мос равишда 24,0; 17,6 ва 6,1фоиз (1-жадвал). Иқтисодиётда вужудга келган бу вазиятни хусусан чуқур таркибий ислохотларнинг амалга оширилаётгани, ҳамда хизмат кўрсатишнинг инфратузилма сифатида ривожланаётгани билан изоҳлаш мумкин.