

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

**ИСЛОМ КАРИМОВ НОМИДАГИ ТОШКЕНТ ДАВЛАТ
ТЕХНИКА УНИВЕРСИТЕТИ**

САИТКАМОЛОВ МУХАММАДХЎЖА СОБИРХЎЖА ЎҒЛИ

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ТЕМИР ЙЎЛ ТАРМОҒИДА
ИНВЕСТИЦИОН ФАОЛИЯТ САМАРАДОРЛИГИНИ ОШИРИШ**

08.00.03 - Саноат иқтисодиёти

**Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ**

Тошкент-2021

УДК: 625.1:330.322

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

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

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

Саиткамоллов Муҳаммадхўжа Собирхўжа ўғли Ўзбекистон Республикаси темир йўл тармоғида инвестицион фаолият самарадорлигини ошириш	5
Саиткамоллов Муҳаммадхўжа Собирхўжа ўғли Повышение эффективности инвестиционной деятельности в железнодорожной отрасли Республики Узбекистан.....	29
Saitkamolov Mukhammadkhoja Sobirkhoja oqli Improving the efficiency of investment activity in the railway sector of the Republic of Uzbekistan	55
Эълон қилинган ишлар рўйхати Список опубликованных работ List of published works.....	59

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

**ИСЛОМ КАРИМОВ НОМИДАГИ ТОШКЕНТ ДАВЛАТ
ТЕХНИКА УНИВЕРСИТЕТИ**

САИТКАМОЛОВ МУХАММАДХЎЖА СОБИРХЎЖА ЎҒЛИ

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ТЕМИР ЙЎЛ ТАРМОҒИДА
ИНВЕСТИЦИОН ФАОЛИЯТ САМАРАДОРЛИГИНИ ОШИРИШ**

08.00.03 - Саноат иқтисодиёти

**Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ**

Тошкент-2021

Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси
Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация
комиссиясида В2019.2.PhD/Iq884 рақам билан рўйхатга олинган.

Диссертация Тошкент давлат техника университетида бажарилган.

Диссертация аннотацияси уч тилда (Ўзбек, рус, инглиз (resюме)) Илмий
кengашнинг веб-саҳифасида (www.tdu.uz) ва «Ziyouet» Аxbорот тaълим порталда
(www.ziyouet.uz) жойлаштирилган.

Илмий раҳбар:	Гайбизарова Зумира Талатовна иқтисодиёт фанлари доктори, доцент
Расмий ошмонестлар:	Саматов Гаффор Алмакулович иқтисодиёт фанлари доктори, профессор Хонкелдиева Гузал Шеронова иқтисодиёт фанлари доктори, профессор
Етакчи таъинловчи:	Тошкент давлат транспорт университети

Диссертация ҳимояси Тошкент давлат техника университети ҳузуридаги илмий
даржалар берувчи DSc. 0У30.12.2019.1.03.05 рақами Илмий кengашнинг 2021 йил
« 11 » Апрел соат 10:00 даги мажлисида бўлиб ўтди. (Маълум: 100095,
Тошкент ш., Университет кўча, 2-уй. Тел.: (+99871) 246-46-00; факс: (+99871) 227-10-32;
e-mail: tstu_info@tdtu.uz)

Диссертация билан Тошкент давлат техника университетининг Аxbорот-ресурс
марказида таъинловчи нумари (204 рақами билан рўйхатга олинган). (Маълум: 100095,
Тошкент ш., Университет кўча, 2-уй. Тел.: (+99871) 246-03-41.)

Диссертация аннотацияси 2021 йил « 30 » апрель куни тарқатилди.
(2021 йил « 30 » апрелдаги 12 рақамли реестр баъиномаси).



[Signature]
И.М.Махсудов
Илмий даржалар берувчи илмий кengаш
раҳбари иқтисодиёт фанлари доктори,
профессор

[Signature]
Г.Ж. Алшарип
Илмий даржалар берувчи илмий кengаш
илмий котиби, иқтисодиёт фанлари
бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент

[Signature]
М.А.Махкамова
Илмий даржалар берувчи илмий кengаш
котибидан илмий оештар уявчи,
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати. Жаҳон миқёсида рақобатнинг шиддатли кучайиб бориши шароитида темир йўл транспортини технологик ва инновацион жиҳатдан ривожлантириш масалаларига устувор йўналиш сифатида қаралмоқда. Тармоқнинг бундай йўналишда ривожланиши натижасида «кейинги йилларда жаҳон темир йўл транспорти бозори ҳажмининг ўртача йиллик ўсиш суръати 10,9 фоиз бўлиши кутилмоқда»¹. Жаҳон иқтисодиётининг бир томондан рақамлаштириш-технологик жиҳатдан рақобатли ривожланиши, иккинчи томондан эса темир йўл транспортига бўлган эҳтиёжнинг ортиб бориши темир йўл тармоғида инвестицион фаолият самарадорлигини янада ошириш заруратини кўрсатмоқда.

Жаҳонда темир йўл транспорти бозорида рақобатнинг кучайиб бориши сабабли соҳанинг инвестицион фаолият самарадорлигини ошириш бўйича техник-технологик, дастурий, иқтисодий ва бошқа йўналишларда илмий-тадқиқотларни амалга оширишга алоҳида эътибор қаратилмоқда. Бу борада, жумладан ностандарт иқтисодий шароитларда темир йўл транспортдаги харажатларни оптималлаштириш механизмларини такомиллаштириш, инвестицион ресурсларни самарали жойлаштириш ҳисобига хусусий сектордаги ишлаб чиқариш корхоналари билан ҳамкорликни ривожлантириш, инвестицион имкониятларни минтақалараро ва глобал даражада мувофиқлаштириш асосида инвестицион фаолият самарадорлигини ошириш йўналишларидаги илмий-тадқиқотларга устувор даражада эътибор қаратилмоқда.

Мамлакатимизда бугунги кунда темир йўл транспортини сифат жиҳатдан ривожлантириш, ишлаб чиқаришнинг рақобатбардошлигини таъминлаш ва инвестицион фаолият самарадорлигини янада оширишга алоҳида эътибор қаратилмоқда. «...Тўғридан-тўғри хорижий инвестициялар 2019 йилда 4,2 миллиард долларни ташкил этиб, 2018 йилга нисбатан 3,1 миллиард долларга ёки 3,7 баробар ўсди. Инвестицияларнинг ялпи ички маҳсулотдаги улуши 37 фоизга етди. Инвестиция жалб этишнинг самарали воситаларидан бири бўлган давлат-хусусий шериклик механизмларини транспорт ва энергетика каби соҳаларга кенг татбиқ этиш керак»². Бу ўз навбатида асосий капиталга киритилган инвестицияларни эътиборга олган ҳолда самарадорликни баҳолаш услубиятини такомиллаштириш, ишлаб чиқаришнинг ҳар бир индивидуал позицияси асосида темир йўл транспорти корхоналарининг инвестицион фаолияти самарадорлигини ошириш ҳамда рақамлаштириш ва жаҳон бозоридаги рақобатбардошлик шароитларини эътиборга олган ҳолда ишлаб чиқариш фондларининг замонавийлигини баҳолаш усулини такомиллаштиришга йўналтирилган илмий-тадқиқот ишларини чуқурлаштириш мақсадга мувофиқ.

¹https://www.researchandmarkets.com/reports/5238030/rail-transport-global-market-report-2021-covid?utm_source=GNOM&utm_medium=PressRelease&utm_code=lnhkh&utm_campaign=1493408+-+Worldwide+Industry+for+Rail+Transport+to+2030+-+Identify+Growth+Segments+for+Investment&utm_exec=jamu273prd

²Ўзбекистон Республикаси Президентининг Олий Мажлисига Мурожаатномаси. 24 январь 2020 йил.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2019 йил 28 январдаги ПФ-5643-сон «Инвестиция ва ташқи савдо соҳасида бошқарув тармоғини такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги Фармони, 2019 йил 1 февралдаги ПҚ-5647-сон «Транспорт соҳасида давлат бошқаруви тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида», 2019 йил 29 апрелдаги ПҚ-4300-сон «Республика иқтисодиётига тўғридан-тўғри хорижий инвестицияларни жалб қилиш механизмларини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида», 2019 йил 6 мартдаги ПҚ-4230-сон «Юк ва йўловчи ташиш тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги Қарорлари 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. Мазкур тадқиқот республика фан ва технологиялари ривожланишининг I. «Демократик ва ҳуқуқий жамиятни маънавий-ахлоқий ҳамда маданий ривожлантириш, инновацион иқтисодиётни шакллантириш» устувор йўналишига мувофиқ бажарилган.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Инвестициялар ва инвестицион фаолиятнинг назарий асослари ҳамда амалий жиҳатларини К.Эклунд, У.Ф.Шарп, И.Бланк, В.В.Бочаров, О.Мельникова, К.В.Павлов, А.Н.Асаул, М.П.Войнаренко, Н.Ю.Ерофеев, К.П.Янковский, Д.В.Муха³ каби хорижлик иқтисодчи олимлар томонидан ўрганилган.

Мустақил давлатлар ҳамдўстлиги олимларидан И.А.Баранова, Б.А.Аксенов, А.А.Бирюков⁴ ва бошқалар томонидан темир йўл тармоғига жалб қилинаётган инвестицияларнинг мазмун ва моҳияти, иқтисодий-ижтимоий ривожланишдаги аҳамиятига бағишланган илмий ишлари билан транспорт иқтисодиётининг ривожланишига ўз хиссаларини кўшишган.

Инвестициялашнинг назарияси ва амалиёти, мамлакат иқтисодиётини либераллаштириш ва диверсификацион жараёнларни ривожлантиришдаги аҳамияти ҳамда инвестицияларнинг самарадорлигини ошириш муаммолари маҳаллий иқтисодчи олимлардан М.А.Икрамов, М.Н.Ирисбекова, М.Н.Равшанов, Б.Т.Салимов, Ғ.А.Саматов, Н.М.Махмудов, З.Т.Гаибназарова, А.А.Ғуломов, К.А.Мухиддинова, Г.Б.Юсупходжаева, Т.У.Қодиров⁵ ва бошқалар томонидан тадқиқ этилган.

³ К.Эклунд. Эффективная экономика: Шведская модель. М. "Экономика" 1991, 96 стр., У.Шарп, Г.Александр, Дж.Бейли. Инвестиция, Пер. С. Анг.-М.: "Инфра". 2000. 979 б., И.А Бланк. Основы финансового менеджмента. Т.2. – К.: Ника-Центр, 1999. – 398 стр., В.В.Бочаров Инвестиции: Учебник - 2 - е издании - СПб: "Питер" 2009. -348 с., О.В.Мельникова. Привлечение инвестиций в национальную экономику России/, Монография — "Дашков и К", 2009,стр 12., К.В.Павлов. "Инвестиции и инновации интенсивного и экстенсивного типа: макроэкономический подход" Вісник економічної науки України 2009/№2 стр.102, А.Н.Асаул, М.П.Войнаренко, П.Ю.Ерофеев. "Организация предпринимательской деятельности" Учебник. Под.ред. д.э.н., проф. А.Н.Асаула. – СПб.: "Гуманитка", 2004. 223с., К.П.Янковский "Инвестиции" Учебник. – СПб.: Питер, 2008. – 64 с., Д.В.Муха, "Макроэкономическая эффективность привлечения прямых иностранных инвестиций в Республику Беларусь" – Минск: Беларуская наука, 2017.- 51 стр.,

⁴ И.А.Баранова "Формирование способов распределения инвестиционных ресурсов на предприятиях путевого хозяйства железных дорог, осуществляющих инновационную деятельность" Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – Орел 2007, стр 15, Б.А.Аксенов "Управление инвестиционной деятельностью железнодорожного транспорта с использованием проектного финансирования" Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – Москва 2007, стр 18, А.А.Бирюков "Экономическая оценка эффективности функционирования транспортного холдинга в условиях развития инвестиционных процессов" Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – Ростов-на-Дону 2013, стр 6-7.

⁵ Икрамов М. Стимулирование роста конечных результатов деятельности промышленных предприятий в условиях рыночных отношений. Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора экономических наук. - Санкт-Петербург, 1992. -33с., Ирисбекова М.Н. (DSc) Маркетинг тамойиллари асосида транспорт хизматлари бозорини оптималлаштириш: икт. фан. док. дисс.

Мазкур йўналишда келтирилган олимларнинг тадқиқ этилаётган муаммони ҳал этиш бўйича қўшган ҳиссаларини инобатга олган ҳолда транспорт тармоғига инвестицияларни самарали жалб этиш механизмлари ва уларнинг самарадорлигини баҳолаш моделлари каби масалалар республикамиз иқтисодий адабиётларида етарлича даражада ёритилмаган. Мазкур диссертация ишида ушбу муаммонинг ечими кенг ёритиб берилган.

Тадқиқотнинг диссертация бажарилган олий таълим муассасасининг илмий-тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги. Диссертация тадқиқоти Тошкент давлат техника университетининг илмий-тадқиқот ишлари режасига мувофиқ №А-2-59 «Саноатнинг юқори технологик тармоқларида инновацион кластерларни шакллантириш методологиясини ишлаб чиқиш» мавзусидаги илмий-амалий лойиҳа доирасида бажарилган.

Тадқиқотнинг мақсади темир йўл тармоғи корхоналарида инвестицион фаолият самарадорлигини ошириш бўйича таклифлар ва тавсияларни ишлаб чиқишдан иборат.

Тадқиқот вазифалари:

темир йўл тармоғидаги корхоналарда инвестицион фаолиятни амалга оширишнинг илмий-назарий асосларини таҳлил қилиш;

«Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамиятидаги инвестицион фаолиятнинг ҳозирги ҳолатига баҳо бериш ва унинг ўзига хос жиҳатларини тадқиқ этиш;

«Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамиятини ривожлантиришда инвестицияларнинг аҳамиятини асослаш ҳамда жалб қилинаётган инвестицияларнинг манбаларини танлаш ва асослаш;

темир йўл транспорти тармоғига жалб қилинган инвестициялар самарадорлигини баҳолашнинг инвестицион мультипликатор ва акселератор усулини амалиётга жорий қилиш;

«Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамиятининг инвестицион фаолияти ривожланишига таъсир этаётган омилларни аниқлаш;

темир йўл транспорти тармоғида фаолият юритаётган етакчи мамлакатларнинг инвестицион фаолияти самарадорлигини ошириш тажрибасини таҳлил қилиш;

«Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамиятига қаршли корхоналарга йўналтириладиган инвестицияларни прогнозлашнинг эконометрик моделини ишлаб чиқиш;

автореф. ТДИУ, 2017. -84 б., Равшанов М.Н. Йўл-транспорт мажмуаси иқтисодий салоҳияти: муаммо ва ечимлар. –Т.: МЭ, 2012. -209 б., Салимов Б.Т. Моделирование использования и развития производственного потенциала региона (на примере Сырдарьинской и Джизакской областей Республики Узбекистан): дисс. д.э.н. - Т.: 1992; 38с., Саматов Ф. Повышение эффективности функционирования регионального пассажирского автотранспортного комплекса. Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора экономических наук., М.: МАДИ, 1990. – 39 с., Махмудов Н. Асқарова М. Макроиктисодий таҳлил ва прогноз қилиш. Дарслик. -Т.: Фан ва технология, 2014 й.-315 бет, Гаибназарова З.Т. Инновацион инвестициялаштириш самарадорлигини оширишнинг назарий асослари. Иқтисод фанлари номзоди илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация. – Тошкент, 2012, 24-б., Ғуломов А. Темир йўл компаниясининг асосий капиталини иқтисодий жиҳатдан баҳолаш методологиясини такомиллаштириш. Иқтисод фанлари доктори илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация автореферати. – Тошкент, 2020, 29-б. Мухиддинова К.А. Автомобиль транспорти корхоналари инвестицион фаолияти самарадорлигини ошириш. иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация автореферати. – Тошкент, 2020, 23-б. Юсупходжаева Г. Автомобиль транспорти корхоналари рақобат салоҳиятидан самарали фойдаланиш йўллари” мавзусидаги иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) илмий даражасини олиш учун тайёрланган диссертацияси. Қодиров Т. Автомобиль транспорти тизимини самарали инвестициялашнинг иқтисодий механизмлари. Иқтисод фанлари номзоди илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация. – Тошкент, 2008, 69-б.

Ўзбекистон Республикаси темир йўл тармоғи корхоналарида инвестицион фаолият самарадорлигини ошириш бўйича таклифлар ва тавсияларни ишлаб чиқиш.

Тадқиқотнинг объекти сифатида Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспорти корхоналари, жумладан «Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамияти корхоналари олинган.

Тадқиқотнинг предмети «Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамиятида инвестицион фаолият билан боғлиқ иқтисодий муносабатлар ташкил этади.

Тадқиқотнинг усуллари. Тадқиқотда илмий абстракция, тизимли таҳлил, SWOT таҳлили, иқтисодий-математик моделлаштириш, эксперт баҳолаш, прогнозлаш ва бошқа стандарт усуллардан фойдаланилган.

Тадқиқотнинг илмий янгилigi қуйидагилардан иборат:

темир йўл транспорти корхоналари самарадорлигини баҳолаш усули мазкур корхоналар хусусиятидан келиб чиққан ҳолда асосий капиталга киритилган инвестициялар қўшимча ўсишини инвестицион мультипликатор ва акселератор асосида такомиллаштирилган;

темир йўл транспортининг ўзига хос хусусиятидан келиб чиққан ҳолда корхона ишлаб чиқариш фондларининг ҳолатини асосий воситаларнинг эскириш ва яроқчилиги ҳамда асосий ва айланма воситаларининг умумий қийматдаги улуши коэффицентлари асосида интеграл баҳолаш асосланган;

темир йўл транспорти корхоналарининг инвестицион фаолиятини прогнозлаш усули йўловчи ташиш айланмаси, юк ташиш айланмаси, ишчилар ва асосий капиталга ўзлаштирилган инвестициялар ҳажми каби омилларнинг ҳар бир ишлаб чиқариш позицияси таркибини эътиборга олган ҳолда индивидуал ёндашувли эконометрик модель асосида такомиллаштирилган;

«Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамияти корхоналарининг инвестицион дастурини шакллантириш скейлап босқичининг итерацион алгоритми инвестицион ресурслар манбаларини баҳолаш асосида такомиллаштирилган.

Тадқиқотнинг амалий натижалари қуйидагилардан иборат:

темир йўл тармоғидаги корхоналарнинг инвестицион фаолияти самарадорлигини ошириш ҳисобига транспорт тармоғидаги ишлаб чиқарилган маҳсулот ҳажмини баҳолашнинг йўналишлари келтирилган;

темир йўл транспорти корхоналаридаги инвестицион дастурни шакллантириш стратегиясини амалга ошириш жараёнига таъсир этувчи омиллар ва уларни ривожлантириш имкониятлари аниқланган;

темир йўл транспорти корхоналарининг инвестицион фаолияти самарадорлигини оширишнинг асосий кўрсаткичлари ҳамда қўллаб-қувватлаш йўналишлари такомиллаштирилган.

Тадқиқот натижаларининг ишонччилиги. Тадқиқотда қўлланилган ёндашув ва усулларнинг мақсадга мувофиқлиги, маълумотларнинг расмий манбалардан, жумладан Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитаси, Инновацион ривожланиш вазирлиги ва «Ўзбекистон темир

йўллари» акциядорлик жамияти ва унга қарашли корхоналарнинг статистик маълумотларидан олингани ҳамда тегишли хулоса ва таклифларнинг мутасадди ташкилотлар томонидан амалиётга жорий этилганлиги билан белгиланади.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти ишлаб чиқилган услубий таклифлар, тавсия ва хулосалар саноат корхоналарида, хусусан «Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамиятида инвестицион фаолиятнинг самарадорлигини ошириш, кадрларни ўқитиш, малакасини ошириш ва қайта тайёрлашда, инвестицион фаолият билан боғлиқ жараёнларни ривожлантиришга бағишланган махсус илмий тадқиқотларни амалга оширишда фойдаланиш мумкинлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг амалий аҳамияти темир йўл транспортидаги корхоналарнинг инвестицион дастурини шакллантириш стратегиясини ишлаб чиқиш, инвестицион ресурслардан самарали ва мақсадли фойдаланиш, мутасадди корхоналарнинг дастурий ва ташкилий фаолиятини йўлга қўйишда, корхонанинг инвестицион барқарорлигини ошириш чоратadbирлари мажмуини ишлаб чиқишда фойдаланилиши билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Ўзбекистон Республикаси темир йўл тармоғида инвестицион фаолият самарадорлигини ошириш бўйича ишлаб чиқилган таклиф ва тавсиялар асосида:

темир йўл транспорти корхоналари хусусиятидан келиб чиққан ҳолда асосий капиталга киритилган инвестициялар қўшимча ўсишини инвестицион мультипликатор ва акселератор асосида баҳолаш бўйича таклифлар «Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамияти бўйича 2020 йил 20 январдаги 6-сонли буйруқ асосида жорий этилган («Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамиятининг 2020 йил 29 январдаги 07/377-20-сонли маълумотномаси). Таклифнинг жорий қилиниши темир йўл транспортининг иқтисодий-инвестицион фаолияти самарадорлигини баҳолаш даражасини янада ошириш имконини берган;

корхона ишлаб чиқариш фондларининг ҳолатини асосий воситаларнинг эскириш ва яроқлилиги ҳамда асосий ва айланма воситаларининг умумий қийматдаги улуши коэффицентлари асосида интеграл баҳолаш таклифи «Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамияти бўйича 2020 йил 20 январдаги 6-сонли буйруқ асосида услубий фаолиятга жорий этилган «Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамиятининг 2020 йил 29 январдаги 07/377-20-сонли маълумотномаси). Таклифнинг жорий қилиниши темир йўл корхоналарининг ишлаб чиқариш фондларидан самарали фойдаланиш даражасини янада ошириш имконини берган;

йўловчи ташиш айланмаси, юк ташиш айланмаси, ишчилар ва асосий капиталга ўзлаштирилган инвестициялар ҳажми каби омилларга ҳар бир ишлаб чиқариш позицияси таркибини эътиборга олган ҳолда индивидуал ёндашувли эконометрик модель асосида темир йўл транспорти корхоналарининг инвестицион фаолиятини прогнозлаш усулини такомиллаштириш бўйича таклиф «Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик

жамияти бўйича 2020 йил 20 январдаги 6-сонли буйруқ асосида услубий фаолиятга жорий этилган «Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамиятининг 2020 йил 29 январдаги 07/377-20-сонли маълумотномаси). Таклифнинг жорий қилиниши асосида темир йўл транспортининг 2025 йилгача бўладиган иқтисодий ва инвестицион фаолиятини прогнозлаш амалга оширилган ҳамда 2019 йилда 1,117 млрд. сўм иқтисодий самарага эришилган;

«Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамияти корхоналарининг инвестицион дастурини шакллантириш скейлап босқичининг итерацион алгоритми инвестицион ресурслар манбаларини баҳолаш таклифи «Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамияти томонидан 2020 йил 20 январдаги 6-сонли буйруқ асосида амалиётга жорий қилинган («Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамиятининг 2020 йил 29 январдаги 07/377-20-сонли маълумотномаси). Натижада инвестицион ресурсларга бўлган эҳтиёжларни ҳисобга олган ҳолда темир йўл транспорти корхоналарининг инвестицион дастурларини шакллантиришга эришилган.

Тадқиқот натижаларнинг апробацияси. Мазкур тадқиқот натижалари 5 та халқаро ва 10 та республика миқёсидаги илмий-амалий анжуманларда муҳокама қилинган.

Тадқиқот натижаларнинг эълон қилинганлиги. Диссертация мавзуси бўйича жами 15 та илмий ишлар эълон қилинган. Шулардан, Ўзбекистон Республикаси Олий аттестация комиссияси томонидан тавсия этилган илмий нашрларда 5 та республика ва 1 та хориж журналларида нашр этилган.

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Диссертация таркиби кириш, урта боб, хулоса ва фойдаланилган адабиётлар рўйхатидан ташкил топган. Диссертациянинг умумий ҳажми 162 бет ва иловалар ташкил этган.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Кириш қисмида диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурияти асосланган, тадқиқотнинг Республика фан ва технологиялари тараққиётининг устувор йўналишларига мослиги кўрсатилган, тадқиқотнинг мақсад ва вазифалари белгилаб олинган ҳамда тадқиқот объекти ва предмети аниқланган, олинган натижаларнинг ишончлилиги асосланган, ишнинг янгиликлари, назарий ва амалий аҳамияти очиб берилган, тадқиқот натижаларининг амалиётга жорий этилганлик ҳолати ҳамда нашр этилган ишлар ва диссертация ишининг тузилиши бўйича маълумотлар келтирилган.

Биринчи боб «**Иқтисодиётни модернизациялаш шароитида темир йўл тармоғида инвестицион фаолиятни амалга оширишнинг илмий-назарий асослари**» деб номланиб, инвестицион фаолият ва уни темир йўл тармоғида амалга оширишнинг илмий-назарий ривожланиши, инвестицион фаолият ва унинг меъёрий-ҳуқуқий асослари, темир йўл тармоғида инвестицион фаолиятни тавсифловчи кўрсаткичлар тизими таҳлил этилган ҳамда муаллиф таърифи келтирилган.

Рус олими К.П.Янковский таърифига кўра «Инвестицион фаолият - бу хомашё ва материаллар учун харажатларни қисқартириш, меҳнат

унумдорлигини ошириш, ишлаб чиқариш майдонлари ва ҳажмларига эҳтиёжларни камайтириш, энергия истеъмолини, меҳнат ва молиявий ресурсларни яъни фонд харажатларини қисқартириш»⁶ - деб келтириб ўтган.

К.В.Павлов, Б.А.Аксеновларнинг тадқиқотларида: «...ресурслардан экстенсив фойдаланиш иқтисодий самаранинг пропорционал ўсишига олиб келса, ресурслардан интенсив фойдаланиш самаранинг ўсишига олиб келади»⁷ - дея фикр билдирган.

Маҳаллий олимлардан Т.У.Қодиров, А.А.Гулямовларнинг фикрига кўра «Транспорт тизимининг инвестициявий жозибадорлигини ошириш учун давлат иқтисодий қўллаб-қувватлаш чораларидан солиқ ва бошқа тўловлар бўйича имтиёзларни, воситаларни импорт қилишдаги енгилликларни, тизимни малакали кадрлар билан таъминлаш мақсадида ихтисослашган ўқув юртлари фаолиятини янада жонлантиришни режалаштириш лозим. Бу ва бошқа тадбирлар натижасида транспорт тизимига хусусий инвестицияларнинг киритилиши ошади»⁸ деб ҳисоблашган.

Бизнинг фикримизча «инвестицион фаолият» - бу ахборотлаштириш ва рақамлаштириш шароитида замонавий техника ва инновацион технологияга йўналтирилган ҳамда юқори самара берадиган молиялаштириш ва капитал қўйилмалар билан боғлиқ жадаллаштирилган жараёнларнинг мажмуи ҳисобланади.

Мамлакатимизда бугунги кунда амалга оширилаётган инвестицион фаолият иқтисодиётнинг барча секторларида фаолликни ошириш ва иқтисодий барқарорликни таъминлашга қаратилган. Бу фаолият табиий равишда, иқтисодиётда инвестицияларнинг ҳажми ва миқдорининг кўпайишини талаб қилади. Ҳозирги кунда мамлакатимизнинг реал секторларида сарфланадиган маблағларнинг аксарият қисмини инвестициялар ташкил этади. Бу ҳолат инвестицияларнинг фақат фойда олиш учун эмас, балки ижтимоий барқарорликни таъминлаш, шунингдек иқтисодиётнинг ўсиши учун ҳам зарурдир. Аммо, ҳозирги кунда темир йўл транспорти тармоғидаги мавжуд инвестицион фаолиятнинг самарадорлигини ошириш борасида бажарилган илмий изланишлар етарлича эмас, ушбу тармоқнинг имкониятларидан кенг миқёсда фойдаланилмапти. Республиканинг инвестиция салоҳиятини ошириш, иқтисодиётнинг устувор соҳа ва тармоқларига инвестицияларни жалб қилиш, инвестиция киритиш жараёнининг рақобатбардош экспортга мўлжалланган маҳсулотларни ишлаб чиқариш билан ўзаро боғлиқлигини таъминлаш ҳамда 2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Ҳаракатлар стратегиясини «Фаол инвестициялар ва ижтимоий ривожланиш йили»да амалга оширишга оид Давлат дастурида белгиланган

⁶ К.П.Янковский “Инвестиции” Учебник. – СПб.: Питер, 2008. – 64 с.

⁷ К.В.Павлов. “Инвестиции и инновации интенсивного и экстенсивного типа: макроэкономический подход” Вісник економічної науки України 2009/№2 стр.102.; Б.А.Аксенов Управление инвестиционной деятельностью железнодорожного транспорта с использованием проектного финансирования. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. - Москва, 2007.- 46 с.

⁸ Қодиров Т.У. Автомобиль транспорти тизимини самарали инвестициялашнинг иқтисодий механизмлари. Иқтисод фанлари номзоди илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация. – Тошкент, 2008, 69-б.; А.А.Гулямов Анализ способов оценки эффективности инвестиций в железнодорожный транспорт на примере АО «Узбекистон Темир Йуллари»//Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2018. №1. <http://ekonomika.snauka.ru/2018/01/15709>

вазифаларни бажариш инвестицион фаолият тизимини такомиллаштиришнинг муҳим йўналишлари сифатида қайд этилмоқда.



1-расм. Инвестицион фаолиятнинг самарадорлигини оширишга кўмаклашувчи механизмлар⁹

Инвестицион фаолиятнинг самарадорлигини оширишга кўмаклашувчи механизмлар жорий этишдан мақсад, хомашё сарфини камайтириш ва ундан самарали фойдаланиш, меҳнат унумдорлигини ошириш, ишлаб чиқариш учун зарур бўлган махсус катта ҳажмдаги объектларга бўлган эҳтиёжнинг ҳамда энергия сарфини, шунингдек, меҳнат ва молиявий ресурсларга бўлган талабни камайтиришдан иборат (1-расм).

Инвестициялар самарадорлигини тавсифловчи кўрсаткичларни ўзаро инвестицион харажатлар ва улардан олинадиган натижаларнинг нисбати орқали қуйидаги усулларда аниқлаш мумкин. Кўрсаткичлар:

1. «инвестициялар рентабеллиги» - бу кўрсаткич бир бирлик киритилган инвестицияга тўғри келадиган фойдали натижа орқали характерланади, ёки инвестицион харажат ва натижанинг ўзаро нисбати дир;

2. «инвестицияларнинг қопланиш муддати» - бу кўрсаткич инвестициялар ва натижалар орқали, бир бирлик натижа олиш учун тўғри келадиган инвестициялар дир;

3. «интеграл самара» - бу кўрсаткич ҳисоб юритилаётган вақт давомида инвестицияларнинг натижаларга олиб келган қиймат баҳосининг ошиши дир;

4. «қўшимча молиялаштиришга эҳтиёж» - бу кўрсаткич олинган натижалардан киритилган инвестициялар ҳажми ортиб кетиши ҳисобланади.

Темир йўл тармоғидаги инвестицион фаолият жараёнларини самарали амалга ошириш учун иқтисодий ҳамда эконометрик усуллардан фойдаланиш талаб этилади. Улар қаторига инвестицион мультипликатор, акселератор, инвестицияларнинг эластиклик коэффициенти ҳамда детерминация

⁹ Муаллиф ишланмаси

коэффициентини келтириш мумкин. Чунки бу кўрсаткичлар тармоққа киритилаётган ҳар бир бирликдаги қўшимча инвестиция қўшимча даромад олиб келаётганлигини ўзида намоён этади.

«Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг мультипликатив таъсири мамлакатимиз иқтисодиёти ва темир йўл ривожланишида миллий даромаднинг ўзгариши ҳамда инвестицияларнинг ўзгаришига боғлиқдир. Бу инвестицион харажатларнинг классик мультипликаторидир.

Диссертациянинг иккинчи боби «Глобаллашув жараёнида Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспорти тармоғи инвестицион фаолиятининг ҳозирги ҳолати» деб номланиб, ушбу бобда иқтисодиёт тармоқлари кесимида киритилган инвестициялар динамикаси ва таркиби, Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортининг корхоналарига киритилган инвестициялар ҳажми, инвестицион фаолиятга маблағларни жалб қилиш усуллари, темир йўл транспортида инвестицияларнинг ишлаб чиқариш салоҳиятига таъсири бўйича тақсимланиши ҳамда инвестицион фаолият самарадорлигини оширишнинг хориж тажрибаси тадқиқ қилинган.

1-жадвал

Иқтисодиёт тармоқлари кесимида киритилган инвестициялар динамикаси ва таркиби, (% , фоизда)¹⁰

Кўрсаткичлар	Йиллар										
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Асосий капиталга киритилган инвестициялар	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Саноат	28,4	30,4	33,8	34,2	34,2	37,4	40,9	39,3	46,7	47,6	38,8
Қишлоқ хўжалиги	3,1	3,5	5,2	4,8	4,6	4,1	3,3	3,4	3,5	3,3	8
Қурилиш	2,8	1,4	1,8	1,2	1,5	2,3	2,5	1,9	2,1	2,3	2,8
Транспорт	15,6	25,7	15,9	14,9	15,2	11,9	9	12	9,3	7,4	6
Алоқа	3,7	4	4,3	2,9	2,7	2,2	2,2	2,3	2,8	0,9	1,7
Савдо ва овқатланиш	2,7	8,7	4,4	4,5	5,2	5,6	5,5	5,1	4,5	5	3,1
Уй-жой қурилиши ва коммунал хўжалиги	22,4	13,9	20,2	21,7	23,2	22,7	24	22,9	17,6	18,9	23,2
Соғлиқни сақлаш	2,3	1,7	2,5	4	3,1	2,8	2,5	2,4	2,3	2,5	2,6
Таълим	8,1	2,1	2,3	2,8	2,6	2,3	2,3	2,8	2,2	2,6	2,6
Бошқалар	10,9	8,6	9,6	9	7,7	8,7	7,8	7,9	9	9,5	11,2

1-жадвалдан кўриш мумкинки, Ўзбекистон Республикасига жалб қилинган инвестицияларнинг ҳажмини таҳлил этадиган бўлсак, сўнгги йилларда сезиларли даражада ўсиш кузатилмоқда. 2019 йилда жами 189924,3 млрд. сўм инвестиция мамлакатимизга жалб қилинган. Бу кўрсаткич 2018 йилга нисбатан 1,5 баробардан ҳам кўпроқдир. Жалб қилинган инвестицияларнинг энг катта ҳажми саноат тармоғини ривожлантиришга қаратилган. Лекин бу кўрсаткич ҳам ўз навбатида 2019 йилда жами инвестицияларнинг 38,8%ни ташкил этган бўлса ҳам жами жалб қилинган инвестицияларнинг ҳажми камаймаган, балки уларнинг таркибий жойлашуви қисқарган ҳолос.

Транспорт тармоғига киритилган инвестицияларнинг ҳажми

¹⁰ Ўзбекистон Республикаси Давлат Статистика Қўмитаси маълумотлари асосида муаллиф томонидан тайёрланди.

2019 йилда 6 фоизни ташкил этиб, 2016 йилдаги нисбатан 2 баробар камайган. Темир йўл тармоғидаги корхоналарга киритилаётган инвестицияларнинг ҳажми қисман камаймоқда. Инвестицияларни ўзлаштириш жараёни жадал олиб борилмоқда ҳамда тўловлилик қобилиятини тушириб юбормаслик учун баъзи лойиҳаларга инвестицияларни жалб қилиш тўхтатилган.

2-жадвал

Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортига жалб қилинаётган инвестициялар ҳажми (млн.долл.)¹¹

Жалб қилинаётган инвестицияларнинг йўналишлари	Йиллар					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Жами «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ	669,95	755,46	831,18	734,17	527,32	600,9
Шу жумладан инвестицияларнинг манбалари бўйича						
Хусусий маблағлар	338,09	457,26	379,28	385,77	251,40	252,99
Давлат бюджетидан	67,91	73,72	109,88	85,11	61,64	72,92
Ўзбекистон Республикаси тикланиш ва тараққиёт жамғармаси маблағлари ҳисобига	149,84	22,40	79,90	116,08	40,23	85,57
Тўғридан-тўғри хорижий инвестициялар	1,53	0,0	0,0	13,60	29,78	61,04
Хорижий инвестициялар ва давлат кафолати остидаги кредитлар	112,58	177,08	212,12	133,61	126,86	81,35
Тижорат банкларининг кредитлари	0,0	25,0	50,0	0,0	17,41	47,03

2-жадвалдаги кўрсаткичларни таҳлил қилар эканмиз мамлакатимиз иқтисодиётининг локомотиви бўлган темир йўл транспортига жалб қилинаётган инвестицияларнинг ҳажми 2017-2019 йилларда пасайган. Яъни 2017 йилда инвестициялар умумий ҳажми 2016 йилга нисбатан 12 фоизга, 2018 йилда 37,5 фоизга ва 2018 йилда 27,7 фоизга қисқарган. Бунинг асосий сабаби хусусий маблағларнинг олдинги йиллардаги инвестицияларни ўзлаштиришга қаратилганлигидир. Лекин шунинг инобатга олиш лозимки 2017-2019 йиллар мобайнида тармоқдаги корхоналарга инвесторлар томонидан тўғридан-тўғри хорижий инвестициялар оқимининг кириши сезиларли даражада ўсганлиги кўринмоқда.

2017-2019 йиллар мобайнида тармоққа инвесторлар томонидан тўғридан-тўғри хорижий инвестициялар ҳажми ошган. Хусусан Јарап International Cooperation Agency (ЈІСА, Япония), Осиё тараққиёт банки, Эксимбанк Хитой, Жаҳон тараққиёт ва реконструкция банки каби хорижий инвесторларни келтиришимиз мумкин. Бизнинг фикримизча, темир йўл транспортида инвестициялар оқимини кенгайтиришни самарали йўллар орқали амалга ошириш мумкин. Давлат бюджетининг маблағлари, банк маблағлари ва ўз маблағлари ҳисобига ўзгартириш зарур.

¹¹ «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ маълумотлари асосида муаллиф ишланмаси

Таҳлил натижалари орқали биз Ўзбекистон Республикаси темир йўл тармоғига жалб қилинаётган инвестицияларнинг асосий қисми хусусий маблағлар ташкил этаётганини аниқладик. Яъни уларнинг улуши жами инвестицияларга нисбатан олинганда сўнгги 6 йилда 49,6 фоиз бўлган. Кейинги ўринда темир йўл транспортига маблағларни йўналтириш бўйича хорижий инвестициялар ва давлат кафолати остидаги кредитлар эгаллаган ҳолда сўнгги 6 йилда бу кўрсаткич 20,72 фоизга етган.

Шу билан бир қаторда тижорат банкларининг ушбу соҳага инвестиция киритиш ҳажми сўнгги йилларда аста секинлик билан ошиб бормоқда. Ўзбекистон Республикаси тикланиш ва тараққиёт жамғармасининг маблағлари ҳисобига киритилаётган инвестициялар ҳажми турли йилларда турли хил кўрсаткичлар билан намоён бўлиб, 2014-2019 йилларнинг таҳлили келтирилганда 11,99 фоизга тенг бўлган.

«Ўзбекистон темир йўллари» АЖ тизимидаги корхоналарга инвестицияларни жалб қилишнинг усуллари лойиҳани амалга ошириш мақсадида танланади. Инвестицион фаолиятни амалга оширишдаги ва инвестицияларни жалб қилиш усуллари сифатида қуйидагилардан фойдаланилмоқда:

- ўз-ўзини молиялаштириш, яъни фақат ўз маблағлари ҳисобига;
- акциялаштириш ёки улушли молиялаштиришнинг бошқа шакллари;
- кредит орқали молиялаштириш;
- банкларнинг инвестицион кредитлари;
- облигацияларни чиқариш;
- лизинг;
- бюджетдан молиялаштириш;
- турли усуллар комбинациялари асосида аралаш молиялаштириш;
- лойиҳавий молиялаштириш.

3-жадвал

Темир йўл транспортида инвестицияларнинг ишлаб чиқариш салоҳиятига таъсири бўйича тақсимланиши (млн.долл.)¹²

Инвестицияларнинг ишлаб чиқариш салоҳиятига таъсири бўйича	Йиллар					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Интенсив инвестициялар	583,8	638,1	714,8	492,8	201,7	192
Экстенсив инвестициялар	86,2	117,4	116,4	241,4	325,6	408,9
Жами	670	755,5	831,2	734,2	527,3	600,9

3-жадвал таҳлили шуни кўрсатдики, 2014 йилда интенсив йўналишдаги инвестициялар ҳажми экстенсив инвестицияларга нисбатан 6,5 баробардан ҳам кўпроқ бўлган. Лекин 2019 йилга келиб экстенсив инвестициялар ҳажми интенсивга нисбатан 2,1 баробардан кўпроққа тўғри келмоқда. Яъни темир йўл транспортининг ўзига хослигини инобатга оладиган бўлсак, ушбу экстенсив инвестицияларнинг аксарият қисми тўғридан тўғри темир йўл соҳасига эмас, балки ижтимоий лойиҳаларга қаратилган. Шу билан бирга «Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг темир йўл йўналиши бўйича ривожланишига замин яратмайди. Чунки уларнинг таркибида истироҳат

¹² «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ маълумотлари асосида муаллиф томонидан тайёрланди

боғлари барпо этиш, «Ўзбеккўмир» АЖни модернизациялаш, кўптармоқли клиника қуриш каби йўналишларга қаратилган. Ушбу йўналишлар молиявий томондан «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ учун фойдали бўлиши мумкин, лекин темир йўлнинг ривожланишига қаратилмаган. Бу эса ўз навбатида инвестицион ресурслар ва инвестицион фаолиятнинг самарали амалга оширилишига тўсқинлик қилиши мумкин.

Хорижий мамлакатларда олиб борилаётган темир йўл тармоғидаги ўзгаришлар инвестицион фаолиятнинг самарали бўлишига олиб келмоқда. Темир йўл транспорти бозори қатнашчиларининг ўзаро самарали муносабатлари асосан темир йўл тармоғи ва темир йўл инфратузилмасини функционал ташкил этишда давлат ёндашуви билан белгиланади. Жаҳон тажрибасида иккита асосий ёндашув, яъни функционал ташкил этиш ва темир йўл тармоғини давлат томонидан тартибга солишни ажратишимиз мумкин, улар тармоқнинг ривожланиш амалиётида тарихий боғлиқдир¹³.

Биринчи ёндашув шундан иборатки, унда темир йўл транспорти ва темир йўл инфратузилмаси иқтисодиётнинг ижтимоий муҳим сектори сифатида белгиланмайди, бу орқали тармоқдаги субъектларнинг хизматлари давлат томонидан тариф орқали тартибга солишга муҳтож эмас. Бу ҳолатни биз Канада, АҚШ ва Австралиянинг баъзи штатларида кўришимиз мумкин. Бу жараёнда тармоқнинг асосий ривожланиши хусусий инвесторларнинг маблағлари ҳисобига амалга оширилади, давлатнинг асосий тартибга солиш роли эса биринчи навбатда темир йўл инфратузилмасида қулай шароит яратиш ва унинг ишончли фаолият юритишини таъминлашга қаратилади. Шу билан бир қаторда темир йўл тармоғидаги инфратузилмавий компанияларнинг тариф сиёсатида давлатнинг тўғридан тўғри аралаша олиш имкони бўлмайди.

Иккинчи ёндашув кенг тарқалган бўлиб, аксинча темир йўл транспорти ва темир йўл инфратузилмаси иқтисодиётнинг ижтимоий муҳим сектори сифатида ифодаланади ҳамда давлатнинг аниқ тизимли назоратини, тариф сиёсатида аралашувининг зарурлигини кўрсатади. Бундай ёндашув асосан Буюк Британия, Германия, Россия Федерацияси, Қозоғистон Республикаси, Австралиянинг баъзи штатлари ва АҚШнинг «Amtrack» вертикал-интеграциялашган йўловчи ташиш компаниясини киритиш мумкин.

Темир йўл тизимини ташкил этишда ва инвестицион фаолиятни амалга оширишда етакчи мамлакатлардан бири бу Буюк Британия ҳисобланади. Мамлакатнинг темир йўл тармоғи иқтисодий ва ижтимоий томондан барқарор бўлиб, Буюк Британия темир йўл тармоғининг кучли ва кучсиз томонлари, имкониятлари ҳамда тармоқнинг ривожланишига нисбатан пайдо бўладиган хавф-хатарни таҳлил қилиш орқали кўринди.

Кўплаб жаҳон мамлакатларида темир йўл тармоғи узоқ вақт давомида энг қаттиқ тартибга солинадиган иқтисодиётнинг тармоғи бўлиб келган. Темир йўлнинг вертикал-интеграциялашган монопол фаолиятида доимо

¹³ O.O.Mozgovaya, D.V.Agafonov, the Directions of enhancement of state regulation machineries for the purpose of attraction and protection of investments into infrastructure of a rail transport // Infrastructure industries of economy: problems and prospects of development: the collection of materials X of the International scientific and practical conference / Under a general edition of S.S. Chernov. - Novosibirsk: NGTU publishing house, 2015. - page 145-153 ISBN 978-5-7782-2764-4.

давлатнинг аралашуви, масштабни самаранинг мавжудлиги, алоҳида фаолият тури бўйича қийинчиликлар ва темир йўл транспортидаги кўрсатилаётган хизматлар таннархи таркибида инфратузилма харажатларининг юқори улуши 80 фоиздан ортиғига тўғри келади. Бундай аралашув тармоққа хусусий инвестицияларни ва рақобатнинг механизмларини жорий қилиш мақсадсиз ва имкониятсиз ҳолатга тушириб қўяди.

Дунё миқёсидаги энг йирик, иқтисодий барқарор ва жуда катта суръатларда ўсиб бораётган Хитой Халқ Республикасининг темир йўл тармоғи ҳам параллел равишда ривожланмоқда. Чунки Хитой ҳозирги кунда ЯИМни ишлаб чиқариш бўйича етакчи мамлакатлардан бирига айланмоқда. Хитой ҳозирги кунда темир йўл тармоғига тезликни қўшишни мақсад қилиб қўйган. Яъни, улар ўзларига яқин бўлган океан ортидаги 12 мамлакат Эфиопия, Нигерия, Ангола, Кения, Буюк Британия, АҚШ, Зимбабве, Россия Федерацияси, Мянма, Қозоғистон, Сербия ва Таиландга йўл очишмоқчи, бу учун катта ҳажмда инвестиция жалб қилиш талаб этилади. Бу орқали Хитой ўзининг темир йўл тармоғини янада ривожлантиришни мақсад қилиб қўйган.

Ҳиндистонда темир йўл тармоғи жуда тез ривожланаётган бўлсада, ушбу соҳага инвестицияларни жалб қилишда турли хил муаммолар мавжуд. Чунки кўплаб инвесторлар ишончли ва тез қопланадиган лойиҳаларга инвестицияларни киритишни хоҳлайдилар. Ҳиндистонда эса темир йўл тармоғининг ривожланишига ва инвестицион муҳитга таъсир этадиган қуйидаги муаммолар мавжуд:

- инфратузилма қийматининг жуда баландлиги;
- қурилиш йўналишида коррупциянинг тўсиқ бўлиши;
- юқори малакали операторларнинг етишмаслиги;
- ривожланган мамлакатлар сингари моделлаштирилган технологияларни қўллаб бўлмаслиги;
- катта ҳажмда ер сотиб олиш катта эътирозлар ва кўп вақт талаб этиши;
- темир йўлга киритилаётган инвестицияларнинг қачон ва қандай ҳажмда қайтишига ҳеч қандай кафолат бўлмаслиги;
- тез муддатда амалга ошмаслиги ва кўп вақт талаб этиши;
- операция фаолият, янги конструкция ва дизайннинг замонавийларига мослаштиришлари учун муҳандисларни тайёрлаб, инсон ресурсларини ривожлантириш кабилар киради.

Юқоридаги келтирилган ёндашувларнинг ўзига хос ижобий томонларини мамлакатимиз темир йўл тармоғига олиб кира олсак, мамлакатимиздаги транспорт тармоғини янада ривожлантириш орқали инвестицион салоҳиятни ошириш имкониятига эга бўламиз.

Бизнинг фикримизча, темир йўл транспортида инвестицион фаолиятни кенгайтиришнинг қуйидаги самарали йўллар орқали амалга ошириш зарур:

- давлат бюджети маблағлари ҳисобига Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспорти учун мос келадиган инвестицион кўмак шакллари яратиш;
- маҳаллий ҳокимият органларининг бюджет маблағлари ҳисобига шаҳарлар ва ҳудудларнинг хўжалик субъектлари иқтисодий томондан

йўловчиларни ташиш ҳамда кам фаолиятли темир йўл участкалари учун инвестиция ажратишни йўлга қўйиш;

- хусусий маблағлар ҳисобига юкларни ташиш тарифларида инвестицион боғланишларнинг асосий фондларни қайта ишлаб чиқариш ва юк ташишда даромадларни шакллантириш принципларини ўзгартириш;

- асосланган амортизацион сиёсат ҳисобига асосий фондларнинг баҳоланиши ва ажратмаларни аниқлашни оптималлаштириш орқали темир йўл транспорти техникасининг янгиланиши учун инвестицияларни ажратиш;

- иқтисодий асосланган заём маблағлари ҳисобига инвестицияларни жалб қилишни янада кенгайтириш имконини яратиш зарур.

«Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортида инвестицион фаолиятнинг самарадорлигини ошириш истиқболлари» номли учинчи бобда темир йўл транспорти тармоғига жалб қилинган инвестициялар самарадорлигини баҳолашнинг иқтисодий мультипликатор усулини такомиллаштириш, «Ўзбекистон темир йўллари» АЖдаги инвестицион фаолиятни ривожлантиришнинг истиқболли эконометрик модели ҳамда темир йўл транспорти корхоналари учун скейлап босқичида итерацион алгоритм асосида инвестицион дастурни шакллантириш стратегиясини ишлаб чиқиш усули такомиллаштирилган.

4-жадвал

«Ўзбекистон темир йўллари» АЖ асосий иқтисодий кўрсаткичлари¹⁴

Кўрсаткичлар	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Жами даромад млрд.сўм	1016,4	1733,7	1074,5	1459,3	1827,6	2298,5	2497,5	3365,7	3743,1	2799,9	6449,3	8015,8	13557,8	11320,4	8903,4
Базис йилга нисбатан жами даромад, %	100	170,6	62	135,8	125,2	125,8	108,7	134,8	111,2	74,8	230,3	124,3	169,1	83,5	78,6
«Ўзбекистон темир йўллари» АЖ асосий капиталига инвес- тициялар, млрд.сўм	73,8	297,3	213,2	324,3	408,4	658,3	784,4	874,5	1088,8	1755,7	1460,0	2660,6	3843,8	5142,8	4987,5
Базис йилга нисбатан жами инвестициялар, %	100	402,6	71,7	152,1	125,9	161,2	119,2	111,5	124,5	161,2	83,2	182,2	144,5	133,8	97,0
Даромаднинг қўшимча ўсиши, млрд.сўм	-	717,3	-659,2	384,8	368,2	470,9	199,0	868,2	377,4	-943,2	3649,3	1566,6	5542,0	-2237,4	-2417
Инвестицияларнинг қўшимча ўсиши, млрд.сўм	-	223,4	-84,1	111,1	84,1	249,9	126,1	90,1	214,4	666,9	-295,7	1201	1183	1299	-155,3
Инвестицияларнинг ўртача йиллик хажми, млрд.сўм	-	-	194,7	278,2	315,3	463,6	617	772,4	915,9	1239,7	1434,9	1958,8	2654,8	3882,4	4658

¹⁴ «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ маълумотлари асосида муаллиф томонидан тайёрланди

4-жадвалдан кўриниб турибдики, 2019 йилда жами даромад ҳажми 2018 йилга нисбатан 22,4 фоизга камроқ бўлган, бунинг асосий сабаби жаҳонда кузатилаётган COVID-19 пандемияси билан ҳамда темир йўл тармоғидаги ҳамкор мамлакатларнинг иқтисодий инқирозга учрамаслиги учун инвестицияларни қайтариш йўлларининг тезлашиши билан изоҳланади. Лекин шуни таъкидлаб ўтиш керакки, 2019 йилда жами асосий капиталга киритилган инвестициялар ҳажми 2018 йилдаги бор йўғи 3фоизга қисқарган. Бунинг асосий сабаби мавжуд вазиятни барқарор ушлаб қолиш мақсадида давлат бюджети маблағлари, хусусий маблағлар ва тижорат банкларининг кредитлари ўз вақтида жалб қилинганлигидир. Чунки пандемия шароитида асосан ишлаб чиқарилган маҳсулотларни етказиш катта ҳажмда темир йўл тармоғида корхоналарнинг зиммасига тўғри келиши башорат қилинганлигидир. Ҳисоб китоблар натижасида инвестицияларнинг ўртача йиллик ҳажмини мартада аниқлашимиз учун 2019 йилдаги инвестицияларни 2005 йилдаги инвестицияларнинг ўртача йиллик ҳажмига нисбати орқали топилди ва бу кўрсаткич 23,92 мартага кўпроқ эканлиги аниқланди. Инвестицияларнинг ўртача йиллик ўсишини фоизда аниқлашда, 23,92 сони 15 даража остидаги логарифмдан чиқарилади ва 1,24 фоизга ўзгариб бориши аниқланди. Кейинги иқтисодий кўрсаткич бу инвестицияларнинг қиймат кўринишидаги илгарилаш коэффиценти ҳисобланади. Илгарилаш коэффицентини аниқлаш учун эса даромадларнинг қўшимча ўсиш ҳажмини инвестицияларнинг қўшимча ўсиш ҳажмига нисбати орқали топиш мумкин.

5-жадвал

«Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг илгарилаш коэффиценти кўрсаткичлар қиймати¹⁵

Т/Р	Йиллар	Даромаднинг қўшимча ўсиши	Инвестицияларнинг қўшимча ўсиши	Илгарилаш коэффиценти
1	2005	0	0	-
2	2006	717,3	223,4	3,21
3	2007	-659,2	-84,1	7,84
4	2008	384,8	111,1	3,46
5	2009	368,2	84,1	4,38
6	2010	470,9	249,9	1,88
7	2011	199,0	126,1	1,58
8	2012	868,2	90,1	9,64
9	2013	377,4	214,4	1,76
10	2014	-943,2	666,9	-1,41
11	2015	3649,3	-295,7	-12,34
12	2016	1566,6	1200,6	1,30
13	2017	5542,0	1183,2	4,68
14	2018	-2237,4	1299,0	-1,72
15	2019	-2417,0	-155,3	15,6

¹⁵ Муаллиф томонидан тайёрланди

Илгарилаш коэффициентни 2019 йилда 15,6 ни ташкил қилиб 1 бирлик инвестицияларнинг қўшимча ўсиши 15,6 бирлик даромаднинг қўшимча ўсишига олиб келган. Энг паст кўрсаткич 2015 йилда қайд этилиб унда -12,34 коэффициентни кўришимиз мумкин (5-жадвал). Инвестицион мультипликаторни аниқлаш учун жорий йилдаги даромаднинг қўшимча ўсишини базис йилдаги даромаднинг қўшимча ўсиш нисбатини 100 га кўпайтириб олиб ва акселераторни аниқлашда жорий йилдаги инвестицияларнинг қўшимча ўсишини базис йилдаги инвестицияларнинг қўшимча ўсиш нисбатини олиб 100 га кўпайтириш орқали ҳисобланади.

6-жадвал

Инвестицион мультипликатор ва акселератор учун зарур кўрсаткичлар¹⁶

Кўрсаткичлар	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Даромаднинг ўртача қўшимча ўсиши, фоизда (дельта, ΔY)	-91,9	-58,4	95,7	127,9	42,3	436,3	43,5	-249,9	-386,9	42,9	353,8	-40,4	108
Инвестициянинг ўртача қўшимча ўсиши, фоизда (дельта, ΔI)	-37,6	-132,1	75,7	297,1	50,5	71,5	238,0	311,1	-44,3	-406,0	98,6	109,8	-11,96

6-жадвалда келтирилган кўрсаткичлар орқали инвестицион мультипликатор ва акселераторнинг қиймат кўрсаткичларини топиш мумкин. Бунинг учун инвестициянинг фоиздаги ўртача қўшимча ўсишини даромаднинг фоиздаги ўртача қўшимча ўсишига нисбати орқали аниқлаш мумкин.

Инвестицион мультипликатордаги кўрсаткичларнинг ижобий ҳолатига 2013 йилда эришилган бўлиб, бу кўрсаткич 5,47 га тенг бўлган. Бундай вазиятда 1 сўмлик киритилган инвестициядан 5,47 сўмлик даромад олинган. Инвестициялардан оқилона фойдаланилмаганлик сабабли 2016 йилда 9,46 га тенг бўлган. Яъни киритилган инвестицияларнинг даромад келтириш даражаси манфий кўрсаткич билан тасвирланган. Лойихалардаги номуносивбликлар ҳисобига шундай натижаларга эришилган (2-расм).



2-расм. Инвестицион мультипликатор динамикаси¹⁷

¹⁶ Муаллиф томонидан тайёрланди

¹⁷ Муаллиф томонидан тайёрланди

3-расмда инвестицион акселератор кўрсаткичларини аниқладик. Унга кўра энг юқори кўрсаткич 2015 йилда кузатилган ва 8,73 га тенг бўлган. Энг қуйи чегара эса 2019 йилда -9,04 га тенг бўлган. Юқорида келтириб ўтилган кўрсаткичлар орқали темир йўл тармоғидаги инвестицион фаолиятнинг самарадорлигини аниқлашдаги янги ишлаб чиқилган моделлар сифатида кўришимиз мумкин. Бу кўрсаткичларни аниқлаш орқали инвестициялардан келаётган даромадларнинг ҳажмини ошириш ва умуман олганда инвестициялардан самарали фойдаланишнинг аниқроқ кўрсаткичларини кўришимиз мумкин.



3-расм. Инвестицион акселератор динамикаси¹⁸

Ҳозирги кунда кўпқиррали бўлган тармоқни, яъни темир йўл транспортини бир дона интеграл кўрсаткич билан ифодалаш қийин шуни инобатга олиб, бир нечта иқтисодий кўрсаткичларни бирлаштириш лозим.

Бу эса ўз навбатида бизга инвестицияларни жалб қилиш учун корхонанинг инвестицион барқарорлигини баҳолаш усулини такомиллаштириш имконини беради. Уларга:

- темир йўл транспорти корхонаси ишлаб чиқариш фондларининг ҳолати;
- темир йўл транспорти корхонасининг иқтисодий барқарорлиги.

Интеграл кўрсаткичларни танлашда биз шундай кўрсаткичларни олишимиз керакки, улар корхонанинг ишлаб чиқариш фондларини ва иқтисодий фаолиятини кўрсатиши асосида барча даражаларни баҳолашда ягона усул бўлишини таъминлаши зарур.

Ушбу мавжуд усуллардан ташқари биз томондан ишлаб чиқилган ўртача геометрик ҳисоб-китоб қилинадиган интеграл кўрсаткич қуйидаги формула орқали топилади:

$$K_{\text{ичфх}} = \sqrt[4]{K_{\text{э}} * K_{\text{аву}} * K_{\text{я}} * K_{\text{айву}}} \quad (1)$$

бу ерда, $K_{\text{ичфх}}$ - корхона ишлаб чиқариш фондларининг ҳолатини ифодаловчи интеграл кўрсаткич;

$K_{\text{э}}$ - корхона асосий воситаларининг эскириш коэффиценти;

$K_{\text{аву}}$ - корхона асосий воситаларининг умумий қийматдаги улуши коэффиценти;

$K_{\text{я}}$ - корхона асосий воситаларининг яроқлилик коэффиценти;

¹⁸ Муаллиф томонидан тайёрланди

$K_{айву}$ - корхона айланма воситаларининг умумий қийматдаги улуши коэффициенти.

Бизнинг фикримизча олинган интеграл кўрсаткич темир йўл транспортининг ишлаб чиқариш фондларининг ҳолатини ифодалаш учун етарли бўлади.

Корхонанинг иқтисодий барқарорлигини ифодаловчи интеграл кўрсаткични аниқлаш учун биз қуйидаги кўрсаткичларни ҳисоблашимиз зарур:

$$K_{иб} = \sqrt[6]{K_{к} * K_{жл} * K_{жўмм} * K_{ўкк} * K_{мк} * K_{жмк}} \quad (2)$$

бу ерда, $K_{иб}$ - корхонанинг иқтисодий барқарорлигини ифодаловчи интеграл кўрсаткич;

$K_{к}$ - қоплаш коэффициенти;

$K_{жл}$ - жорий ликвидлилик коэффициенти;

$K_{жўмм}$ - жалб қилинган ва ўз маблағларининг ўзаро муносабати;

$K_{ўкк}$ - ўз капиталининг концентрацияси;

$K_{мк}$ - молиявий қарамлилик коэффициенти;

$K_{жмк}$ - жалб қилинган маблағлар концентрацияси.

Юқорида келтирилган 2 кўрсаткичнинг ҳам ўз чегараси бўлиши лозим. Бунинг учун биз қуйидагича меъёрлаштириш йўлини танладик.

$K_{ичфх}$ - кўрсаткичининг меъёрий чегараси 0-1 оралиғида бўлиши лозим, агарда кўрсаткич 1 га қанчалик яқинлашса корхонанинг ишлаб чиқариш фондларининг ҳолатини барқарор деб олиш мумкин.

$K_{иб}$ - кўрсаткичининг меъёрий чегараси 1-2 оралиғида бўлиши лозим, агарда кўрсаткич 2 га қанчалик яқинлашса корхонанинг иқтисодий барқарорлигини юқори деб баҳолаш мумкин бўлади.

Юқоридаги икки кўрсаткичнинг меъёрларига тўғри келган ҳолатда корхонанинг инвестицион барқарорлигини аниқлаш мумкин.

7-жадвал

Темир йўл транспорти корхоналарининг инвестицион барқарорлигини баҳолаш кўрсаткичлари¹⁹

Кўрсаткичлар	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 ярим йиллик
$K_{ичфх}$	0,46	0,45	0,45	0,43	0,44	0,51	0,49	0,48	0,50
$K_{иб}$	0,93	1,01	1,01	1,14	1,25	1,71	1,72	1,67	1,75

«Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг ишлаб чиқариш фондларининг ҳолати ўртача интеграл кўрсаткични ифодаламоқда. Шу билан бирга иқтисодий барқарорлик кўрсаткичи 2012 йилда биз таклиф этган меъёрдан анча паст бўлган. Лекин 2017-2018 йилларга келиб иқтисодий барқарорлиги ошган ва 1,7 дан юқори бўлган (7-жадвал).

«Ўзбекистон темир йўллари» АЖ инвестицион фаолиятини ривожлантиришнинг истиқболли эконометрик моделини ишлаб чиқишда темир йўл тармоғи фаолияти кўрсаткичларини эконометрик моделлаштириш асосида таҳлил қилиш ва келгусида прогнозлаш учун унга таъсир этувчи

¹⁹ Муаллиф томонидан тайёрланди

омиллар таркиби ҳамда ҳар бир омилнинг улушини аниқлаш орқали республикада темир йўл тармоғида оптимал қарорлар ишлаб чиқаришга имкон беради.

Кўп омилли эконометрик моделда қатнашаётган омилларнинг ўлчов бирликлари турлича бўлганлиги учун мазкур омилларнинг логарифмик қийматлари ҳисоблаб олинади, яъни «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ нинг ялпи даромади, млрд. сўм ($\ln Y$), «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ да асосий капиталга ўзлаштирилган инвестициялар ҳажми, млрд.сўм ($\ln X_1$), «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ да фаолият кўрсатаётган ишчилар сони, нафар ($\ln X_2$), «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ нинг юк айланмаси, млрд. тонна-км ($\ln X_3$).

8-жадвалдаги омилларни таҳлил қилиб, ундаги «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ нинг ялпи даромадига таъсир этаётган омилларнинг мультиколлениарлик даражаси яъни инвестицияларнинг ҳажми 0,93882 га, жамиятда фаолият кўрсатаётган ишчилар сони 0,95108 га ва юк айланмасининг ҳажми 0,46876 га тенг бўлганлиги аниқланди.

8-жадвал

«Ўзбекистон темир йўллари» АЖ ялпи даромади ва унга таъсир этувчи омиллар ўртасида ҳисобланган корреляция коэффицентлари матрицаси²⁰

Кўрсаткичлар номи	$\ln(Y)$	$\ln(X_1)$	$\ln(X_2)$	$\ln(X_3)$
$\ln(Y)$ «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ нинг ялпи даромади, млрд. сўм	1			
$\ln(X_1)$ «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ да асосий капиталга ўзлаштирилган инвестициялар ҳажми, млрд. сўм	0,93882	1		
$\ln(X_2)$ «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ да фаолият кўрсатаётган ишчилар сони, нафар	0,95108	0,93148	1	
$\ln(X_3)$ «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ нинг юк айланмаси, млрд. тонна-км	0,46876	0,63293	0,51078	1

Бу 3 та омил даромаднинг ўсишини таъминлашини ва янги ишлаб чиқариш йўналишларини ўзлаштириш имконини бериши мумкин. Ҳисобланган маълумотлар асосида янги кўп омилли эконометрик модель тузамиз ва у қуйидаги кўринишга эга:

$$\hat{Y} = -27,935 + 0,403 \cdot \ln X_1 + 3,162 \cdot \ln X_2 - 1,535 \cdot \ln X_3 \quad (3)$$

$$R^2 = 0,9372; F_{\text{ҳисоб}} = 49,784; t_{\ln x_1} = 2,269 \quad \text{prob} = 0,0466;$$

$$t_{\ln x_2} = 2,172 \quad \text{prob} = 0,0500, t_{\ln x_3} = -1,356 \quad \text{prob} = 0,205,$$

(3) модель асосида «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ ялпи даромадининг ҳисобланган ва ҳақиқий қийматлари қуйидаги 4-расмда келтирилган.

4-расмдан кўриш мумкинки, 2005-2019 йиллар давомида «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ ялпи даромадининг ҳисобланган ва ҳақиқий қийматлари деярли бир хил қийматларга эга экан. Яъни, улар ўртасида фарқлар унчалик катта эмас. «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ да асосий капиталга ўзлаштирилган инвестициялар ҳажми бўйича тренд модели:

²⁰ Муаллиф томонидан тайёрланди

$$\ln x_1 = 11,5191 + 0,279 \cdot t \quad (0,15) \quad (0,018) \quad (4)$$

$$R^2 = 0,9525; F_{\text{хисоб}} = 240,84; t_{\ln x_1} = 15,52$$



4-расм. «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ ялпи даромадининг ҳисобланган ва ҳақиқий қийматлари графиги²¹

«Ўзбекистон темир йўллари» АЖ да фаолият кўрсатаётган ишчилар сони бўйича тренд модели:

$$\ln x_2 = 10,931 - 0,029 \cdot t \quad (0,023) \quad (0,003) \quad (5)$$

$$R^2 = 0,9505; F_{\text{хисоб}} = 112,34; t_{\ln x_2} = 10,599$$

«Ўзбекистон темир йўллари» АЖ нинг юк айланмаси бўйича тренд модели:

$$\ln x_3 = 3,014 + 0,01145 \cdot t \quad (0,036) \quad (0,004) \quad (6)$$

$$R^2 = 0,372; F_{\text{хисоб}} = 7,11; t_{\ln x_3} = 2,67$$

«Ўзбекистон темир йўллари» АЖ да асосий капиталга ўзлаштирилган инвестициялар ҳажми, млрд. сўм ($\ln X_1$), «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ да фаолият кўрсатаётган ишчилар сони, нафар ($\ln X_2$), «Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг юк айланмаси, млрд.тонна-км ($\ln X_3$) тренд моделлари бўйича олиб борилган ҳисоб-китобларнинг прогноз натижалари қуйидаги 9-жадвалда келтирилган (логарифмланган қийматлар потенцирланган).

9-жадвалга кўра, «Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг ялпи даромади 2019 йилда 2018 йилга нисбатан 11,77 фоизга ортган. Прогнозларимизга кўра агарда жалб қилинаётган инвестицияларнинг кўпроқ қисмини маҳсулотни ишлаб чиқариш ҳамда унинг реализациясига қаратилса, 2021 йилдан бошлаб даромаднинг ортиб боришига эришиш мумкин бўлади.

Мавжуд маълумотлар орқали прогноз қилганимизда 2025 йилга келиб инвестицияларнинг ҳажми 20132,6 млрд.сўмни ташкил этиши мумкин. «Ўзбекистон темир йўллари» АЖда фаолият кўрсатаётган ишчилар сони 2025 йилга келиб киритилган инвестициялар ҳисобига 99000 нафарга яқинлашади. Эконометрик прогноз модели шуни кўрсатдики, 2019 йилда

²¹ Муаллиф томонидан тайёрланди

даромад ҳажми 12653,05 млрд. сўми ташкил этганда, инвестициялар ҳажми 6298,86 млрд. сўм бўлган.

9-жадвал

«Ўзбекистон темир йўллари» АЖ ялпи даромадининг 2005-2020 йиллардаги асосий кўрсаткичлар динамикаси ва 2021-2025 йиллардаги прогноз кўрсаткичлари²²

Йиллар	«Ўзбекистон темир йўллари» АЖ ялпи даромади, млрд. сўм	«Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг асосий капиталига ўзлаштирилган инвестициялар, млрд. сўм	«Ўзбекистон темир йўллари» АЖда фаолият кўрсатаётган ишчилар сони, нафар	«Ўзбекистон темир йўллари» АЖ юк айланмаси, млрд. тонна-км
2005	1016,44	73,8	59874	18,093
2006	1733,71	297,2	60226	19,281
2007	1074,54	213,1	60686	21,593
2008	1459,34	324,2	62977	23,432
2009	1827,56	408,4	66253	24,238
2010	2298,5	658,3	66429	22,282
2011	2497,53	784,4	66792	22,482
2012	3365,75	874,5	68774	22,686
2013	3743,12	1088,8	71744	22,918
2014	2799,94	1755,7	72284	22,931
2015	6449,25	1460,0	74136	22,935
2016	8015,83	2660,6	75393	22,937
2017	13557,83	3843,8	87684	22,94
2018	11320,41	5142,7	91440	22,942
2019	12653,05	6298,8	87053	24,193
2020	15252,91	8299,2	89661	24,471
2021	18386,96	10934,7	92346	24,753
2022	22164,97	14407,3	95112	25,038
2023	26719,27	18982,6	97960	25,326
2024	27850,05	19567,2	98254	25,650
2025	28400,67	20132,6	98805	26,206

Агарда моделдаги прогноз қийматлари бўйича таҳлил қиладиган бўлсак киритилаётган инвестицияларнинг ўсиши «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ даромадининг ўсишига олиб келмоқда. 2019 йилда «Ўзбекистон темир йўллари» АЖга 600,9 млн. доллар инвестиция киритилган, агарда 2019 йил учун қабул қилинган доллар курсининг 8300 сўм (бу қиймат 2019 йилда Республикадаги барча инвестиция лойиҳалари учун қабул қилинган) эканлигини ҳисобга олсак, бу кўрсаткич 49,875 млрд. сўми ташкил этади.

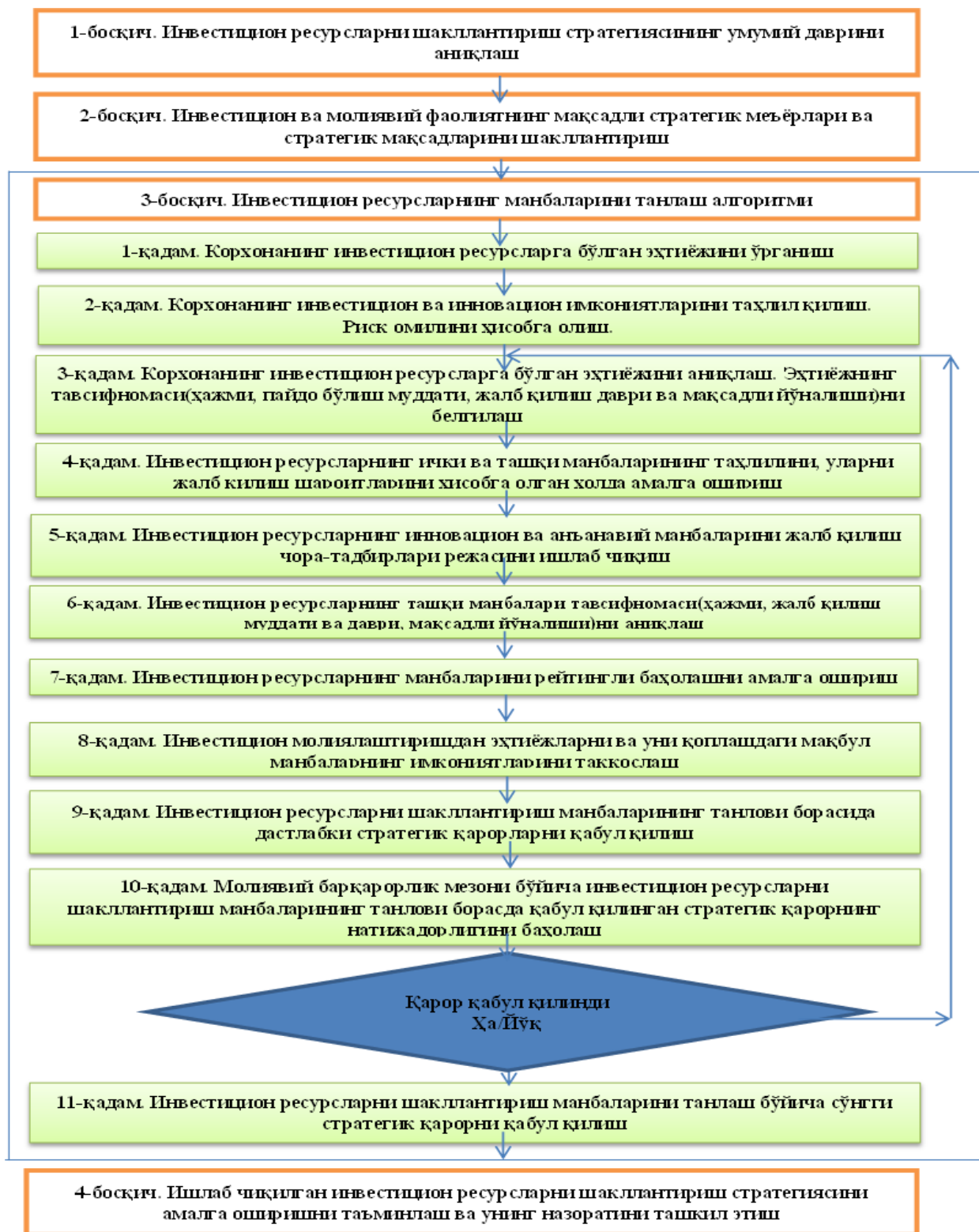
Бу ҳолатда иқтисодий самарани кўришимиз учун жами қўшимча олинган даромаддан унга эришиш учун олинган қўшимча киритилган инвестициялар ҳажмини олиб ташласак, керакли натижани оламиз.

Иқтисодий самара = 50,992 – 49,875 = 1,117 млрд.сўм.

Демак, ишлаб чиқилган моделлардаги ҳисобларимиз жами киритилган инвестициялар ва жами даромадлар ўртасидаги фарққа асосан иқтисодий самарани аниқлаш ҳамда “Ўзбекистон темир йўллари” АЖнинг инвестицион фаолиятини стратегик режалаштириш имконини берди.

²²«Ўзбекистон темир йўллари» АЖ маълумотлари асосида муаллиф томонидан тайёрланди

Прогноз моделимизга асосан «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ 2019 йилда 12653,05 млрд. сўм жами даромад кўрган. Натижада инвестиция ҳажмининг кўшимча 1 фоизга ўсиши жами даромадларнинг 0,403 фоизга ўсишига олиб келиб, 2019 йил якунига кўра 1,117 млрд. сўм иқтисодий самарага эришилган.



5-расм. «Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамияти корхоналари учун скейлап босқичида итерацион алгоритм²³

²³ Муаллиф томонидан тайёрланди

«Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамияти корхоналари учун скейлап босқичида итерацион алгоритм асосида инвестицион дастурни шакллантириш стратегиясини ишлаб чиқиш усули бир нечта босқичлар жамланмасидан иборат бўлиб, ҳар бир босқичнинг бажарилиш самараси ва иқтисодий асосланган стратегик қарорларни қабул қилишга замин яратади (5-расм).

Ушбу темир йўл транспорти корхоналарида инвестицион дастурни шакллантириш стратегиясини ишлаб чиқиш усулида биринчи босқичнинг амалга оширилиши инвестицион режалаштириш тизимига киритилган бўлади. Иккинчи босқич доирасида инвестицион ва молиявий фаолиятнинг мақсадли стратегик меъёрлари тизимини шакллантириш лозим. Учинчи босқичда инвестицион ресурсларнинг танлови ва уларга эҳтиёжни аниқлашдан иборат. Тўртинчи якунловчи босқичда темир йўл транспорти корхоналарида ишлаб чиқилган инвестицион дастурни шакллантириш стратегиясини амалга оширишни таъминлаш ва унинг назоратини ташкил этиш билан бир қаторда режалаштирилган стратегик чора-тадбирлар ва қарорларни ишлаб чиқариш орқали амалга оширилади.

ХУЛОСА

Ўзбекистон Республикаси темир йўл тармоғида инвестицион фаолият самарадорлигини ошириш бўйича олиб борилган тадқиқотлар асосида қуйидаги хулосалар ишлаб чиқилди:

1. Инвестицион фаолият иқтисодий категориясига умумэътироф этилган мазмун ва моҳиятидан келиб чиқиб, «Инвестицион фаолият-бу ахборотлаштириш ва рақамлаштириш шароитида замонавий техника ва инновацион технологияга йўналтирилган ҳамда юқори самара берадиган молиялаштириш ва капитал қуйилмалар билан боғлиқ жадаллаштирилган жараёнларнинг мажмуи» ҳисобланиши хусусида муаллифик ёндашуви келтирилган.

2. Темир йўл транспорти тармоғида инвестицион фаолиятнинг меъёрий-ҳуқуқий асослари таҳлил қилинган ва инвестицион фаолиятни амалга оширишдаги йўналишлар очиб берилган ҳамда темир йўл транспортида инвестицион фаолиятнинг самарадорлигини баҳолашда инвестицион мультипликатор ва акселератор усулини қўллаш таклиф этилган.

3. «Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг фаолияти таҳлили кенг ёритиб берилган. Ундаги мавжуд муаммолар ва фаолиятни такомиллаштириш билан боғлиқ таклифлар илмий асосланган. Ўзбекистон Республикаси темир йўл тармоғига жалб қилинаётган инвестициялар ҳажми ва манбалари келтирилиб, уларнинг таҳлили амалга оширилган ҳамда темир йўл транспорти корхоналарининг инвестицион барқарорлигини баҳолаш замонавий усули тавсия қилинган.

4. Темир йўл тармоғидаги корхоналарда инвестицион фаолиятни прогнозлашнинг йўловчи ташиш айланмаси, юк ташиш айланмаси, ишчилар сони ва асосий капиталга ўзлаштирилган инвестициялар ҳажми каби омилларга индивидуал ёндашув асосида интенсификациялашган эконометрик модель ишлаб чиқилган.

5. «Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг 2005-2020 йиллардаги фаолияти динамикасининг таҳлилидан келиб чиққан ҳолда, 2021-2025 йилларга мўлжалланган тармоқдаги корхоналарнинг прогноз кўрсаткичларига эришиш эконометрик модель асосида амалга ошириш таклиф этилган.

6. Ишлаб чиқилган эконометрик моделга кўра жами киритилган инвестициялар ва жами даромадлар ўртасидаги фарқ ҳисобига иқтисодий самарани аниқлаш ҳамда «Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг инвестицион фаолиятини келажакда стратегик режалаштириш имконини берган. Унга кўра инвестиция ҳажмининг кўшимча 1 фоизга ўсиши жами даромадларнинг 0,403 фоизга ўсишига олиб келиб, 2019 йил якунига кўра 1,117 млрд. сўм иқтисодий самарага эришилганлиги аниқланган.

7. «Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг инвестицион фаолиятини стратегик режалаштириш учун «Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамияти корхоналари учун скейлап босқичида итерацион алгоритм асосида инвестицион дастурни шакллантириш стратегиясини ишлаб чиқиш усули тавсия этилган.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.03/30.12.2019.I.03.05 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ
УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ТАШКЕНТСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ
ТЕХНИЧЕСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

**ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ ИСЛАМА КАРИМОВА**

САЙТКАМОЛОВ МУХАММАДХУЖА СОБИРХУЖА УГЛИ

**ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

08.00.03 – Экономика промышленности

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам

Ташкент-2021

Тема диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан под номером В2019.2.PhD/1qt884.

Диссертация выполнена в Ташкентском государственном техническом университете.

Аннотация диссертации на трех языках (узбекском, русском, английском (резюме)) размещена на веб-сайте Научного совета (www.tdtu.uz) и на информационно-образовательном портале «Ziyouset» (www.ziyouset.uz).

Научный руководитель:	Ганбизарова Зумрат Талатовна доктор экономических наук, доцент
Официальные оппоненты:	Саматов Гаффор Аллакулович доктор экономических наук, профессор Хонкелдиева Гузаль Шеровна доктор экономических наук, профессор
Ведущая организация:	Ташкентский государственный транспортный университет


Защита диссертации состоится «11» Май 2021 года в 10:00 часов на заседании Научного совета DSc. 03/30.12.2019.1.03.05 при Ташкентском государственном техническом университете по адресу: 100095, г. Ташкент, ул. Университетская, 2. Тел.: (99871) 246-46-00; факс: (99871) 227-10-32; электронная почта: tstu_info@tdtu.uz.

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского государственного технического университета (регистрационный № 204); Адрес: 100095, г. Ташкент, ул. Университетская, 2. Тел.: (99871) 246-46-00.

Аннотация диссертации разослана «30» апреля 2021 года.
(Протокол реестра рассылки № 12 от «30» апреля 2021 года).




М.Н.Махмудов
Председатель научного совета по
присуждению ученых степеней, доктор
экономических наук, профессор


Г.Ж.Аляева
Ученый секретарь научного совета по
присуждению ученых степеней, доктор
философии по экономическим наукам
(PhD), доцент


М.А.Махмутова
Председатель научного семинара по
присуждению ученых степеней, доктор
экономических наук, профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и востребованность темы диссертации. В мире в настоящее время развитие технологических, инновационных и инвестиционных стратегий в железнодорожном транспорте реализуется в соответствии с приоритетными направлениями других секторов экономики. Среднегодовой рост объема мирового железнодорожного рынка составляет 10,9%¹. С одной стороны, его характеризуют, цифровизация - технологическое конкурентоспособное развитие мировой экономики, с другой - растущий спрос на железнодорожный транспорт свидетельствует о необходимости дальнейшего повышения эффективности инвестиционной деятельности в сети железных дорог.

В мире ведутся исследования по повышению эффективности инвестиционной деятельности отрасли железнодорожного транспорта, являющейся одной из ведущих секторов экономики. Особое внимание уделяется поощрению производства необходимых деталей для вагонов и их ремонту на развитие сотрудничества с производственными предприятиями в частном секторе, здесь учитывается эффективное размещение инвестиционных ресурсов и усовершенствование механизмов оптимизации затрат на железнодорожном транспорте в нестандартных экономических условиях, развитие новых направлений при оценке эффективности инвестиционной деятельности между регионами и на мировом уровне, а также использование современных методов разработки инвестиционных программ, определение факторов, влияющих на эффективность инвестиционной деятельности и дальнейшее расширение возможностей в привлечении инвесторов - все это задачи, важнейшие для привлечения исследований на сегодняшний день.

В нашей стране, как и во всем мире, на железнодорожном транспорте актуальными вопросами считаются: повышение эффективности инвестиционной деятельности, интенсификация деятельности производственных предприятий, привлечение инвестиций для производства необходимых составляющих в железнодорожный транспорт с существующими промышленными предприятиями, разработка эффективных инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте и ввод их в эксплуатацию. «...прямые иностранные инвестиции составили 4,2 млрд. долларов в 2019 году по сравнению с 2018 годом или увеличились на 3,1 млрд долларов или 3,7 раза. Доля инвестиций в ВВП достигла 37%. Механизмы государственного частного партнерства, одно из эффективных средств привлечения инвестиций, которое следует широко применять к таким отраслям, как транспорт и энергетика»². Это прежде всего, эффективное ведение инвестиционной деятельности, использование

¹https://www.researchandmarkets.com/reports/5238030/rail-transport-global-market-report-2021-covid?utm_source=GNOM&utm_medium=PressRelease&utm_code=lnhkh&utm_campaign=1493408++Worldwide+Industry+for+Rail+Transport+to+2030+-+Identify+Growth+Segments+for+Investment&utm_exec=jamu273prd

² Ш.М.Мирзиёв «Доклад на видеоселекторе посвященный по ускорению реализации инвестиционных проектов» Ташкент. 8 января 2019г.

производственных ресурсов, оптимизация инвестиционных программ в железнодорожной отрасли, использование основного и оборотного капитала как эффективного механизма инвестиционных источников. Данные направления являются важнейшими в научно-исследовательских работах в рассматриваемой тематике.

Данное диссертационное исследование в определенной степени служит выполнению задач, предусмотренных Указом Президента Республики Узбекистан № УП-5643 от 28 января 2019 года «О мерах по совершенствованию системы управления в сфере инвестиций и внешней торговли», Постановлением № ПП-5647 от 1 февраля 2019 года «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта», Постановлением № ПП-4300 от 29 апреля 2019 г. «О мерах по дальнейшему совершенствованию механизмов привлечения прямых иностранных инвестиций в экономику республики», Постановлением № ПП-4230 от 6 марта 2019 г. «О мерах по кардинальному совершенствованию системы грузовых и пассажирских перевозок» 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 государства, формирование инновационной экономики».

Степень изученности проблемы. Из иностранных исследователей, изучавших теоретические и практические аспекты инвестиций и инвестиционной деятельности, можно отметить К.Эклунда, У.Ф.Шарпа, И.Бланка, В.В.Бочарова, О.Мельникову, К.В.Павлова, А.Н.Асаула, М.П.Войнаренко, Н.Ю.Ерофеева, К.П.Янковского, Д.В.Муху³.

Ученые из стран СНГ И.А.Баранова, Б.А.Аксенов, А.А.Бирюков⁴ и другие внесли свой вклад в развитие транспортной экономики научными работами, посвященными развитию социально-экономических направлений, в том числе привлекаемых инвестиций в железнодорожную отрасль

Отечественные ученые М.А.Икрамов, М.Н.Ирисбекова, М.Н.Равшанов, Б.Т.Салимов, Г.А.Саматов, Н.М.Махмудов, З.Т.Гаибназарова, А.А.Гулямов,

³ К.Эклунд. Эффективная экономика: Шведская модель. М. "Экономика" 1991, 96 стр., У.Шарп, Г.Александр, Дж.Бейли. Инвестиция, Пер. С. Анг.-М.: "Инфра". 2000. 979 б., И.А Бланк. Основы финансового менеджмента. Т.2. – К.: Ника-Центр, 1999. – 398 стр., В.В.Бочаров Инвестиции: Учебник - 2 - е издания - СПб: "Питер" 2009. -348 с., О.В.Мельникова. Привлечение инвестиций в национальную экономику России/, Монография — "Дашков и К", 2009.стр 12., К.В.Павлов. "Инвестиции и инновации интенсивного и экстенсивного типа: макроэкономический подход" Вісник економічної науки України 2009/№2 стр.102, А.Н.Асаул, М.П.Войнаренко, П.Ю.Ерофеев. "Организация предпринимательской деятельности" Учебник. Под.ред. д.э.н., проф. А.Н.Асаула. – СПб.: "Гуманитка", 2004. 223с., К.П.Янковский "Инвестиции" Учебник. – СПб.: Питер, 2008. – 64 с., Д.В.Муха, "Макроэкономическая эффективность привлечения прямых иностранных инвестиций в Республику Беларусь" – Минск: Белорусская наука, 2017.- 51 стр.,

⁴ И.А.Баранова "Формирование способов распределения инвестиционных ресурсов на предприятиях путевого хозяйства железных дорог, осуществляющих инновационную деятельность" Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – Орел 2007, стр 15, Б.А.Аксенов "Управление инвестиционной деятельностью железнодорожного транспорта с использованием проектного финансирования" Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – Москва 2007, стр 18, А.А.Бирюков "Экономическая оценка эффективности функционирования транспортного холдинга в условиях развития инвестиционных процессов" Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – Ростов-на-Дону 2013, стр 6-7.

К.А.Мухитдинова, Г.Б.Юсупходжаева, Т.У.Қодиров⁵ и другие также успешно проводили исследования по теории и практике инвестиций, их важности в развитии процессов экономической либерализации и диверсификации в стране, а также по повышению эффективности инвестиций.

Учитывая вклад вышеперечисленных ученых в решение исследуемой тематики, можно видеть, что такие проблемы, как механизмы эффективного привлечения инвестиций в отрасль транспорта и модели оценки эффективности уже вовлеченных инвестиций, недостаточно освещены в экономической литературе. В диссертации мы попытались более широко раскрыть эти проблемы.

Связь темы диссертации с научно-исследовательскими работами учреждения высшего образования, где выполнена диссертация. Тема диссертации включена в научно-исследовательский план Ташкентского государственного технического университета, а также проводилась в рамках практического государственного проекта А-2-59 «Разработка методологии формирования инновационных кластеров в высокотехнологичных отраслях».

Целью исследования является разработка научно обоснованных предложений и рекомендаций по повышению эффективности инвестиционной деятельности в отраслевых предприятиях железнодорожного транспорта.

Задачи исследования:

изучение научных и методических основ реализации инвестиционной деятельности в отраслевых предприятиях железных дорог;

оценка текущего состояния инвестиционной деятельности в акционерном обществе «Ўзбекистон темир йўллари» и изучение ее особенностей;

обоснование важности инвестиций в развитие акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари» и выбора источников привлекаемых инвестиций;

внедрение метода инвестиционного мультипликатора и акселератора по оценке эффективности уже привлеченных инвестиций в отрасль железнодорожного транспорта;

выявление факторов, влияющих на развитие инвестиционной деятельности акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари»;

⁵Икрамов М. Стимулирование роста конечных результатов деятельности промышленных предприятий в условиях рыночных отношений. Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора экономических наук. - Санкт-Петербург, 1992. -33с., Ирисбекова М.Н. (DSc) Маркетинг тамойиллари асосида транспорт хизматлари бозорини оптималлаштириш: икт. фан. док. дисс. автореф. ТДИУ, 2017. -84 б., Равшанов М.Н. Йўл-транспорт мажмуаси иқтисодий салоҳияти: муаммо ва ечимлар. –Т.: МЭ, 2012. -209 б., Салимов Б.Т. Моделирование использования и развития производственного потенциала региона (на примере Сырдарьинской и Джизакской областей Республики Узбекистан): дисс. д.э.н. - Т.: 1992; 38с., Саматов Ф. Повышение эффективности функционирования регионального пассажирского автотранспортного комплекса. Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора экономических наук., М.: МАДИ, 1990. – 39 с., Махмудов Н. Асқарова М. Макроиктисодий таҳлил ва проноз қилиш. Дарслик. -Т.: Фан ва технология, 2014 й.-315 бет, Гаибназарова З.Т. Инновацион инвестициялаштириш смарадорлигини оширишнинг назарий асослари. Иқтисод фанлари номзоди илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация. – Тошкент, 2012, 24-б., Фуломов А. Темир йўл компаниясининг асосий капиталини иқтисодий жиҳатдан баҳолаш методологиясини такомиллаштириш.Иқтисод фанлари доктори илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация автореферати. – Тошкент, 2020, 29-б. Мухиддинова К.А. Автомобиль транспорти корхоналари инвестицион фаолияти самарадорлигини ошириш. иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация автореферати. – Тошкент, 2020, 23-б. Юсупходжаева Г. Автомобиль транспорти корхоналари рақобат салоҳиятидан самарали фойдаланиш йўллари” мавзусидаги иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) илмий даражасини олиш учун тайёрланган диссертацияси. Қодиров Т. Автомобиль транспорти тизимини самарали инвестициялашнинг иқтисодий механизмлари. Иқтисод фанлари номзоди илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация. – Тошкент, 2008, 69-б.

анализ опыта ведущих стран по повышению эффективности инвестиционной деятельности в отрасли железнодорожного транспорта;
разработка эконометрической модели для прогнозирования направляемых инвестиций на предприятия, принадлежащие акционерному обществу «Ўзбекистон темир йўллари».

Объектом исследования являются предприятия железнодорожного транспорта, в том числе экономические отношения, связанные с повышением эффективности инвестиционной деятельности предприятий, принадлежащих акционерному обществу «Ўзбекистон темир йўллари».

Предмет исследования. Экономические отношения, связанные с повышением эффективности инвестиционной деятельности на акционерном обществе «Ўзбекистон темир йўллари».

Методы исследования. В ходе исследования использовались научная абстракция, системный анализ, SWOT-анализ, экономико-математическое моделирование, экспертная оценка и другие стандартные методы.

Научная новизна диссертации:

усовершенствован метод оценки эффективности предприятий железнодорожного транспорта на основе инвестиционного мультипликатора и акселератора дополнительного роста инвестиций в основной капитал, учитывающих особенности этих предприятий;

исходя из специфики железнодорожного транспорта, обоснована интегральная оценка состояния производственных фондов предприятия на основе износа и пригодности основных средств, коэффициента в доли в общем значении основных средств и оборотных средств предприятия;

усовершенствован метод прогнозирования инвестиционной деятельности предприятий железнодорожного транспорта на основе индивидуального подхода к эконометрической модели с учетом в составе каждой производственной позиции таких факторов, как пассажирооборот, грузооборот, объем инвестиций в основной капитал и в сотрудников;

усовершенствована оценка источников инвестиционных ресурсов на основе итерационного алгоритма на этапе скейлап формирования инвестиционной программы предприятий АО «Ўзбекистон темир йўллари».

Практические результаты исследования следующие:

разработаны оценки объема произведенных товаров железнодорожной отрасли за счет повышения эффективности инвестиционной деятельности предприятий отрасли железнодорожного транспорта;

были определены факторы, влияющие на процесс реализации стратегий разработки инвестиционных программ на предприятиях железнодорожного транспорта и возможности для их развития;

усовершенствованы основные показатели повышения инвестиционной деятельности предприятий железнодорожного транспорта и направления его поддержки.

Достоверность результатов исследования определяется целесообразностью используемых подходов и методов, данных, полученных из официальных источников, в том числе статистическими данными

Комитета государственной статистики Республики Узбекистан, Министерства инновационного развития и акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари», а также внедрением соответствующих выводов и предложений на практике ответственными организациями.

Научная и практическая значимость результатов исследования.

Научная значимость результатов исследования определяется тем, что разработанные методические предложения, научно обоснованные рекомендации и выводы могут быть использованы в процессах связанных с инвестиционной деятельностью, обучении, повышении квалификации и переподготовки кадров, повышении эффективности инвестиционной деятельности в акционерном обществе «Ўзбекистон темир йўллари».

Практическая значимость результатов исследования определяется тем, что разработанные предложения и практические рекомендации могут применяться в повышении стабильности инвестиций предприятия, при создании программной и организационной деятельности ответственных организаций, при эффективном и целевом использовании инвестиционных ресурсов, при разработке стратегий формирования инвестиционной программы предприятий железнодорожного транспорта.

Внедрение результатов исследования. На основе предложений и рекомендаций, направленных на повышение эффективности инвестиционной деятельности в железнодорожной отрасли Республики Узбекистан:

Рекомендации по оценке эффективности предприятий железнодорожного транспорта на основе инвестиционного мультипликатора и акселератора в дополнительном росте инвестиций в основной капитал, учитывающих особенности этих предприятий, внедрена в деятельность акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари» приказом №6 от 20 января 2020 года (справка АО «Ўзбекистон темир йўллари» № 07/377-20 от 29 января 2020 года). На основе этого метода можно определить эффективность экономической и инвестиционной деятельности железнодорожного транспорта

Предложения по интегральной оценке состояния производственных фондов предприятия на основе износа и пригодности основных средств, коэффициенты доли в общем значении основных и оборотных средств предприятия внедрены в деятельность акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари» приказом № 6 от 20 января 2020 года (справка АО «Ўзбекистон темир йўллари» № 07/377-20 от 29 января 2020 года). На основе этого метода можно улучшить экономическую стабильность и положение производственных фондов на железнодорожных предприятиях;

Предложение по методу прогнозирования инвестиционной деятельности предприятий железнодорожного транспорта на основе индивидуального подхода эконометрической модели с учетом каждой производственной позиции таких факторов, как пассажирооборот, грузооборот, объем инвестиций в основной капитал и количество сотрудников внедрено в практическую деятельность акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари» приказом № 6 от 20 января 2020 года (справка АО «Ўзбекистон

темир йўллари» № 07/377-20 от 29 января 2020 года). На основе модели прогнозированы экономическая и инвестиционная деятельность железнодорожного транспорта до 2025 года, а в 2019 году достигнутая экономическая эффективность составила 1,117 млрд.сумов;

Предложение по оценке источников инвестиционных ресурсов на основе итерационного алгоритма на этапе скейлап, формирования инвестиционной программы предприятий АО «Ўзбекистон темир йўллари» внедрено в практическую деятельность акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари» приказом № 6 от 20 января 2020 года (справка АО «Ўзбекистон темир йўллари» № 07/377-20 от 29 января 2020 года). В результате учета потребностей в инвестиционных ресурсах было достигнуто формирование инвестиционных программ предприятий железнодорожного транспорта.

Апробация результатов исследования. Результаты исследования обсуждались на 5 международных и на 10 республиканских научных конференциях.

Публикация результатов исследования. По теме диссертации опубликовано 15 научных работ, в том числе 1 в международном и 5 в республиканских журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованных источников. Общий объем диссертации состоит из 162 страниц и приложений.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обоснованы актуальность и востребованность темы диссертации, исследование соответствует приоритетным направлениям развития науки и технологии Республики, сформулированы цель и задачи исследования, объект и предмет исследования, обоснована достоверность полученных результатов, раскрыты новизна, теоретическая и практическая значимость работы, приведена информация о внедрении результатов работы на практике, а также об опубликованных работах и о структуре диссертации.

Первая глава **«Научно-теоретические основы осуществления инвестиционной деятельности в железнодорожной отрасли в условиях модернизации экономики»**, в которой описывается инвестиционная деятельность и ее научно-теоретическое развитие в железнодорожной отрасли, ее нормативно-правовая основа, система индикаторов, характеризующих инвестиционную деятельность в железнодорожной отрасли, а также приведено авторское определение данному понятию.

Согласно определению российского учёного К.П.Янковского, «Инвестиционная деятельность - это снижение расходов фонда, то есть трудовых и финансовых ресурсов, снижение потребления энергии, сокращение производственных площадей и объемов потребления,

повышение производительности труда и сокращение расходов на материалы и сырье»⁶.

К.В.Павлов, Б.А.Аксенов в своих исследованиях пишут: «...если экстенсивное использование ресурсов приводит к пропорциональному росту экономической эффективности, то интенсивное использование ресурсов приведет к росту эффективности»⁷.

По мнению узбекских ученых, Т.У.Кодирова, А.А.Гулямова: «Инвестиционную привлекательность транспортной системы можно улучшить за счет деятельности специализированных учебных заведений с целью предоставления им квалифицированных кадров, облегчение в импорте средств, экономической поддержки по налогам и другим платежам от государства. В результате этих и других мероприятий увеличится введение частных инвестиций в транспортную систему»⁸.

По нашему мнению, инвестиционная деятельность - это комплекс процессов взаимосвязанных с капитальными вложениями и финансированием в современную технику которые дают высокий эффект в условиях информатизации, цифровизации и инновационных технологий.

На сегодняшний день реализация инвестиционной деятельности направлена на улучшение активности во всех секторах экономики и обеспечения экономической стабильности. Эта деятельность естественным образом требует увеличения объема и количества инвестиций в экономику. Сегодня большая часть средств, потребляемых в реальных секторах страны, является инвестициями.

Эта ситуация необходима для инвестиций не только для получения прибыли, но и для экономического роста и для обеспечения социальной стабильности. Однако сегодня научные исследования, проводимые в повышении эффективности текущей инвестиционной деятельности в отрасли железнодорожного транспорта, недостаточны, и возможности этой отрасли недостаточно используются.

Повышение инвестиционного потенциала республики, привлечение инвестиций в приоритетные отрасли и сферы экономики, обеспечение инвестициями взаимосвязи между процессом производства конкурентоспособных экспортируемых продуктов, а также выполнения задач, определенных в Государственной программе в «Год активных инвестиций и социального развития» по пяти приоритетным направлениям Стратегии действий развития Республики Узбекистан в 2017-2021 годах считаются важными направлениями усовершенствования системы инвестиционной деятельности.

⁶ К.П.Янковский “Инвестиции” Учебник. – СПб.: Питер, 2008. – 64 с.

⁷ К.В.Павлов. “Инвестиции и инновации интенсивного и экстенсивного типа: макроэкономический подход” Вісник економічної науки України 2009/№2 стр.102.; Б.А.Аксенов Управление инвестиционной деятельностью железнодорожного транспорта с использованием проектного финансирования. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. - Москва, 2007. - 46 с.

⁸ Кодиров Т.У. Автомобиль транспорти тизимини самарали инвестициялашнинг иқтисодий механизмлари. Иқтисод фанлари номзоди илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация. – Тошкент, 2008, 69-б.; А.А.Гулямов Анализ способов оценки эффективности инвестиций в железнодорожный транспорт на примере АО «Узбекистон Темир Йуллари»//Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2018. №1. <http://ekonomika.snauka.ru/2018/01/15709>



Рис.1. Механизмы помогающие повышению эффективности инвестиционной деятельности⁹

Введение механизмов, помогающих повышению эффективности инвестиционной деятельности, состоит в том, чтобы снизить стоимость и увеличить эффективность использования сырья, повысить производительность труда, а также снизить потребность энергии необходимой для специальных больших объектов производства, а также для трудовых и финансовых ресурсов (Рис.1).

Полученные результаты могут быть определены следующими методами соотношения затрат на инвестиции, которые описываются показателями эффективности инвестиций, а именно:

1. «рентабельность инвестиций» - это показатель характеризующий соотношение полезного результата, который инвестирован на одну единицу, или соотношением инвестиционных затрат и полученного результата;

2. «срок окупаемости инвестиций» - это показатель инвестиций и результатов, который является получением результата посредством инвестиций;

3. «интегральная эффективность» - это показатель являющимся увеличением стоимости цен, в результате которой приводятся инвестиции в рамках рассматриваемого периода;

4. «необходимость дополнительного финансирования» - это показатель является увеличением объема привлеченных инвестиций от полученных результатов.

Эффективная реализация процессов инвестиционной деятельности в отрасли железных дорог требует использования современных экономических и эконометрических методов. К ним относятся инвестиционный мультипликатор, акселератор, коэффициент эластичности инвестиций и коэффициент детерминации. Поскольку эти показатели включают

⁹Составлено автором

добавление единицы дополнительных инвестиций, то они приносят дополнительный доход в каждую отрасль.

Мультипликативный эффект АО «Ўзбекистон темир йўллари» зависит от изменений в национальных доходах и инвестициях в развитии экономики страны и железной дороги. Это классический мультипликатор инвестиционных расходов.

Во второй главе диссертации «Современное состояние инвестиционной деятельности в отрасли железнодорожного транспорта Республики Узбекистан в условиях глобализации» исследуются динамика и структура привлеченных инвестиций в разрезе отраслей экономики, объем инвестиций, привлеченных в предприятия железнодорожного транспорта Республики Узбекистан, методы привлечения средств в инвестиционную деятельность, распределение инвестиций в соответствии с производственным потенциалом железнодорожного транспорта а также зарубежный опыт повышения эффективности инвестиционной деятельности.

Таблица 1

Динамика и структура привлеченных инвестиций в разрезе отраслей экономики, (в процентах)¹⁰

Показатели	Годы										
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Инвестиции в основной капитал	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Промышленность	28,4	30,4	33,8	34,2	34,2	37,4	40,9	39,3	46,7	47,6	38,8
Сельское хозяйство	3,1	3,5	5,2	4,8	4,6	4,1	3,3	3,4	3,5	3,3	8
Строительство	2,8	1,4	1,8	1,2	1,5	2,3	2,5	1,9	2,1	2,3	2,8
Транспорт	15,6	25,7	15,9	14,9	15,2	11,9	9	12	9,3	7,4	6
Связь	3,7	4	4,3	2,9	2,7	2,2	2,2	2,3	2,8	0,9	1,7
Торговля и питание	2,7	8,7	4,4	4,5	5,2	5,6	5,5	5,1	4,5	5	3,1
Строительство домов и коммунальное хозяйство	22,4	13,9	20,2	21,7	23,2	22,7	24	22,9	17,6	18,9	23,2
Здравоохранение	2,3	1,7	2,5	4	3,1	2,8	2,5	2,4	2,3	2,5	2,6
Образование	8,1	2,1	2,3	2,8	2,6	2,3	2,3	2,8	2,2	2,6	2,6
Другие	10,9	8,6	9,6	9	7,7	8,7	7,8	7,9	9	9,5	11,2

В таблице 1 можно увидеть, что объем инвестиций в Республику Узбекистан, за последние годы значительно вырос. В 2019 году в общей сложности в нашу страну было привлечено 189924,3 млрд. сум инвестиций. Этот показатель в 1,5 раза выше, чем в 2018 году. Наибольший объем привлеченных инвестиций направлен на развитие промышленной отрасли. Однако даже в 2019 году объем привлеченных инвестиций составил 38,8%, общий объем привлеченных инвестиций снизился, но и их структурное положение сократилось.

Объем инвестиций в транспортную отрасль в 2019 году составил 6%, что в 2 раза меньше, чем в 2016 году. Объем привлекаемых инвестиций в отраслевые предприятия железных дорог частично снижается.

¹⁰ Составлена автором на основе данных Государственного Комитета Статистики Республики Узбекистан.

На данный момент процесс освоения инвестиций в отрасль идет полным ходом, а инвестирование в некоторые проекты частично приостановлено, чтобы не снижать платежеспособность.

Таблица 2

Объем привлекаемых инвестиций в железнодорожный транспорт Республики Узбекистан (млн. долл.)¹¹

Направления привлеченных инвестиций	Годы					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Итого АО «Ўзбекистон темир йўллари»	669,95	755,46	831,18	734,17	527,32	600,9
В том числе по источнику инвестиций						
Собственные средства	338,09	457,26	379,28	385,77	251,40	252,99
Из государственного бюджета	67,91	73,72	109,88	85,11	61,64	72,92
Средства фонда реконструкции и развития Республики Узбекистан	149,84	22,40	79,90	116,08	40,23	85,57
Прямые иностранные инвестиции	1,53	0,0	0,0	13,60	29,78	61,04
Иностранные инвестиции и кредиты под гарантию государства	112,58	177,08	212,12	133,61	126,86	81,35
Кредиты от коммерческих банков	0,0	25,0	50,0	0,0	17,41	47,03

При анализе показателей таблицы 2 объем привлекаемых инвестиций в локомотив страны, то есть в железнодорожный транспорт, снизился в 2017-2019 годах. То есть общий объем инвестиций в 2019 году снизился на 27,3% по сравнению с 2016 годом и на 18,2% в 2017 году, но повысился на 14% по сравнению с 2018 годом. Основной причиной снижения является то, что частные средства направлялись на освоение инвестиций предыдущих лет. Однако в течение 2017-2019 годов в отраслевых предприятиях приток прямых иностранных инвестиций значительно вырос.

В течение 2017-2019 годов объем прямых иностранных инвестиций инвесторов в отрасль увеличился. В частности, мы можем сослаться на иностранных инвесторов, таких как Japan International Cooperation Agency (JICA, Япония), Азиатский банк развития, Эксимбанк Китай, Всемирный банк реконструкции и развития. На наш взгляд, расширения инвестиционных потоков в железнодорожный транспорт можно добиться эффективными способами. Менять нужно за счет госбюджета, средств банка и собственных средств.

Благодаря результатам анализа мы обнаружили, что основная часть инвестиций в железнодорожную отрасль Республики Узбекистан составлена частными средствами. То есть их доля за последние 6 лет составляла 49,6 процента от общего объема инвестиций. Следующее место по направлению средств в железнодорожный транспорт заняли иностранные инвестиции и кредиты под гарантией государства, которые достигли 20,72% за последние 6 лет.

Кроме того, объем инвестиций коммерческих банков в эту отрасль в последние годы постепенно растет. Объем привлекаемых инвестиций за счет

¹¹Составлено о автором на основе данных АО «Ўзбекистон темир йўллари».

фонда реконструкции и развития Республики Узбекистан был представлен различными показателями в разные годы, что составило 11,99 процентов при анализе 2014-2019 годов.

Методы привлечения инвестиций на предприятиях в системе АО «Ўзбекистон темир йўллари» выбираются для целевой реализации проекта. Ниже приведены следующие методы привлечения инвестиций и реализация инвестиционной деятельности:

- самофинансирование, то есть за счет собственных средств;
- эмиссия акций или другие формы долевого финансирования;
- кредитное финансирование;
- инвестиционные кредиты банков;
- выпуск облигаций;
- лизинг;
- бюджетное финансирование;
- смешанное финансирование на основе комбинаций различных методов;
- проектное финансирование.

Таблица 3

Распределение инвестиций в железнодорожный транспорт по влиянию на производственные мощности (млн. долл.)¹²

О влиянии инвестиций на производственные мощности	Годы					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Интенсивные инвестиции	583,8	638,1	714,8	492,8	201,7	192
Экстенсивные инвестиции	86,2	117,4	116,4	241,4	325,6	408,9
Всего	670	755,5	831,2	734,2	527,3	600,9

Из таблицы 3 видно, что в 2014 г. объем интенсивных инвестиций был более чем в 6,5 раз выше экстенсивных. Однако к 2019 году объем экстенсивных инвестиций составляет более 2,1 раза по сравнению с интенсивными. То есть, согласно особенности железнодорожного транспорта, большая часть этих экстенсивных инвестиций напрямую направлена на социальные проекты, а не в железнодорожную отрасль. В то же время они не создают основу для развития АО «Ўзбекистон темир йўллари» в области железной дороги. Поскольку они включают такие направления, как строительство развлекательных парков, модернизация АО «Ўзбеккўмир», построение многопрофильной клиники. Эти направления могут быть полезны с финансовой стороны для АО «Ўзбекистон темир йўллари», но не нацелены на развитие железной дороги. Это, в свою очередь, может препятствовать эффективной реализации инвестиционных ресурсов и инвестиционной деятельности.

Изменения в железнодорожной отрасли в зарубежных странах приводят к эффективной инвестиционной деятельности. Взаимоотношения между участниками рынка железнодорожного транспорта определяются главным образом государственным подходом к функциональной организации

¹² Составлено автором на основе данных АО «Ўзбекистон темир йўллари».

железнодорожной отрасли и железнодорожной инфраструктуры.¹³

Первый подход состоит в том, что железнодорожный транспорт и железнодорожная инфраструктура не позиционируются как социально-значимый сектор экономики и, как следствие, не нуждаются в государственном тарифном регулировании на услуги субъектов отрасли например, Канады, США и в отдельных штатах Австралии. В данном случае развитие отрасли осуществлялось и продолжает осуществляться за счет привлечения средств частных инвесторов, а государственное регулирование направлено, в первую очередь, на создание условий недискриминационного доступа к услугам железнодорожной инфраструктуры и обеспечение ее надежного функционирования. При этом стоимость услуг инфраструктуры определяется без прямого вмешательства государства в тарифную политику инфраструктурных компаний.

Второй подход, наиболее распространенный, напротив, предполагает, что железнодорожный транспорт и железнодорожная инфраструктура являются социально-значимыми секторами экономики, требующими государственного контроля, в том числе тарифного. Подобный подход характерен для стран, Великобритании, Германии, Российской Федерации, Республики Казахстан, в некоторых штатах Австралии и в государственной вертикально-интегрированной пассажир перевозной компании «Amtrak» США.

Одной из ведущих стран в организации железнодорожной системы и реализации инвестиционной деятельности является Великобритания. Железнодорожная отрасль страны является экономически и социально стабильной, путем анализа можно увидеть сильные и слабые стороны, возможности и риски, появляющиеся по отношению развития железнодорожной отрасли Великобритании.

Во многих странах железнодорожная отрасль в течение длительного времени была самой жестко регулируемой отраслью экономики. На железной дороге в вертикально-интеграционной монопольной деятельности всегда было вмешательство государства, наличие масштабного эффекта, трудности в отдельных видах деятельности, и самая высокая доля затрат на инфраструктуру содержит более 80 процентов себестоимости услуг на железнодорожном транспорте. Такое вмешательство в отрасль внедрения частных инвестиций и механизмов конкурентоспособности приводит к нецеленаправленной и безвыходной ситуации.

Железнодорожная отрасль Китайской Народной Республики, которая экономически стабильна в ускоряющихся темпах мировой экономики, также развивается параллельно. Поскольку Китай в настоящее время является одной из ведущих стран в производстве ВВП, то он сейчас целенаправлен на увеличение скорости на железнодорожном транспорте. То есть Китай хочет открыть путь с 12-ю странами за океаном и к близкими себе странам, в том

¹³ O.O.Mozgovaya, D.V.Agafonov, the Directions of enhancement of state regulation machineries for the purpose of attraction and protection of investments into infrastructure of a rail transport // Infrastructure industries of economy: problems and prospects of development: the collection of materials X of the International scientific and practical conference / Under a general edition of S.S. Chernov. - Novosibirsk: NGTU publishing house, 2015. - page 145-153 ISBN 978-5-7782-2764-4.

числе с Эфиопией, Нигерией, Анголой, Кенией, Великобританией, США, Зимбабве, Российской Федерацией, Мьянма, Казахстаном, Сербией и Таиландом, для которых требуется привлечь инвестиции в больших объемах. Благодаря этому Китай нацелился на положительную динамику и успех своей железнодорожной отрасли.

В Индии железнодорожная отрасль очень быстро развивается, но существуют разные проблемы при привлечении инвестиций в эту отрасль, поскольку многие инвесторы хотят направить инвестиции в надежные и быстро окупаемые проекты. В Индии существуют следующие проблемы по развитию железнодорожной отрасли, влияющие на инвестиционный климат:

- очень высокая стоимость инфраструктуры;
- барьер коррупции в области строительства;
- дефицит высококвалифицированных операторов;
- нет возможности применения моделированных технологий, как в развитых странах;
- есть претензии на покупку большого количества земель под железнодорожное строительство, что и занимает много времени;
- нет никакой гарантии, когда и в каком размере возвращаются инвестиции, привлеченные в железнодорожную отрасль;
- инвестиции не реализуются быстро и занимают много времени;
- необходимо развивать человеческие ресурсы, требуется подготовка инженеров для адаптации к современному дизайну, операционной деятельности и новым конструкциям.

Если мы сможем привнести конкретные зарубежные положительные аспекты вышеуказанных подходов в железнодорожную отрасль нашей страны, у нас будет возможность увеличить инвестиционный потенциал через дальнейшее развитие транспортного сектора.

По нашему мнению, нам нужно реализовать расширение инвестиционной деятельности на железной дороге через следующие эффективные пути:

- создание форм инвестиционной поддержки, которые соответствуют железнодорожному транспорту Республики Узбекистан за счет государственного бюджета;
- за счет бюджетных средств местных органов власти направить инвестиции в низко операционные железнодорожные участки и на перевозку пассажиров хозяйствующих субъектов регионов и городов;
- за счет собственных средств изменить принципы формирования доходов в перевозке груза и повторном производстве основных средств и инвестиционных связей с перевозкой груза;
- за счет обоснованной политики амортизации оценка основных фондов и распределение инвестиций на обновление техники железнодорожного транспорта посредством оптимизации расходов;
- необходимо еще больше расширить участие инвестиций за счет экономически обоснованных заемных средств.

Третья глава «Перспективы повышения эффективности инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте Республики Узбекистан» описывает усовершенствованный метод экономического мультипликатора и акселератора по оценке эффективности инвестиций в отрасль железнодорожного транспорта, эконометрическую модель перспективного развития инвестиционной деятельности в АО «Ўзбекистон темир йўллари», а также усовершенствованный метод разработки стратегии формирования инвестиционной программы на основе итерационного алгоритма в этапе скейлап для предприятий железнодорожного транспорта.

Таблица 4
Основные экономические показатели АО «Ўзбекистон темир йўллари»¹⁴

Показатели	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Общая прибыль, млрд. сум.	1 016,4	1 733,7	1 074,5	1 459,3	1 827,6	2 298,5	2 497,5	3 365,7	3 743,1	2 799,9	6 449,3	8 015,8	13 557,8	11 320,4	8 903,4
Общая прибыль к базовому году, %	100	170,6	62	135,8	125,2	125,8	108,7	134,8	111,2	74,8	230,3	124,3	169,1	83,5	78,6
Инвестиции в основной капитал АО «Ўзбекистон темир йўллари», млрд. сум	73,8	297,3	213,2	324,3	408,4	658,3	784,4	874,5	1 088,8	1 755,7	1 460,0	2 660,6	3 843,8	5 142,8	4 987,5
Общий объем инвестиций к базовому году, %	100	402,6	71,7	152,1	125,9	161,2	119,2	111,5	124,5	161,2	83,2	182,2	144,5	133,8	97,0
Дополнительный прирост доходов, млрд. сум	-	717,3	-659,2	384,8	368,2	470,9	199,0	868,2	377,4	-943,2	3 649,3	1 566,6	5 542,0	-2 237,4	-2 417
Дополнительный прирост инвестиций, млрд. сум	-	223,4	-84,1	111,1	84,1	249,9	126,1	90,1	214,4	666,9	-295,7	1 200,6	1 183,2	1 299,0	-155,3
Среднегодовой объем инвестиций, млрд. сум	-	-	194,7	278,2	315,3	463,6	617	772,4	915,9	1 239,7	1 434,9	1 958,8	2 654,8	3 882,4	4 658

Как мы можем видеть из таблицы 4, в 2019 году общий доход составил на 22,4% меньше, чем в 2018 году, основная причина этого объясняется пандемией COVID-19 в мире, а также ускорением путей возврата инвестиций, чтобы не впасть в экономический кризис с странами-партнерами

¹⁵ Составлено автором на основе данных АО «Ўзбекистон темир йўллари».

по железнодорожной отрасли. В 2019 году объем инвестиций в основной капитал снизился всего на 3% по сравнению с 2018 годом. Основной причиной этого является своевременное привлечение государственных бюджетных средств, частных средств и кредитов коммерческих банков, что сохранило текущую ситуацию устойчивой, потому что в условиях пандемии в основном доставка произведенных товаров прогнозировалась через предприятия железнодорожной отрасли. Согласно расчетам мы определим объем среднегодовых инвестиций, для этого нужно взять соотношения инвестиций 2019 года к объему среднегодовых инвестиций 2005 года и установить, что этот показатель составил на 23,92 раза больше. При определении процента среднегодового роста инвестиций число 23,92 выводится из логарифма 15 степени и изменяется на 1,24 процента. Следующим экономическим показателем является значение в виде коэффициента опережения инвестиций. Чтобы определить коэффициент опережения, необходимо взять соотношение объема дополнительного роста дохода на объем дополнительного роста инвестиций.

Таблица 5

Таблица коэффициента опережения¹⁵

№	Годы	Дополнительный рост дохода	Дополнительный рост инвестиций	Коэффициент опережения
1	2005	0	0	-
2	2006	717,3	223,4	3,21
3	2007	-659,2	-84,1	7,84
4	2008	384,8	111,1	3,46
5	2009	368,2	84,1	4,38
6	2010	470,9	249,9	1,88
7	2011	199,0	126,1	1,58
8	2012	868,2	90,1	9,64
9	2013	377,4	214,4	1,76
10	2014	-943,2	666,9	-1,41
11	2015	3649,3	-295,7	-12,34
12	2016	1566,6	1200,6	1,30
13	2017	5542,0	1183,2	4,68
14	2018	-2237,4	1299,0	-1,72
15	2019	-2417,0	-155,3	15,6

Коэффициент опережения в 2019 году составил 15,6 единицы, дополнительное увеличение на 1 единицу инвестиций привело к дополнительному увеличению дохода на 15,6 единицы. Самый низкий показатель был зафиксирован в 2015 году, когда мы видим коэффициент -12,34, в таблице 5. Мы определяем мультипликатор и акселератор инвестиций и делаем соответствующие выводы. Затем мы берем дополнительный рост инвестиций в текущем году, смотрим дополнительный рост инвестиций к базовому году, умножаем его на 100 и помещаем в конец таблицы.

¹⁵ Составлено автором

Таблица 6

Необходимые показатели для инвестиционного мультипликатора¹⁶

Показатели	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Средний дополнительный прирост дохода в процентах, (ΔY)	-91,9	-58,4	95,7	127,9	42,3	436,3	43,5	-249,9	-386,9	42,9	353,8	-40,4	108
Средний дополнительный прирост инвестиций в процентах, (ΔI)	-37,6	-132,1	75,7	297,1	50,5	71,5	238,0	311,1	-44,3	-406,0	98,6	109,8	-11,96

Значение мультипликатора и акселератора инвестиций можно найти через индикаторы в таблице 6. Для этого нужно взять соотношение между средним дополнительным ростом процента инвестиций и дополнительным ростом процента дохода.

Положительное состояние показателей инвестиционного мультипликатора было достигнуто в 2013 году, когда показатель составлял 5,47. При этом на возврат инвестиций в размере 1 сум получено 5,47 сум. Из-за нецелевого использования инвестиций был достигнут показатель - 9,46 в 2016 году. То есть доходность инвестиций отрицательная. Такие результаты были получены за счет несбалансированности проектов (рис.2).

Рис. 2. Динамика инвестиционного мультипликатора¹⁸

По рисунку 3 определили показатели инвестиционного акселератора. Поэтому самый высокий показатель наблюдался в 2015 году и составил 8,73. Самое низкое ограничение составило -9,04 в 2019 году. Мы можем это увидеть согласно новым разработанным моделям при определении эффективности инвестиционной деятельности в железнодорожной отрасли

¹⁶ Составлено автором¹⁸ Составлено автором

через указанные показатели. Путем определения этих показателей можно увеличить объем доходов от инвестиций и в целом, мы можем видеть более конкретные показатели эффективного использования инвестиций.

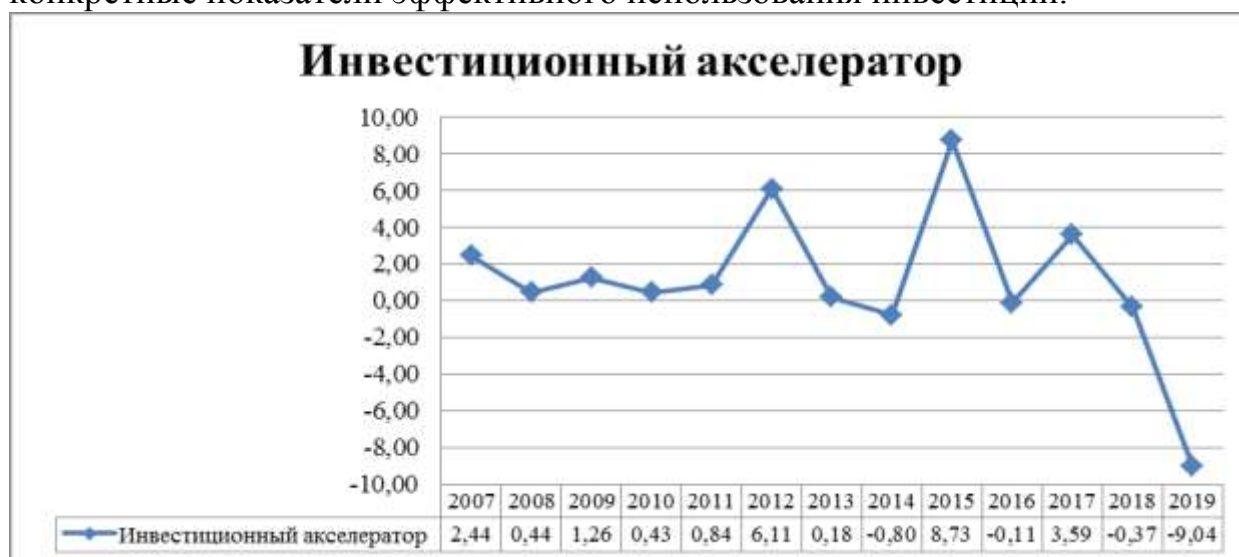


Рис. 3. Динамика инвестиционного акселератора¹⁸

С помощью вышеперечисленных показателей мы можем рассматривать их как новые модели для практики определения эффективности инвестиционной деятельности в железнодорожной системе. Определив эти показатели, мы можем указать, более точное увеличение суммы возврата инвестиций и эффективного использования инвестиций в целом.

Учитывая, что сегодня сложно выразить одним интегральным показателем такую многогранную отрасль, как железнодорожный транспорт, необходимо объединить несколько экономических показателей.

Это, в свою очередь, позволит нам улучшить методику по оценке инвестиционной стабильности предприятия, а именно:

- состояние производственных фондов предприятия железнодорожного транспорта;
- экономическая устойчивость предприятия железнодорожного транспорта;

При выборе интегрированных показателей нам необходимо получить показатели, которые отражают производственные фонды и экономические результаты деятельности предприятия и обеспечить наличие единого метода оценки всех уровней.

В дополнение к методам, доступным в данном исследовании, рассчитанное нами интегральное среднее геометрическое находится по следующей формуле:

$$K_{\text{спф}} = \sqrt[4]{K_{\text{из}} * K_{\text{дос}} * K_{\text{п}} * K_{\text{добс}}} \quad (1)$$

здесь,

$K_{\text{спф}}$ - интегральный показатель состояния производственных фондов предприятия;

$K_{\text{из}}$ - норма износа основных средств предприятия;

¹⁸ Составлено автором

$K_{\text{дос}}$ - соотношение доли основных средств в общей стоимости предприятия;

$K_{\text{п}}$ - коэффициент пригодности основных средств предприятия;

$K_{\text{добс}}$ - коэффициент доли оборотных средств предприятия.

Полученного интегрального показателя, на наш взгляд, достаточно для выражения состояния производственных фондов предприятий железнодорожного транспорта.

Чтобы определить интегральный показатель, отражающий экономическую устойчивость предприятия, нам необходимо рассчитать следующие показатели:

$$K_{\text{эу}} = \sqrt[6]{K_{\text{п}} * K_{\text{тл}} * K_{\text{опс}} * K_{\text{кск}} * K_{\text{фз}} * K_{\text{кпс}}} \quad (2)$$

здесь:

$K_{\text{эу}}$ - неотъемлемый показатель экономической устойчивости предприятия;

$K_{\text{п}}$ - коэффициент покрытия;

$K_{\text{тл}}$ - коэффициент текущей ликвидности;

$K_{\text{опс}}$ - отношения между привлеченными и собственными средствами;

$K_{\text{кск}}$ - концентрация собственного капитала;

$K_{\text{фз}}$ - коэффициент финансовой зависимости;

$K_{\text{кпс}}$ - концентрация привлеченных средств.

У обоих вышеуказанных индикаторов должны быть свои пределы. Для этого мы выбрали путь стандартизации следующим образом.

$K_{\text{спф}}$ - нормативная граница показателя должна находиться в диапазоне 0-1, если показатель близок к 1, состояние производственных фондов предприятия можно считать стабильным.

$K_{\text{эу}}$ - нормативная граница показателя должна быть в пределах 1-2, если показатель близок к 2, это можно оценить как высокую экономическую устойчивость предприятия.

Предприятие можно назвать инвестиционно стабильным, если оно соответствует нормативам по двум указанным выше показателям.

Таблица 7

Показатели оценки инвестиционной стабильности предприятий железнодорожного транспорта¹⁹

Показатели	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 первое полугодие
$K_{\text{спф}}$	0,46	0,45	0,45	0,43	0,44	0,51	0,49	0,48	0,50
$K_{\text{эу}}$	0,93	1,01	1,01	1,14	1,25	1,71	1,72	1,67	1,75

Из интегральных показателей видно, что состояние производственных фондов предприятия АО «Ўзбекистон темир йўллари» представляет собой средний интегральный показатель. Показатель экономической устойчивости в 2012 году был намного ниже предложенной нами нормы. Но к 2017-2018 годам экономическая устойчивость повысилась и составила более 1,7 (Таблица 7).

¹⁹ Составлено автором

Анализируя показатели инвестиционной деятельности железнодорожной отрасли на основе эконометрического моделирования, можно разработать экономическую модель перспективного развития инвестиционной деятельности АО «Ўзбекистон темир йўллари» и в будущем прогнозе структура факторов, влияющих на него, позволяет разрабатывать оптимальные решения в железнодорожной отрасли республики, определяя долю каждого фактора.

Из-за различий в единицах измерения факторов, задействованных в многофакторной эконометрической модели, рассчитываются логарифмические значения этих факторов, т.е. валовая прибыль АО «Ўзбекистон темир йўллари», млрд. сумов ($\ln Y$), объем инвестиций в основной капитал в АО «Ўзбекистон темир йўллари», млрд. сум. ($\ln X_1$), численность сотрудников АО «Ўзбекистон темир йўллари», чел. ($\ln X_2$), грузооборот АО «Ўзбекистон темир йўллари», млрд. сум. тонна-км ($\ln X_3$).

При анализе факторов таблицы 8, уровень мультиколлениарности влияющий на валовой доход АО «Ўзбекистон темир йўллари», то есть объем инвестиций составляет 0,93882, число сотрудников, работающих в обществе на 0,9508 и объем грузооборота составляет 0,46876.

Таблица 8

Матрица коэффициентов корреляции между валовым доходом АО «Ўзбекистон темир йўллари» и влияющими на него факторами²⁰

Название индикаторов	$\ln(Y)$	$\ln(X_1)$	$\ln(X_2)$	$\ln(X_3)$
$\ln(Y)$ Валовая прибыль АО «Ўзбекистон темир йўллари», млрд. сум	1			
$\ln(X_1)$ Объем инвестиций в основной капитал АО «Ўзбекистон темир йўллари», млрд. сум	0,93882	1		
$\ln(X_2)$ Численность сотрудников АО «Ўзбекистон темир йўллари», человек	0,95108	0,93148	1	
$\ln(X_3)$ Грузооборот АО «Ўзбекистон темир йўллари», млрд. тонна-км	0,46876	0,63293	0,51078	1

Эти 3 фактора могут обеспечить рост дохода и освоение новых производственных направлений.

Мы создали новую многофакторную эконометрическую модель, которая выглядит так:

$$\hat{Y} = -27,935 + 0,403 \cdot \ln X_1 + 3,162 \cdot \ln X_2 - 1,535 \cdot \ln X_3 \quad (3)$$

$$R^2 = 0,9372; F_{\text{расчет}} = 49,784; t_{\ln x_1} = 2,269 \text{ prob} = 0,0466;$$

$$t_{\ln x_2} = 2,172 \text{ prob} = 0,0500, t_{\ln x_3} = -1,356 \text{ prob} = 0,205,$$

На основе модели (3) расчетные и фактические значения валового дохода АО «Ўзбекистон темир йўллари» представлены на Рисунке 4.

Как видно из рисунка 4, расчетные и фактические значения валового дохода АО «Ўзбекистон темир йўллари» за период 2005-2019 гг. имеют практически одинаковые значения. То есть различия между ними не так велики. Тренд-модель по объему инвестиций в основной капитал в АО «Ўзбекистон темир йўллари»:

²⁰ Составлено автором

$$\ln x_1 = 11,5191 + 0,279 \cdot t \quad (4)$$

(0,15) (0,018)

$$R^2 = 0,9525; F_{\text{расчет}} = 240,84; t_{\ln x_1} = 15,52$$



Рис. 4. График расчетных и фактических значений валового дохода АО «Ўзбекистон темир йўллари»²¹

Тренд-модель по количеству сотрудников в АО «Ўзбекистон темир йўллари»:

$$\ln x_2 = 10,931 - 0,029 \cdot t \quad (5)$$

(0,023) (0,003)

$$R^2 = 0,9505; F_{\text{расчет}} = 112,34; t_{\ln x_2} = 10,599$$

Тренд-модель грузооборота АО «Ўзбекистон темир йўллари»:

$$\ln x_3 = 3,014 + 0,01145 \cdot t \quad (6)$$

(0,036) (0,004)

$$R^2 = 0,372; F_{\text{расчет}} = 7,11; t_{\ln x_3} = 2,67$$

Объем инвестиций в основной капитал АО «Ўзбекистон темир йўллари», млрд. сум ($\ln X_1$), численность сотрудников АО «Ўзбекистон темир йўллари», чел. ($\ln X_2$), грузооборот АО «Ўзбекистон темир йўллари», млрд. тонн-км ($\ln X_3$). Прогнозные результаты расчетов, выполненных на моделях тренда приведены в таблице 9 ниже (логарифмические значения приведены к фактическим значениям путем потенцирования).

Как видно из таблицы 9, валовая прибыль АО «Ўзбекистон темир йўллари» в 2019 году по сравнению с 2018 годом повысилась на 11,77%. По нашим прогнозам, если больше инвестиций будет направлено на производство и продажу продукции, то с 2021 года можно будет добиться увеличения доходов. По имеющимся данным, объем инвестиций к 2025 году может составить 20132,6 млрд. сум. Что касается прогноза численности сотрудников в АО «Ўзбекистон темир йўллари», к 2025 году количество работающих в железнодорожном транспорте достигнет 99000 человек за счет инвестиций. Приведенная эконометрическая модель прогноза показала, что общая выручка в 2019 году составила 12653,05 млрд. сум. а объем инвестиций составил 6298,86 млрд. сум.

²¹ Составлено автором

Таблица 9

Динамика основных показателей валового дохода АО «Ўзбекистон темир йўллари» за 2005-2020 годы и прогнозные показатели на 2021-2025 годы²²

Годы	Валовая прибыль АО «Ўзбекистон темир йўллари», млрд. сум	Инвестиции в основной капитал АО «Ўзбекистон темир йўллари», млрд. сум	Численность сотрудников АО «Ўзбекистон темир йўллари», человек	Грузооборот АО «Ўзбекистон темир йўллари», млрд. тонн-км
2005	1016,44	73,8	59874	18,093
2006	1733,71	297,2	60226	19,281
2007	1074,54	213,1	60686	21,593
2008	1459,34	324,2	62977	23,432
2009	1827,56	408,4	66253	24,238
2010	2298,5	658,3	66429	22,282
2011	2497,53	784,4	66792	22,482
2012	3365,75	874,5	68774	22,686
2013	3743,12	1088,8	71744	22,918
2014	2799,94	1755,7	72284	22,931
2015	6449,25	1460,0	74136	22,935
2016	8015,83	2660,6	75393	22,937
2017	13557,83	3843,8	87684	22,94
2018	11320,41	5142,7	91440	22,942
2019	12653,05	6298,8	87053	24,193
2020	15252,91	8299,2	89661	24,471
2021	18386,96	10934,7	92346	24,753
2022	22164,97	14407,3	95112	25,038
2023	26719,27	18982,6	97960	25,326
2024	27850,05	19567,2	98254	25,650
2025	28400,67	20132,6	98805	26,206

Если брать прогнозные значения модели, то увеличение инвестиций приводит к увеличению доходов. Из этого видно, что в 2019 году в АО «Ўзбекистон темир йўллари» привлечено 600,9 млн. долларов, если учесть, что принятый курс доллара на 2019 год составляет 8300 сумов (такое значение принято для всех инвестиционных проектов в республике в 2019 году), то этот показатель составляет 49,875 млрд сумов. В данном случае, чтобы увидеть экономический эффект, мы видим желаемый результат, вычитая сумму дополнительных инвестиций, полученных для его достижения, из общего дополнительного дохода.

Экономическая эффективность = 50,992 – 49,875 = 1,117 млрд сумов

Следовательно, по нашим расчетам мы выявили разницу между общими инвестициями и всеми доходами, позволяющую определить экономическую эффективность и стратегическое планирование инвестиционной деятельности АО «Ўзбекистон темир йўллари». Согласно нашей прогнозной модели, АО «Ўзбекистон темир йўллари» в 2019 году получил доход в 12653,05 миллиардов сумов. В результате дополнительного роста инвестиций

²² Составлено автором на основе данных АО «Ўзбекистон темир йўллари»

на 1 процент увеличивается рост доходов на 0,403 процента; к концу 2019 года был достигнут экономический эффект в 1,117 млрд. сум.

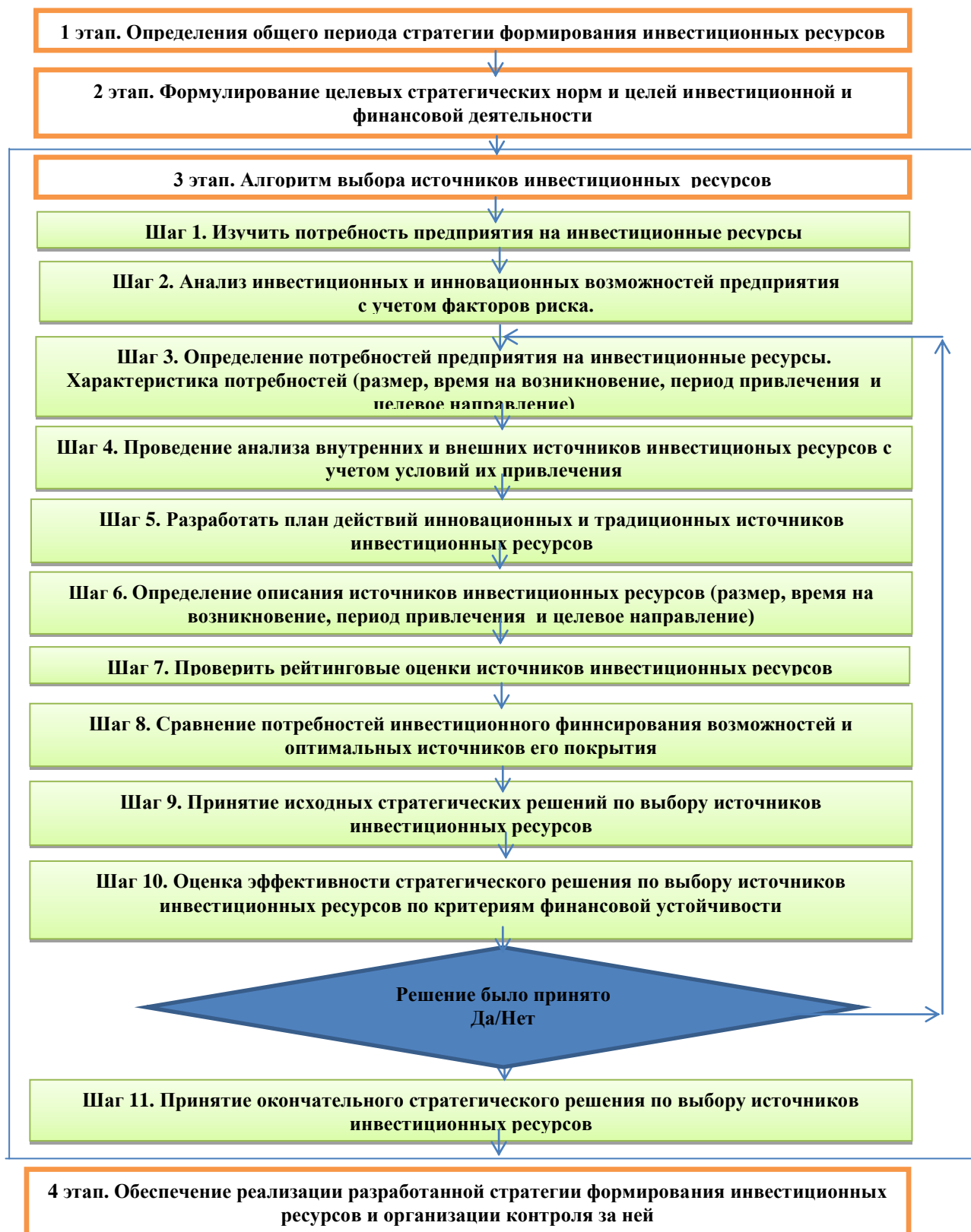


Рис. 5. Итерационный алгоритм на этапе скейлап для предприятий акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари»²³

²³ Составлено автором.

Метод разработки стратегии формирования инвестиционной программы на основе итерационного алгоритма на этапе скейлап для предприятий акционерного общества «Ўзбекистон темир йўллари» состоит из нескольких этапов, каждый содержит эффект завершения и экономическую обоснованность при принятии стратегических решений.

Так, реализация первого этапа будет включена в систему инвестиционного планирования. Второй этап - формирование системы целевых стратегических норм инвестиционной и финансовой деятельности. Третий этап - выбор инвестиционных ресурсов и потребности в них. На четвертом, завершающем этапе, наряду с обеспечением реализации стратегии формирования инвестиционной программы, разработанной на предприятиях железнодорожного транспорта, и организацией ее контроля, подготавливаются стратегические мероприятия и выполняется разработка решений.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведенных исследований были сформулированы следующие выводы на основе повышения эффективности инвестиционной деятельности в железнодорожной отрасли Республики Узбекистан:

1. Исходя из общепризнанного понятия сущности экономической категории инвестиционной деятельности. Дано авторское определение: инвестиционная деятельность – это комплекс процессов, взаимосвязанных с капитальными вложениями и финансированием которые дают высокий эффект, в условиях информатизации и цифровизации современной техники и инновационных технологий.

2. Проанализированы нормативно-правовые основы инвестирования в отрасли железнодорожного транспорта и выявлены направления реализации активной инвестиционной деятельности, а также предложен метод инвестиционного мультипликатора и акселератора, применяемый для оценки эффективности инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте.

3. Широко освещена деятельность АО «Ўзбекистон темир йўллари». Рассмотрены существующие проблемы и научно обоснованные предложения по усовершенствованию деятельности. Представлены и проанализированы объемы инвестиций и источники финансирования в железнодорожной отрасли Республики Узбекистан, а также усовершенствован метод оценки инвестиционной устойчивости предприятий железнодорожного транспорта.

4. Исследована эконометрическая модель инвестиционной деятельности в АО «Ўзбекистон темир йўллари» и перспективные направления ее развития на основе индивидуального подхода к каждому фактору: пассажирооборот, грузооборот, количество сотрудников и объем освоения инвестиций в основной капитал.

5. Исходя от анализа динамики деятельности АО «Ўзбекистон темир йўллари» на 2005-2020 годы, приведены прогнозные значения на основе эконометрической модели на 2021-2025 годы.

6. Согласно разработанной эконометрической модели, можно было определить экономическую эффективность за счет разницы между инвестициями и доходом, а также стратегическое планирование инвестиционной деятельности АО «Ўзбекистон темир йўллари». В результате, дополнительный рост инвестиций на 1% привел к увеличению общего дохода на 0,403%, а по итогам 2019 года экономический эффект составил 1,117 млрд сумов.

7. Для стратегического планирования инвестиционной деятельности предложен метод разработки стратегии формирования инвестиционной программы на основе итерационного алгоритма на этапе скейлап для предприятий АО «Ўзбекистон темир йўллари».

**SCIENTIFIC COUNCIL DSc.03/30.12.2019.I.03.05
ON ADMISSION OF SCIENTIFIC DEGREES AT
THE TASHKENT STATE TECHNICAL UNIVERSITY**
**TASHKENT STATE TECHNICAL UNIVERSITY NAMED AFTER ISLAM
KARIMOV**

SAITKAMOLOV MUKHAMMADKHOJA SOBIRKHOJA OGLI

**IMPROVING THE EFFICIENCY OF INVESTMENT ACTIVITY IN THE
RAILWAY SECTOR OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN**

08.00.03 – Industrial economics

**dissertation abstract of the doctor of philosophy (PhD)
on economic sciences**

The theme of the dissertation of the Doctor of Philosophy (PhD) in economic sciences was registered at the Supreme Attestation Commission at the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan under number B2019.2.PhD/Iqt884.

The dissertation was defended at the Tashkent State Technical University .

The abstract of the dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian, English (resume)) on the website of the Scientific Council www.tdru.uz and on the educational portal "ZiyoNet" (www.ziyounet.uz).

Scientific supervisor: **Gaibnazarova Zumrat Talatovna**
doctor of economic sciences, associate professor

Official opponents: **Samatov Gaffor Allakulovich**
doctor of economic sciences, professor

Khonkeldiyeva Guzai Sherovna
doctor of economic sciences, professor

Leading organization: **Tashkent state transport university**

The defense of the dissertation will take place on « 11 » may 2021 at 10.00 . at the meeting of Scientific Council DSc. 03/30.12.2019.1.03.05 at the Tashkent State Technical University (Address: 100095, Tashkent, st. University 2. phone.: (99871) 246-46-00; **fax:** (99871) 227-10-32; email: tstu_info@tdru.uz).

The doctoral dissertation can be found at the Information Resource Center of the Tashkent State Technical University (registration number 204). Address: 100095, Tashkent, st. University, 2. phone.: (99871) 246-46-00.

The abstract of the dissertation was sent « 30 » april 2021.
(Mailing report No. 12 dated « 30 » april 2021).



N.M.Makhmudov
Member of the scientific council
awarding scientific degrees, doctor of
economic sciences, professor

G.J.Allaeva
Scientific secretary of the scientific
council awarding scientific degrees, PhD.,
associate professor

M.A.Makhkamova
Chairman of the academic seminar under
the scientific council awarding scientific
degrees, -doctor of economic sciences,
professor

RESUME (abstract of the Doctor of Philosophy (PhD) thesis)

The aim of the research work is development of proposals and recommendations to increase the efficiency of investment activities in the enterprises of the railway network.

The object of the research work is the enterprises of railway transport of the Republic of Uzbekistan, including the joint-stock company “O’zbekiston temir yo’llari”.

Scientific novelty of the research work is as follows:

the method for assessing the efficiency of railway transport enterprises was improved on the basis of an investment multiplier and an accelerator in the additional growth of investments in fixed assets, taking into account the characteristics of these enterprises;

based on the specifics of railway transport, an integral assessment of the state of the production assets of the enterprise is substantiated on the basis of the wear and tear and suitability of fixed assets, the coefficients of the share in the total value of fixed assets and working capital of the enterprise;

the method of forecasting the investment activity of railway transport enterprises has been improved on the basis of an individual approach of the econometric model, taking into account such factors as passenger turnover, freight turnover, investment in fixed assets and labor force in each production position;

the assessment of the sources of investment resources on the basis of the iterative algorithm at the stage of the scale-up of the formation of the investment program of the enterprises of JSC “O’zbekiston temir yo’llari” has been improved.

Implementation of research results. Based on proposals aimed at improving the efficiency of investment activities in the railway network of the Republic of Uzbekistan

Recommendations for the assessment of additional inflows of investments in acocity, depending on the nature of the railway transport enterprises, in the injection multiplier and accelerator has been introduced in JSC “O’zbekiston temir yo’llari” (Reference No. 07/377-20 of January 29, 2020). Based on the methodology, it was possible to determine the efficiency of economic and investment activities of railway transport;

Proposal for an integrated assessment of the state of production assets of the enterprise on the basis of the coefficients of depreciation and suitability of capital assets and the share of capital assets and the share of working capital of the enterprise implemented into the practice of JSC “O’zbekiston temir yo’llari” (Reference No. 07/377-20 of January 29, 2020). Based on the model, economic and investment activities of railway transport are predicted until 2025 and in 2019 the economic effect amounted to 1.117 billion sums;

Suggestions for improving the method of forecasting the investment activities of railway transport enterprises on the basis of an individualized econometric model, taking into account the composition of each production position on factors such as passenger traffic, freight turnover, the volume of investments in workers and fixed capital order to attract investments has been introduced in JSC

“O’zbekiston temir yo’llari” (Reference No. 07/377-20 of January 29, 2020). The methodology is based on strengthening the coefficients necessary to ensure the property and financial stability of railway enterprises;

Proposal for the assessment of sources of investment resources on the basis of an iterative algorithm at the scale-up stage, the formation of the investment program of enterprises of JSC “O’zbekiston temir yo’llari” has been improved and introduced into the practice of JSC “O’zbekiston temir yo’llari (Reference No. 07/377-20 dated January 29, 2020). This method allows you to take into account many factors in the formation of investment programs for railway transport enterprises;

The structure and volume of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, three chapters, a conclusion and a list of references, total volume 162 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLICATIONS

I бўлим (I часть, part I)

1. Саиткамолов М.С. Темир йўл тизимида инновацион-инвестицион фаолият самарадорлигини оширишнинг хориж тажрибаси// «Таълим тизимида ижтимоий гуманитар фанлар», 2019. №2 –Б 165-169 (08.00.00; №28)

2. Саиткамолов М.С. Econometric model of operating joint-stock company «O'zbekiston temir yo'llari» and possible directions of development// «Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар» илмий электрон журнал, 2019. №6 -Б 112-122 (08.00.00; №10)

3. Саиткамолов М.С. Темир йўл транспортининг ривожланишида инвестицион фаолият самарадорлигини ошириш йўллари// «Бизнес эксперт», 2020. №1 - Б 94-96 (08.00.00; №3)

4. Саиткамолов М.С. Темир йўл транспорти тизимида жалб қилинган инвестициялар самарадорлигини замонавий баҳолаш модели// «Халқаро молия ва ҳисоб» илмий электрон журнал, 2020. №2 Б 317-325 (08.00.00; №19)

5. Саиткамолов М.С. Темир йўл транспорти фаолиятнинг таҳлили ва унинг самарадорлигини ошириш йўллари// «Бизнес эксперт», 2020. №3 - Б 101-103 (08.00.00; №3)

6. Саиткамолов М.С. Современная модель оценки эффективности инвестиций привлеченных в железнодорожный транспорт// «Наука и практика», 2020. №1 - Б 142-151 (08.00.00; №19)

7. Саиткамолов М.С. Main parameters of the regional mechanism increasing the investment attractiveness railway transport// Scientific journal «Economics and finance», Issue 12. 2018. -P 31-37. (ISSN: 2311-3413).

8. Саиткамолов М.С. Мамлакатимиз иқтисодиётини ривожлантиришда кичик бизнес ва тадбиркорликни қўллаб қувватлаш йўллари// «Иқтисодиётни ривожлантириш ҳамда тадбиркорлик ва ишбилармонликни қўллаб-қувватлашда божхона иши фаолиятини ривожлантиришнинг устувор йўналишлари» мавзусидаги илмий-амалий конференция материаллари. -Тошкент. 2016. -Б 66-68

9. Саиткамолов М.С. Ўзбекистон Республикаси транспорт тизимида инвестицияларни жалб қилишнинг самарали йўллари// «Корпоратив бошқарув: назария ва замонавий амалиёт» илмий мақолалар тўплами, республика илмий семинари материаллари –Тошкент. 2019 –Б 269-270

10. Саиткамолов М.С. Развитие конкурентоспособности посредством инновационных инвестиций// XXX Международные плехановские чтения материалы международной научно-практической конференции –Москва. 2017. -С 237-238

11. Саиткамолов М.С. Интенсивные инвестиции в развитии железнодорожной отрасли// XXXII Международные плехановские чтения

«100 лет МОТ: Содействие социальной справедливости, продвижение достойного труда». –Москва. 2019.-С 405

II бўлим (II часть, part II)

12. Сайткамолов М.С. Проблемы привлечения прямых иностранных инвестиций в экономику страны// «Корпоратив бошқарув ва саноат иқтисодиёти», 2016. -№3. –Б 79-84

13. Сайткамолов М.С. Инвестиционная деятельность железнодорожной отрасли Узбекистана и ее особенности// «Интернаука», -Москва, 2018. - №19(53), 2-часть –С 22-24.

14. Сайткамолов М.С. Инвестиционная привлекательность железнодорожной отрасли Узбекистана// «Интернаука», -Москва, 2018. -№23(57), 2-часть –С 25-27.

15. Сайткамолов М.С., Гаибназарова З.Т., Темир йўл тизимида инвестицияларни жалб қилишнинг амалдаги усуллари// «Молия», 2019. №5 –Б 135-141 (08.00.00; №12)

16. Сайткамолов М.С. Саманов А.А., Методы управления инвестициями и их привлекательностью// «Молодой ученый» –Москва, 2017. №1.3(135.3)–С 49-51. (ISSN: 2072-0297)

17. Сайткамолов М.С., Гаибназарова З.Т., Кови.Ж. Modern model for assessing the efficiency of investments attracted in railway transport// «Technical science and innovation», № 1/2020, p 61-70.

18. Махкамova М.А., Гаибназарова З.Т., Сайткамолов М.С., Зияева Д.С., Мирхамидова Д.Н. Experience of investment activity in the railway system of the Republic of Uzbekistan// International Journal of Recent Technology and Engineering (IJRTE) ISSN: 2277-3878, Volume-8, Issue-4, November 2019, page 12651-12654

19. Махкамova М.А., Сайткамолов М.С., Исхаков А.К., Саотов Ф.Й., Раҳматова М.Г., Асимова Ф.А. Econometric model of operating joint-stock company «Uzbekiston temir yullari» and possible directions of development //International Journal of Psychosocial Rehabilitation, Vol. 24, Issue 06, 2020 ISSN: 1475-7192, page 3960-3970

20. Сайткамолов М.С. Ўзбекистонда инвестиция фаолиятини тартибга солиш ва бошқаришни такомиллаштириш йўллари// «Миллий иқтисодиётни модернизациялаш ва таркибий ўзгаришларни амалга оширишнинг жаҳон тажрибаси ва Ўзбекистон амалиётида фойдаланиш имкониятлари» мавзусидаги илмий-амалий конференция материаллари. –Тошкент. 2016. –Б 443-445

21. Сайткамолов М.С. Методика экспресс-оценки экономической эффективности энергосберегающих мероприятий на ТЭС// Сборник материалов республиканской научно-практической конференции Филиала РГУ нефти и газа (НИУ) имени И.М.Губкина на тему «Пути усиления привлечения инвестиций в реальный сектор экономики на основе дальнейшего совершенствования корпоративного управления компаниями

республики и повышения их конкурентоспособности». - Ташкент. 2016. – С 181-188

22. Саиткамолов М.С. Milliy iqtisodiyotni tartibga solishda energetika tarmog'iga jalb qilinayotgan investitsiyalarning roli// «Мамлакатни модернизациялаш шароитида Ўзбекистон иқтисодиётини бошқаришнинг долзарб муаммолари» мавзусидаги илмий-амалий конференция материаллари. -Тошкент. 2016. –Б 190-192

23. Саиткамолов М.С. Ўзбекистонда кичик бизнес ва хусусий тадбиркорлик фаолиятига инвестиция киритишни такомиллаштириш// «Кичик бизнесни инвестициялаштириш самарадорлигини ошириш» мавзуидаги Республика илмий-амалий анжумани материаллари.–Тошкент. 2017. -Б 141

24. Саиткамолов М.С. Мамлакатимизда кичик бизнес ва хусусий тадбиркорликни инвестициялашнинг механизмлари // «Кичик бизнесни инвестициялаштириш самарадорлигини ошириш» мавзуидаги Республика илмий-амалий анжумани материаллари.–Тошкент. 2017. -Б 142

25. Саиткамолов М.С., Гаибназарова З.Т. Ўзбекистон Республикаси темир йўл тизими ва уни ривожлантиришда чет эл тажрибаси// «Янгиланаётган Ўзбекистонга янги авлод кадрлари» Умид жамғармаси битирувчиларининг биринчи Халқаро коференцияси материаллари тўплами. –Тошкент. 2020. –Б 251-255

26. Саиткамолов М.С. Ўзбекистон Республикаси темир йўл тизимида киритилган инвестициялар таҳлили // «Замонавий корпоратив бошқарув: муаммо ва ечимлар» мавзусида республика илмий-амалий конференция материаллари тўплами.–Тошкент. 2020. -Б 148-150

27. Саиткамолов М.С. Ўзбекистон Республикасига жалб қилинаётган инвестицияларнинг ҳозирги ҳолати// «Замонавий корпоратив бошқарув: муаммо ва ечимлар» мавзусида республика илмий-амалий конференция материаллари тўплами.–Тошкент. 2020. -Б 151-153

28. Саиткамолов М.С., Гаибназарова З.Т., Нормуродов С.Н. Темир йўл тизимининг инновацион ривожланишидаги инвестицион фаолият самарадорлигини ошириш йўллари// «Проблемы применения композитных полимерных материалов и арматуры в строительстве, в том числе сейсмических районов» мавзусидаги Халқаро илмий-амалий конференция илмий мақолалар ва материаллари тўплами. –Тошкент. 2019. -Б100-103

29. Саиткамолов М.С., Гаибназарова З.Т. Ўзбекистон Республикасида инвестицион фаолиятни амалга оширишнинг темир йўл транспортидаги асосий стратегик йўналишлар// «Фаол инвестициялар ва ижтимоий ривожлантиришнинг долзарб масалалари» мавзусидаги Халқаро илмий-амалий конференция илмий мақолалар ва материаллари тўплами –Андижон. 2019. –Б 128-130

30. Саиткамолов М.С., Гаибназарова З.Т. Темир йўл транспорти тизимида интенсив инвестициялашнинг меъёрий-ҳуқуқий асослари// «Глобаллашув жараёнида корпоратив бошқарув: муаммо ва ечимлар» илмий мақолалар тўплами, республика илмий семинари материаллари тўплами. –Тошкент. 2019. –Б 269-270

Автореферат «ТошДТУ» таҳририят бўлимида таҳрирдан ўтказилиб, ўзбек,
рус ва инглиз тилларидаги матнлар ўзаро мувофиқлаштирилди.
(20.04.2021й.)

Босмахона гувоҳномаси № 10-0635
Босишга рухсат этилди 30.04.2021й.. Бичими 60x84_{1/16}
Нашр ҳисоб табоғи 3,8 б.т. Адади 100. Буюртма № 38.

Тошкент Молия институтида ризография
усулида чоп этилди.
100000, Тошкент, Амир Темур шоҳ кўчаси 60^a уй.

