



XUSUSIY KAPITALNI JALB QILISH VA DXSH VOSITALARI ASOSIDA TEMIR YO'L TRANSPORTINING MOLIVAVIY BARQARORLIGINI TA'MINLASH MEXANIZMLARI

Samandarov Doniyorbek

*"Temiryo'linfratuzilma" aksiyadorlik jamiyati
Personalni tayyorlash muassasasi Kadrlar malakasini oshirish
va qayta tayyorlash o'quv markazi
ORCID: 0000-0003-3573-9633
doniyorbek7977@mail.ru*

Annotatsiya. Ushbu maqolada sohani tubdan o'zgartirish sharoitida O'zbekiston Respublikasi temir yo'l kompaniyalarining moliyaviy barqarorligini ta'minlash mexanizmlari ko'rib chiqiladi. Monopol modeldan raqobatbardosh bozorga o'tishni tahlil qilib, xususiy investitsiyalarni jalb qilish, davlat-xususiy sheriklik va moliyaviy nazoratni raqamlashtirish usullariga e'tibor qaratadi. Keng ko'lamli infratuzilma loyihalarini amalga oshirish sharoitida likvidlilikni saqlab qolish uchun "unbundling" tizimini va uzoq muddatli moliyalashtirishning yangi vositalarini joriy etish zarurligi asoslangan.

Kalit so'zlar: moliyaviy barqarorlik, O'zbekiston, temir yo'l transporti, xususiy investitsiyalar, DXSh (davlat-xususiy sheriklik), transformatsiya, tariflarni tartibga solish, "O'zbekiston temir yo'llari" AJ.

МЕХАНИЗМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ОСНОВЕ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЧАСТНОГО КАПИТАЛА И ИНСТРУМЕНТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОМ ПАРТНЕРСТВЕ

Самандаров Дониёрбек

*Учебный центр по подготовке и
переподготовке кадров при Учреждения подготовки
персонала акционерного общества «Темирйулинфратузилма»*

Аннотация. В данной статье рассматриваются механизмы обеспечения финансовой стабильности железнодорожных компаний Республики Узбекистан в условиях коренной трансформации отрасли. Анализирует переход от монопольной модели к конкурентному рынку, акцентируя внимание на методах привлечения частных инвестиций, государственно-частном партнерстве и цифровизации финансового контроля. Обосновывается необходимость внедрения системы «unbundling» и новых инструментов долгосрочного финансирования для поддержания ликвидности в условиях реализации масштабных инфраструктурных проектов.

Ключевые слова: финансовая стабильность, Узбекистан, железнодорожный транспорт, частные инвестиции, ГЧП (государственно частное партнерства), трансформация, тарифное регулирование, АО «Ўзбекистон темир йўллари».

MECHANISMS FOR ENSURING THE FINANCIAL STABILITY OF RAILWAY TRANSPORT BASED ON PRIVATE CAPITAL ATTRACTION AND PPP TOOLS

Samandarov Doniyorbek

*Head of the Personnel Advanced Training and
Retraining Center Personnel Training Institution of
"Temiryo'linfratuzilma" Joint-Stock Company*

Abstract. *This article examines the mechanisms for ensuring the financial stability of Uzbekistan's railway companies in the context of the industry's fundamental transformation. Analyzes the transition from a monopolistic model to a competitive market, focusing on methods of attracting private investment, public-private partnerships, and digitalization of financial control. The need to introduce a "unbundling" system and new long-term financing instruments to maintain liquidity in the context of large-scale infrastructure projects is substantiated.*

Keywords: *financial stability, Uzbekistan, railway transport, private investment, PPP (public-private partnership), transformation, tariff regulation, JSC "Uzbekistan Railways".*

Kirish.

O'zbekiston Respublikasi uchun temir yo'l transporti mintaqalarning iqtisodiy bog'liqligini va mamlakatning eksport salohiyatini amalga oshirishni ta'minlovchi strategik tarmoq hisoblanadi va bugungi kunda tarixiy sinovlar qarshisida turibdi deyish mumkin sababi asosiy fondlarni yangilash zaruriyati tug'ilgan, chunki ayrim segmentlarda eskirish darajasi 50% - 60% ga yetgan. Bu yerda moliyaviy barqarorlik — shunchaki ijobiy balansni anglatmaydi, balki tizimning doimiy davlat dotatsiyalarisiz o'z-o'zini qayta tiklash qobiliyatini talab qiladi.

«Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasi»ni hayotga tatbiq etish sharoitida temir yo'l tarmog'ining o'rni yanada ortib borishi, «Xitoy – Qirg'iziston – O'zbekiston» va «Transafg'on koridori» kabi multimodal transport koridorlarini shakllantirish hal qiluvchi bo'g'inlarda ekaninni kuzatilmoqa.

Biroq transport infratuzilmasini kengaytirish bo'yicha ulkan vazifalar sohaning asosiy operatorlari moliyaviy barqarorligini boshqarish yondashuvlarini qayta ko'rib chiqishni talab etadi.

Hozirgi vaqtda iqtisodiyotni modernizatsiya qilish va ijtimoiy sohani rivojlantirish temir yo'llarni isloh qilish bilan bog'liq. O'zbekistondagi ushbu tarkibiy islohot natijasida mamlakat yalpi ichki mahsulot (YIM)ning qariyb 0,4%-0,5% ini shakllantiradi. YIM ulushi nisbatan yuqori bo'lmasa-da, «O'zbekiston temir yo'llari» AJ yiliga 73,9 million tonnadan ortiq yuk tashilishini ta'minlovchi hamda iqtisodiyotning eksportga yo'naltirilgan tarmoqlari faoliyatini qo'llab-quvvatlovchi o'ta muhim infratuzilma tarmog'i hisoblanadi (2024 yil ma'lumotlariga ko'ra). «O'zbekiston temir yo'llari» AJ xoldingi paydo bo'lishi butun temir yo'l tarmog'i faoliyatida yuk tashish va yo'lovchilarga samarali xizmat ko'rsatish masalalarini asosiy qilib belgiladi.

Biroq, temir yo'l transportini rivojlantirish bir qator jiddiy tashkiliy-iqtisodiy muammolar bilan cheklangan, ularning asosiysi – bu jalb qilingan investitsiyalarning surunkali tanqisligi (uzoq muddatli qoplab olish muddati va yuqori tavakkalchilik tufayli), shuningdek, o'z mablag'larining yetishmasligi (rentabellik (8,5-9,5%)). Investitsiyalarni infratuzilmani rivojlantirishga yo'naltirish iqtisodiyotni rivojlantirish bo'yicha inqirozga qarshi dasturning asosi ekanligini va ijtimoiy vazifalarni hal qilishga yordam berishini to'liq ishonch bilan aytish mumkin.

Temir yo'l transportining infratuzilmasi iqtisodiy, mudofaa, ekologik va ijtimoiy xavfsizlik uchun muhim ahamiyati tufayli alohida boshqaruv va moliyalashtirish obyekti hisoblanadi; shu sababli u faqat bozor mexanizmlari doirasida faoliyat ko'rsata olmaydi, shu jumladan investorlarni jalb qila olmaydi.

Xususiy, xorijiy investorlar yuqorida qayd etilganidek, investitsiyalarni qoplab olish muddatining uzoqligi, sezilarli tavakkalchiliklar, rentabellikning yuqore emasligi, hatto past narxlarda ham xizmat ko'rsatishni davom ettirish zarurati tufayli (narx limitlari davlat tomonidan belgilanishi) infratuzilmani moliyalashtirishdan manfaatdor bo'lmashliklari mumkin.

Shunday qilib, temir yo'llarni isloh qilishdagi asosiy harakatlantiruvchi g'oyalar tabiiy monopoliya faoliyatini raqobat mavjud va zarur bo'lgan sohalardan ajratish, shuningdek, temir yo'l sohasiga xususiy investorlarni jalb qilishdir. Shu bilan birga, subsidiyalashni tugatish, sohaning investitsiya imkoniyatlarini oshirish, tariflarni tartibga solishda moslashuvchanlikni oshirish va butun temir yo'l faoliyatining shaffofligini ta'minlash ko'zda tutilgan.

Adabiyotlar sharhi.

Temir yo'l transportining moliyaviy barqarorligini ta'minlash, xususiy kapitalni jalb qilish tizimlarining moliyaviy barqarorligiga oid nazariy va amaliy jihatlar jahon hamda mamlakatimiz ilm-fanida faol munozaralar mavzusi hisoblanadi. Temir yo'l kompaniyalarining barqarorlik mexanizmlarini tadqiq etish ilmiy tafakkurning uchta darajasini tahlil qilishni talab etadi: kapitalni boshqarishning klassik nazariyalari, tabiiy monopoliyalarning o'ziga xos xususiyatlari hamda Markaziy Osiyoda tarmoqni isloh qilishning zamonaviy modellari.

Tadqiqotlarning birinchi yo'nalishi yirik korporatsiyalarning moliyaviy barqarorligiga oid fundamental masalalarga qaratilgan. Altman (2020), Van Xorn (2019) va Blank (2017) kabi olimlarning ishlari kapital tarkibi va bankrotlik xatarlarini tushunish uchun asos bo'lib xizmat qildi. Biroq, zamonaviy tadqiqotchilar (Jahon banki, 2023) ta'kidlaganidek, likvidlikni baholashning klassik modellari temir yo'l sektori uchun kapital sig'iminining yuqoriligi va 30 yildan 50 yilgacha davom etadigan uzoq investitsiya davri sababli moslashtirishni (adaptatsiyani) talab etadi.

Ikkinchi yo'nalish institutsional o'zgarishlar va temir yo'l tarmog'ida funksiyalarning taqsimlanishi ("unbundling" modeli) bilan bog'liq. Yevropa temir yo'llarini isloh qilish tajribasi Nesh (2023) va IHTR (OECD, 2023) tadqiqotchilarining ishlarida batafsil yoritilgan. Ular infratuzilma va tashuvchining ajratilishidan keyingi moliyaviy barqarorlik tarmoqqa kirish tariflarining shaffofligiga bog'liq ekanini ta'kidlaydilar. MDH mamlakatlari va O'zbekiston uchun ushbu masala so'nggi yillardagi nashrlarda (Abdurakhmonov, 2024) ko'rib chiqilmoqda, ularda asosiy e'tibor davlat nazorati va bozor moslashuvchanligi o'rtasidagi muvozanat zarurligiga qaratilgan.

2024–2026-yillarda ayniqsa dolzarb bo'lgan uchinchi yo'nalish davlat-xususiy sheriklik (DXSH) mexanizmlari orqali budjetdan tashqari investitsiyalarni jalb qilish bilan bog'liq. Osiyo taraqqiyot banki va Jahon banki (2024) hisobotlariga ko'ra, Markaziy Osiyoning rivojlanayotgan iqtisodiyotlarida an'anaviy budjet moliyalashtirishi infratuzilmadagi investitsiya taqchilligini (defitsitini) ortiq qoplay olmaydi. Tadqiqotchilar yo'llarni elektrlashtirish loyihalari uchun qarz mablag'lari qiymatini pasaytirish vositasi sifatida "yashil obligatsiyalar"dan (ESG-finance) foydalanish istiqbolli ekanligini ko'rsatmoqdalar.

O'zbekiston Respublikasining me'yoriy-huquqiy hujjatlari bu borada alohida o'rin tutadi. Prezidentimizning № PQ-329-sonli Qarori (2023) va yangi tahrirdagi «Temir yo'l transporti to'g'risida»gi Qonun (2024) mamlakatimiz iqtisodchi olimlari uchun yangi ilmiy paradigmani yaratib berdi. Ushbu hujjatlarda monopol modeldan transport xizmatlarining raqobatli bozoriga o'tish belgilangan bo'lib, bu ilm-fan oldiga sohaning «ajratilgan» subyektlari (infratuzilma operatorlari va xususiy tashuvchilar) uchun moliyaviy barqarorlikning yangi mezonlarini ishlab chiqish vazifasini qo'yadi.

Transport iqtisodiyotining umumiy masalalari bo'yicha keng ko'lamli adabiyotlar mavjudligiga qaramay, O'zbekistonda monopoliyadan raqobatli bozorga o'tish davri sharoitida moliyaviy barqarorlikni ta'minlash mexanizmlari yetarli darajada o'rganilmagan. Ilmiy adabiyotlardagi ushbu bo'shliq tadqiqotimizning yo'nalishini belgilab beradi.

Tadqiqot metodologiyasi.

Ushbu tadqiqotning metodologik asosini temir yo'l tarmog'i moliyaviy barqarorligini murakkab ijtimoiy-iqtisodiy tizim sifatida tahlil qilishga qaratilgan tizimli yondashuv tashkil etadi. Ishda induksiya va deduksiya kabi umumilmiy bilish usullaridan foydalanilgan bo'lib, ular kapitalni boshqarishning umumiy tamoyillaridan O'zbekiston sharoitidagi tabiiy monopoliyalar faoliyatining o'ziga xos mexanizmlariga o'tish imkonini beradi.

Metodikaning muhim elementi qiyosiy (komparativ) tahlil usulini qo'llashdir. Ushbu bosqich doirasida Yevropa Ittifoqi mamlakatlari, XXR va MDH davlatlaridagi temir yo'l tizimlarini isloh qilish modellari o'zaro solishtiriladi. Bu infratuzilma va tashuv faoliyatini ajratishning («unbundling») eng samarali vositalarini aniqlashga hamda ushbu modellarni «O'zbekiston temir yo'llari» AJ tuzilmasiga joriy etish uchun adaptatsiya imkoniyatlarini belgilashga xizmat qiladi.

Tarmoq operatorlarining moliyaviy barqarorligini baholashda koeffitsiyentlar va moliyaviy modellashtirish usulidan foydalaniladi. Metodika temir yo'l aktivlarining yuqori kapital sig'imi sharoitiga moslashtirilgan likvidlik, to'lov qobiliyati va moliyaviy leveraj ko'rsatkichlari tahlilini o'z ichiga oladi. Uzoq muddatli investitsiya davrini hisobga olgan holda, davlat-xususiy sheriklik (DXSH) loyihalarini amalga oshirishda kutilayotgan pul oqimlarini hisoblab chiqishga alohida e'tibor qaratiladi.

Xususiy kapitalni jalb qilish samaradorligini baholash vositasi sifatida ssenariyli tahlil qo'llaniladi. Muallif tomonidan davlat va xususiy sherik o'rtasida xatarlarni taqsimlashning turli ssenariylari (konssessiyalar, hayotiy sikl shartnomalari, ijara) ko'rib chiqiladi. Bu strategik infratuzilma ustidan davlat nazoratini saqlab qolgan holda, loyihaning xususiy biznes uchun investitsiyaviy jozibadorligini ta'minlovchi «muvozanat nuqtasi»ni aniqlash imkonini beradi.

Tadqiqotning me'yoriy-huquqiy usuli O'zbekiston Respublikasining amaldagi qonunchiligini, jumladan, № PQ-329-sonli Qarori (2023) va yangi tahrirdagi «Temir yo'l transporti to'g'risida»gi Qonunni tahlil qilish uchun qo'llaniladi. Metodika yo'llarni elektrlashtirish ehtiyojlari uchun «yashil» obligatsiyalar va boshqa ESG-moliyalashtirish vositalarini chiqarishga to'sqinlik qilayotgan tartibga solish muhitidagi to'siqlarni aniqlashni nazarda tutadi.

Metodikaning yakuniy bosqichi sintez va strategik loyihalash usuli hisoblanadi. Olingan ma'lumotlar asosida xarajatlarning raqamli hisobi, DXSH mexanizmlari va kredit portfelini diversifikatsiya qilishni integratsiyalovchi moliyaviy barqarorlikning kompleks modeli ishlab chiqiladi. Ushbu yondashuv 2026-yilgacha bo'lgan davrda temir yo'l transporti moliyaviy siyosatini transformatsiya qilish bo'yicha ilmiy asoslangan tavsiyalarni shakllantirish imkonini beradi.

Tahlil va natijalar muhokamasi.

Tadqiqotning nazariy asoslarini aniqlash maqsadida mavjud ilmiy yondashuvlarning qiyosiy tahlili o'tkazildi va uning natijalari quydagi 1-jadvalda keltiriladi.

Temir yo'l transporti islohotining bozor munosabatlari elementlarini joriy etish bilan bog'liq ilk natijalarini biz allaqachon kuzatmoqdamiz. Xususiy mulkchilik va iqtisodiy qarorlar qabul qilish markazsizlashuvi paydo bo'lgan vagonlarni boshqarish segmenti yanada liberallashti. Buning natijasida vagon parkini sotib olishga xususiy investitsiyalar oqimi, tashish hajmlarining o'sishi va ushbu segmentning jadal rivojlanishi kuzatildi.

Biroq, temir yo'llarni isloh qilish jarayonida davlat yo'lovchi tashishni moliyalashtirish mexanizmlarini ishlab chiqish, mustaqil transport tashkilotlari (xususiy investorlar) uchun temir yo'l infratuzilmasidan teng foydalanishni ta'minlash, shuningdek, mustaqil tashuvchi kompaniyalar sonini ko'paytirish va ularga tegishli vagonlar parki ulushini oshirish uchun juda oz qadam tashladi.

Ilmiy yondashuvlarning qiyosiy tahlili jadvali.

Ilmiy kategoriya / Yondashuv	Asosiy mualliflar / Manbalar	Tadqiqotning asosiy yo'nalishi	O'zbekiston sharoiti uchun cheklovlar
Klassik (Korporativ)	E. Altman, I. Blank, moliyaviy tahlilchilar	Likvidlik, rentabellik koeffitsiyentlari va bankrotlikning Z-modellari orqali baholash	Tabiiy monopoliyalarning o'ziga xosligini va tariflardagi ijtimoiy yuklamani hisobga olmaydi
Institutsional (Yevropa)	K. Nesh, Yevrokomissiya hisobotlari, IHTR (OECD)	Infratuzilma va tashuvchining vertikal ajratilishi (unbundling)	Model Yevropa Ittifoqining yuqori zichlikdagi tarmoqlarida samarali, biroq O'zbekistonning tranzit modeliga moslashtirishni talab etadi
(Investitsiyaviy)	Jahon banki, OTB, DXSH markazlari nashrlari	Konssessiyalar va uzoq muddatli shartnomalar orqali xususiy kapitalni jalb qilish	Rivojlanayotgan mamlakatlarga xorijiy kreditlarni jalb qilishda ko'pincha valyuta xatarlarini inobatga olmaydi
Tranzitga yo'naltirilgan	CAREC tadqiqotchilari, MDH ekspertlari	Tranzit va transport xizmatlari eksportidan tushadigan daromadlarni maksimallashtirish	Moliyaviy barqarorlikning geosiyosiy vaziyatga va qo'shni davlatlar siyosatiga bog'liqligi
Zamonaviy transformatsion (Bizning yondashuvigiz)	Bizning maqola, № PQ-329-sonli Qaror, 2024-yildagi Qonun	O'zbekistonda bozor libarallashuvi, xarajatlarning raqamli nazorati va xususiy operatorlarni jalb qilish sintezi	Hozirgi tadqiqot obyekti hisoblanadi va 2023-2025-yillardagi islohotlar voqeligiga moslashtirilmoqda

Tashish jarayonini boshqarish birligini saqlab qolish uchun hozirgi bosqichda temir yo'l transporti faoliyatini tartibga soluvchi va uning innovatsion rivojlanishini rag'batlantiruvchi zamonaviy normativ-huquqiy bazani yaratish muhim vazifadir; tashuvchilar, yuk egalari, operatorlar o'rtasida muvofiqlashtirish va o'zaro hamkorlikning yangi shakllari talab qilinadi. Tashish jarayoni barcha ishtirokchilarining huquqiy holatini aniqlash zarurati mavjud.

Vagon parkini boshqarish sohasida xususiy mulkchilikning mavjudligi harakat tarkibiga xususiy investitsiyalarni nazarda tutuvchi avtonom mexanizmlarni yaratdi va shuning uchun hozir temir yo'l transporti oldida infratuzilma va lokomotiv bozori sohasida shunga o'xshash institutlarni yaratish vazifasi turibdi.

Temir yo'l tarmog'ini rivojlantirishning mumkin bo'lgan yo'nalishi – bu ham infratuzilma, ham harakat tarkibi egalari bo'lgan turli xil tashuvchilarni yaratishdir. Bunday modelda o'z lokomotivlariga ega bo'lgan tashuvchilar (hozirgi kabi operatorlar emas) bir-biri bilan, shu jumladan bir-birining yo'llarida raqobatlashadilar, shuningdek, tashuvchilar va egalari bir mamlakat vakillari yoki norezidentlar bo'lishi mumkin. Bunday modelga misol sifatida Rossiya, Qozog'iston va Belarusiya o'rtasida Yagona iqtisodiy makonni yaratish doirasida tuzilgan, unga ko'ra 2015 yilda tashuvchilarning milliy temir yo'l infratuzilmalaridan o'zaro foydalanishi ochilishi kerak bo'lgan shartnomani keltirish mumkin. Kelajakda esa O'zbekiston temir yo'llari tarmog'ini boshqa xorijiy tashuvchilar uchun ochish rejalashtirilgan. Shu bilan birga, O'zbek tashuvchilari nafaqat o'zaro, balki xorijiy hamkorlar bilan ham raqobatlashadilar, buning natijasida transport bozorining konfiguratsiyasi tubdan o'zgaradi. Oqibatda, yagona transport makoni sharoitida hududlar va mamlakatlar yirik ishlab chiqarishlarni joylashtirish uchun bir-biri bilan raqobatlasha boshlaydilar. Shu bilan tayyor mahsulotni to'siqsiz va tezkor olib chiqish, aholini sifatli yo'lovchi xizmatlari bilan ta'minlash imkoniyati paydo bo'ladi.

Yuqoridagilardan tashqari, xususiy kapitalni jalb qilish infratuzilma xizmatlari uchun erkin narx belgilashsiz mumkin emasligini ta'kidlash lozim. Bu temir yo'l yuk tariflarini tartibga solishni bekor qilish zaruratidan dalolat beradi, chunki xususiy investorlar, qoida tariqasida, temir yo'l sohasini ekspluatatsiyadan olingan daromadlarni boshqarish sharti bilan moliyalashtirishni xohlashadi. Boshqa tomondan, «keng tarqalgan» tariflar oshirilganda va shu sababli yo'nalishlar doimo haddan tashqari yuklanganda, aynan shu yerda infratuzilmani rivojlantirish kerakligi haqida signal paydo bo'ladi.

Shu munosabat bilan asosiy metodologik muammo – bu temir yo'l infratuzilmasini rivojlantirishni boshqarishga reja-bozor mexanizmi instrumentlarini (DXSh, maxsus iqtisodiy zonalar, Investitsiya fondlari, konsessiyalar, rivojlanish institutlari mablag'lari, byudjet mablag'lari, zayom mablag'lari) joriy etishdir.

Xulosa va takliflar.

Xulosalarni umumlashtirgan holda shuni ta'kidlash mumkinki, chuqur tarkibiy o'zgarishlar sharoitida O'zbekiston temir yo'l kompaniyalarining moliyaviy barqarorligini ta'minlash ma'muriy boshqaruv usullaridan moslashuvchan bozor mexanizmlariga o'tishni talab etadi. O'tkazilgan tahlillar shuni ko'rsatdiki, davlat subsidiyalari va davlat kafolati ostidagi tashqi qarzlar hisobiga moliyalashtirishning an'anaviy modeli o'z resurslarini tugatdi. Zamonaviy sharoitda tarmoqning barqarorligi xususiy kapitalni infratuzilma va servis segmentlarini rivojlantirishga samarali integratsiya qilish qobiliyatiga bevosita bog'liqdir.

Ishning asosiy xulosasi – davlat-xususiy sheriklik (DXSH) mexanizmlari va hayotiy sikl shartnomalarini jadal joriy etish zaruriyatidan iborat. O'zbekiston uchun Markaziy Osiyoning tranzit xabi sifatida, xususiy logistika terminallarini tashkil etish va mustaqil harakatlanuvchi tarkib operatorlarini jalb qilish nafaqat davlat budjetiga tushadigan yukni kamaytirishga, balki raqobat hisobiga ko'rsatilayotgan xizmatlar sifatini sezilarli darajada oshirishga imkon beradi. Shu bilan birga, milliy operatorning roli bozorning barcha ishtirokchilari uchun teng imkoniyatlarni ta'minlagan holda, asosiy infratuzilmani boshqarish yo'nalishiga transformatsiya qilinishi lozim.

Moliyaviy barqarorlik kontekstida moliyalashtirish manbalarini diversifikatsiya qilishga alohida e'tibor qaratish lozim. «Yashil» moliyalashtirish vositalaridan foydalanish va temir yo'llarni elektrlashtirish loyihalari uchun maqsadli obligatsiyalarni chiqarish pastroq foiz stavkalariga ega bo'lgan xalqaro kapital bozorlariga chiqish imkonini beradi. Transport tarmog'iga yo'naltirilgan investitsiyalarning uzoq muddatli xususiyatini va tashqi qarz bilan bog'liq valyuta xatarlarini minimallashtirish zarurligini hisobga olsak, bu O'zbekiston uchun o'ta muhim ahamiyatga ega.

Moliyaviy jarayonlarni raqamlashtirish va xarajatlarning alohida hisobini yuritish (unbundling) tizimlarini joriy etish salohiyatli investorlar oldida tarmoq shaffofligini ta'minlashning poydevori bo'lib xizmat qiladi. Faqatgina daromad keltiruvchi va ijtimoiy ahamiyatga ega bo'lgan (subsidiyalanadigan) faoliyat turlarining aniq chegaralanishi adekvat tarif siyosatini shakllantirish imkonini beradi. Bu esa, o'z navbatida, pul oqimlarining prognoz qilinishini ta'minlaydi va respublika temir yo'l korxonalarining xalqaro maydondagi investitsiyaviy reytingini oshiradi.

Xulosa o'rnida shuni ta'kidlash joizki, moliyaviy barqarorlik mexanizmlarini takomillashtirish institutsional islohotlar, xususiy sektor uchun qulay tartibga solish muhitini yaratish va innovatsion moliyaviy vositalarni joriy etishni o'z ichiga olgan holda kompleks xususiyatga ega bo'lishi kerak. Maqolada taklif etilgan tavsiyalarning amalga oshirilishi «O'zbekiston temir yo'llari» AJ va yangi ixtisoslashgan kompaniyalarga nafaqat islohotlar davrida moliyaviy barqarorlikni saqlab qolish, balki O'zbekistonning global transport koridorlari tizimiga samarali integratsiyalashuvini ta'minlagan holda, butun mamlakat iqtisodiy o'sishining lokomotiviga aylanish imkonini beradi.

Adabiyotlar/Lumepamypa/Reference:

Abduraxmonov Sh.X. (2024) O'zbekiston transport infratuzilmasini rivojlantirishga xususiy investitsiyalarni jalb qilish mexanizmlari // Iqtisodiyot va moliya (O'zbekiston). — № 2.

ADB (2024) (Asian Development Bank). Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) Railway Strategy 2030. — Manila.

Farmon (2022) O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoni PF-158-sonli «2022–2026-yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to'g'risida».

Nash C., Smith A. (2023) Passenger Rail Franchising — British Experience // Social Science Research Network.

OECD. Competition and Regulation in the Railway Sector: 2023 Update. — Paris, 2023.

Qaror (2023) O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Qarori PQ-329-sonli «O'zbekiston Respublikasi temir yo'l transporti sohasini tubdan isloh qilish chora-tadbirlari to'g'risida», 2023-yil 10-oktabr.

Qonun (2019) O'zbekiston Respublikasining Qonuni «Davlat-xususiy sheriklik to'g'risida»gi (o'zgartish va qo'shimchalar bilan).

Qonun (2024) O'zbekiston Respublikasining Qonuni «Temir yo'l transporti to'g'risida»gi (yangi tahriri), 2024-yil.

World Bank. (2023) Public-Private Partnerships in the Rail Sector: A Review of International Experience. — Washington D.C.

Альтман Э.И. (2020) Финансовые показатели, процентные ставки и риск банкротства предприятий. — М.: Альпина Паблишер.

Бланк И. А. (2017) Управление финансовой стабилизацией предприятия. — К.: Ника-Центр.

Ван Хорн Дж. К., Вахович Дж. М. (2019) Основы финансового менеджмента. — 13-е изд. — М.: Вильямс.

ЕБРР. (2024) Инвестиции в «зеленую» инфраструктуру и устойчивый транспорт в Республике Узбекистан: Аналитический обзор.