

**ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ТЕХНИКА УНИВЕРСИТЕТИ**  
**ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ**  
**DSc.03/30.12.2019.I.03.05 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

---

**ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ**

**ГУЛАМОВ АБДУЛАЗИЗ АБДУЛЛАЕВИЧ**

**ТЕМИР ЙЎЛ КОМПАНИЯСИННИНГ АСОСИЙ КАПИТАЛИНИ**  
**ИҚТИСОДИЙ ЖИҲАТДАН БАҲОЛАШ МЕТОДОЛОГИЯСINI**  
**ТАКОМИЛЛАШТИРИШ**  
**(“ЎЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙЎЛЛАРИ” АЖ МИСОЛИДА)**

**08.00.03 – Саноат иқтисодиёти (иқтисодиёт фанлари)**

**ИҚТИСОДИЁТ ФАНЛАРИ ДОКТОРИ (DSc) ДИССЕРТАЦИЯСИ**  
**АВТОРЕФЕРАТИ**

**Тошкент – 2020**

**Фан доктори (DSc) диссертацияси автореферати мундарижаси**

**Оглавление автореферата докторской (DSc) диссертации**

**Content of the Doctoral (DSc) Dissertation Abstract**

**Гуламов Абдулазиз Абдуллаевич**

Темир йўл компаниясининг асосий капиталини иқтисодий жиҳатдан баҳолаш методологиясини такомиллаштириш (“Ўзбекистон темир йўллари” АЖ мисолида) ..... 3

**Гуламов Абдулазиз Абдуллаевич**

Совершенствование методологии экономической оценки основного капитала железнодорожной компании (на примере АО «Ўзбекистон темир йўллари») ..... 30

**Gulamov Abdulaziz Abdullaevich**

Improvement of the methodology of economic valuation of fixed capital of railway company (on example of JSC «Uzbekistan railways») ..... 57

**Эълон қилинган ишлар рўйхати**

Список опубликованных работ  
List of published works ..... 61

**ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ТЕХНИКА УНИВЕРСИТЕТИ**  
**ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ**  
**DSc.03/30.12.2019.I.03.05 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

---

**ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ**

**ГУЛАМОВ АБДУЛАЗИЗ АБДУЛЛАЕВИЧ**

**ТЕМИР ЙЎЛ КОМПАНИЯСИНING АСОСИЙ КАПИТАЛИНИ**  
**ИҚТИСОДИЙ ЖИҲАТДАН БАҲОЛАШ МЕТОДОЛОГИЯСINI**  
**ТАКОМИЛЛАШТИРИШ**  
**(“ЎЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙЎЛЛАРИ” АЖ МИСОЛИДА)**

**08.00.03 – Саноат иқтисодиёти (иқтисодиёт фанлари)**

**ИҚТИСОДИЁТ ФАНЛАРИ ДОКТОРИ (DSc) ДИССЕРТАЦИЯСИ**  
**АВТОРЕФЕРАТИ**

**Тошкент – 2020**

Фан доктори (DSc) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида B2019.4.DSc/Iqt97-рақам билан рўйхатга олинган.

Диссертация Тошкент давлат иқтисодиёт университетида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (ўзбек, рус, инглиз (резюме)) Илмий кенгаш веб-саҳифасида (www.tdtu.uz) ва "ZiyoNET" Ахборот таълим порталида (www.ziynet.uz) жойлаштирилган.

**Илмий маслаҳатчи:**

**Касимова Мағфират Собировна**  
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

**Расмий оппонентлар:**

**Искандеров Иброҳимжон Искандерович**  
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор,  
академик

**Қодиров Абдурашид Мажидович**  
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

**Салимов Бахтиёр Таджиевич**  
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

**Етакчи ташкилот:**

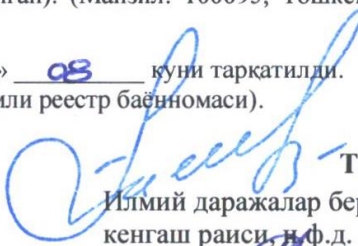
**Тошкент автомобиль йўлларини  
лойihalаш, қуриш ва эксплуатацияси  
институту**

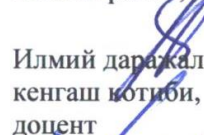
Диссертация химояси Тошкент давлат техника университети ҳузуридаги DSc.03/30.12.2019.I.03.05 рақамли Илмий кенгашнинг 2020 йил «11» 09 соат 1400 даги мажлисида бўлиб ўтади (Манзил: 100095, Тошкент ш., Университет кўчаси, 2-уй. Тел./факс: (99871) 246-03-41, e-mail: tstu\_info@edu.uz).

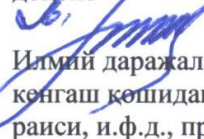
Диссертация билан Тошкент давлат техника университети Ахборот-ресурс марказида та-нишиш мумкин (58 рақами билан рўйхатга олинган). (Манзил: 100095, Тошкент, Университет кўчаси, 2-уй. Тел.: (99871) 246-03-41).

Диссертация автореферати 2020 йил «28» 08 куни тарқатилди.  
(2020 йил «28» августдаги N24 рақамли реестр баённомаси).



  
**Т.З.Тешабаев**  
Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш раиси, и.ф.д.

  
**Г.Ж.Аллаева**  
Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш котиби, и.ф.ф.д. (PhD), доцент

  
**М.А.Маҳкамова**  
Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш қoшидаги илмий семинар раиси, и.ф.д., профессор

## КИРИШ (докторлик диссертацияси (DSc) аннотацияси)

**Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати.** Жаҳонда темир йўл транспорти билан юklarнинг 80%, одамларнинг 67% ташилади. Темир йўл транспортини технологик модернизациялаш, миллий иқтисодиётнинг транспорт хизматларини кўтариш, жаҳон хўжалиги таркибига кириб бориш, тизимли яратилаётган тармоқларни таракқий эттириш, маҳаллий компанияларнинг халқаро бозорлардаги ролини кучайтириш темир йўл транспортининг асосий капиталини интенсив тиклашнинг асоси ҳисобланади. Шу сабабдан темир йўл транспортининг асосий капиталини ишлаб чиқариш-иқтисодий салоҳиятини таъминлайдиган ўта муҳим ресурс сифатида бир қатор муаммоларнинг илмий ечимларини таъминлаш юзасидан мақсадли илмий-тадқиқот ишлари олиб бориш муҳим аҳамиятга эга.

Дунёда темир йўл транспортининг асосий капиталини ишлаб чиқариш-иқтисодий салоҳиятини таъминлайдиган ўта муҳим ресурс сифатида қайта тикланиш даражасини илмий жиҳатдан баҳолаш, хўжалик юритувчи субъект амортизация сиёсатини такомиллаштириш, асосий капиталнинг кенгайтирилган қайта тиклаш манбаларини асослаш ва капитални қайта тиклаш жараёнини бошқариш механизмини ишлаб чиқиш, асосий капитални янгиланишнинг амортизацион ва инвестицион сиёсат механизмларини такомиллаштириш, барқарор иқтисодий ўсиш ва транспорт хизматлари бозорининг бошқа иштирокчилари томонидан рақобат босими кўрсатилаётган шароитда темир йўл транспорти корхоналари асосий ишлаб чиқариш фондларидан самарали фойдаланиш ва уларни интенсив қайта тиклаш йўналишларида илмий-тадқиқот ишлари амалга оширилмоқда.

Мамлакатимизда бугунги кунда асосий эътибор темир йўл транспортда асосий капитални кенгайтириш ва капитални қайта тиклаш жараёнини бошқариш механизмини ишлаб чиқиш, асосий капитални янгиланишнинг амортизацион ва инвестицион сиёсат механизмларини такомиллаштириш, транспорт хизматлари бозорини шакллантириш, темир йўл транспорти корхоналари асосий ишлаб чиқариш фондларидан самарали фойдаланиш ва уларни интенсив қайта тиклаш йўналишларига қаратиб келинмоқда. Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегиясида “... ишлаб чиқаришни модернизация қилиш, техник ва технологик жиҳатдан янгилаш, ишлаб чиқариш, транспорт-коммуникация ва ижтимоий инфратузилма лойиҳаларини амалга оширишга қаратилган фаол инвестиция сиёсатини олиб бориш...”<sup>1</sup> вазифалари белгилаб берилган. Бу борада республикамиз темир йўл транспорти соҳасининг таракқиёт тенденциясини чуқур таҳлил қилиш ва темир йўл компаниясининг асосий капиталини иқтисодий баҳолаш методологиясини такомиллаштиришга йўналтирилган илмий-тадқиқот ишлари жиддий аҳамиятга эга.

<sup>1</sup> Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги “Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида”ги ПФ-4947-сон Фармони. Ўзбекистон Республикаси қонунчилик ҳужжатлари тўплами. 2017 йил, 6-сон.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2019 йил 17 январдаги ПФ-4947-сон “2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида”ги фармони, 2019 йил 29 апрелдаги ПК-4300-сон «Республика иқтисодиётига тўғридан-тўғри хорижий инвестицияларни жалб қилиш механизмларини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги қарори ҳамда мазкур фаолиятга 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.** Диссертация тадқиқоти республикада фан ва технологиялар тараққиётининг I. “Демократик ва ҳуқуқий жамиятни маънавий-ахлоқий ва маданий ривожлантириш, инновацион иқтисодиётни шакллантириш” устувор йўналишига мувофиқ бажарилган.

**Диссертация мавзуси бўйича хорижий илмий тадқиқотлар шарҳи<sup>2</sup>.** Транспорт хизматларини ривожлантириш ва темир йўл транспорти корхоналарида асосий капитални иқтисодий жиҳатдан баҳолаш методологиясини такомиллаштиришга оид илмий изланишлар жаҳоннинг етакчи илмий марказлари ва олий таълим муассасаларида, жумладан, Worldbank (Economic Development Institute), EBRR (Европа реконструкция ва тараққиёт банки), ABD (Осиё тараққиёт банки), Institute for Transportation and Development Policy (АҚШ), European Conference of Ministers of Transport (Европа Иттифоқи), World road transport organization, IRU (Швейцария), Japan Railway Technical Research Institute (Япония), Silk Road Research Centre (ХХР), Beijing Transportation Research Centre (University of Science and Technology of China), Москва транспорт академияси, Император Александр I Петербург темир йўллар университети, Урал давлат темир йўллар университети (Россия Федерацияси), Тошкент темир йўл муҳандислари институти (Ўзбекистон) каби муассасаларида олиб борилмоқда.

Жаҳонда темир йўл соҳасида асосий капитални иқтисодий баҳолашни такомиллаштириш ва капитал самарадорлигини оширишга оид тадқиқотлар натижасида қатор, жумладан, қуйидаги илмий ва амалий натижалар олинган: темир йўл транспорти тизимининг ривожини ва инвестиция жараёнларига мойиллик стратегияси ишлаб чиқилган (Mass Transit Railway, Буюк

---

<sup>2</sup>Таҳлил бўйича маълумотлар манбаси: World Development Report 2005; [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org); Dunning J. The Globalization of Business. – London: Routledge, 1993 – p. 67; Pfifer I. Three Types of Risk Assessment.– New York: Springer, 1995.– p. 44; Piontkivska I. Survey of International Foreign Investment Promotion Practices. – 2003. – p. 54-56; [www.bleyzerfoundation.com](http://www.bleyzerfoundation.com); Robert B. Stobaugh. How to Analyze Foreign Investment Climates // Harvard Business Review, 1969. – p. 89; [www.raexpert.ru/researches/regions](http://www.raexpert.ru/researches/regions); Sharpe W.F. Portfolio Theory and Capital Markets. – New York: McGraw-Hill, 1970. – p. 26; UNCTAD, WIR 2006: FDI from Developing and Transition Economies, [www.unctad.org](http://www.unctad.org); Savard K., Wickramarachi H., Ross C., Prabha A. Global Opportunity Index: Attracting Foreign Investment // Milken Institute, USA, 2013; Janton-Drozdowska E., Majewska M., Mickiewicz A. Poland Investment attractiveness of Central and Eastern European countries in the light of new locational advantages development // University in Poznan, 2015.

Британия); темир йўл транспорти асосий капиталининг техник-иқтисодий жиҳатдан самарадорлигини оширишда ахборот тизимлари қўлланилиши асосланган (European Railway Agency, ERA); темир йўл транспорти корхоналарини ривожлантириш стратегиясини ишлаб чиқишда асосий воситаларнинг янгиланиши билан ўзаро боғлиқ инновацион технологиялар самарадорлигини баҳолаш механизми асосланган (Корея миллий транспорт университети); темир йўл транспорти корхоналарининг асосий ишлаб чиқариш фондларини янгилашда темир йўл транспорти инфратузилмаси ва инвестиция стратегиялари ишлашининг самарадорлигини ошириш модели яратилган (Урал давлат темир йўллар университети); темир йўл корхоналари ва компаниялари асосий ишлаб чиқариш фондларининг қайта тиклашни бошқариш иқтисодий механизмлари такомиллаштирилган ва улардан самарали фойдаланишни чеклаб турган омиллар кўриб чиқилган (Петербург давлат темир йўллар университети).

Дунёда темир йўл компанияларининг асосий капиталини иқтисодий жиҳатдан баҳолаш методологиясини такомиллаштириш ва самарадорлигини ошириш борасида қатор илмий ишлар, жумладан қуйидаги устувор йўналишларда тадқиқотлар олиб борилмоқда: глобаллашув шароитида миллий транспорт тизимларининг жаҳон бозорига интеграциялашиш жараёнларини эътиборга олиш, асосий капитални қайта тикланиш ва янгиланиш самарадорлигини тизимли ҳамда уларнинг темир йўл компанияси юк ва йўловчи ташиш кўрсаткичларига кўрсатадиган таъсирини тадқиқ этиш; темир йўл компанияси асосий фондларининг янгиланиш жараёнини бошқаришнинг концептуал асосларини ишлаб чиқиш; темир йўл компаниясининг асосий капиталини қайта тиклашни интенсивлаштиришда амортизациянинг ролига оид турли, хусусан, оддий ва кенгайтирилган тикланиш ёндашувларини шакллантириш; темир йўл компанияси асосий воситаларининг қайта тикланиш жараёнини бошқариш услубларини такомиллаштириш.

**Муаммонинг ўрганилганлик даражаси.** Темир йўл транспорти соҳасида асосий капитални қайта тиклаш жараёнини бошқаришнинг назарий-методологик ва амалий жиҳатлари ва унинг инвестиция жараёнларини ривожлантириш бўйича К. Savard<sup>3,4</sup>, Н. Wickramarachi, С. Ross, А. Prabha, Е. Janton-Drozdowska, М. Majewska, А. Mickiewicz, Е.Д. Domar, И. Ансофф, П. Дженстер, Д. Хасси, У. Шарп, Дж. Бейли, В.М. Аскинадзи, В.Ф.Максимова, В.С.Петров, В.В. Ковалев, О.П.Разинькова, А.А.Байгулова, А.А.Буров, А.П.Бурлакова, Н.П.Терешина, В.Г. Галабурда, В.А.Токарев,

<sup>3,4</sup> Savard K., Wickramarachi H., Ross C., Prabha A. Global Opportunity Index: Attracting Foreign Investment // Milken Institute, USA, 2013; Janton-Drozdowska E., Majewska M., Mickiewicz A. Poland Investment attractiveness of Central and Eastern European countries in the light of new locational advantages development // University in Poznan, 2015; Ланге О. Теория воспроизводства и накопления: Пер. с польск. / О. Ланге // Под ред. В.С. Немчинова. - М.: Изд-во иностр. литры, 1963. - 141 с.; Domar E.D. Essays in the Theory of Economic growth, New York, Oxford University Press, 1957. - 224 p.; Ансофф И. Новая корпоративная стратегия. - СПб.: Питер, 1999. - 413 с.; Дженстер П., Хасси Д. Анализ сильных и слабых сторон компании. Определение стратегических возможностей. - М.: Вильямс, 2004. - 504 с.; Шарп У., Бейли Дж. Инвестиции: Пер. с англ. - М.: ИНФРА, 2000.

Б.М.Лапидус, М.Ф.Трихунков, Л.В.Шкурина, В.А.Подсорин, М.М.Махмудов, Н.Қузиева, Н.Я.Хайдаров, А.Зоҳидов, К.У.Ульджабаев, М.Н.Ирисбекова, Д.Ғ.Ғозибеков<sup>5</sup>, В.А.Фурсов<sup>6</sup>, Я.Карриева ва бошқалар тадқиқотлар олиб борганлар.

Улар томонидан темир йўл транспорти тизимининг ривож ва инвестиция жараёнларига мойиллик стратегияси, техник-иқтисодий жиҳатдан самарадорлиғни оширишда ахборот тизимларини қўллаш, темир йўл транспорти корхоналарини ривожлантириш стратегиясини ишлаб чиқишда асосий воситаларнинг янгилашиши билан ўзаро боғлиқ инновацион технологиялар самарадорлиғини баҳолаш механизми, темир йўл транспорти корхоналарининг асосий ишлаб чиқариш фондларини янгилашда темир йўл транспорти инфратузилмаси ва инвестиция стратегиялари ишлашининг самарадорлиғини ошириш модели яратилган ва асосий ишлаб чиқариш фондларининг қайта тиклашни бошқариш иқтисодий механизмлари такомиллаштирилган.

Шу билан бирга ҳозирда глобаллашув шароитида миллий транспорт тизимларини жаҳон бозорига интеграциялашиш жараёнларини эътиборга олиш, асосий капитални қайта тиклашни ва янгилашни самарадорлиғини тизимли ҳамда уларнинг темир йўл компанияси юк ва йўловчи ташиш кўрсаткичларига кўрсатадиган таъсирини аниқлаш, темир йўл компанияси

---

<sup>5</sup> Ғозибеков Д.Ғ. Инвестицияларни молиялаштириш масалалари. Т.: Молия. 2003 й.; Ғозибеков Д.Ғ. Инвестицияларни молиялаштириш муаммолари: иқтисод фанлари доктори илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация автореферати. – Т.: 2002; Кузиева Н. Хорижий инвестициялар иштирокидаги корхоналар фаолиятини рағбатлантиришнинг молия-кредит механизмини такомиллаштириш йўналишлари: иқтисод фанлари доктори илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация автореферати. – Т.: 2007; Хайдаров Н. Иқтисодий эркинлаштириш шароитида корхоналар инвестицион фаолиятидаги молия-солиқ муносабатларини такомиллаштириш масалалари: иқтисод фанлари доктори илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация автореферати. – Т.: 2005; Ульджабаев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. Т.: Мехнат, 1999. – 242 с.; Ирисбекова М.Н., Махмудов М.М.. Стратегические приоритеты международной инфраструктуры логистики. “Темир йўл транспортида ресурс тежамкор технологиялар” мавзусидаги хорижий олимлар иштирокидаги республика илмий-техника анжумани материаллари тўплами (2018 йил 18-19 декабрь). – Тошкент: ТТЙМИ, 2019 – 317 б.; Зоҳидов А. Применение методов – анализа и «сценарного подхода» в изучении проблем транспортного сектора. Т.: Иқтисодиёт ва таълим, 2009. – №8.

<sup>6</sup> Фурсов В.А. Формирование и функционирование региональных рынков транспортных услуг: теория, методология, практика. Автореф. дисс. на соиск. уч. ст. д.э.н. - Ставрополь, 2011. - 45 с.; Аскинадзи В.М., Максимова В.Ф., Петров В.С. Инвестиционное дело // Университетская серия. – 2008; Ковалев В.В. Основы теории финансового менеджмента. – Издательство “Проспект”, 2014; Разинькова О.П. Комплексный анализ эффективности формирования и использования основных фондов предприятия / О.П. Разинькова. Тверь: ТвГТУ, 2010. – 224 с.; Байгулова А.А., Буров А.А. Актуальные проблемы управления воспроизводством основных фондов предприятий // Экономика и предпринимательство. – 2018. – № 2(91). – С. 698-701; Бурлакова А.П. Роль амортизации в инвестировании процессов возмещения и инновационного обновления основного капитала // Вестник Тверского государственного университета. Серия: Экономика и управление. – 2017. – №3. – С. 217-224; Экономика железнодорожного транспорта: учебник [Текст] / Н.П.Терешина, В.Г. Галабурда, В.А. Токарев и др.; под ред. Н.П. Терешинной, Б.М.Лапидуса. – М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. – 676 с.; Экономика железнодорожного транспорта: Электронный учебник для вузов ж.-д. транспорта [Текст] / Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; Под ред. Н.П. Терешинной, Б.М. Лапидуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ, 2006; Шкурина, Л.В. Экономическое управление риском инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте [Текст] / Л.В. Шкурина // Наука и техника транспорта. – 2011. – № 3; Терешина Н.П., Подсорин В.А., Данилина М.Г. Экономика железнодорожного транспорта: Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. [распоряжение Правительства Российской Федерации №877-р от 17.06.2008]. – М.: МГУПС (МИИТ), 2017. – 262 с.



асосий фондларининг янгиланиш жараёнини бошқаришнинг концептуал асосларини ишлаб чиқиш, темир йўл компаниясининг асосий капиталини қайта тиклашни интенсивлаштиришда амортизациянинг ролига оид турли, хусусан, оддий ва кенгайтирилган тикланиш ёндашувларини шакллантириш, темир йўл компанияси асосий воситаларининг қайта тикланиш жараёнини бошқариш услубларини такомиллаштириш бўйича илмий изланишлар олиб борилмоқда.

**Диссертация тадқиқотининг диссертация бажарилаётган олий таълим муассасасининг илмий-тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги.** Мазкур тадқиқот Тошкент давлат иқтисодиёт унверситетининг илмий тадқиқот ишлари режасига мувофиқ ПЗ-20170928323 “Минтақалар экспорт салоҳиятини оширишда инвестиция дастурларидан самарали фойдаланиш” (2016-2017 йй.) ҳамда Тошкент темир йўл муҳандислари институти ЁА-2-012 “Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамияти рақобатбардошлигини ошириш мақсадида юк тарифларини иқтисодий асосланган даражада ўзгартириш чора-тадбирларини ишлаб чиқиш ва амалиётга жорий этиш” (2016-2017 йй.) амалий лойиҳалари доирасида бажарилган.

**Тадқиқотнинг мақсади** иқтисодиётни модернизациялаш шароитида темир йўл транспорти корхоналарининг асосий капиталини иқтисодий нуқтаи назардан баҳолашда методологик ёндашувларни такомиллаштиришдан иборат.

**Тадқиқотнинг вазифалари:**

ишлаб чиқаришни технологик модернизация қилишнинг иқтисодий шарт-шароитларини ва унинг рақобат шароитларида инвестиция сиёсатига кўрсатадиган таъсирини аниқлаш;

ишлаб чиқариш жараёнида асосий ишлаб чиқариш фондларидан фойдаланиш тузилмаси ва унинг самарадорлигини баҳолашга таъсир кўрсатадиган омилларни таснифлаш;

темир йўл транспортида асосий фондларнинг қайта ишлаб чиқариш жараёнлари асосий тенденцияларининг хусусиятларини аниқлаш;

темир йўл транспортида асосий капиталдан фойдаланиш самарадорлигини баҳолашга услубий ёндашувларни такомиллаштириш;

темир йўл транспортида асосий фондларни қайта ишлаб чиқариш самарадорлигини баҳолашнинг эконометрик моделини ишлаб чиқиш;

темир йўл транспортида асосий капиталдан фойдаланиш самарадорлигини баҳолаш индикаторлар тизимини шакллантириш;

Ўзбекистон Республикасида темир йўл транспортининг замонавий ривожланиш ҳолати таҳлилини амалга ошириш;

темир йўл компанияси асосий капиталига йўналтириладиган инвестицияларга иқтисодий баҳо беришга услубий ёндашувларни ишлаб чиқиш;

“Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятининг асосий капитални динамикасининг таҳлилини амалга ошириш;

темир йўл компанияси асосий капиталини қайта ишлаб чиқариш

жараёнида амортизация ролини аниқлаштириш;

темир йўл транспорти корхоналари учун асосий капитални қайта ишлаб чиқариш амортизация механизмларини такомиллаштириш;

темир йўл транспорти корхоналари асосий капиталини қайта ишлаб чиқариш жараёнида амортизациядан мақсадли фойдаланиш услубларини такомиллаштириш.

**Тадқиқотнинг объекти** сифатида республика темир йўл транспорти корхоналари, шу жумладан “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятининг ишлаб чиқариш-иқтисодий фаолияти танланган.

**Тадқиқотнинг предмети** бўлиб темир йўл транспорти корхоналарида асосий ишлаб чиқариш фондларини қайта ишлаб чиқариш жараёнлари билан боғлиқ иқтисодий муносабатлар ҳисобланади.

**Тадқиқотнинг услулари.** Диссертацияда илмий-тадқиқот ишини амалга оширишда умумлаштириш, қиёсий ва тизимли таҳлил, монографик, корреляцион-регрессион таҳлил, SWOT-анализ, эксперт баҳолаш, корреляция ҳамда иқтисодий-математик моделлаштириш услуларидан фойдаланилган.

**Тадқиқотнинг илмий янгилиги** қуйидагилардан иборат:

кўп омилли кумулятив унумдорлик тизими темир йўл транспорти коммуникациялар фаолиятини тавсифловчи молиявий, иқтисодий, техник, маркетинг ва ташкилий мезонларнинг ўзаро тизимли таъсирини баҳолаш орқали такомиллаштирилган;

темир йўл транспортида асосий капитални қайта тиклашни шакллантириш қайта тиклашга таъсир этувчи “амортизация сиғими”, “юк ва йўловчилар айланмаси”, “захирадаги ва консервациядаги носоз техника улуши” каби кўрсаткичлар чегаравий қийматларини инобатга олган ҳолда такомиллаштирилган;

инфляция, транспорт хизматларига эҳтиёжнинг бекарорлиги шароитида ўрта ва узоқ муддатли истиқболда объектнинг оптимал хизмат муддатига амортизация ёндашув инвестицияни асосий капиталнинг ҳар бир турига йўналтириш ва тезлаштирилган амортизацияни мақсадли қўллаш асосида такомиллаштирилган;

вагонларни қайта тиклаш жараёни реинжиниринги ҳамда ахборот технологиялари таъминоти мутаносиблигини таъминлаш асосида хизмат кўрсатиш инфратузилмасининг мақсадли контроллинг тизими ишлаб чиқилган;

киритилаётган инвестицияларни баҳолаш, асосий фондларни янгилаш, тиклаш коэффициентларининг ўзгаришини олдиндан прогнозлаш ва эскириш даражасини камайтириш бефарқлик чизигини қуриш асосида такомиллаштирилган;

асосий капиталдан самарали фойдаланишга қаратилган темир йўл транспортини 2025 йилгача мўлжалланган стратегик ривожлантириш прогноз параметрлари ишлаб чиқилган.

**Тадқиқотнинг амалий натижаси** қуйидагилардан иборат:

“Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятининг асосий ишлаб

чиқариш фондларининг қайта тикланиш даражасига таъсир кўрсатадиган, тизим ҳосил қилувчи омиллар, яъни мувозанатланган кўрсаткичлар, молиявий кўрсаткичлар, асосий воситалардан фойдаланиш самарадорлигини умумлаштирувчи кўрсаткичлари таҳлили асосида янгиланиш ва техник қайта жиҳозланиш суръатларини оширишда тизимли таъсирини ҳисобга олган ҳолда асосий капитал иқтисодий самарадорлик даражасини баҳолаш усули такомиллаштирилган;

темир йўл транспортида асосий капиталдан фойдаланиш самарадорлигини баҳолашда асосий воситалари билан таъминланганлик даражаси, техник даражаси ва уларга бўлган эҳтиёжга асосланиб, “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти ривожланишининг инвестицион стратегиясини ишлаб чиқишда амортизация сиғими кўрсаткичи қўлланилиши асосланган;

асосий фондларни қайта тиклаш қонуниятларини тадқиқ этиш асосида темир йўл компанияси асосий капиталининг миқдор ва сифат ҳолатини аниқлаш билан темир йўл транспортида асосий ишлаб чиқариш фондларидан фойдаланиш самарадорлигини баҳолашнинг индикаторлар тизими ишлаб чиқилган;

бефарқлик чизиғини қуриш асосида асосий фондларнинг гуруҳлари бўйича эскириш коэффицентининг ўзгаришини олдиндан прогнозлаш, шунингдек асосий фондларни янгилаш ва тиклаш учун зарур инвестициялар қийматини ўзгариш чегараларини белгилашни инобатга олувчи капитални баҳолаш усуллари ишлаб чиқилган;

“Ўзбекистон темир йўллари” АЖ асосий ишлаб чиқариш фондларини гуруҳлаштириш асосида жамиятнинг устун жиҳатларини ва камчиликларини инобатга олиб, технологик аудит (technology audit) инструментларидан фойдаланган ҳолда темир йўл компаниясининг ўрта ва узоқ муддатли истиқболга амортизация сиёсатини шакллантиришга, шунингдек амортизация ажратмалари миқдорини ҳисоблаш усули яратилган.

**Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги** назарий ва қўлланилган ёндашув ва усулларнинг мақсадга мувофиқлиги, монографик таҳлиллар ва статистик маълумотларнинг расмий манбаларидан олинганлиги, хулоса, таклиф ва тавсияларнинг амалда синовдан ўтганлиги ҳамда амалиётга жорий этилганлиги, олинган илмий натижаларнинг ваколатли тузилмалар томонидан маъқулланганлиги билан изоҳланади.

**Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти.** Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти асосий ишлаб чиқариш фондларини самарали қайта тиклаш темир йўл транспорти корхоналарининг асосий капиталини баҳолашнинг назарий-услубий ва методологик асосларини такомиллаштиришнинг илмий асоси яратилганлиги билан изоҳланди.

Темир йўл транспортида асосий капитал иқтисодий самарадорлик даражасини баҳолаш, технологик аудит (technology assessment) инструментларидан фойдаланиш асосида темир йўл компаниясининг ўрта ва узоқ муддатли истиқболга мўлжалланган амортизация сиёсатни татбиқ этиш каби ишланмалардан меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларни ишлаб чиқишда

кўллаш имконияти, шунингдек “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти асосий капитални қайта тиклаш жараёнини бошқариш самарадорлигини ошириш бўйича амалий тавсиялар ишлаб чиқишда фойдаланиш имконияти билан ҳамда тармоқ ОТМларидаги тегишли фан йўналиши бўйича таълим жараёнида кенг фойдаланиши мумкин.

**Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши.** Темир йўл компаниясининг асосий капитални иқтисодий жиҳатдан баҳолаш методологиясини такомиллаштириш бўйича олинган илмий натижалар асосида:

кўп омилли кумулятив унумдорлик тизими темир йўл транспорти коммуникациялар фаолиятини тавсифловчи молиявий, иқтисодий, техник, маркетинг ва ташкилий мезонларнинг ўзаро тизимли таъсирини баҳолаш “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятининг Молия бошқармасининг Ҳисоботларни умумлаштириш ва методология бўлимида “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ асосий воситаларни қайта тиклашда таваккалчиликни бошқариш сиёсатининг янги таҳририни ишлаб чиқишга жорий этилган (“Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятининг 2019 йил 11 ноябрдаги 01/6309-19-сон маълумотномаси). Натижада қайта тикланиш имкониятларини аниқлаш ҳамда акциядорлик жамиятининг ташқи “чақириқларини” мунтазам мониторингини юритиш иш унумини 25 % ошириш имконини берган;

темир йўл транспортида асосий капитални қайта тиклашни шакллантириш қайта тиклашга таъсир этувчи “амортизация сиғими”, “юк ва йўловчилар айланмаси”, “захирадаги ва консервациядаги носоз техника улуши” каби кўрсаткичлар чегаравий қийматлари “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятида ҳамда “Тошкент йўловчи вагонларини куриш ва таъмирлаш заводи” акциядорлик жамиятида амалиётга жорий этилган (“Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятининг 2019 йил 11 ноябрдаги 01/6309-19-сон маълумотномаси). Натижада 2014 йилда жамият ишлаб чиқариш ресурслари самарадорлиги динамикасини 13,1 дан 2018 йилда 41,2 сўм/келтирилган тонна-километр даражасигача ошириш имконини берган;

узоқ ва ўрта муддатли истиқболда инвестицияни асосий капиталнинг ҳар бир турига йўналтириш ва тезлаштирилган амортизацияни мақсадли кўллаш бўйича таклифидан “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятининг 2019 йил бизнес режасини ишлаб чиқишда фойдаланилган (“Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятининг 2019 йил 11 ноябрдаги 01/6309-19-сон маълумотномаси). Натижада асосий капиталнинг ҳар бир турига йўналтириладиган зарур инвестициялар ҳажмини инобатга олувчи чора-тадбирларини ишлаб чиқиш имконини берган;

вагонларни қайта тиклаш жараёни реинжиниринги ҳамда ахборот технологиялари таъминоти мутаносиблигини таъминлаш асосида хизмат кўрсатиш инфратузилмасининг мақсадли контроллинг тизими «Ўзбекистон

темир йўллари» акциядорлик жамиятининг 2019 йил бизнес режасида кўлланилган (“Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятининг 2019 йил 11 ноябрдаги 01/6309-19-сон маълумотномаси). Натижада бошқарув тизимидаги барча бўғинларни асосий капитал тўғрисида оператив ва илмий асосланган маълумотларни олиш ҳамда қарор қабул қилиш ҳолатини мунтазам мониторинг қилиш имконини берган;

киритилаётган инвестицияларни баҳолаш, асосий фондларни янгилаш, тиклаш коэффициентларининг ўзгаришини олдиндан прогнозлаш ва эскириш даражасини камайтириш бефарқлик чизиғини қуриш “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятининг “Тошкент йўловчи вагонларини қуриш ва таъмирлаш заводи” акциядорлик жамияти томонидан қайта тиклаш ва эскириш коэффициентларини прогноз қилиш орқали амалиётга жорий этилган (“Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятининг 2019 йил 11 ноябрдаги 01/6309-19-сон маълумотномаси). Натижада асосий капиталнинг машина ва ускуналар қисмига киритилаётган фондлар миқдори 14,2 млрд. сўмни ҳамда ҳисобдан чиқариладиган фондлар миқдори 7,764 млрд. сўмни ташкил этса, эскириш коэффициенти 0,9-1,1 фоизга камайишини аниқлаш имконини берган;

асосий капиталдан самарали фойдаланишга қаратилган темир йўл транспортини 2025 йилгача мўлжалланган стратегик ривожлантириш прогноз параметрлари “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти фаолиятида фойдаланилган (“Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятининг 2019 йил 11 ноябрдаги 01/6309-19-сон маълумотномаси). Натижада жамиятнинг 1 минг келт. т-км га шу каби 1 минг сўмга ортиши билан асосий фондлари янгиланиш суръатлари мос равишда, 0,176%, 1,009%, 6,860% ва 0,326% га ошган.

**Тадқиқот натижаларининг апробацияси.** Диссертация тадқиқотининг натижалари 5 та халқаро ва 5 та республика илмий-амалий конференцияларида баён этилган ва маъқулланган.

**Тадқиқот натижаларининг эълон қилинганлиги.** Диссертация мавзуси бўйича жами 34 та илмий иш чоп этилган, шулардан Ўзбекистон Республикаси Олий аттестация комиссиясининг диссертациялар асосий илмий натижаларини чоп этиш учун тавсия этилган илмий нашрларда 15 та илмий мақола, жумладан, 9 та республика, 6 та халқаро журналларда нашр этилган, 1 та монография нашр этирилган.

**Диссертация тузилиши ва ҳажми.** Диссертация кириш, тўртта боб, хулоса, фойдаланилган адабиётлар рўйхати ва иловалардан ташкил топган. Диссертация ҳажми 223 саҳифадан иборат.

## ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

**Кириш қисмида** тадқиқотнинг долзарблиги ва зарурати, тадқиқотнинг мақсади ва вазифалари, объекти ва предмети тавсифланган, тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор

йўналишларига мослиги кўрсатилган, тадқиқотнинг илмий янгилиги ва амалий натижалари баён қилинган, олинган натижаларнинг илмий ва амалий аҳамияти, тадқиқот натижаларини амалиётга жорий этиш, нашр этилган ишлар бўйича маълумотлар, диссертация таркиби ва ҳажми бўйича маълумотлар келтирилган.

Диссертациянинг **“Асосий капитални шакллантиришнинг илмий-назарий асослари ва ишлаб чиқаришни технологик модернизациялашга кўрсатадиган таъсирини баҳолаш”** деб номланган биринчи бобида рақобат кучайиш шароитларида ишлаб чиқаришда технологик модернизациянинг иқтисодий шартлари ва унинг инвестиция сиёсатига таъсири, ишлаб чиқариш (хизмат кўрсатиш) жараёнида асосий воситалардан фойдаланиш самарадорлиги ва таркибини баҳолашга таъсир этувчи омиллар тадқиқ қилинди ҳамда темир йўл транспортида асосий воситаларни янгилаш жараёнларининг хусусиятлари ва тенденциялари таҳлили ўтказилди.

Хорижий ва маҳаллий илмий адабиётларда олиб борилган турли тадқиқотлар асосида, муаллифнинг фикрига кўра саноат корхоналарини технологик модернизациялаш стратегиясини ишлаб чиқиш ва амалга оширишга бўлган асосий ёндашувлар қуйидагиларни ўз ичига олади:

таҳлил - корхонанинг эришган илмий-техник даражасини ва унинг барқарорлигини (технологик аудит) воситаси сифатида баҳолаш;

ишлаб чиқаришни модернизациялашнинг технологик устувор йўналишларини белгилаб олиш;

корхоналарнинг рақобатдаги мавжуд устун жиҳатларидан фойдаланиш ва янги устувор жиҳатларини шакллантириш;

модернизациялаш чора-тадбирларининг ресурслар (молиявий, кадрлар, моддий-техник ва б.) билан таъминланганлигини аниқлаш;

саноат корхоналарининг турли бўлинмалари учун вазифаларни ҳал қилишда танлаб ишлаш (селективлик);

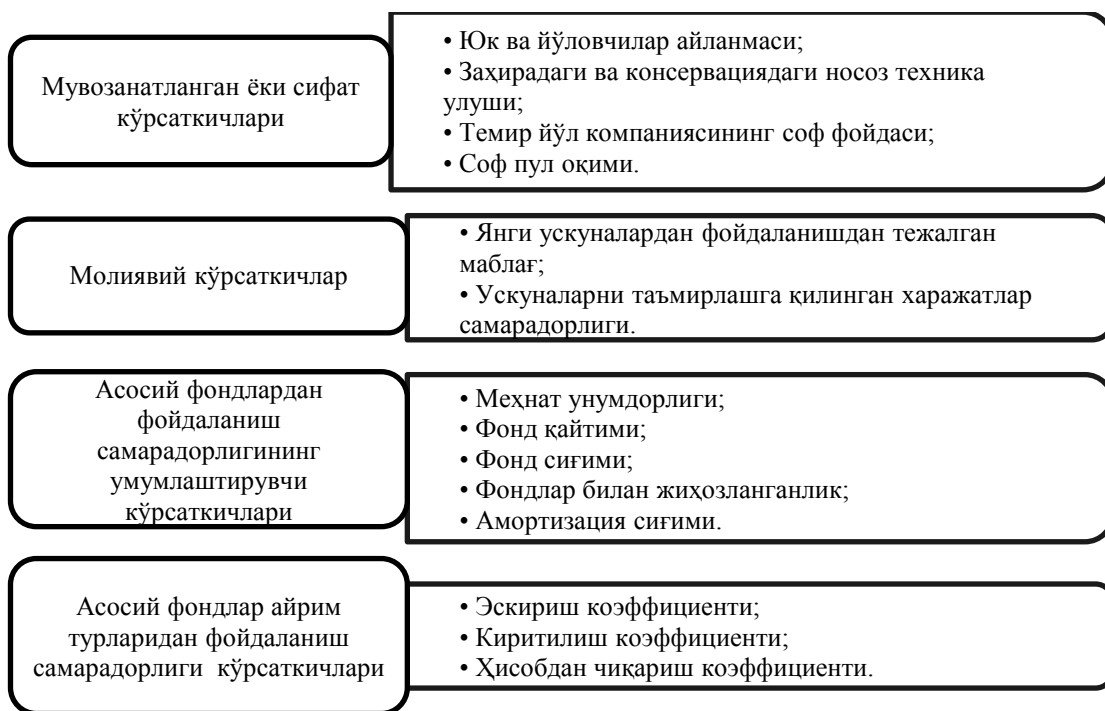
ишлаб чиқаришни модернизациялаш чора-тадбирлари ва дастурларини амалга оширишда мотивация механизмини ишлаб чиқиш;

мавжуд имкониятлар ва ресурсларни ҳисобга олган ҳолда белгилаб олинган мақсадларга эришиш механизмини ишлаб чиқиш.

Диссертация ишида темир йўл транспортининг инвестицион жозибadorлигини таъминлаш миллий иқтисодиётнинг рақобатбардошликни оширишнинг муҳим йўналиши сифатида қаралиб, асосий фондларга инвестицияларни тўғри сарфлаш учун объектив шарт-шароитлар йиғиндисидан иборат эканлиги ўрганилган.

Диссертация ишида баён этилган тизимли ёндашувга асосланиб (1-расм), темир йўл корхоналари асосий воситаларини янгиланишини иқтисодий баҳолаш қуйидаги ўзаро боғлиқ кўрсаткичлар асосида амалга оширилди. Ушбу кўрсаткичларни асосий воситаларни тиклашда техник-иқтисодий ҳолати, самарали фойдаланиш, янгиланиши учун молиявий ресурсларни мавжудлиги кетма-кетлигидаги узвий боғланиш темир йўл

компаниясининг барқарорлигини белгилаб берувчи асосий механизмлар сифатида намоён бўлади.



### 1-расм. Темир йўл компанияси асосий капитални қайта тикланишни шакллантиришга тавсия этилаётган кўрсаткичлари тизими

Молиявий ҳисоботлар маълумотлари, шунингдек операцион ва бошқарув ҳисоби маълумотлари асосида 1-жадвалда келтирилган янгиланиш, ҳисобдан чиқариш, интенсивлик, ўсиш ва эскириш коэффициентлари кўрсаткичлари ҳисобланади.

#### 1-жадвал

#### Асосий воситаларнинг техник-иқтисодий ҳолати ва ўсиш динамикасини тавсифловчи кўрсаткичларни ҳисоблаш усули<sup>7</sup>

Кўрсаткичлар	Ҳисоблаш усули	Шартли белгилар
Янгиланиш коэффициенти, $K_{вв}$ , %	$K_{вв} = \frac{ОФ_{вв}}{ОФ_{к}} 100\%.$	$ОФ_{вв}$ – фойдаланишга киритилган фондлар миқдори, сўм; $ОФ_{к}$ – йил охирига фондлар миқдори, сўм.
Ҳисобдан чиқариш коэффициенти, $K_{выб}$ , %	$K_{выб} = \frac{ОФ_{выб}}{ОФ_{к}} 100\%.$	$ОФ_{выб}$ – ҳисобдан чиқарилган асосий воситалар, сўм.
Интенсивлик коэффициенти, $K_{инт}$ , улушда	$K_{инт} = \frac{K_{выб}}{K_{вв}}$	-
Ўсиш коэффициенти, $K_{пр}$	$K_{пр} = 1 - K_{инт}.$	-
Эскириш коэффициенти, $K_{из}$ , %	$K_{из} = \frac{A_{изн}}{ОФ_{н(к)}}.$	$A_{изн}$ – эскириш суммаси, сўм.; $ОФ_{н(к)}$ – йил охирига фондлар миқдори, сўм.

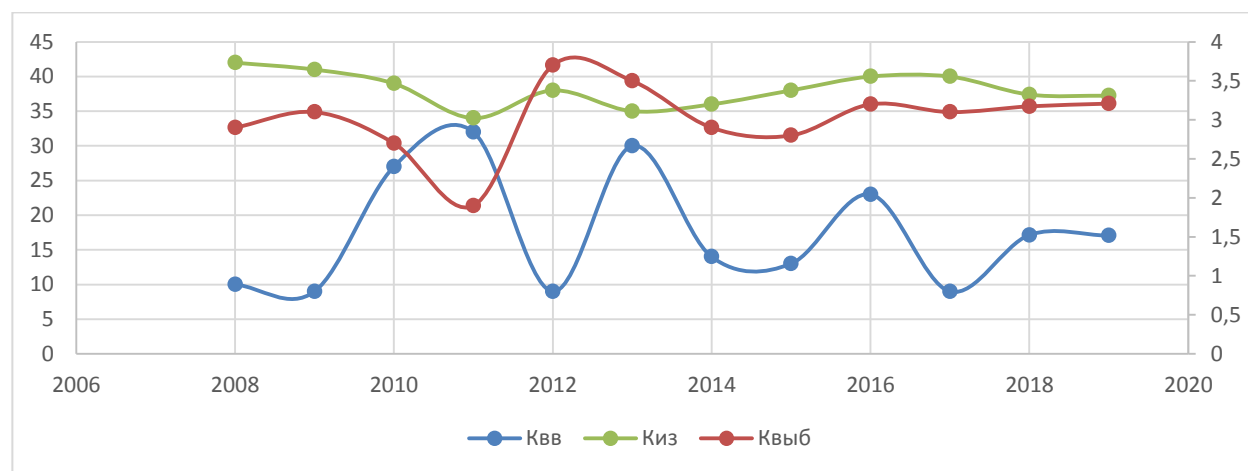
<sup>7</sup> Ўрганилган манбаларга асосланиб муаллиф томонидан ишлаб чиқилган

Тадқиқот натижасида, техник воситалар ва уларни идентификациялаш тизимларини таснифлаш, уларни янгилаш жараёнини бошқаришнинг иқтисодий усулларини ишлаб чиқиш, мониторинг тизимини шакллантириш ва уларни ишлашнинг бошқариш, шунингдек уларнинг қиймати, ҳаёт цикли, ишлаб чиқариш, молиявий ва инвестицион фаолият кўрсаткичларини баҳолаш хусусиятларини ҳисобга олиш зарурияти аниқланди.

Диссертациянинг “Иқтисодийни модернизациялаш шароитларида темир йўл транспорти асосий капиталини иқтисодий баҳолашга услубий ёндашувлар” номли иккинчи бобида темир йўл транспортида асосий капиталдан фойдаланиш самарадорлигини баҳолашнинг методик ёндашувларининг моҳияти очиқ берилган, темир йўл транспортида асосий воситаларнинг янгилаш самарадорлигини баҳолашнинг эконометрик модели ишлаб чиқилган ва темир йўл транспортида асосий капиталдан фойдаланиш самарадорлигини баҳолаш учун кўрсаткичлар тизими шакллантирилган.

Янгиланиш жараёнини бошқариш унинг асосий капиталга кўрсатадиган таъсирини аниқлаш учун тузилмавий бўлинмалар ва турлари кесимида икки асосий кўрсаткич асосида амалга оширилиши мумкин: эскириш коэффиценти ва янгиланиш коэффиценти.

2-расмда “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти қатор йиллар давомида асосий фондларини қайта тиклаш жараёнини тавсифлаб келган кўрсаткичлар қийматлари тақдим этилган.



**2-расм. Темир йўл компанияси асосий фондларининг янгиланиш кўрсаткичларининг қиймати<sup>8</sup>**

2-расмдан кўришиб турибдики, 2008 йилдан 2011 йилгача эскириш коэффицентининг пасайиши кузатилган. 2011 йилдан 2019 йилгача эса янгиланиш коэффиценти баландлигича қолганига қарамай, эскириш коэффиценти доимий ўсиб борган. Умуман компания асосий фондларининг эскириш коэффиценти 2008 йилги 37,4% дан 2019 йилги 40,3% гача тушган.

Асосий воситаларнинг янгиланиш самарадорлигини баҳолаш

<sup>8</sup> “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ кўрсаткичлари асосида муаллиф томонидан ҳисобланган



методологиясига асосланиб, диссертация ишида темир йўл транспортида эскириш коэффициентини қуйидаги формула орқали ҳисоблаш таклиф этилган:

$$K_{uz}^i = \frac{\sum I_3^{i-1} + I_3^i + H_{ам}^{эб} \cdot O\Phi_{эб}^i - O\Phi_{эбл}^i}{O\Phi^{i-1} + O\Phi_{эб}^i - O\Phi_{эбл}^i}, \quad (1)$$

бунда  $i$  – ҳисоб-китоб унинг учун амалга ошириладиган давр;

$I_3^i$  – мавжуд асосий фондлар бўйича жорий давр учун қўшиб ҳисобланган амортизация, сўм;

$H_{ам}^{эб}$  – киритиладиган асосий фондлар бўйича амортизация меъёри, %;

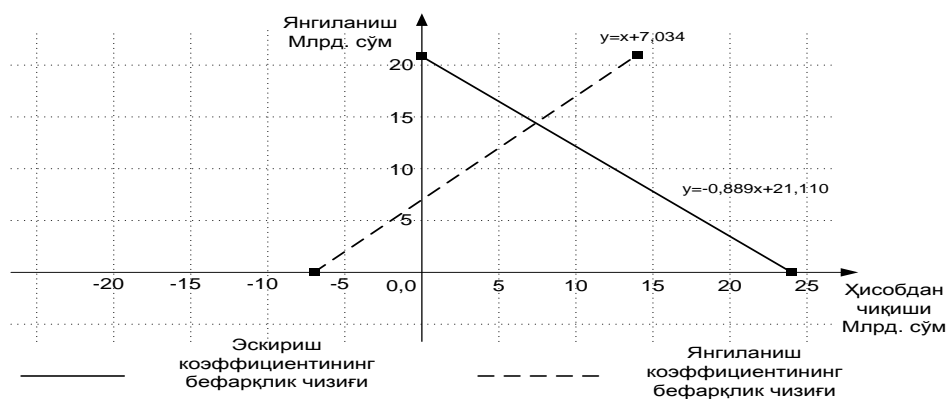
$O\Phi_{эб}^i$  – асосий фондларнинг киритилиши, сўм;

$O\Phi_{эбл}^i$  – асосий фондларнинг ҳисобдан чиқарилиши, сўм.

Диссертацияда асосий воситаларнинг ўсиши, эскириши ва янгиланиш коэффициентларини тавсифловчи бефарқлик чизиғини аниқлаш усули қўлланилган.

Мазкур усулда аниқланган сегментларда ҳар бир корхонада инвестиция жараёнининг ривожланиш тенденциялари акс эттирилган.

Бефарқлик чизиғининг ҳисобланиши корxonанинг ишлаб чиқариш салоҳиятини сақлаб туриш ва ривожлантириш учун унинг инвестицияларга бўлган эҳтиёжини аниқлаш, ўзгариб бораётган капиталлашув кўрсаткичи асосида компанияни ривожининг дастлабки баҳосини бериш имконини яратади. 3-расмда “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ бўйича машиналар ва ускуналар гуруҳига кўра ҳисоблаб аниқланган мисол келтирилган.



**3-расм. 2019 йилдаги асосий капиталнинг машиналар ва ускуналар гуруҳи бўйича эскириш ва янгиланиш коэффициентларининг бефарқлик чизиғи<sup>9</sup>**

Тенгламалар ечимидан шу нарса маълумки, коэффициентлар даражасининг ўзгариш тенденцияларини сақлаб қолиш учун 2020 йилда 14,212 млрд. сўмлик машина ва ускуналарни ишга тушириш ва 7,764 млрд. сўмлик машина ва ускуналарни ҳисобдан чиқариш талаб этилиб, бу компа-

<sup>9</sup> “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ маълумотлари асосида муаллиф томонидан тузилган.

ния умумий капиталлашув даражасини пасайтириб юборади. Ҳисобот маълумотлари ва олинган натижалар таҳлили кўрсатишича, 2019 йил учун кўшиб ҳисобланган эскириш (25,93 млрд. сўм) 2020 йилда ўсиш ва эскириш коэффицентлари динамикасини сақлаб қолиш имконини беради.

2020 йилда асосий воситалар 2019 йилда ҳисобланган амортизация суммасига киритилганида ва эскириш коэффицентининг тенденцияси сақланиб қолинганида, асосий воситаларнинг эскириш коэффиценти 0,9-1,1%га камаяди. Ўсиш коэффицентининг ўзгариш тенденцияси кузатилмаса, эскириш коэффиценти 2020 йилда 1,4-2,5 фоизга ортади. Шу билан бирга, компаниянинг капиталлашуви ҳам ошади.

Инвестицияларга бўлган эҳтиёжни аниқлаш бўйича таклиф этилаётган ёндашув камчиликларига ҳам эга, бироқ у салбий ҳолатларни аниқлаб, жамият барқарорлиги ва капиталлашувини кўтариш мақсадида уларнинг пайдо бўлишининг олдини олишга қаратилган чора-тадбирлар йўналишларини белгилаб олиш имконини беради. Бундан ташқари, ушбу услубиёт қуйидаги имкониятларни яратади:

эскириш коэффицентининг асосий фонд гуруҳлари бўйича темир йўл транспорти бошқармалари кесимида ўзгаришини прогнозлаш;

асосий фондларни қайта тиклаш учун зарур инвестициялар ҳажмини ўзгартириш чегараларини белгилаб олиш;

асосий воситаларнинг эскириш даражасини пасайтириш ва компаниянинг капиталлашувини ошириш мақсадида уларга қилинган инвестицияларнинг устувор йўналишларини асослаб бериш;

асосий капитал қайта тикланиши бошқарувчанлиги йўқотиладиган ва капиталлашув даражаси кескин пасайиб кетишга мойиллиги кузатиладиган эскириш коэффиценти ўзгаришининг чегаравий индикаторларини ўрнатиш.

Шундай қилиб, темир йўл транспортида асосий воситаларнинг бошқариш механизмини такомиллаштириш “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ капиталлашувини ошириш тамойилларига асосланган бозорнинг реал шароитларини инобатга олган ҳолда, ишлаб чиқариш ресурсларини фойдаланиш самарадорлигини ошириш учун ҳар бир асосий воситаларни бошқариш усуллари ва техникасини ишлаб чиқишга имкон беради.

Асосий воситаларни янгилаш бўйича инвестиция сиёсати ва стратегиясини ишлаб чиқишда темир йўл корхоналарининг асосий воситаларнинг янгиланиш кўрсаткичига таъсир этувчи омилларни аниқлаб олиш мақсадга мувофиқ.

Фикримизча, қўйилган масалани асосий омиллар ва улар асосий фондларнинг қайта тикланиш интенсивлигига таъсири, шунингдек компания асосий фондларининг қайта тикланиш жараёни учун зарур инвестициялар ҳажми белгилаб олинадиган корреляцион-регрессион моделни ишлаб чиқиш мақсадга мувофиқдир.

Қайта тикланиш жараёнларига таъсир кўрсатадиган омилларни миқдорий таҳлилининг амалга ошириш учун ҳисоблаб топилиши талаб этилган ва уларга хос бўлган белгили кўрсаткичларини ажратиб олиш зарур.

Тадқиқотимизда асосий фондларнинг янгиланиш суръатларини белгилаб берадиган тўрт асосий кўрсаткич аниқланиб, асосий фондлар янгиланиш суръатларининг инвестициялар ҳажмига боғлиқлигини кўрсатадиган чизиқли модели тузилган. Регрессия тенгламаси қуйидаги кўринишга эга:

$$K_{\text{ВВ}} = 2,490 - 0,176 \cdot X_1 + 1,009 \cdot X_2 + 6,860 \cdot X_3 - 0,326 \cdot X_4, \quad (2)$$

бунда,  $X_1$  – фойда инвестиция сифатида йўналтирилган, 1 минг келт. т-км га, сўм ҳисобида;

$X_2$  – амортизация инвестиция сифатида йўналтирилган, 1 минг келт. т-км га, сўм ҳисобида;

$X_3$  – жалб этилган маблағлар инвестиция сифатида йўналтирилган, 1 минг келт. т-км га, сўм ҳисобида;

$X_4$  – қарз олинган маблағ инвестиция сифатида йўналтирилган, 1 минг келт. т-км га, сўм ҳисобида.

Регрессия тенгламаси параметрларининг таҳлили асосида темир йўл компанияси асосий фондларининг янгиланиш суръатларига асосий фондларни қайта тиклашга йўналтирилган амортизация ажратмалари ўлчами нисбатан кўп, инвестицияларни молиявий таъминлашга йўналтирилган, қарз олинган маблағлар ҳажмига боғлиқ бўлган асосий фондларнинг янгиланиш суръатлари эса камроқ даражада таъсир кўрсатади деб хулоса чиқариш мумкин. Амортизация ажратмалари кўпайиб бориши билан асосий фондларнинг 1 минг сўмга янгиланишни молиявий таъминлашга йўлланган, ҳар 1 минг келт. т-км га шу каби 1 минг сўмга ортиши билан темир йўл компанияси асосий фондлари янгиланиш суръатлари мос равишда, 0,176%, 1,009%, 6,860% ва 0,326% га ўсади.

Асосий фондларнинг янгиланиш суръати ва юқорида санаб ўтилган омиллар орасидаги кўп омилли корреляция коэффициенти  $R=0,93$ ни ташкил қилди. Кўп омилли корреляция коэффициенти даражасининг юқорилиги ўрганилаётган омиллар ўртасида яқин корреляцион алоқа мавжудлигини инобатга олиб, шунингдек стратегик жиҳатдан янгиланиш сиёсати ёҳуд капиталдан самарали фойдаланишга қаратилган 2025 йилгача мўлжалланган прогноз параметрлари ишлаб чиқилди (2-жадвал).

## 2-жадвал

### Капиталдан самарали фойдаланишга қаратилган 2025 йилгача мўлжалланган прогноз параметрлари<sup>10</sup>

Омиллар	Коэффициентлар чегараси									
	2021		2022		2023		2024		2025	
	қуйи	юқори	қуйи	юқори	қуйи	юқори	қуйи	юқори	қуйи	юқори
Фойда инвестиция сифатида йўналтирилган, 1 минг келт. т-км га, сўм ҳисобида	-0,28	-0,07	-0,27	-0,07	-0,26	-0,07	-0,25	-0,06	-0,24	-0,06

<sup>10</sup> “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ маълумотлари асосида муаллиф томонидан ҳисобланган

**2-жадвалнинг давоми**

Амортизация инвестиция сифатида йўналтирилган, 1 минг келт. т-км га, сўм ҳисобида	0,53	1,48	0,51	1,44	0,50	1,39	0,48	1,35	0,46	1,29
Жалб этилган маблағ инвестиция сифатида йўналтирилган, 1 минг келт. т-км га, сўм ҳисобида	3,61	10,10	3,50	9,80	3,39	9,49	3,29	9,19	3,14	8,79
Қарз олинган маблағ инвестиция сифатида йўналтирилган, 1 минг келт. т-км га, сўм ҳисобида	-0,98	0,33	-0,95	0,32	-0,92	0,31	-0,89	0,30	-0,85	0,29

Муаллиф томонидан темир йўл транспортининг меъёрий ёндашувни ўз ичига олган қайта тиклаш мақсадли контроллинг тизими ишлаб чиқилган (4-расм).



**4-расм. Асосий капитални қайта тиклашда ташкилий-иқтисодий контроллинг механизми<sup>11</sup>**

<sup>11</sup> Муаллиф томонидан ишлаб чиқилган

Транспорт ишлаб чиқариши самарадорлигининг индикаторлари тизими, биринчи навбатда, ишлаб чиқариш ресурсларидан фойдаланиш самарадорлигини баҳолаш, фаолиятни амалга оширишнинг мақсадга мувофиқлигини белгилаб, ривожланишнинг асосий йўналишларини ишлаб чиқиш учун талаб этилади. У ўрганилаётган объект хоссаларининг яхлит тавсифини тузиш имконини берадиган индикаторлар тартибга солинган йиғиндисидан иборат. Хўжалик фаолияти натижаларининг тўғри ўлчаниши, аниқланган резервларнинг тўғри баҳоланиши кўрсаткичлар тизимининг тўғри қурилганлигига боғлиқ. Кўрсаткичлар тизими қиймати шундан келиб чиқадики, улардан ҳар бири компания фаолиятининг муайян тарафини акс эттиради. Фикримизча, унинг қурилишига<sup>12</sup> бўлган турли нуктаи назарлар мавжудлигини ҳисобга олиб, транспорт ишлаб чиқариши самарадорлиги индикаторлари тизимига кирган қуйидаги элементларни ажратиб олиш мақсадга мувофиқ:

- умумий самарадорлик кўрсаткичлари (масалан, компания рентабеллилиги);
- меҳнат ресурсларидан фойдаланиш самарадорлиги кўрсаткичлари (масалан, меҳнат унумдорлиги);
- меҳнат воситаларидан фойдаланиш самарадорлиги кўрсаткичлари (фонд қайтими);
- моддий ресурслардан фойдаланиш кўрсаткичлари (материал сифими);
- айланма капиталдан фойдаланиш самарадорлиги кўрсаткичлари (айланувчанлик).

3-жадвалда солиштирма кўринишда ҳисоблаб чиқилган ишлаб чиқариш ресурсларидан фойдаланиш самарадорлиги кўрсаткичлари келтирилган.

### 3-жадвал

#### “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти ишлаб чиқариш ресурслари самарадорлиги динамикаси<sup>13</sup>

№	Кўрсаткичлар	Йиллар						2019 /2014 й фарқи	2019/ 2014 йилга нисбатан %да
		2014	2015	2016	2017	2018	2019		
1	Меҳнат унумдорлиги, келтирилган минг ткм/киши.	351,56	337,27	324,14	313,40	303,48	304,2	-47,36	86,5
2	Фондлар билан жиҳозланганлик, млн. сўм/киши	119877	123666	124296	135174	146455	150158	30281	125,2

<sup>12</sup>Вовк А.А. Оценка эффективности транспортного производства и резервов ее роста: автореферат дис. д-ра. экон. наук. – М., 2004. – 48 с.; Тальмина П.В. Финансовые рычаги повышения фондоотдачи. – М.: Финансы и статистика, 1990. – 207 с.; Шеремет А.Д. Комплексный экономический анализ деятельности предприятия (вопросы методологии). – М.: Экономика, 1974. – 207 с.; Экономика железнодорожного транспорта / под ред. И.В.Белова. – М.: Транспорт, 1996. – 351 с.

<sup>13</sup> Муаллифнинг “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ маълумотларига асосланган ҳисоб-китоби.

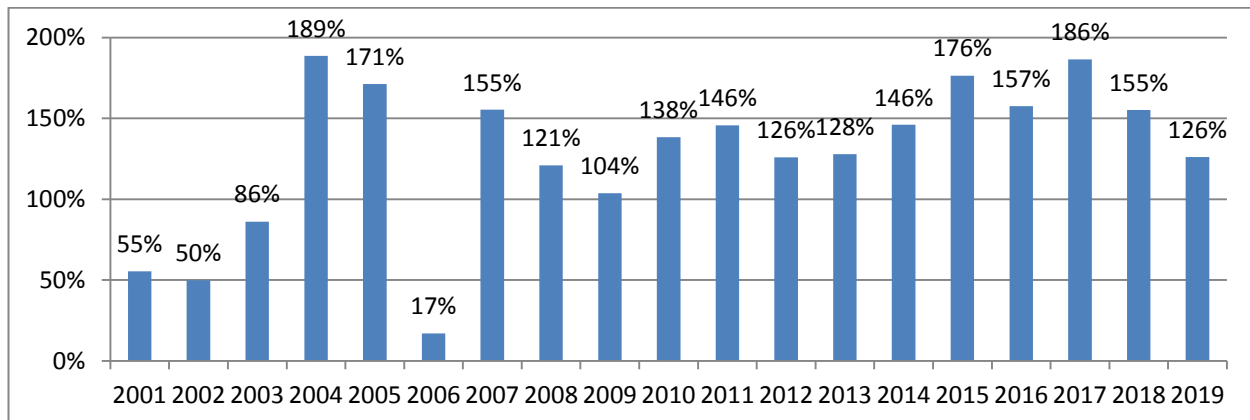
**3-жадвалнинг давоми**

3	Фонд қайтими нату- рал кўринишда, пр.ткм/сўм.	0,003	0,003	0,003	0,002	0,002	0,002	-0,001	66,6
4	Фонд қайтими қий- мат кўринишида, сўм/сўм	0,06	0,05	0,07	0,06	0,06	0,06	-	100
5	Материал сиғими, сўм/келтирилган ткм	24,96	24,61	23,67	25,36	26,91	26,99	2,03	108,1
6	Амортизация сиғими, сум / келтирилган ткм	13,102	14,87	20,420	30,915	41,772	42,128	29,02	318,8

Диссертациянинг “**Темир йўл транспорти корхоналарининг инвестицион фаолияти асосий капитал янгилашиши самарадорлигининг мезони сифатида**” деб номланган учинчи бобида, Ўзбекистон Республикасида темир йўл транспорти ривожланишининг ҳозирги ҳолати ва “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятининг асосий капиталининг ўзгариш динамикаси таҳлил қилинган, темир йўл компаниясининг асосий капиталига инвестицияларни иқтисодий баҳолашнинг услубий асослари кўриб чиқилган.

Темир йўл транспортининг институционал асослари сифатида Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2015 йил 4 мартдаги “2015-2019 йилларда ишлаб чиқаришни тузилмавий ўзгартириш, модернизация қилиш ва диверсификациялашни таъминлашга қаратилган чора-тадбирлар дастури тўғрисида”ги ПФ-4707-сон Фармони, 2011 йил 4 октябрдаги “Ишлаб чиқиш ҳажмини кенгайтириш ва рақобатдош маҳсулотларнинг янги турларини ўзлаштириш бўйича устувор чора-тадбирлар тўғрисида”ги ПФ-1623-сон Фармони, 2015 йил 6 мартдаги “Муҳандислик-коммуникация ва йўл-транспорт инфратузилмасини ривожлантириш ва модернизация қилиш дастури тўғрисида”ги ПФ-2313-сон Фармонларини қайд этиш мумкин.

5-расмда “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ ривожланиш йиллари бўйича капитал кўйилмалар ва олинган даромад нисбати кўрсатилган.



**5-расм. 2001-2019 йиллар оралиғидаги капитал кўйилмалар ва даромад ўртасидаги нисбат<sup>14</sup>**

<sup>14</sup> Муаллиф томонидан “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ маълумотлари асосида тузилди

5-расмдан кўриниб турибдики, турли йилларда компания даромадлари ва капитал қўйилмалар нисбати ҳар хил бўлган. Капитал қўйилмалар ва даромад ўртасидаги энг катта фарқ 2004 ва 2005 йилларда юзага келиб, бу кўрсаткичдан тахминан 1,8 марта ортиқ ва бу асосий фондларнинг қайта тикланиши учун ўз маблағлари етарли эмаслигидан далолат беради.

Асосий фондлар актив қисмининг юқори даражада эскирганлиги “Ўзбекистон темир йўллари” АЖга катта миқдордаги капитал қўйилмаларни йўналтириш заруратини келтириб чиқаради. Бугунги кунда пул маблағларининг кескин етишмаслиги кузатилмоқда. Шу сабабли “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ асосий капиталига қўшилаётган инвестицияларни иқтисодий жиҳатдан баҳолаш ҳамда республика темир йўл транспортининг барқарор ишлаши ва жадал ривожланишини таъминлайдиган тарзда унинг молиявий фаолиятини оптималлаштириш талаб қилинади.

Илғор транспорт корхоналари иши услубларининг таҳлили ва умумлашмаси асосий фондлардан фойдаланишни яхшилаш ва фонд қайтимини оширишнинг қуйидаги асосий йўллари аниқлаш имконини берди:

- корхоналарни техник жиҳатдан қайта жиҳозлаш ва ҳаракатдаги таркиб, юк ортиш-тушириш механизмларини, ускуналар ва машиналарни модернизациялаш, ишлаб чиқариш жараёнлари ва меҳнат жараёнларини механизациялаш ва автоматлаштириш;

- тақвимий даврда (смена, сутка, ой, йил) техник воситалар ишлаш вақтини узайтириш;

- ишлаб турган ускуналар сони ва улушини кўпайтириш, шунингдек корхоналардаги мавжуд бутун ускуналар таркибидаги ўрнатилмаган ускуналар улушини камайтириш;

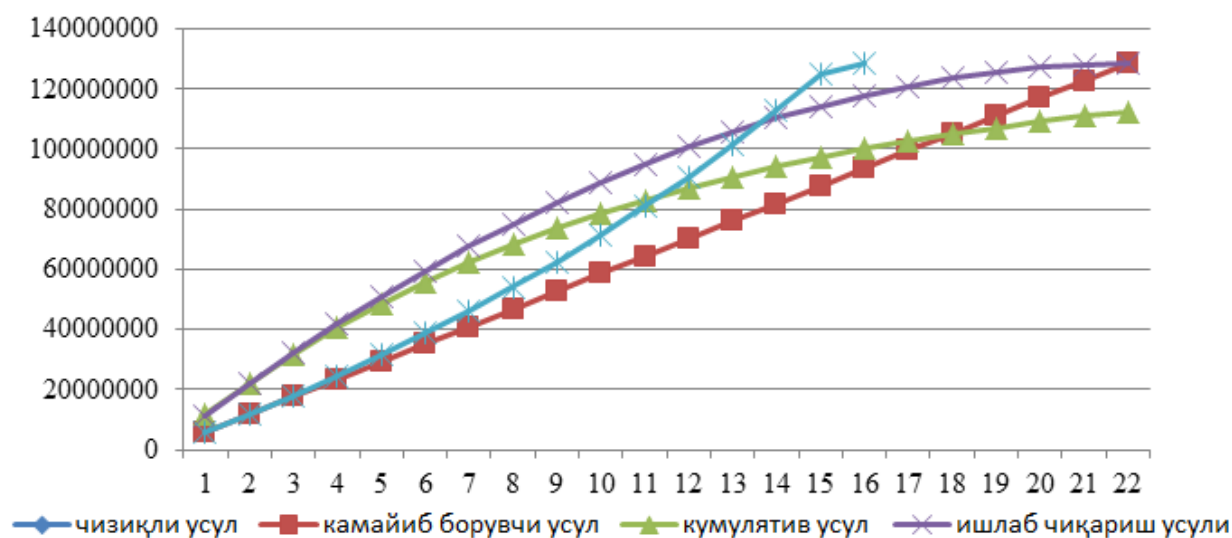
- илғор технологиялар ва узлуксиз ишлаб чиқаришни таъминлаш ҳисобига техник воситалар ишлаш жадаллигини, уларнинг ишлатилиш даражасини ошириш, ишсиз туриб қолишларни йўқотиш.

Диссертациянинг **“Темир йўл транспорти корхоналари асосий капитални қайта тиклаш амортизация механизмини такомиллаштириш”** номли тўртинчи бобида асосий капитални янгиланиш жараёнида амортизациянинг аҳамияти очиб берилган, темир йўл корхоналарининг асосий капитални янгилаш учун амортизация механизмларини такомиллаштириш йўллари аниқланган ва асосий капитални ошириш жараёнида амортизациядан мақсадли фойдаланиш усуллари ишлаб чиқилган.

Амортизацияланган қиймат катталиги ва амортизация меъёрларининг ўсиб бориш графиклари қиймати 128,652 млн. сўмлик ва хизмат муддати 22 йилга тенг бўлган объект (вагон) учун қурилди (6-расм).

Қурилган графиклардан маълумки, амортизация ажратмалари меъёрларининг энг тез ўсиб бориши амортизацияни ҳисоблашнинг кумулятив ва ишлаб чиқариш услубларида рўй берар экан. Демак, агар замонавий техника ва ускуналар харид қилиш учун молиявий таъминлаш

муддатининг биринчи ярми давомида амортизациянинг жадал жамланишини таъминлаш керак бўлса, амортизацияни ҳисоблашнинг бу усулларини энг маъқул, оқилона деб айтиш мумкин.



**6-расм. Амортизация ажратмаларининг кумулятив ўзгаришлари графиги**<sup>15</sup>

Бундан ташқари, амортизацияни фойдали ишлатишнинг биринчи ярмида ишлар ҳажмига мутаносиб тарзда қўшиб ҳисоблаш усули ҳам, шунингдек амортизациянинг тез жамланишини (чизикли усулга нисбатан), ундан кейин эса – бироз секинлашишини таъминлайди. Бундан келиб чиқиб, у асосий фондлар объектларининг эскириши билан ишлатилиш интенсивлигининг тушиб боришини акс эттиради. Реал шароитларда амортизация қийматининг ўсиб бориш жараёни, ўз-ўзидан маълумки, бироз ўзгача бўлади, янги объектдан фойдаланиш интенсивлиги ишлатилган объектга нисбатан анча юқори.

Темир йўл транспортда амортизация сиёсати темир йўл тармоғининг ўз инвестиция ресурсларини шакллантириш умумий сиёсатининг таркибий қисми сифатидаги ўзига хослигини ҳисобга олган ҳолда шакллантирилади ва амортизация ажратмаларини темир йўл компаниясининг асосий фондларига қайта инвестициялаш мақсадида бошқаришдан иборат бўлади. Шундай қилиб, темир йўл транспортининг амортизация сиёсати тушунчасини қуйидагича шакллантириш мумкин.

Темир йўл транспортининг амортизация сиёсати – асосий фондларнинг ўз вақтида янгиланиши, амортизация ажратмаларининг етарли даражасини шакллантириш ва уларни самарали қайта ишлаб чиқариш жараёнини таъминлаш учун функционал жиҳатдан мақсадга мувофиқ мақсадли фойдаланишга қаратилган илмий асосланган, иқтисодий ва ҳуқуқий ҳужжатлар тизимидан иборат.

<sup>15</sup> Муаллиф томонидан ҳисобланган



Диссертацияда “Ўзбекистон темир йўллари” АЖнинг амортизацион сиёсатини шакллантиришнинг тўртта асосий босқич сифатида ифодаланган:

асосий фондлар қийматини баҳолаш;

асосий фондларни эришилган илмий-техник ва барқарорлик даражасини баҳолаш сифатида оптимал хизмат муддатини аниқлаб олиш;

амортизацияни қўшиб ҳисоблашнинг иқтисодий нуқтаи назардан мақсадга мувофиқ усулларини асослаб бериш;

амортизация ажратмаларидан мўлжалланган мақсад йўлида фойдаланилишини таъминлаш.

Таҳлил натижалари шуни кўрсатдики, сўнгги йилларда инвестицияларнинг катта қисми темир йўл инфратузилмасини ривожлантириш ва янгилашга қаратилган бўлиб, улар қуйидаги вазифаларнинг ҳал қилинишини талаб қилади:

мамлакат ишлаб чиқариш кучлари ва айрим ҳудудларни ривожлантириш ва жойлаштириш прогнозларига мувофиқ инфратузилмани ривожлантиришни таъминлаш, темир йўлларнинг глобал рақобатбардошлигини ошириш;

келажақда инфратузилманинг эскириш даражасини камайтириш;

тармоқнинг асосий йўналишларида инвестиция ресурсларини жамлаш, юк оқимларининг ўтказувчанлик қобилиятини ошириш имконини яратиш;

вақт параметрлари билан мувозанатли ҳаракат таркиби инфратузилмасини ривожлантириш;

такомиллаштириш вазифаларини ҳал этиш бўйича лойиҳаларга комплекс ёндашув, иқтисодий самарадорлик, ҳаракат таркибидан фойдаланишнинг сифат кўрсаткичларини ошириш, меҳнат шароитларини ва экологик хавфсизликни яхшилаш, ташиш хавфсизлигини ошириш;

инфратузилма объектларини қуриш ва реконструкция қилиш харажатларининг солиштирма кўрсаткичларини камайтириш, шунингдек инфратузилма объектларининг ҳаёт циклини қийматини пасайтиришни таъминловчи инвестиция қарорларини амалга ошириш.

Замонавий шароитларда амортизация мақсадли ишлатилишини таъминлаш асосий воситаларнинг янгилашнинг муҳим манбаи ҳисобланади. Бизнинг фикримизча, амортизациядан мақсадли фойдаланиш амортизация сиғими кўрсаткичини тартибга солишнинг иқтисодий механизмига киритилиш орқали таъминланиши мумкин. Тадқиқотда юк вагонлари амортизацияси тўрт усул билан ҳисоб-китоби амалга оширилди. Мазкур ҳисоб-китоб амортизациянинг рационал усули – ишлаб чиқариш усули эканлигини кўрсатди. Таҳлиллардан маълум бўлишича, ўрнатилган амортизация сиғими меъёрлари мазкур вагонларга ўрнатилган ўртача меъёрлардан юқоридир. Бундай таққослаш муаллифни жорий амортизация ажратмалари асосий воситаларнинг муҳим қисми – юк вагонларининг ҳақиқий қийматини акс эттирмайди деган хулоса чиқаришига олиб келди. Бу қисман темир йўл компаниясининг ҳаракатланувчи таркиб соҳасида амортизацион сиёсатнинг муваффақиятсизлигидан далолат беради. Ҳисоб-китоблар шуни кўрсатдики, 1 минг вагон километрга ҳақиқий амортизация

сиғими етарлича баҳоланмаган, бу асосий воситаларни янгилаш қобилиятини пасайтиради ва натижада муҳим функциянинг – юк вагонлари паркидан фойдаланиш самарадорлиги ошишига олиб келади. Темир йўл компаниясининг амортизацияга бўлган умумий эҳтиёжи темир йўл компаниясининг йириклаштирилган иш турлари бўйича айрим элементлари агрегацияланган катталиги сифатида тақдим этилиши мумкин. Бирлаштирилган кўринишда бу кўрсаткичлар қуйидаги ифодада тақдим этилиши мумкин<sup>16</sup>:

$$Am_{жд} = \sum_1^T (Am_{et}^И + Am_{et}^В + Am_{et}^Л). \quad (3)$$

Формула қийматларининг юқори индексларида мос равишда иш турлари кўрсатилган:

- инфратузилмани сақлаш ва уни эксплуатация қилиш (И);
- локомотив тортуви (Л);
- вагон тарзидаги таркибий қисм (В).

Тегишли иш турларининг амортизация сиғими аниқлаш учун иқтисодий жиҳатдан ўлчов кўрсаткичларидан самарали фойдаланиш “Ўзбекистон темир йўллари” АЖга нафақат амортизацион сиёсатни ишлаб чиқишда, балки амортизация фаолиятини амалга оширишнинг устувор йўналишларини аниқлашга имкон беради. Замонавий иқтисодий шароитда амортизация асосий капитални кўпайтириш жараёнини бошқариш воситаларидан бири сифатида қуйидаги нуқтаи назарлар кўриб чиқилиши керак:

техника воситаларини ва тизимларини янгилаш, яъни уларнинг табиий-моддий шаклда айланишини тартибга солиш;

компаниянинг асосий капиталини алоҳида иқтисодий бирлик сифатида қайта тиклаш, яъни мулдорнинг иқтисодий манфаатларидан келиб чиқиб, унинг айланмасининг давомийлигини микро даражада бошқариш;

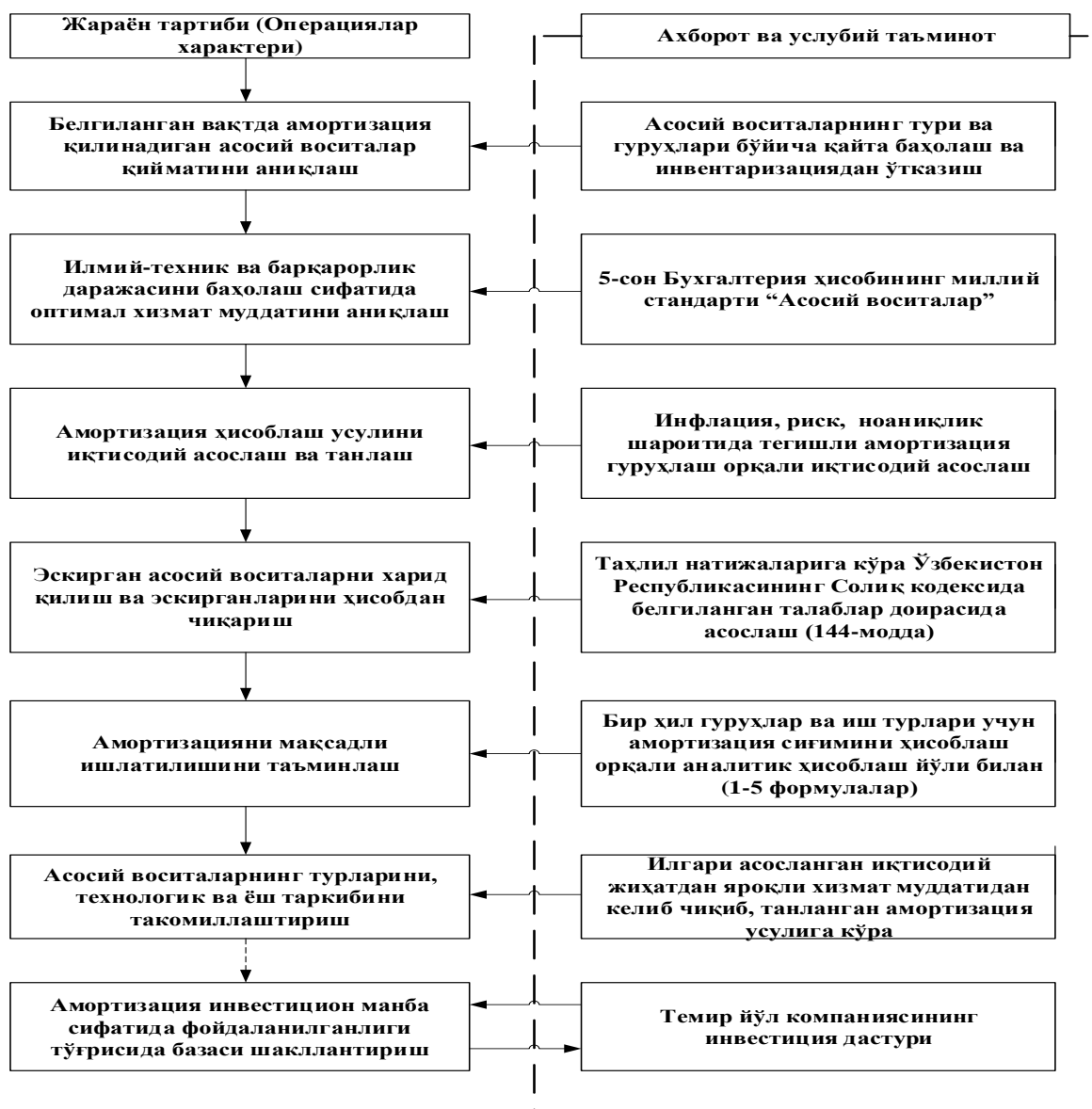
компаниялар асосий капиталини мамлакатнинг иқтисодий тизимининг элементлари сифатида қайта тиклаш, яъни унинг айланмасининг давомийлигини давлатнинг иқтисодий манфаатларидан келиб чиққан ҳолда макро даражада бошқариш.

Юқоридагиларни инобатга олиб, темир йўл компаниясининг истиқболга мўлжалланган амортизацион сиёсат алгоритмининг қуйидагича ифодалаш мумкин (7-расм):

Амортизация ажратмалари асосий воситаларнинг объектларига дастлабки капитал кўйилмаларга тенг инвестиция манбасини шакллантиришга қаратилган, шунинг учун асосий капиталнинг оддий такрорланиши учун асос бўлиб хизмат қилади. Бироқ, объектив иқтисодий ривожланиш қонунлари ва инфляция жараёнларининг таъсири туфайли бу манба оддий репродукцияни таъминламайди. Шу муносабат билан, инвестиция эҳтиёжларини қоплашнинг қўшимча миқдорларини асослаш ва, биринчи навбатда, даромадни қайта инвестициялаш орқали, шунингдек,

<sup>16</sup>Подсорин В.А. Управление воспроизводством основного капитала на железнодорожном транспорте: теория, методология, практика: автореферат дисс. ... доктора экономических наук. - М., 2008. - 47 с.

инвестиция ва инновацион жараёнларни жадаллаштиришни таъминлаш учун ушбу миқдорларни нормаллаштириш асосида асосий капитални кўпайтиришни бошқаришнинг иқтисодий усуллари ишлаб чиқиш керак.



**7-расм. Темир йўл компанияси амортизация сиёсатини шакллантириш алгоритмик схемаси**<sup>17</sup>

Темир йўл транспорти инфратузилмаси хизматларига тарифларни давлат томонидан тартибга солиш сиёсати RAB-тартибга солишдан фойдаланиш имконини берди. RAB тартибга солиш (Regulatory Asset Base, инвестиция капиталининг мувофиқлаштириладиган асоси):

бу узоқ муддатли тарифларни тартибга солиш асосида тарифларни шакллантириш тизими. RAB-тартибга солиш асосан табиий монополияларнинг тарифларини тартибга солиш учун қўлланилади. Бунда, тизимнинг шаффофлиги натижаларнинг давлат томонидан тартибга

<sup>17</sup> Муаллиф томонидан ўрганилган манбалар асосида тузилди

солиниши осонлиги, транспорт компаниялари, банк ва бизнес мухити учун ажралиб турадиган хусусиятларидан ҳисобланади. Давлат, тарифларни шакллантиришнинг мазкур усулидан фойдаланган ҳолда, уч асосий вазифани ҳал қилади:

темир йўл транспортида тарифни тартибга солишнинг узоқ муддатли ва прогноз қилинадиган қоидаларини яратиш;

транспорт компаниялари (биринчи навбатда, темир йўл транспорти инфратузилмасини) бизнес-жараёнларни оптималлаштириш, харажатларни қисқартириш, инвестиция фаолияти самарадорлигини оширишга рағбатлантириш;

транспорт компаниялари молиявий имкониятларининг оқилона даражаси ва инвестицияларнинг қафолатланган рентабеллиги ҳисобига темир йўл транспортини модернизация қилиш ва ривожлантириш.

Шундай қилиб, оддий такрор ишлаб чиқаришни амалга ошириш мақсадида техник воситалар ва тизимларни янгилашга инвестиция қилиш учун минимал даромадни аниқлаш мумкин. Ҳисоб-китоб натижалар шуни кўрсатадики, асосий воситаларни янгилаш учун рентабеллик даражасини минималлаштириш мумкин, бу техник ускуналар ва тизимларнинг эскириш даражасига боғлиқ. Рентабелликнинг минимал даражаси техника ва технологияларнинг фойдали хизмат муддатини аниқлаш имконини беради. Умуман олганда, рентабелликнинг минимал қиймати фойданинг инвестицияга ажратилган минимал қийматини англатади.

## ХУЛОСА

“Темир йўл компаниясининг асосий капиталини иқтисодий жиҳатдан баҳолаш методологиясини такомиллаштириш (“Ўзбекистон темир йўллари” АЖ мисолида)” мавзусидаги докторлик диссертацияси бўйича ўтказилган тадқиқотлар асосида қуйидаги асосий илмий ва амалий натижалар олинди:

1. “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамиятининг асосий ишлаб чиқариш фондларининг қайта тикланиш даражасига таъсир кўрсатадиган, тизим ҳосил қилувчи омиллар, яъни мувозанатланган кўрсаткичлар, молиявий кўрсаткичлар, асосий воситалардан фойдаланиш самарадорлигини умумлаштирувчи кўрсаткичлари таҳлили асосида янгиланиш ва техник қайта жиҳозланиш суръатларини оширишда тизимли таъсирини ҳисобга олган ҳолда асосий капитал иқтисодий самарадорлик даражасини баҳолаш усули асосланди.

2. Темир йўл транспортида асосий капиталдан фойдаланиш самарадорлигини баҳолашда асосий воситалари билан таъминланганлик даражаси, техник даражаси ва уларга бўлган эҳтиёжга асосланиб, “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти ривожланишининг инвестицион стратегиясини ишлаб чиқишда амортизация сифими кўрсаткичи қўлланилиши изоҳланади.

3. Асосий фондларни қайта тиклаш қонуниятларини тадқиқ этиш асосида темир йўл компанияси асосий капиталининг миқдор ва сифат

ҳолатини аниқлаш билан темир йўл транспортида асосий ишлаб чиқариш фондларидан фойдаланиш самарадорлигини баҳолашнинг индикаторлар тизими тавсия этилган.

4. Меъёрий ёндашувни ўз ичига олган вагонларни қайта тиклаш жараёни реинжиниринги ҳамда ахборот технологиялари таъминоти мутаносиблигини таъминлаш асосида хизмат кўрсатиш инфратузилмасининг мақсадли контроллинг тизими тавсия этилган.

5. Капитални баҳолаш услубияти киритилаётган инвестицияларни баҳолаш, асосий фондларни янгилаш, тиклаш коэффициентларининг ўзгаришини олдиндан прогнозлаш ва эскириш даражасини камайтириш бефарқлик чизиғини куриш асосида такомиллаштириш тавсия этилган.

6. Корхонанинг бефарқлик чизиғини куриш асосида асосий фондларнинг гуруҳлари бўйича эскириш коэффициентининг ўзгаришини олдиндан прогнозлаш, шунингдек асосий фондларни янгилаш ва тиклаш учун зарур инвестициялар қийматини ўзгариш чегараларини белгилашни инобатга олувчи капитални баҳолаш усуллари тавсия этилган.

7. “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ асосий ишлаб чиқариш фондларини гуруҳлаштириш асосида жамиятнинг устун жиҳатларини ва камчиликларини инобатга олиб, технологик аудит (technology audit) инструментларидан фойдаланган ҳолда темир йўл компаниясининг ўрта ва узоқ муддатли истикболга амортизация сиёсатини шакллантириш, шунингдек амортизация ажратмалари миқдорини ҳисоблаш усули тавсия этилди.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.28.02.2019.I.03.06  
ПО ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ  
ТАШКЕНТСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ ТЕХНИЧЕСКОМ  
УНИВЕРСИТЕТЕ**

---

**ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ**

**ГУЛАМОВ АБДУЛАЗИЗ АБДУЛЛАЕВИЧ**

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОЛОГИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ  
ОЦЕНКИ ОСНОВНОГО КАПИТАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ  
КОМПАНИИ (НА ПРИМЕРЕ АО «ЎЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙЎЛЛАРИ»)**

**08.00.03 – «Экономика промышленности» (экономические науки)**

**АВТОРЕФЕРАТ  
ДОКТОРСКОЙ ДИССЕРТАЦИИ (DSC) ПО ЭКОНОМИЧЕСКИМ НАУКАМ**

**Ташкент – 2020**



## ВВЕДЕНИЕ (Аннотация диссертации доктора наук (DSc))

**Актуальность и востребованность темы диссертации.** В мире более 80% грузов, и более 67% пассажиров перевозится при помощи железнодорожного транспорта. Модернизирование железнодорожного транспорта, повышение уровня транспортных услуг национальной экономики, вхождение в состав мирового хозяйства, развитие системно создаваемых отраслей, усиление места и роли местных компаний на международных рынках, всё это является основой интенсивного восстановления основного капитала железнодорожного транспорта. Поэтому осуществление целевых научно-исследовательских работ, направленных на опесечение научного решения ряда проблем в качестве одного из важнейших ресурсов обеспечения производственно-экономического потенциала основного капитала железнодорожного транспорта имеет весьма важное значение.

Ведутся научно-исследовательские работы по таким направлениям, как научная оценка уровня воспроизводства основного капитала мирового железнодорожного транспорта в качестве важнейшего ресурса, способствующего обеспечению его производственно-экономического потенциала, совершенствование амортизационной политики хозяйствующих субъектов, обоснование источников расширенного воспроизводства основного капитала и разработка механизма управления процесса воспроизводства капитала, совершенствование механизмов амортизационной и инвестиционной политики обновления основного капитала, эффективное использование основных производственных фондов предприятий железнодорожного транспорта в условиях стабильного экономического роста и оказания конкурентного давления со стороны других участников рынка транспортных услуг и их интенсивного воспроизводства.

В нашей стране на сегодняшний день основное внимание уделяется расширению основного капитала на железнодорожном транспорте и разработке механизма управления процесса воспроизводства основного капитала, совершенствованию механизмов амортизационной и инвестиционной политики обновления основного капитала, формированию рынка транспортных услуг, эффективному использованию основных производственных фондов предприятий железнодорожного транспорта и их интенсивному воспроизводству. Стратегия действий по развитию Республики Узбекистан определяет задачи «...осуществление активной инвестиционной политики, направленной на модернизацию, техническое и технологическое обновление производства, реализацию проектов в сфере производства, транспорта, связи и социальной инфраструктуры...»<sup>18</sup>. Именно поэтому научно-исследовательские работы, направленные на анализ тенденций развития отрасли железнодорожного транспорта республики и совершенствование методологии

---

<sup>18</sup> Указ Президента Республики Узбекистан № ПФ-4947 от 17 января 2019 года «О стратегии действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017-2021 годах». Сборник законодательных актов Республики Узбекистан, №6, 2017 г.



экономической оценки основного капитала железнодорожной компании приобретают столь важное значение.

Данное диссертационное исследование в определенной степени служит выполнению задач, предусмотренных Указом Президента Республики Узбекистан № ПФ-4947 от 17 января 2019 года «О стратегии действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017-2021 годах», Постановлением Президента Республики Узбекистан №ПП-4300 от 29 апреля 2019 года «О мерах по дальнейшему совершенствованию механизма привлечения прямых иностранных инвестиций в экономику Республики Узбекистан» и другими нормативно-правовыми документами, принятыми в данной сфере.

**Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики.** Диссертационное исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологий республики I. «Духовно-нравственное и культурное развитие демократического и правового общества, формирования инновационной экономики».

**Обзор зарубежных научных исследований по теме диссертации.**<sup>19</sup> Научные исследования в сфере развития транспортных услуг и совершенствовании инвестиционных процессов на предприятиях железнодорожного транспорта проводятся в научных центрах и образовательных учреждениях ведущих стран мира, в том числе в World bank (Economic Development Institute), EBRR (Европейский банк реконструкции и развития), ABD (Азиатский банк развития), Institute for Transportation and Development Policy (США), European Conference of Ministers of Transport (Евросоюз), World road transport organization, IRU (Швейцария), Japan Railway Technical Research Institute (Япония), Silk Road Research Centre (КНР), Beijing Transportation Research Centre (University of Science and Technology of China), Российском университете транспорта (МИИТ), Петербургском государственном университете путей сообщения Императора Александра I, ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения» (Российская Федерация), Ташкентском институте инженеров железнодорожного транспорта (Узбекистан).

В результате проведенных в мире исследований, направленных на совершенствование экономической оценки и повышение эффективности капитала достигнуты ряд результатов, в том числе разработана стратегия развития железнодорожного транспорта и тенденции его склонности к инвестиционным процессам (Mass Transit Railway, Великобритания); обоснова-

---

<sup>19</sup>Источники информации по обзору: World Development Report 2005; [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org); Dunning J. The Globalization of Business. – London: Routledge, 1993 – p. 67; Pfifer I. Three Types of Risk Assessment.– New York: Springer, 1995.– p. 44; Piontkivska I. Survey of International Foreign Investment Promotion Practices. – 2003. – p. 54-56; [www.bleyzerfoundation.com](http://www.bleyzerfoundation.com); Robert B. Stobaugh. How to Analyze Foreign Investment Climates // Harvard Business Review, 1969. – p. 89; [www.raexpert.ru/researches/regions](http://www.raexpert.ru/researches/regions); Sharpe W.F. Portfolio Theory and Capital Markets. – New York: McGraw-Hill, 1970. – p. 26; UNCTAD, WIR 2006: FDI from Developing and Transition Economies, [www.unctad.org](http://www.unctad.org); Savard K., Wickramarachi H., Ross C., Prabha A. Global Opportunity Index: Attracting Foreign Investment // Milken Institute, USA, 2013; Janton-Drozowska E., Majewska M., Mickiewicz A. Poland Investment attractiveness of Central and Eastern European countries in the light of new locational advantages development // University in Poznan, 2015.

но применение информационных систем при повышении технико-экономической эффективности основного капитала железнодорожного транспорта (European Railway Agency, ERA); обоснован механизм оценки эффективности инновационных технологий взаимосвязанных с обновлением основных средств при разработке стратегии развития предприятий железнодорожного транспорта (Корейский национальный университет транспорта); создана модель повышения эффективности инфраструктуры железнодорожного транспорта и работы инвестиционных стратегий при обновлении основных производственных фондов предприятий железнодорожного транспорта (Уральский государственный институт путей сообщения); усовершенствованы экономические механизмы управления воспроизводством основных производственных фондов на предприятиях железнодорожного транспорта и рассмотрены факторы, ограничивающие их эффективное использование (Петербургский государственный университет путей сообщения).

В мировом научном сообществе над совершенствованием и повышением методологии оценки с экономической точки зрения основного капитала железнодорожных компаний ведутся исследования по следующим приоритетным направлениям, в том числе: обращение особого внимания на процессы интеграции национальных транспортных систем в мировой рынок в условиях глобализации; системное исследование эффективности воспроизводства и обновления основного капитала, его влияния на показатели железнодорожной компании по грузу и пассажироперевозкам; разработка концептуальных основ управления процессом обновления основных фондов железнодорожной компании; формирование различных, в том числе простого и расширенного подходов воспроизводства по отношению к роли амортизации при интенсификации воспроизводства основного капитала железнодорожной компании; совершенствование методов управления воспроизводственным процессом железнодорожной компании.

**Степень изученности проблемы.** Теоретико-методологические и практические аспекты управления процессом восстановления основного капитала в сфере железнодорожного транспорта и его взаимосвязь с развитием инвестиционных процессов исследованы в работах К. Savard<sup>20,21</sup>, Н. Wickramarachi, С. Ross, А. Prabha, Е. Janton-Drozdowska, М. Majewska, А. Mickiewicz, Е.Д. Domar, И. Ансофф, П. Дженстер, Д. Хасси, У. Шарп, Дж. Бейли, В.М. Аскинадзи, В.Ф.Максимовой, В.С.Петрова, В.В. Ковалева, О.П.Разиньковой, А.А.Байгуловой, А.А.Бурова, А.П.Бурлаковой, Н.П.Терешинной, В.Г. Галабурды, В.А.Токарева, Б.М.Лapidуса, М.Ф.Трихункова, Л.В.Шкуриной,

---

<sup>20,21</sup> Savard K., Wickramarachi H., Ross C., Prabha A. Global Opportunity Index: Attracting Foreign Investment // Milken Institute, USA, 2013; Janton-Drozdowska E., Majewska M., Mickiewicz A. Poland Investment attractiveness of Central and Eastern European countries in the light of new locational advantages development // University in Poznan, 2015; Ланге О. Теория воспроизводства и накопления: Пер. с польск. / О. Ланге // Под ред. В.С. Немчинова. - М.: Изд-во иностр. литры, 1963. - 141 с.; Domar E.D. Essays in the Theory of Economic growth, New York, Oxford University Press, 1957. - 224 p.; Ансофф И. Новая корпоративная стратегия. - СПб.: Питер, 1999. - 413 с.; Дженстер П., Хасси Д. Анализ сильных и слабых сторон компании. Определение стратегических возможностей. - М.: Вильямс, 2004. - 504 с.; Шарп У., Бейли Дж. Инвестиции: Пер. с англ. - М.: ИНФРА, 2000.

В.А.Подсорина, М.М.Махмудова, Н.Кузиевой, Н.Я.Хайдарова, А.Зохидова, К.У. Ульджабаева, М.Н. Ирисбековой, Д.Ф. Ғозибекова<sup>22</sup>, В.А. Фурсова<sup>23</sup>, Я.Карриевой и других.

Исследователями создан механизм повышения эффективности функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта и инвестиционных стратегий при обновлении основных производственных фондов предприятий железнодорожного транспорта, разработан механизм оценки эффективности инновационных технологий, связанных с развитием железнодорожной транспортной системы и тенденцией к инвестиционным процессам, применением информационных систем в повышении технико-экономической эффективности, обновлением основных средств при разработке стратегии развития предприятий железнодорожного транспорта, усовершенствованы экономические механизмы управления воспроизводством основных производственных фондов.

Вместе с тем, в настоящее время в условиях глобализации необходимо уделить особое внимание процессам интеграции национальных транспортных систем в мировой рынок, определить эффективность реструктуризации и обновления основного капитала как системного, так и их влияние на показатели грузовых и пассажирских перевозок железнодорожной компании, разработать концептуальные основы управления процессом обновления основных фондов железнодорожной компании, сформулировать различные, в частности, простые

---

<sup>22</sup> Ғозибеков Д.Ф. Инвестицияларни молиялаштириш масалалари. Т.: Молия. 2003 й.; Ғозибеков Д.Ф. Инвестицияларни молиялаштириш муаммолари: иқтисод фанлари доктори илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация автореферати. – Т.: 2002; Кузиева Н. Хорижий инвестициялар иштирокидаги корхоналар фаолиятини рағбатлантиришнинг молия-кредит механизмини такомиллаштириш йўналишлари: иқтисод фанлари доктори илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация автореферати. – Т.: 2007; Хайдаров Н. Иқтисодиётни эркинлаштириш шароитида корхоналар инвестицион фаолиятидаги молия-солик муносабатларини такомиллаштириш масалалари: иқтисод фанлари доктори илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация автореферати. – Т.: 2005; Ульджабаев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. Т.: Мехнат, 1999. – 242 с.; Ирисбекова М.Н., Махмудов М.М.. Стратегические приоритеты международной инфраструктуры логистики. “Темир йўл транспортида ресурс тежамкор технологиялар” мавзусидаги хорижий олимлар иштирокидаги республика илмий-техника анжумани материаллари тўплами (2018 йил 18-19 декабрь). – Тошкент: ТҒИМИ, 2019 – 317 б.; Зохидов А. Применение методов – анализа и «сценарного подхода» в изучении проблем транспортного сектора. Т.: Иқтисодиёт ва таълим, 2009. – №8.

<sup>23</sup> Фурсов В.А. Формирование и функционирование региональных рынков транспортных услуг: теория, методология, практика. Автореф. дисс. на соиск. уч. ст. д.э.н. - Ставрополь, 2011. - 45 с.; Аскинадзи В.М., Максимова В.Ф., Петров В.С. Инвестиционное дело // Университетская серия. – 2008; Ковалев В.В. Основы теории финансового менеджмента. – Издательство “Проспект”, 2014; Разинькова О.П. Комплексный анализ эффективности формирования и использования основных фондов предприятия / О.П. Разинькова. Тверь: ТвГТУ, 2010. – 224 с.; Байгулова А.А., Буров А.А. Актуальные проблемы управления воспроизводством основных фондов предприятий // Экономика и предпринимательство. – 2018. – № 2(91). – С. 698-701; Бурлакова А.П. Роль амортизации в инвестировании процессов возмещения и инновационного обновления основного капитала // Вестник Тверского государственного университета. Серия: Экономика и управление. – 2017. – №3. – С. 217-224; Экономика железнодорожного транспорта: учебник [Текст] / Н.П.Терешина, В.Г. Галабурда, В.А. Токарев и др.; под ред. Н.П. Терешинной, Б.М.Лapidуса. – М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. – 676 с.; Экономика железнодорожного транспорта: Электронный учебник для вузов ж.-д. транспорта [Текст] / Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; Под ред. Н.П. Терешинной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ, 2006; Шкурина, Л.В. Экономическое управление риском инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте [Текст] / Л.В. Шкурина // Наука и техника транспорта. – 2011. – № 3; Терешина Н.П., Подсорин В.А., Данилина М.Г. Экономика железнодорожного транспорта: Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. [распоряжение Правительства Российской Федерации №877-р от 17.06.2008]. – М.: МГУПС (МИИТ), 2017. – 262 с.

и расширенные подходы к роли амортизации в интенсификации воспроизводства основного капитала железнодорожной компании, разработать методологию управления процессами восстановления основных средств железнодорожной компании. Вместе с тем, ведутся научные исследования по совершенствованию способов управления процесса воспроизводства основных средств железнодорожной компании.

**Связь диссертационного исследования с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного учреждения, где выполнена диссертация.** Диссертационная работа выполнена в соответствии с планами Ташкентского государственного экономического университета ПЗ-20170928323 «Эффективное использование инвестиционных программ для повышения экспортного потенциала регионов» (2016-2017 гг.) и Ташкентского института инженеров железнодорожного транспорта в рамках проектов прикладных исследований ЁА-2-012 «Разработка и внедрение в практику мер по экономически обоснованному изменению тарифов на грузовые перевозки в целях повышения конкурентоспособности акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари» (2016-2017 гг.).

**Цель исследования** заключается в совершенствовании методологических подходов основного капитала предприятий железнодорожного транспорта с экономической точки зрения в условиях модернизации экономики.

**Задачи исследования:**

определение экономических предпосылок технологической модернизации производства и его влияния на инвестиционную политику в условиях роста конкуренции;

классификация факторов, влияющих на структуру и оценку эффективности использования основных производственных фондов в процессе производства;

выявление особенностей основных тенденций воспроизводственных процессов основных фондов на железнодорожном транспорте;

совершенствование методических подходов к оценке эффективности использования основного капитала на железнодорожном транспорте;

разработка эконометрической модели оценки эффективности воспроизводства основных фондов на железнодорожном транспорте;

формирование системы индикаторов оценки эффективности использования основного капитала на железнодорожном транспорте;

анализ современного состояния развития железнодорожного транспорта в Республике Узбекистан;

разработка методических подходов к экономической оценке инвестиций в основной капитал железнодорожной компании;

анализ динамики основного капитала железнодорожного транспорта акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари»;

выявление роли амортизации в воспроизводственном процессе основного капитала железнодорожной компании;

совершенствование амортизационных механизмов воспроизводства основного капитала для предприятий железнодорожного транспорта;

совершенствование методов целевого использования амортизации в воспроизводственном процессе основного капитала предприятий железнодорожного транспорта.

**Объектом исследования** является производственно-экономическая деятельность предприятий железнодорожного транспорта, в т.ч. производственно-экономическая деятельность акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари».

**Предметом исследования** являются экономические отношения, связанные с воспроизводственными процессами основных производственных фондов на предприятиях железнодорожного транспорта.

**Методы исследований.** При выполнении диссертационной работы использованы методы обобщения, сравнительного и системного анализа, монографического, корреляционно-регрессионного анализа, SWOT-анализа, экспертной оценки, корреляционные, экономико-математические методы и другие.

**Научная новизна исследования** заключается в следующем:

усовершенствована система многокритериальной кумулятивной эффективности путем взаимоувязки финансовых, экономических, технических, маркетинговых и организационных критериев, характеризующих деятельность железнодорожных коммуникаций;

усовершенствована методика формирования воспроизводства основного капитала на железнодорожном транспорте с учетом таких пороговых значений, влияющих на воспроизводство, как «амортизациоёмкость», «грузооборот и пассажирооборот», «доля неисправного оборудования в резерве и консервации»;

усовершенствовано использование инструментов с учетом оптимального срока службы объекта в условиях инфляции, нестабильности и неопределенности спроса на транспортные услуги и метода ускоренного расчёта амортизации в среднесрочной и долгосрочной перспективе;

разработана система целенаправленного контроллинга инфраструктуры обслуживания на основе пропорциональности реинжиниринга восстановления вагонов и информационных технологий обеспечения;

усовершенствована оценка вкладываемых инвестиций, обновления основных фондов, прогнозирования изменений коэффициентов обновления и уменьшения уровня устаревания посредством построения кривой безразличия;

разработаны прогнозные параметры стратегического развития железнодорожного транспорта на 2025 год, направленные на эффективное использование основного капитала.

**Практические результаты исследования** заключаются в следующем:

усовершенствован метод оценки уровня экономической эффективности основного капитала с учетом системного влияния повышения темпов обновления и технического перевооружения на основе анализа системообразующих факторов, т. е. сбалансированных, финансовых и

обобщающих показателей эффективности использования основных средств акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари», влияющих на уровень воспроизводства основных производственных фондов;

основана оценка эффективности использования основного капитала на железнодорожном транспорте с использованием показателя амортизационной емкости при разработке инвестиционной стратегии развития акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари» на основе уровня обеспеченности, технического уровня и потребности в основных средствах;

разработаны методы оценки капитала с учетом прогнозирования изменения коэффициента износа по группам основных фондов на основе построения линии безразличия, а также определения пределов изменения стоимости инвестиций, необходимых для обновления и восстановления основных фондов;

создан метод расчета амортизационной политики железнодорожной компании на среднесрочную и долгосрочную перспективу с использованием инструментов технологического аудита (technology audit) с учетом приоритетов и недостатков Компании, а также размеров амортизационных отчислений на основе группирования основных производственных фондов АО «Ўзбекистон темир йўллари».

**Достоверность результатов исследований** подтверждается целесообразностью теоретических методов и использованных подходов, тем, что данные монографического анализа и статистические сведения были получены из официальных источников, а также при помощи апробации и внедрения в практику представленных выводов и заключений, предложений и рекомендаций. Полученные научные результаты были утверждены соответствующими полномочными структурами.

**Научная и практическая значимость результатов исследования.** Научное значение результатов исследования определяется созданием научных основ усовершенствования теоретико-методических и методологических основ оценки основного капитала предприятий железнодорожного транспорта на основе эффективного воспроизводства основных производственных фондов.

Практическая ценность результатов исследования обосновывается в возможности их использования в процессе разработки нормативно-правовых актов по таким направлениям, как реализация среднесрочной и долгосрочной амортизационной политики с использованием инструментов технологического аудита (technology assessment), при разработке практических рекомендаций по повышению эффективности управления основным капиталом акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари», а также в учебном процессе по направлениям соответствующих дисциплин в отраслевых ВУЗах.

**Внедрение результатов исследования.** На основе полученных научных результатов по совершенствованию методологии экономической оценки основного капитала железнодорожной компании:

внедрена система многокритериальной кумулятивной эффективности путем взаимоувязки финансовых, экономических, технических, маркетинговых

и организационных критериев, характеризующих деятельность железнодорожных коммуникаций в Отдел обобщения отчетов и методологии Финансового управления для разработки новой редакции политики управления рисками при воспроизводстве основных средств АО «Ўзбекистон темир йўллари» (справка АО «Ўзбекистон темир йўллари» за № 01/6309-19 от 11 ноября 2019 года). В результате появилась возможность определить потенциал для воспроизводства и осуществления постоянного мониторинга внешних «вызовов» для акционерного общества, а также повысить производительность труда на 25%;

внедрена методика формирования воспроизводства основного капитала на железнодорожном транспорте с учетом таких пороговых значений, влияющих на воспроизводство, как «амортизациоёмкость», «грузооборот и пассажирооборот», «доля неисправного оборудования в резерве и консервации» на АО «Ташкентский завод по строительству и ремонту вагонов» (справка АО «Ўзбекистон темир йўллари» за № 01/6309-19 от 11 ноября 2019 года). В результате удалось повысить динамику эффективности производственных ресурсов Компании с 13,1 в 2014 году до 41,2 сум/прив. тонна-км в 2018 году.

внедрены инструменты с учетом оптимального срока службы объекта в условиях инфляции, нестабильности и неопределенности спроса на транспортные услуги и метода ускоренного расчёта амортизации в среднесрочной и долгосрочной перспективе в бизнес плане на 2019 год АО «Ўзбекистон темир йўллари» (Справка АО «Ўзбекистон темир йўллари» за № 01/6309-19 от 11 ноября 2019 года). В результате применение данного алгоритма позволило разработать меры, учитывающие объем необходимых инвестиций для каждого вида основного капитала.

внедрен система целенаправленного контроллинга инфраструктуры обслуживания на основе пропорциональности реинжиниринга восстановления вагонов и информационных технологий обеспечения в бизнес плане 2019 года АО «Ўзбекистон темир йўллари» (справка АО «Ўзбекистон темир йўллари» за № 01/6309-19 от 11 ноября 2019 года). Процесс реализации данного предложения позволила всем уровням управленческой системы получать оперативные и научно обоснованные данные об основных средствах и возможность систематического контроля процесса принятия решений.

внедрена оценка вкладываемых инвестиций, обновления основных фондов, прогнозирования изменений коэффициентов обновления и уменьшения уровня устаревания посредством построения кривой безразличия в АО «Ўзбекистон темир йўллари», а также АО «Ташкентский завод по строительству и ремонту пассажирских вагонов» посредством построения кривой безразличия, а также прогнозирования уменьшения коэффициентов воспроизводства и износа (справка АО «Ўзбекистон темир йўллари» за № 01/6309-19 от 11 ноября 2019 года). В результате определено, что при объёме фондов, вложенных в машины и оборудования в 14,2 млрд. сум, а сумме списываемых фондов в 7,764 млрд. сум, снижение коэффициента износа основного капитала составит 0,9-1,1 процентов;

внедрены прогнозные параметры стратегического развития

железнодорожного транспорта на 2025 год, направленные на эффективное использование основного капитала АО «Ўзбекистон темир йўллари» (справка АО «Ўзбекистон темир йўллари» за № 01/6309-19 от 11 ноября 2019 года). В результате роста величины прибыли, направленной на финансирование воспроизводства так же на 1 тыс. сум в расчете на 1 тыс. прив.т-км., темпы обновления основных фондов на железнодорожной компании возросли, соответственно, на 0,176%, 1,009%, 6,860% и 0,326%.

**Апробация результатов исследования.** Основные положения и результаты диссертационного исследования были апробированы, изложены в виде докладов и одобрены на 5 международных и 5 республиканских научно-практических конференциях.

**Опубликованность результатов исследования.** По теме диссертации опубликовано всего 34 научных работ, из них 1 монография, 19 журнальных статей, в том числе 11 в республиканских, 8 в зарубежных журналах. Опубликовано 15 статей (9 – в республиканских, 6 – в зарубежных журналах) в научных публикациях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан для публикации основных научных результатов докторской диссертации.

**Структура и объём диссертации.** Диссертация состоит из введения, четырех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Объём диссертации составляет 223 страниц.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ**

Во **введении** обоснована необходимость и актуальность темы исследования, сформулированы цель и задачи, объект и предмет исследования, определено соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики, изложена научная новизна и практические результаты исследования, раскрыто научное и практическое значение полученных результатов, дана информация о внедрении результатов исследования в практику, приведены сведения об опубликованных работах и структуре диссертации.

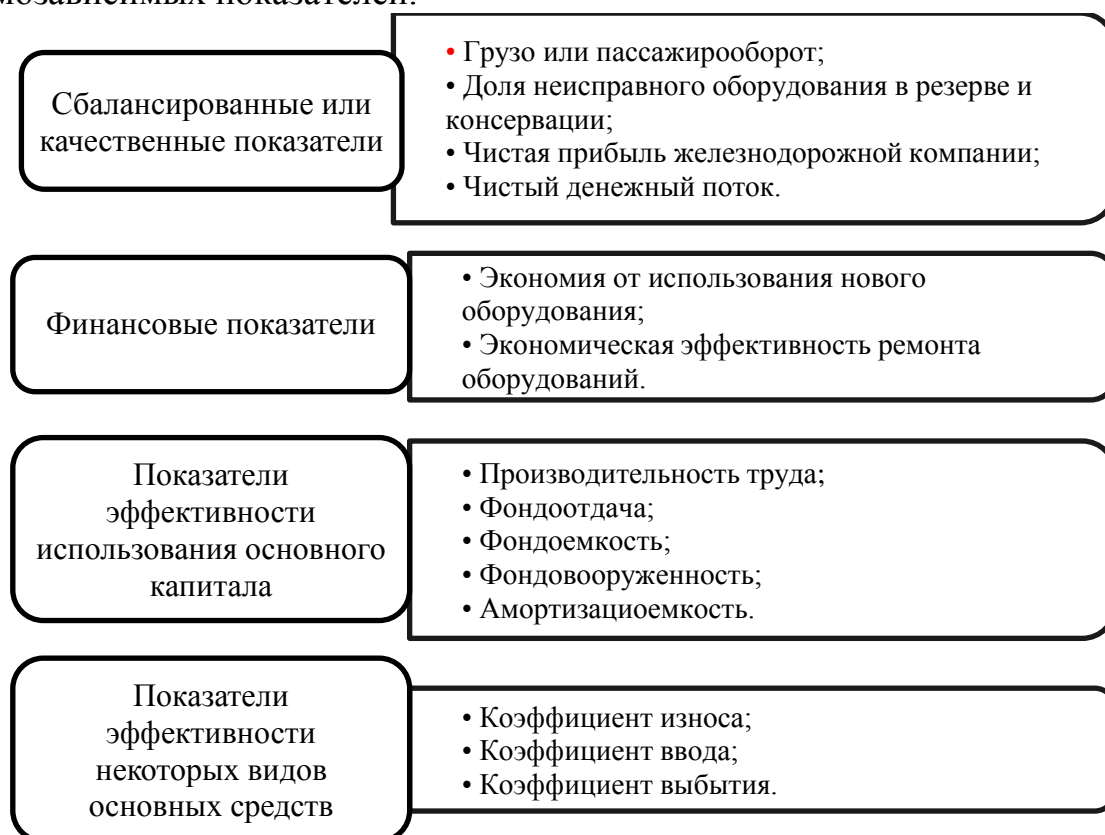
В первой главе диссертации **«Научно-теоретические основы формирования основного капитала и оценка его влияния на технологическую модернизацию производства»** исследованы экономические предпосылки технологической модернизации производства и его влияние на инвестиционную политику в условиях роста конкуренции, факторы, влияющие на оценку эффективности и структуры использования основных производственных средств в производственном процессе (процессе обслуживания), а также проведен анализ особенностей и тенденций процессов обновления основных средств на железнодорожном транспорте.

Опираясь на результаты различных исследований в зарубежной и отечественной научной литературе, основные подходы к разработке и осуществлению стратегии технологической модернизации промышленных предприятий, по мнению автора, включают в себя:



анализ как инструмент оценки достигнутого научно-технического уровня (technology audit) и устойчивости предприятия;  
определение технологических приоритетов модернизации производства;  
использование существующих конкурентных преимуществ предприятий и формирование новых;  
определение ресурсного (финансового, кадрового, материально-технического и др.) обеспечения модернизационных мероприятий;  
селективность в решении задач для различных подразделений промышленных предприятий;  
разработка мотивационного механизма в осуществлении мероприятий и программ модернизации производства;  
разработка механизма достижения намеченных целей с учетом имеющихся возможностей и ресурсов.

В диссертационной работе обеспечение инвестиционной привлекательности предприятий железнодорожного транспорта рассмотрено как одно из важных направлений повышения конкурентоспособности национальной экономики, и изучено как совокупность объективных предпосылок для эффективного вложения инвестиций в обновление основных производственных фондов. Придерживаясь системного подхода (рис. 1), обоснованного в исследовании, дана экономическая оценка обновлению основных средств железнодорожных предприятий на основе следующих взаимозависимых показателей.



**Рис. 1. Система показателей, рекомендованная для формирования воспроизводственного процесса**

Неразрывная связь этих показателей с последовательностью их технико-экономического состояния, эффективным использованием, наличием финансовых ресурсов для обновления, восстановлением основных средств выступает в качестве основных механизмов, определяющих устойчивость железнодорожной компании.

На основании данных финансовой отчетности, а также данных оперативного и управленческого учета, рассчитываются показатели коэффициентов обновления, выбытия, интенсивности, прироста и износа, представленные в табл. 1.

**Таблица 1**

**Методика расчета показателей, характеризующих технико-экономическое состояние и динамику воспроизводства основных производственных фондов<sup>24</sup>**

Показатели	Методика расчета	Условные обозначения
Коэффициент обновления, $K_{\text{вв}}$ , %	$K_{\text{вв}} = \frac{O\Phi_{\text{вв}}}{O\Phi_{\text{к}}} 100\%.$	$O\Phi_{\text{вв}}$ – величина новых фондов, введенных в действие, сум.; $O\Phi_{\text{к}}$ – величина фондов на конец года, сум.
Коэффициент выбытия, $K_{\text{выб}}$ , %	$K_{\text{выб}} = \frac{O\Phi_{\text{выб}}}{O\Phi_{\text{к}}} 100\%.$	$O\Phi_{\text{выб}}$ – величина выбывших основных фондов, сум.
Коэффициент интенсивности, $K_{\text{инт}}$ , доли	$K_{\text{инт}} = \frac{K_{\text{выб}}}{K_{\text{вв}}}$	-
Коэффициент прироста $K_{\text{пр}}$	$K_{\text{пр}} = 1 - K_{\text{инт}}.$	-
Коэффициент износа, $K_{\text{из}}$ , %	$K_{\text{из}} = \frac{A_{\text{изн}}}{O\Phi_{\text{н(к)}}}.$	$A_{\text{изн}}$ – сумма износа, сум.; $O\Phi_{\text{н(к)}}$ – стоимость ОФ на конец года, сум.

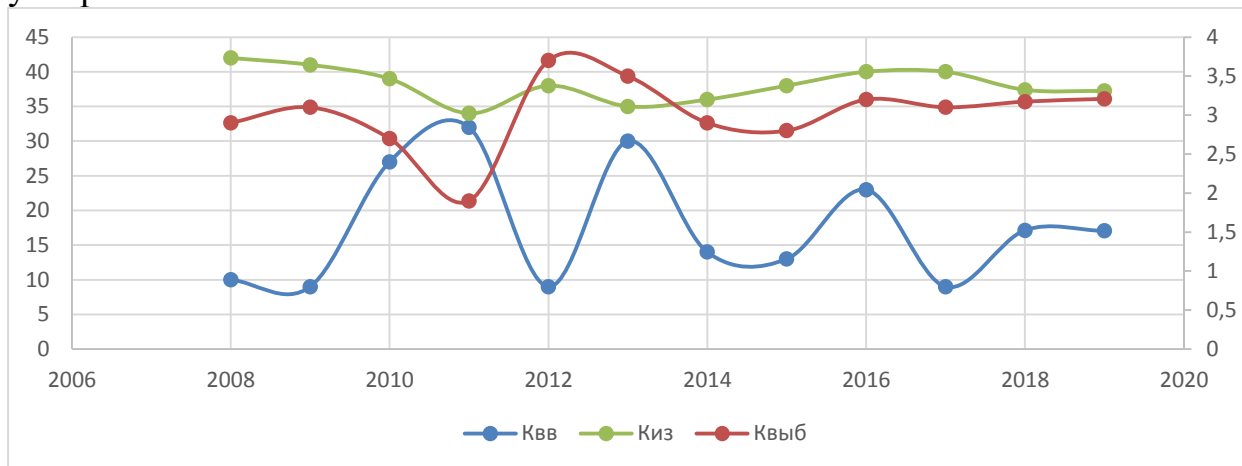
В результате исследования была выявлена необходимость классифицирования технических средств и систем их идентификации, разработки экономических методов управления процессом обновления, формирования системы мониторинга и контроллинга функционирования технических средств идентификации, а также учета особенностей при оценке их стоимости, а также стоимости жизненного цикла, показателей эффективности производственной, финансовой и инвестиционной деятельности.

Вторая глава диссертации «**Методические подходы к экономической оценке основного капитала на железнодорожном транспорте в условиях модернизации экономики**» посвящена раскрытию сущности методических подходов к оценке эффективности использования основного капитала на железнодорожном транспорте, разработке эконометрической модели оценки эффективности воспроизводства основных фондов железнодорожного транспорта и формированию системы показателей для оценки эффективности использования основного капитала на железнодорожном транспорте.

Управление воспроизводственным процессом для определения его

<sup>24</sup> Составлено автором на основе рассмотренных источников

влияния на основной капитал может осуществляться на основе двух основных показателей в разрезе структурных подразделений и видовой структуры: коэффициента износа и коэффициента прироста. На рис. 2 представлены значения показателей за несколько лет, характеризующих процесс воспроизводства основных фондов акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари».



**Рис. 2. Значение показателей воспроизводства основных фондов железнодорожной компании<sup>25</sup>**

Как видно из рис. 2, с 2008 г. по 2011 г. наблюдается снижение коэффициента износа. С 2011г. по 2019 гг. коэффициент износа постоянно увеличивается, несмотря на то, что коэффициент обновления остается высоким. В целом коэффициент износа основных фондов компании понизился с 37,4% в 2008 г. до 40,3% в 2019 г.

На основе методологии оценки эффективности воспроизводства основных фондов, в диссертационной работе предложен расчёт коэффициента износа на железнодорожном транспорте по следующей формуле:

$$K_{из}^i = \frac{\sum Из^{i-1} + Из^i + H_{ам}^{ев} \cdot ОФ_{ев}^i - ОФ_{выб}^i}{ОФ^{i-1} + ОФ_{ев}^i - ОФ_{выб}^i}, \quad (1)$$

где  $i$  – период, за который осуществляется расчет;

$Из^i$  – амортизация, начисленная за текущий период по имеющимся основным фондам, сум;

$H_{ам}^{ев}$  – норма амортизации по вводимым основным фондам, %;

$ОФ_{ев}^i$  – ввод основных фондов, сум;

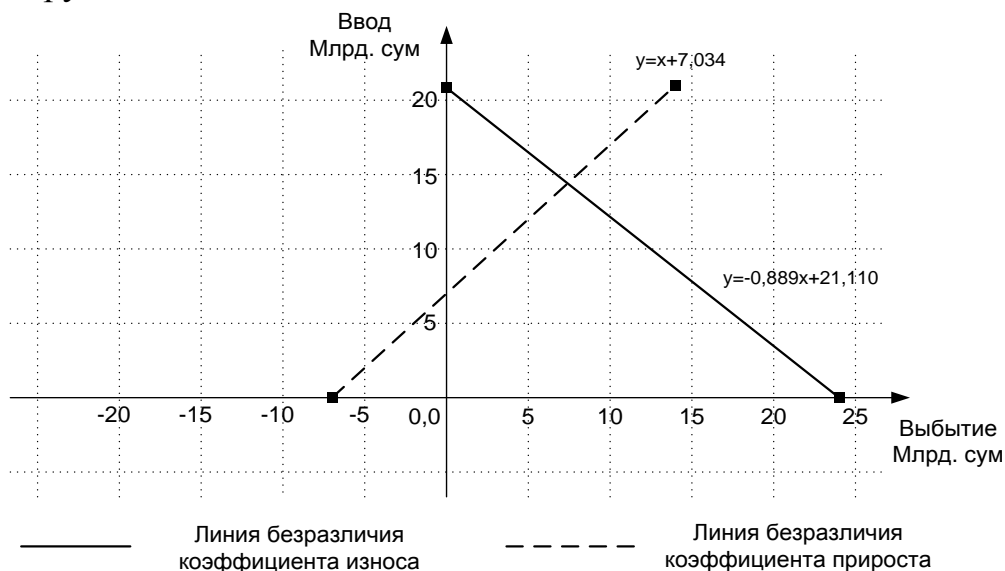
$ОФ_{выб}^i$  – выбытие основных фондов, сум.

В диссертационной работе использован метод определения линии безразличия, характеризующий коэффициент прироста, износа и обновления основных фондов.

В сегментах, определённых при помощи данного способа отражены тенденции развития инвестиционного процесса на каждом предприятии.

<sup>25</sup> Составлено автором по данным АО «Ўзбекистон темир йўллари».

Расчёт и построение линии безразличия позволяет определить потребность предприятия в инвестициях для поддержания и развития его производственного потенциала, дать предварительную оценку развития компании на основе изменяющегося показателя капитализации. На рис. 3. приведен пример, рассчитанный АО «Ўзбекистон темир йўллари» по группе машины и оборудования.



**Рис. 3. Линия безразличия коэффициентов износа и прироста основного капитала по группе машины и оборудования в 2019 г.<sup>26</sup>**

Из решения уравнений следует, что для сохранения тенденции изменения уровня коэффициентов необходимо в 2020 г. ввести в эксплуатацию машины и оборудования на сумму 14,212 млрд сум и вывести из состава машины и оборудования на сумму 7,764 млрд сум, что снизит капитализацию компании в целом. Анализ отчетных данных и полученных результатов показывает, что начисленный износ за 2019 г. (25,93 млрд. сум), позволяет сохранить динамику коэффициентов прироста и износа в 2020 г. При вводе основных средств в 2020 г. на сумму начисленной амортизации в 2019 г. и сохранении тенденции коэффициента прироста коэффициент износа основных средств снизится на 0,9-1,1%. При несоблюдении тенденции изменения коэффициента прироста коэффициент износа в 2020 г. увеличится на 1,4-2,5%. При этом капитализация компании увеличивается.

Предлагаемый в диссертационной работе подход к определению потребности инвестиций имеет недостатки, однако позволяет выявить негативные тенденции и определить направления мероприятий на предотвращение их появления с целью повышения стабильности и капитализации. Кроме этого, по мнению автора, данная методика позволит:

- прогнозировать изменение коэффициента износа по группам основных фондов в разрезе управлений железнодорожного транспорта;
- определять границы изменения величины инвестиций, необходимых для

<sup>26</sup> Составлено автором по данным АО «Ўзбекистон темир йўллари».

воспроизводства и восстановления основных фондов;

обосновывать приоритетные направления инвестиций в основные средства с целью снижения уровня их износа и повышения капитализации компании;

устанавливать пороговые индикаторы изменения коэффициента износа, за пределами которых теряется управляемость воспроизводством основного капитала и наблюдается тенденция резкого снижения капитализации.

Таким образом, совершенствование механизма управления основным капиталом на железнодорожном транспорте позволит выработать методы и приемы управления каждой группой основных средств для повышения эффективности их использования, воспроизводства и эффективности использования ими производственных ресурсов для управления адекватно рыночным реальным условиям на основе принципов повышения капитализации АО «Ўзбекистон темир йўллари».

При разработке инвестиционной политики и стратегии воспроизводства основных фондов необходимо определить меру влияния факторов на показатели воспроизводства основных фондов предприятий железнодорожного транспорта. На наш взгляд, поставленную задачу целесообразно решать путем разработки корреляционно-регрессионной модели, на основе которой устанавливаются основные факторы и степень их влияния на интенсивность воспроизводство основных фондов, а также определяется величина инвестиций, необходимых для воспроизводственного процесса основных фондов компании.

Для количественного анализа факторов, влияющие на воспроизводственные процессы, необходимо выделить их характерные определяющие показатели, подлежащие исчислению. В исследовании выявлены четыре основных показателя, определяющих темпы обновления основных фондов и составлена линейная модель зависимости темпов обновления основных фондов от величины инвестиций. Уравнение регрессии имеет вид:

$$K_{\text{ВВ}} = 2,490 - 0,176 \cdot X_1 + 1,009 \cdot X_2 + 6,860 \cdot X_3 - 0,326 \cdot X_4, \quad (2)$$

где,  $X_1$  – инвестировано прибыли в расчете на 1 тыс. прив. т-км. сум;

$X_2$  – инвестировано амортизации в расчете на 1 тыс. прив. т-км, сум;

$X_3$  – инвестировано привлеченных средств в расчете на 1 тыс. прив. т-км, сум;

$X_4$  – инвестировано заемных средств в расчете на 1 тыс. прив. т-км, сум.

На основании анализа параметров уравнения регрессии автором сделан вывод о том, что наибольшее влияние на темпы обновления основных фондов железнодорожной компании оказывает размер амортизационных отчислений, направленных на воспроизводство основных фондов, в меньшей степени темпы обновления основных фондов, которые зависят от величины заемных средства, направленных на финансирования инвестиций. С увеличением амортизационных отчислений воспроизводство основных фондов на 1 тыс. сум

и ростом величины прибыли, направленной на финансирование воспроизводства так же на 1 тыс. сум в расчете на 1 тыс. прив.т-км., темпы обновления основных фондов на железнодорожной компании возрастают, соответственно, на 0,176%, 1,009%, 6,860% и 0,326%.

Множественный коэффициент корреляции между темпом обновления основных фондов и вышеперечисленными факторами составил  $R=0,93$ . Учитывая, что высокий уровень множественного коэффициента корреляции показывает, что корреляционная связь между изучаемыми факторами были разработаны прогнозные параметры эффективного использования основного капитал до 2025 года (табл. 2).

**Таблица 2**

**Прогнозные параметры на 2025 год, направленные на эффективное использование основного капитала<sup>27</sup>**

Факторы	Границы коэффициентов									
	2021		2022		2023		2024		2025	
	ниж- няя	верх- няя	ниж- няя	верх- няя	ниж- няя	верх- няя	ниж- няя	верх- няя	ниж- няя	верх- няя
Инвестировано прибыли в расчете 1 тыс. прив.т-км, сум	-0,28	-0,07	-0,27	-0,07	-0,26	-0,07	-0,25	-0,06	-0,24	-0,06
Инвестировано амортизации в расчете на 1 тыс. прив. т-км, сум	0,53	1,48	0,51	1,44	0,50	1,39	0,48	1,35	0,46	1,29
Инвестировано привлеченных средств в расчете на 1 тыс. прив.т-км, сум	3,61	10,10	3,50	9,80	3,39	9,49	3,29	9,19	3,14	8,79
Инвестировано заемных средств в расчете на 1 тыс. прив. т-км, сум	-0,98	0,33	-0,95	0,32	-0,92	0,31	-0,89	0,30	-0,85	0,29

Автором разработана система целенаправленного контроллинга железнодорожного транспорта, включающего в себя также и нормативный подход (рис. 4).

Система индикаторов эффективности транспортного производства необходима, прежде всего, для оценки эффективности использования производственных ресурсов, целесообразности осуществления деятельности и разработки основных направлений развития.

<sup>27</sup> Расчеты автора



**Рис. 4. Организационно-экономический механизм контроллинга воспроизводства основного капитала<sup>28</sup>**

Она представляет собой упорядоченную совокупность индикаторов, позволяющую дать целостную характеристику свойств изучаемого объекта. От правильности построения системы показателей зависит точность измерения результатов хозяйственной деятельности, правильность оценки выявленных резервов. Значение системы показателей обусловлено тем, что каждый из них отражает определенную сторону деятельности компании. На наш взгляд, с учетом различных точек зрения на ее построения<sup>29</sup> целесообразно выделить следующие элементы показателей, входящих в систему индикаторов эффективности транспортного производства:

- общие показатели эффективности (например, рентабельность компании);
- показатели эффективности использования трудовых ресурсов (например, производительность труда);
- показатели эффективности использования средств труда (фондоотдача);
- показатели использования материальных ресурсов (материалоотдача);
- показатели эффективности использования оборотного капитала (оборачиваемость).

В таблице 3 приведены показатели эффективности использования производственных ресурсов, рассчитанные в сопоставимом виде.

<sup>28</sup> Муаллиф томонидан ишлаб чиқилган

<sup>29</sup> Вовк А.А. Оценка эффективности транспортного производства и резервов ее роста: автореферат дис. д-ра. экон. наук. – М., 2004. – 48 с.; Тальмина П.В. Финансовые рычаги повышения фондоотдачи. – М.: Финансы и статистика, 1990. – 207 с.; Шеремет А.Д. Комплексный экономический анализ деятельности предприятия (вопросы методологии). – М.: Экономика, 1974. – 207 с.; Экономика железнодорожного транспорта / под ред. И.В.Белова. – М.: Транспорт, 1996. – 351 с.

Таблица 3

**Динамика эффективности производственных ресурсов  
акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари»<sup>30</sup>**

№	Показатели	Годы						2019/ 2014 %	2019/ 2014 (+),(-)
		2014	2015	2016	2017	2018	2019		
1	Производительность труда, тыс. прив.ткм/чел.	351,56	337,27	324,14	313,40	303,48	304,2	-47,36	86,5
2	Фондовооруженность, млн. сум./чел	119877	123666	124296	135174	146455	150158	30281	125,2
3	Фондоотдача в нату- рал. выражении, пр.ткм/сум.	0,003	0,003	0,003	0,002	0,002	0,002	-0,001	66,6
4	Фондоотдача в стои- мост. выражении, сум/сум.	0,06	0,05	0,07	0,06	0,06	0,06	-	100
5	Материалоемкость, сум/приведенные т.км	24,96	24,61	23,67	25,36	26,91	26,99	2,03	108,1
6	Амортизациоёмкость, сум/приведенные т.км	13,102	14,874	20,420	30,915	41,772	42,128	29,02	318,8

В третьей главе диссертации **«Инвестиционная деятельность предприятий железнодорожного транспорта как критерий повышения эффективности воспроизводства основного капитала»**, проанализировано современное состояние развития железнодорожного транспорта в Республике Узбекистан и динамики изменений основного капитала железнодорожного транспорта акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари», рассмотрены методические основы экономической оценки инвестиций в основной капитал железнодорожной компании.

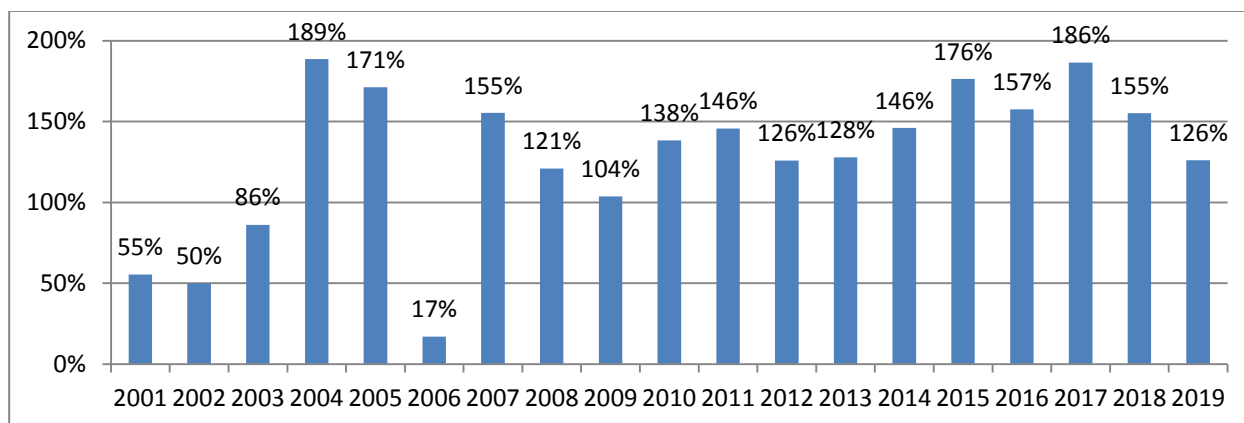
Институциональные основы развития железнодорожного транспорта были отражены в Указе Президента Республики Узбекистан от 04.03.2015 года №УП-4707 «О программе мер по обеспечению структурных преобразований, модернизации и диверсификации производства на 2015-2019 годы», Постановлениях Президента Республики Узбекистан от 04.10.2011 года №ПП-1623 «О программе первоочередных мер по расширению объемов производства и освоению новых видов конкурентоспособной продукции», от 06.03.2015 года, №ПП-2313 «О программе развития и модернизации инженерно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуре».

На рис. 5 показаны соотношения капитальных вложений и получаемых доходов по годам развития АО «Ўзбекистон темир йўллари». Из приведенных данных видно, что в разные годы соотношение доходов компании и капитальных вложений было различным. Наибольшая разница между капиталовложениями и доходами возникла в 2004 и 2005 гг., и превысила этот

<sup>30</sup>Составлено автором



показатель примерно на 1,8 раз, что свидетельствует о недостаточности собственных средств компании для воспроизводства основных фондов.



**Рис. 5. Соотношение капитальных вложений и доходов в период 2001-2019 гг.<sup>31</sup>**

Таким образом, высокий уровень износа активной части основных фондов обуславливает необходимость больших капиталовложений в АО «Ўзбекистон темир йўллари». На сегодняшний день наблюдается существенный дефицит денежных средств. Поэтому экономической оценки инвестиций в основной капитал АО «Ўзбекистон темир йўллари». Требуется оптимизация финансовой деятельности, которая бы обеспечила устойчивое функционирование и динамичное развитие железнодорожного транспорта республики.

Анализ и обобщение методов работы предприятий транспорта позволяют установить следующие основные пути улучшения использования основных фондов и повышения фондоотдачи:

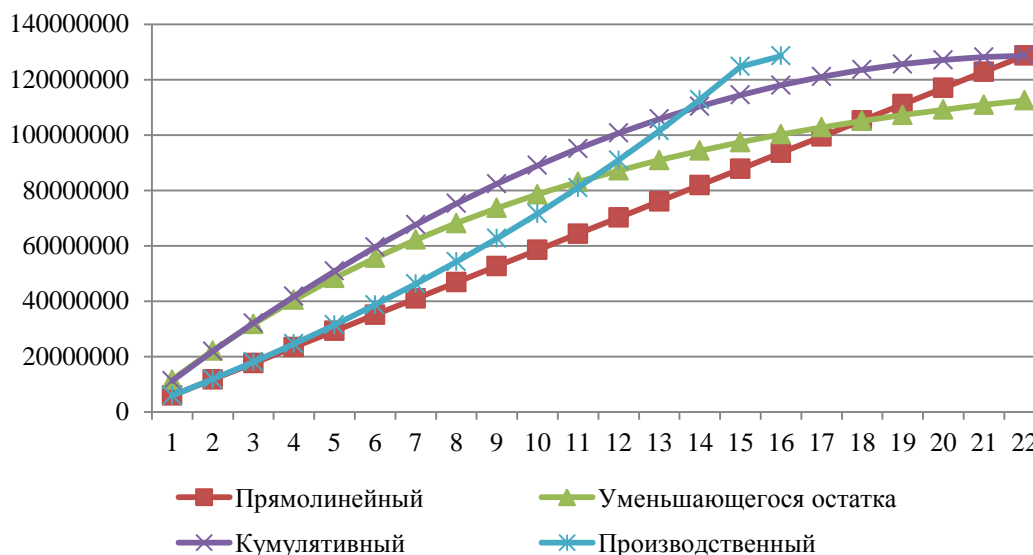
- техническое перевооружение предприятий и модернизация подвижного состава, погрузочно-разгрузочных механизмов, оборудования и машин, механизации и автоматизации производственных процессов и процессов труда;
- увеличение времени работы технических средств в календарном периоде (смена, сутки, месяц, год);
- увеличение количества и повышение доли действующего оборудования, а также снижение доли неустановленного оборудования в составе всего оборудования, имеющегося на предприятиях;
- повышение интенсивности работы технических средств за счет прогрессивной технологии и обеспечения непрерывного производства, роста их загрузки, ликвидации простоев.

В четвертой главе диссертации «**Совершенствование амортизационного механизма воспроизводства основного капитала предприятий железнодорожного транспорта**» раскрыта роль амортизации в воспроизводственном процессе основного капитала, определены пути

<sup>31</sup> Составлено автором по данным АО «Ўзбекистон темир йўллари»

совершенствования амортизационных механизмов воспроизводства основного капитала предприятий железнодорожного транспорта и разработаны методы целевого использования амортизации в воспроизводственном процессе основного капитала предприятий железнодорожного транспорта

Графики нарастания величины амортизированной стоимости и норм амортизации были построены для объекта (вагона) стоимостью 128,652 млн. сум со сроком службы 22 года (рис. 6).



**Рис. 6. График кумулятивного изменения амортизационных отчислений<sup>32</sup>**

Из построенных графиков можно сделать вывод, что наиболее быстрое нарастание норм амортизационных отчислений происходит при кумулятивном и производственном методе начисления амортизации. Следовательно, эти способы начисления амортизации наиболее рациональны, если нужно обеспечить быстрое накопление амортизации в течение первой половины срока службы для финансирования приобретения современной техники и оборудования.

Кроме того, метод начисления амортизации пропорционально объему выполненных работ в первой половине срока его полезного использования также обеспечивает быстрое (относительно линейного метода), а затем — несколько более медленное накопление амортизации. Исходя из этого, он отражает падение интенсивности использования с учетом износа основных фондов объектов. Процесс увеличения амортизационной стоимости в реальных условиях сам по себе несколько необычен, потому, как известно, интенсивность использования нового объекта значительно выше, чем у используемого объекта.

Политика амортизации на железнодорожном транспорте формируется с учетом особенностей железнодорожной сети как составной части общей политики формирования собственных инвестиционных ресурсов и заключается

<sup>32</sup> Составлено автором

в управлении амортизационными отчислениями с целью реинвестирования в основные фонды железнодорожной компании. Таким образом, концепция амортизационной политики железной дороги может быть сформулирована следующим образом.

Амортизационная политика на железнодорожном транспорте, по мнению автора, должна формироваться с учетом специфики железнодорожной отрасли как составная часть общей политики формирования собственных инвестиционных ресурсов и заключается в управлении амортизационными отчислениями с целью их реинвестирования в основные фонды предприятий железнодорожного транспорта.

Таким образом, понятие амортизационной политики железнодорожного транспорта можно сформулировать следующим образом: амортизационная политика железнодорожного транспорта – это система научно-обоснованных, экономико-правовых актов, направленных на своевременное обновление основных фондов, формирование достаточного уровня амортизационных отчислений и их целевое использование в соответствии с функциональным назначением для обеспечения процесса интенсивного воспроизводства основных фондов железнодорожной компании.

В диссертационной работе формирование амортизационной политики АО «Ўзбекистон темир йўллари» представлено как осуществление четырех основных этапов:

- оценка стоимости основных фондов;

- определение оптимального срока службы основных фондов в качестве оценки достигнутого уровня научно-технического прогресса и уровня стабильности;

- определение экономически целесообразных способов начисления амортизации;

- обоснование экономически целесообразных способов начисления амортизации;

- обеспечение целевого использования амортизационных отчислений.

Как показали результаты анализа хозяйственной деятельности АО «Ўзбекистон темир йўллари» большая часть инвестиций в последние годы было направлена на развитие и обновление инфраструктуры железных дорог, что требует решения следующих задач:

- обеспечение развития инфраструктуры в соответствии с прогнозами развития и размещения производительных сил страны и отдельных регионов, повышение глобальной конкурентоспособности железных дорог;

- снижение износа инфраструктуры в долгосрочной перспективе;

- концентрация инвестиционных ресурсов на основных направлениях сети, повышение пропускных способностей на которых обеспечивает максимальный прирост грузопотоков;

- развитие инфраструктуры, сбалансированное с параметрами развития парков подвижного состава;

- комплексный подход к проектам по решению задач повышения экономической эффективности, повышения качественных показателей

использования подвижного состава, улучшения условий труда и экологической безопасности, повышения безопасности перевозок;

снижение удельных показателей стоимости строительства и реконструкции объектов инфраструктуры, а также реализация инвестиционных решений, обеспечивающих снижение стоимости жизненного цикла объектов инфраструктуры.

В современных условиях обеспечение целевого использования амортизационных отчислений является важным источником обновления основных производственных средств. На наш взгляд целевое использование амортизации может быть обеспечена введением в экономический механизм регулирования показателя амортизационности.

В исследовании выполнены расчеты по начислению амортизации на грузовые вагоны четырьмя способами. Расчеты показали, что рациональным способом начисления амортизации является производственный способ. Как явствует из анализа, указанные нормы амортизационности выше средних норм амортизации для этих видов вагонов. Такое сравнение позволило автору прийти к выводу о том, что нынешние амортизационные отчисления не отражают реальной величины потребительной стоимости в части такого важного вида основных фондов, как грузовые вагоны. Это отчасти свидетельствует о несостоятельности амортизационной политики в области воспроизводства подвижного состава железнодорожной компании.

Как показали расчеты, фактическая амортизационность на 1 тыс. вагоно-километров занижена, что уменьшает возможности воспроизводства основных средств, а, следовательно, приводит к выполнению амортизацией важной функции – повышения эффективности использования грузового вагонного парка. Общую потребность в амортизации железнодорожной компании можно представить как агрегированную величину отдельных элементов по укрупненным видам работ на АО «Ўзбекистон темир йўллари».

В объединенном виде эти показатели могут быть предоставлены следующим выражением<sup>33</sup>:

$$Am_{жд} = \sum_1^T (Am_{et}^I + Am_{et}^B + Am_{et}^L). \quad (3)$$

В верхних индексах величин формулы показаны соответственно виды работ:

- содержание и эксплуатация инфраструктуры (И);
- локомотивная тяга (Л);
- вагонная составляющая (В).

Экономически обоснованное использование измерителей для определения амортизационности соответствующих видов работ позволит АО «Ўзбекистон темир йўллари» формировать не только гибкую амортизационную политику, но и определять приоритеты осуществления амортизационной

---

<sup>33</sup>Подсорин В. А. Управление воспроизводством основного капитала на железнодорожном транспорте: теория, методология, практика. Автореферат дис. ... доктора экономических наук. - М., 2008. - 47 с

деятельности.

В современных экономических условиях амортизация как один из инструментов управления процессом воспроизводства основного капитала в диссертационном исследовании рассматривается со следующих позиций:

обновления технических средств и систем, т.е. регулирования их оборачиваемости в натурально-вещественной форме;

воспроизводства основного капитала компании как обособленной хозяйственной единицы, т.е. управления продолжительностью его оборота на микроуровне, исходя из экономических интересов собственника;

воспроизводства основного капитала компаний как элементов экономической системы страны, т.е. управления на макроуровне продолжительностью его оборота, исходя из экономических интересов государства.

Учитывая вышеизложенное, алгоритм перспективной амортизационной политики железнодорожной компании может быть выражен следующим образом (рис. 7).

Амортизационные отчисления ориентированы на формирование источника инвестиций, равного первоначальным капитальным вложениям в объекты основных средств, поэтому является основой для простого воспроизводства основного капитала. Однако этот источник вследствие действия объективных экономических закономерностей развития, а также инфляционных процессов не обеспечивает простого воспроизводства. В связи с этим, следует разработать экономические методы управления воспроизводством основного капитала, основанных на обосновании дополнительных величин покрытия инвестиционной потребности, в первую очередь, за счет реинвестирования прибыли, а также нормирования этих величин для обеспечения интенсификации инвестиционных и инновационных процессов. Политика государственного регулирования тарифов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта дала возможность использовать RAB-регулирование. RAB-регулирование (Regulatory Asset Base, регулируемая основа инвестиционного капитала), это система тарифообразования на основе долгосрочного регулирования тарифов. RAB-регулирование используется в основном для упорядочения естественно-монопольного сектора экономики.

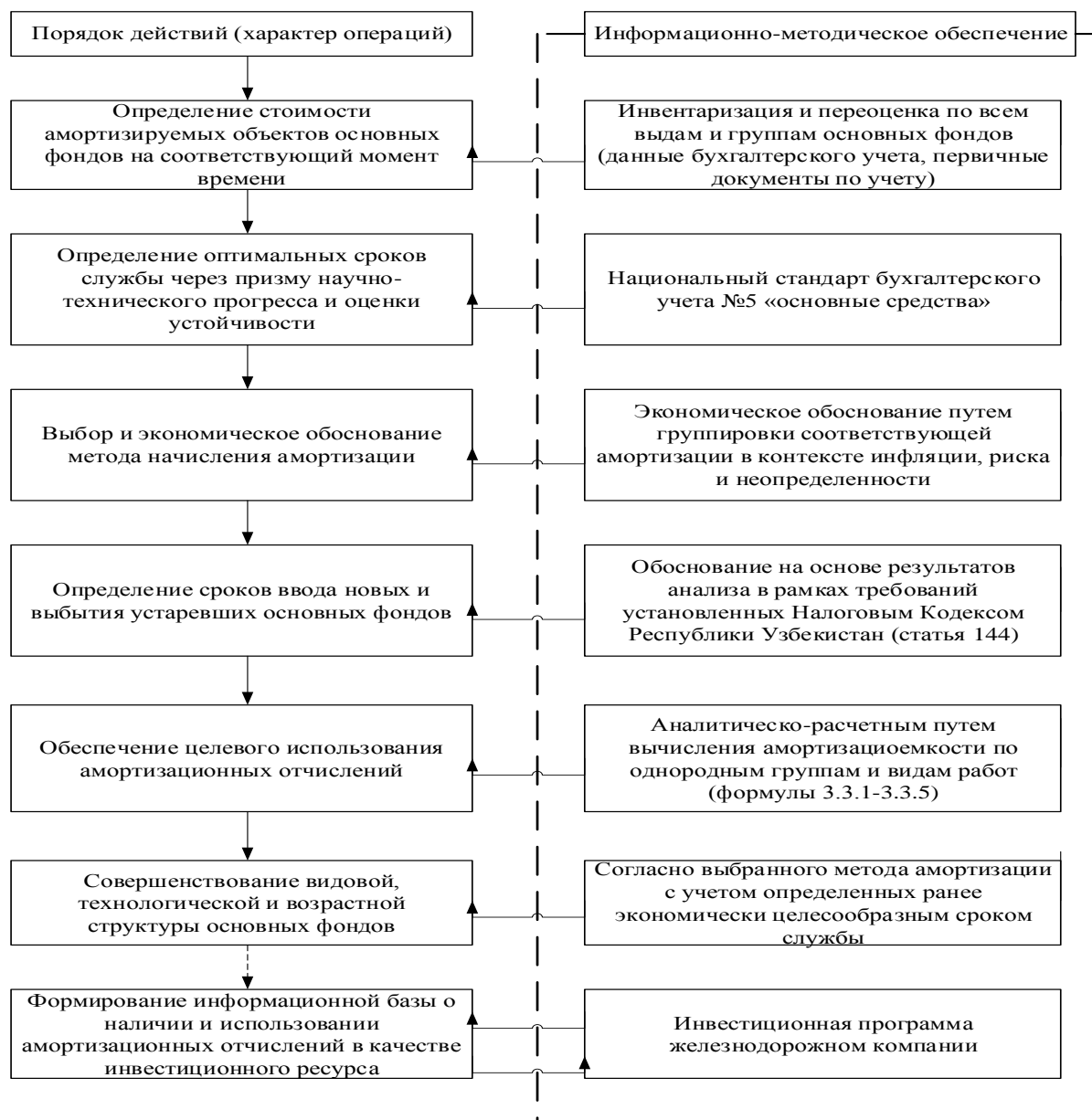
Отличительной особенностью RAB-регулирования являются прозрачность системы, что создает возможность более легкого регулирования со стороны государства, и является отличительной особенностью, как для банковской, так и бизнес-среды.

Используя данный метод тарифообразования, государство решает три ключевые задачи:

создание долгосрочных и предсказуемых правил тарифного регулирования на железнодорожном транспорте;

оптимизация бизнес-процессов транспортных компаний (в первую очередь, инфраструктуру ж/д транспорта);

с учетом вышеизложенного, алгоритм амортизационной политики для железнодорожной компании можно проиллюстрировать следующим образом (рис. 7);



**Рис. 7. Алгоритмическая схема формирования амортизационной политики железнодорожной компании**

оптимизация бизнес-процессов транспортных компаний (в первую очередь, инфраструктуры железнодорожного транспорта), побуждение к уменьшению затрат, повышению эффективности инвестиционной деятельности;

модернизация и развитие железнодорожного транспорта за счёт рационального уровня финансовых возможностей транспортных компаний и гарантированной рентабельности инвестиций.

Таким образом, можно определить минимальную норму прибыли для инвестирования на обновление технических средств и систем с целью осуществления простого воспроизводства основного капитала. Результаты расчетов показывают, что возможна минимизация уровня рентабельности для воспроизводства основного капитала, которая зависит от устаревания технических средств и систем. Минимальный уровень рентабельности дает возможность определить срок полезного использования технических средств и технологий. В общем, минимальная стоимость рентабельности означает минимальную стоимость прибыли, выделенную на инвестиционные цели.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

На основе проведенных исследований по докторской диссертации на тему «Совершенствование методологии экономической оценки основного капитала железнодорожной компании (на примере АО «Ўзбекистон темир йўллари»)» получены следующие основные научные и прикладные результаты:

1. Обоснован метод оценки уровня экономической эффективности основного капитала с учетом системного влияния при повышении темпов технического обновления и перевооружения на основе анализа обобщающих показателей эффективности использования системообразующих факторов, т.е. уравновешенных показателей, финансовых показателей, основных средств, оказывающих влияние на уровень восстановления основных производственных фондов Акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари».

2. При оценке эффективности использования основного капитала на железнодорожном транспорте, основываясь на уровне обеспеченности основными средствами, их техническом уровне и потребности в них, излагается применение показателя амортизациоёмкости при разработке инвестиционной стратегии развития Акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари».

3. Предложена система индикаторов оценки эффективности использования основных производственных фондов на железнодорожном транспорте на основе исследования закономерностей восстановления основных фондов, с определением количественного и качественного состояния основного капитала железнодорожной компании.

4. Рекомендована система целевого контроллинга обслуживающей инфраструктуры на основе обеспечения соответствия процессов реинжиниринга восстановления вагонов, включающего в себя нормированный подход, и информационно-технологическое обеспечение.

5. Рекомендован метод совершенствования методики оценки капитала на основе оценки вкладываемых инвестиций, обновления основных фондов, предварительного прогнозирования коэффициента восстановления и уменьшения уровня износа, а также построения линии безразличия.

6. Рекомендованы способы оценки капитала, учитывающие предварительное прогнозирование изменения коэффициента износа по группам основных фондов на основе построения линии безразличия, а также определения границ изменения стоимости инвестиций, необходимых для обновления и восстановления основных фондов.

7. Предложен способ формирования амортизационной политики железнодорожной компании на среднюю и долговременную перспективу, а также расчёта количества амортизационных отчислений на основе группировки основных производственных фондов АО «Ўзбекистон темир йўллари», с учетом преимуществ и недостатков Общества, а также с использованием инструментов технологического аудита (technology audit).



**SCIENTIFIC COUNCIL ON AWARD OF SCIENTIFIC DEGREES  
DSc.28.02.2019.I.03.06 AT TASHKENT STATE TECHNICAL UNIVERSITY**  

---

**TASHKENT STATE UNIVERSITY OF ECONOMICS**

**GULAMOV ABDULAZIZ ABDULLAEVICH**

**IMPROVEMENT OF THE METHODOLOGY OF ECONOMIC  
VALUATION OF FIXED CAPITAL OF RAILWAY COMPANY (ON  
EXAMPLE OF JSC «UZBEKISTAN RAILWAYS»)**

**08.00.03 – Industrial economics (economical sciences)**

**DISSERTATION ABSTRACT OF  
DOCTOR OF ECONOMIC SCIENCE (DSc)**

**Tashkent – 2020**

**The theme of doctoral dissertation (DSc) was registered under the number №B2019.4.DSc/Iqt97 at the Supreme Attestation Commission at the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan.**

The dissertation has been prepared at Tashkent state university of economics and at Tashkent institute of railway engineers.

The abstract of dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian and English (resume) on the website Scientific Council [www.tdtu.uz](http://www.tdtu.uz) and on the website of «ZiyoNet» Information and educational portal [www.ziynet.uz](http://www.ziynet.uz).


<b>Scientific supervisor:</b>	<b>Kasimova Magfirat Sobirovna</b> doctor of economic sciences, professor
<b>Official opponents:</b>	<b>Iskanderov Ibromkhimjon Iskanderovich</b> doctor of economic sciences, professor <b>Qodirov Abdurashid Majidovich</b> doctor of economic sciences, professor <b>Salimov Bakhtiyor Tadjievich</b> doctor of economic sciences, professor
<b>Leading organization:</b>	<b>Tashkent institute of design, construction and maintenance of automobile roads</b>

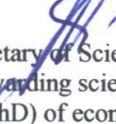
Defense of the dissertation will take place on «11» 09 2020 at 14<sup>00</sup> o'clock at a meeting of the Scientific Council DSc.28.02.2019.I.03.06 at Tashkent state technical university at the following address: 100095, Tashkent city, str. University-2, tel.: (99871) 246-46-00; fax: (99871) 227-10-32; e-mail: [tstu\\_info@tdtu.uz](mailto:tstu_info@tdtu.uz).

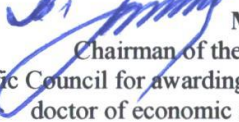
The doctoral dissertation can be reviewed at the Information-resource center of Tashkent state technical university (registration number №158). Address: 100095, Tashkent city, str. University-2, Tel.: (99871) 246-03-41.

The abstract of dissertation sent out on «28» 08 2020.  
(registry protocol N24 from «28» 08 2020).



  
**T.Z. Teshabaev**  
Chairman of the Scientific Council for awarding scientific degrees, doctor of economic sciences

  
**G.J. Allaeva**  
Scientific secretary of Scientific Council for awarding scientific degrees, doctor of philosophy (PhD) of economic sciences

  
**M.A. Makhkamova**  
Chairman of the Scientific Seminar under the Scientific Council for awarding scientific degrees, doctor of economic sciences, professor,

## INTRODUCTION (annotation of the DSc thesis)

**The aim of the research work** consists of the development of scientific and practical recommendations for improving methodological approaches to the economic evaluation of fixed capital of railway company in the context of economic modernization.

**The object of the research work** are the railway transport enterprises, including the production and economic activities of the joint-stock company «Uzbekistan railways».

**The scientific novelty of the research work** is as follows:

the multifactor cumulative productivity system is assessing the systemic interaction of financial, economic, technical, marketing and organizational criteria that characterize the activities of railway transport communications has been improved;

the formation of fixed capital recovery in railway transport is taking into account the threshold values of indicators such as "depreciation capacity", "freight and passenger turnover", "share of defective equipment in stock and conservation", which affect the recovery has been developed;

the medium-term and long-term depreciation policy of the railway company based on the use of technology audit taking into account the optimal service life of the facility in the conditions of inflation, unstable and uncertainty in the demand for transport services has been improved;

purposals have been developed to control of infrastructure on the basis of reengineering of the reconstruction process, and ensuring the adequacy of information technology;

the capital valuation has been improved based on the assessment of invested investments, renovation of fixed assets, forecasting of changes in the recovery of coefficients and construction of the indifference curve to reduce depreciation;

forecast parameters for 2025 aimed at the efficient use of fixed capital, based on the goals of the strategic development of railway transport are determined.

**Implementation of research results.** Based on the scientific results on developed proposals of economic valuation of fixed assets of JSC "Uzbekistan railways":

the multifactor cumulative productivity system assessed the systemic interaction of financial, economic, technical, marketing and organizational criteria that characterize the activities of railway transport communications is implemented by the Finance department of the Uzbekiston temir yullari (Uzbekistan Railways) Reference № 01 / 6309-19 of November 11, 2019). Implementation of this method allowed identifying the opportunities for recovery and regular monitoring of the external "challenges" of the joint-stock company and also increase labor productivity by 25%;

the formation of fixed capital recovery in railway transport is taking into account the threshold values of indicators such as "depreciation capacity", "freight and passenger turnover", "share of defective equipment in stock and conservation", which affect the recovery by Uzbekistan Railways was introduced into operation

(certificate of the Joint-Stock Company "Uzbekistan railways" from November 11, 2019 № 01 / 6309-19). The introduction of this has increased the efficiency of the society's production resources from 13.1 in 2014 to 41.2 soums / tonne / kilometer in 2018;

the medium-term and long-term depreciation policy of the railway company based on the use of technology audit taking into account the optimal service life of the facility in the conditions of inflation, unstable and uncertainty in the demand for transport services (implemented by the "Uzbekistan railways" Joint Stock Company dated 01.11.2011 № 01 / 6309-19). Application of this policy allowed to develop measures for each type of fixed capital, taking into account the required investments;

purposals to control of infrastructure on the basis of reengineering of the reconstruction process, and ensuring the adequacy of information technology was implemented by the Finance Department of the "Uzbekistan railways" Joint Stock Company on November 11, 2019 № 01/6309-19, based on reengineering the process of refurbishing and incorporating the normative approach. - Reference book). The implementation of this proposal has enabled all parts of the management system to receive operational and scientifically sound information on fixed assets and to regularly monitor the decision-making status;

the method of capital appraisal, construction of an indefinite line of valuation of investments, renovation of fixed assets, prediction of changes in coefficients and reduction of depreciation rates was implemented by the Finance Department of the "Uzbekistan Railways" JSC. "Uzbekistan Railways" Joint Stock Company Certificate № 01/6309-19 of November 11, 2019 and "Construction of Tashkent passenger wagons. repair plant "(Act of November 9, 2019). Implementation of this methodology means that the total amount of funds invested in machinery and equipment of the fixed capital of the company is 14.2 billion. and the amount of write-off funds made up 7.764 billion soums. soums, decrease of wear rate by 0.9-1.1%;

the forecast parameters of the strategic development of railway transport for 2025, aimed at the efficient use of fixed capital, were used in the activities of JSC "Uzbekistan Railways" (Reference № 01 / 6309-19 dated November 11, 2019). As a result, the society has 1,000 celts. with a similar increase of 1 thousand soums per t-km, the rate of renewal of fixed assets increased by 0.176%, 1.009%, 6.860% and 0.326%, respectively.

**The structure and volume of the thesis.** The structure of the dissertation consists of an introduction, four chapters, conclusion, list of used literature and appendices. The volume of scientific work is 223 pages.

**ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ**  
**СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ**  
**LIST OF PUBLISHED WORKS**

**I бўлим (I часть; I part)**

1. Гуламов А.А. Темир йўл компаниясининг асосий капиталини иқтисодий жиҳатдан баҳолаш («Ўзбекистон темир йўллари» АЖ мисолида): монография. – Тошкент: «Ил-зию-заковат» нашриёти, 2019. – 226 бет.
2. Gulamov A.A. Depreciation in the aspect of modeling strategy of investment and analysis of reproduction processes of fixed capital of railway transport // *Religacion. Journal Of Social Sciences and Humanities*, Volume 4, Issue-16, June 2019, pp. 742-753. ((1)-WoS impact factor, IF=0.219).
3. Гуламов А.А. Экономическая эффективность воспроизводства основных фондов в инвестиционной деятельности железнодорожной компании // «Иқтисодиёт ва таълим» илмий журнали. Тошкент давлат иқтисодиёт университети, «Иқтисодиёт» нашриёти, 6-сон. - 2015. - 43-45 б. (08.00.00; №11).
4. Гуламов А.А. Анализ величины основного капитала железнодорожного транспорта (на примере акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари») // *Бизнес-Эксперт*, 1-сон (121). - 2018. -88-92 б. (08.00.00; №3).
5. Gulamov A.A. Economic methods of the depreciation of strategy of investment for joint-stock company "Uzbekistan railways" // Хоразм Маъмун академияси ахборотномаси, 2-сон. – 2019. -21-26 б. (08.00.00; №21).
6. Gulamov A.A. Retrospective analysis of reproduction processes of fixed capital of railway transport // *Electronic journal of actual problems of modern science, education and training/electronic journal*, 2019-1. - 479-492 pp. ISSN 2181-9750 (08.00.00; №22).
7. Гуламов А.А. Ретроспективный анализ инвестиционной деятельности акционерного общества «Узбекистон темир йуллари» // *Бизнес-Эксперт*, 4 (136)-сон. – 2019. -88-91 б. (08.00.00; №3).
8. Гуламов А.А. Инновации в основной капитал как интенсификация воспроизводственного процесса акционерного общества // *Сервис илмий амалий журнали*, 1-сон. - 2019. -22-25 б. (08.00.00; №20).
9. Гуламов А.А. Экономическая оценка основного капитала акционерного общества «Узбекистон темир йуллари» // «Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар» илмий электрон журнали, 2-сон. – 2019. (08.00.00; №10)
10. Гуламов А.А. Разработка методических подходов к оценке основного капитала железнодорожной компании // *Иқтисодиёт ва таълим*, 2–сон. – 2019. - 112-118 б. (08.00.00; №11).
11. Gulamov A.A. Improvement of economic methods to ensure the reproductive process and the joint-stock company "Uzbekistan railways" // *International Journal of Research*. Volume 06 Issue 1. -2019. pp. 449-453. ((40)-RG impact factor, IF=0,09).

12. Gulamov A.A. Management of the reproduction process of the main capital of the railways company // Asian journal of thechnology and management research. Volume 08 Issue 02. -2019. pp. 27-33. ((5)-GIF impact factor, IF-0,444).

13. Gulamov A.A. Retrospective analysis of reproduction processes of fixed capital of railway transport // Bulletin of Science and Practice, 5(2). -2019. pp. 235-244. ((17)-OAJI impact factor, IF-0,350).

14. Gulamov A.A. Improving the amortization methods of reproduction of the main capital - as the fundamental basis of the company's capitalization // International Journal of Development Research, 09, (01). -2019. pp. 25608-25611. ((40)-RG impact factor, IF-0,18).

15. Gulamov A.A. Improvement of economic methods of depreciation in the joint-stock company «Uzbekistan railways» // The 7th International conference «Science and society – Methods and problems of practical application» (February 15, 2019) Accent Graphics Communications & Publishing, Vancouver, Canada. 2019. pp. 143-149.

### **II бўлим (II часть; II part)**

16. Касимова М.С., Гуламов А.А., Зияева М.М. Темир йўл транспорти корхоналари асосий капиталини қайта тиклаш амортизация механизмини такомиллаштириш масалалари // «Янгиланаётган Ўзбекистонга янги авлод кадрлари» мавзусида «Умид» жамғармаси битирувчиларининг биринчи Халқаро конференциясининг илмий-амалий мақолалар тўплами. – Тошкент: «Инновацион ривожланиш нашриёт-матбаа уйи». – 2020. - 415- 418 б.

17. Гуламов А.А. Анализ способов оценки эффективности инвестиций в железнодорожный транспорт на примере АО «Узбекистон темир йуллари» // Экономика и менеджмент инновационных технологий, 1(76)-сон. -2018. -19-23 б.

18. Гуламов А.А. Совершенствование методов целевого использования амортизации в воспроизводственном процессе основных фондов железнодорожной компании // International scientific journal, 9-сон. -2016. -103-106 б.

19. Gulamov A.A. The issues of economic efficiency of the fixed assets reproduction process in investing activities of railway company // Science and world, №10 (38), vol. II. -2016. pp. 37-42.

20. Гуламов А.А. Тариф как фактор повышения конкурентоспособности национальной экономики // International Scientific Journal «Internauka» ([www.inter-nauka.com/issues/2017/5/2375](http://www.inter-nauka.com/issues/2017/5/2375))

21. Гуламов А.А. Экономическая оценка организации высокоскоростного сообщения на направлении Ташкент-Самарканд // Сборник материалов научного семинара «Актуальные вопросы высокоскоростного движения». – ТашИИТ, - Ташкент. - 2012. - 112-114 б.

22. Гуламов А.А. Применение эконометрических моделей в прогнозировании индикаторов железнодорожного транспорта // Научные труды республиканской научно-технической конференции с участием зарубежных

ученых «Ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте» (6-7 декабря 2013 г.). Коллектив авторов / под ред. Проф. Ш.С.Файзибаева. – Ташкент. «Ташкент», 2013. – с. 149-151.

23. Гуламов А.А. О природе железнодорожных тарифов на перевозку грузов // Научные труды республиканской научно-технической конференции «Транспортная логистика. Мультимодальные перевозки» (8 мая 2014 г.). Коллектив авторов. – Ташкент. «ТашИИТ», 2014. – с. 32-34.

24. Гуламов А.А. Тарифная политика железнодорожного транспорта как фактор развития ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари» // Двадцать восьмые Международные Плехановские чтения: Материалы международной научно-практической конференции (2-3 февраля 2015 г.). - Выездная сессия в г.Ташкенте. - М.: ФГБОУ ВПО «РЭУ им. Г.В. Плеханова», 2015. - с. 208-209.

25. Гуламов А.А. Методика определения фондоемкости и фондозатрат для различных видов перевозочной деятельности АО «Ўзбекистон темир йўллари» // «Ўзбекистонда туризм инфратузилмасини такомиллаштиришда хорижий тажрибани қўллаш» халқаро илмий-амалий анжумани (25 сентябр 2015 йил) – Т. ТДИУ, 2015. – 282-286 б.

26. Гуламов А.А. Исследование амортизационной политики финансирования расширенного воспроизводства железнодорожной компании // «Макроиктисодий муаммолар - 2015» мавзусидаги Республика илмий-амалий анжумани илмий мақолалар ва маърузалар тўплами. (2015 йил 25 ноябрь). – Т.: «Иқтисод», 2015. – 179-181 б.

27. Гуламов А.А. Методика оптимизации воспроизводства грузового вагонного парка железнодорожной компании // Анализ и прогнозирование систем управления в промышленности и на транспорте: труды XVI Международной научно-практической конференции молодых учёных, студентов и аспирантов, 21-23 апреля 2015 г. – Санкт-Петербург: ФГБОУ ВПО ПГУПС, 2015. – 459 с.

28. Гуламов А.А. Формирование оптимальной модели тарифного регулирования грузовых перевозок АО «Ўзбекистон темир йўллари»: тарифная политика // «Темир йўл транспортида ресурс тежамкор технологиялар» мавзусидаги хорижий олимлар иштирокидаги республика илмий-техника анжумани илмий ишланмалари (2015 йил 14 - 15 декабр). Муаллифлар жамоаси / т.ф.д., профессор Ш.С.Файзибаев тахрири остида. – Тошкент «ТошТЙМИ», 2015. -280-282 б.

29. Гуламов А.А. Совершенствование методов определения фондоемкости и фондозатрат для различных видов перевозочной деятельности // «Транспорт логистикаси, мультимодаль ташишлар» мавзусидаги хорижий олимлар иштирокидаги Республика-техник анжуманининг илмий мақолалари. 2016 йил 18-19 май. Т.ф.н., проф. Н.Н. Ибрагимов, т.ф.н., доц. Ж.Р. Қобулов, т.ф.н. С.К.Худайбергандов тахрири остида. – Тошкент: «ТТЙМИ», 2016. – 8-10 б.

30. Гуламов А.А. Анализ тенденций основного капитала АО «Ўзбекистон темир йўллари» // «Темир йўл транспортида ресурс тежамкор технологиялар» мавзусидаги хорижий олимлар иштирокидаги республика илмий – техника анжумани илмий ишланмалари (2016 йил 20-21 декабр). Муаллифлар жамоаси

т.ф.д., профессор А.И.Адилходжаев таҳрири остида. – Тошкент: «ТТЙМИ», 2017. – 277-279 б.

31. Гуламов А.А., Мерганов А.М. О конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта // Ўзбекистоннинг экспорт салоҳиятини оширишда маркетинг тизимини самарали фойдаланиш йўллари. Республика илмий-амалий анжумани илмий мақолалар ва тезислар тўплами (2017 йил 24 ноябрь). – Т.: ТДИУ, 2017 й. – 498-501 б.

32. Гуламов А.А., Kroger W., Жалилов А.Х. Темир йўл компаниясининг асосий ишлаб чиқариш фондларини бошқариш самарадорлигини ошириш учун инвестиция фаолиятини такомиллаштириш // Глобаллашув шароитида сув хўжалигини самарали бошқариш муаммолари ва истиқболлари. Халқаро илмий-амалий анжуман мақолалар тўплами (2017 йил 11-12 апрель). – Т.: Тошкент ирригация ва мелиорация институти, 2017 й. – 666-670 б.

33. Гуламов А.А. Управление воспроизводственным процессом основного капитала железнодорожной компании // «Темир йўл транспортида ресурс тежамкор технологиялар» мавзусидаги хорижий олимлар иштирокидаги республика илмий – техника анжумани илмий ишланмалари (2018 йил 14-15 декабрь). Муаллифлар жамоаси т.ф.д., профессор А.И.Адилходжаев таҳрири остида. – Тошкент: «ТТЙМИ», 2018. -290-292 б.

34. Гуламов А.А. Асосий капитални қайта тиклашни аниқлашнинг автоматлаштирилган ҳисобий тизими Ўзбекистон Республикаси Адлия Вазирлиги ҳузуридаги Интеллектуал мулк агентлиги томонидан берилган ЭХМ дастурига гувоҳнома, № DGU 06142 (04.02.2019 олинган).



Автореферат “ТТЙМИ ахбороти” илмий журнали таҳририятида таҳрирдан ўтказилди ҳамда ўзбек, рус ва инглиз тилларидаги матнларини мослиги текширилди.

Бичими: 84x60 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>. “Times New Roman” гарнитура усулда босилди.  
Шартли босма табағи: 4. Адади 100. Буюртма № 19/7/2020.

Тошкент темир йўл муҳандислари институти босмахонасида чоп этилди.  
100011, Тошкент, Одилхўжаев кўчаси,1





