

**‘TOSHKENT DAVLAT IQTISODIYOT UNIVERSITETI
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI
DSC.03/10.12.2019.I.16.01 RAQAMLI ILMIY KENGASH**

TOSHKENT DAVLAT IQTISODIYOT UNIVERSITETI

XAMRAYEV DJAMSHID PANJIEVICH

**TEMIR YO‘L TRANSPORTIDA MAHALLIYLASHTIRISHNI
MOLIYALASHTIRISH MEXANIZMINI TAKOMILLASHTIRISH
("TOSHKENT METROPOLITENI" DUK MISOLIDA)**

08.00.07 – Moliya, pul muomalasi va kredit

**Iqtisodiyot fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi
AVTOREFERATI**

Toshkent – 2024

**Iqtisodiyot fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi
avtoreferati mundarijasi**

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

**Content of dissertation abstract of doctor of philosophy (PhD) on
economical sciences**

Xamrayev Djamshid Panjiyevich

Temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini
takomillashtirish (“Toshkent metropoliteni” DUK misolida)..... 3

Хамраев Джамшид Панжиевич

Совершенствование механизма финансирования локализации на
железнодорожном транспорте (на примере ГУП “Ташкентский
метрополитен”) 27

Khamrayev Djamshid Panjievich

Improving the financing mechanism for localization in railway transport
(based on the example of the sue “Tashkent metro system”)..... 51

E‘lon qilingan ishlar ro‘uxati

Список опубликованных работ
List of published works..... 56

**TOSHKENT DAVLAT IQTISODIYOT UNIVERSITETI
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI
DSC.03/10.12.2019.I.16.01 RAQAMLI ILMIY KENGASH**

TOSHKENT DAVLAT IQTISODIYOT UNIVERSITETI

XAMRAYEV DJAMSHID PANJIEVICH

**TEMIR YO‘L TRANSPORTIDA MAHALLIYLASHTIRISHNI
MOLIYALASHTIRISH MEXANIZMINI TAKOMILLASHTIRISH
("TOSHKENT METROPOLITENI" DUK MISOLIDA)**

08.00.07 – Moliya, pul muomalasi va kredit

**Iqtisodiyot fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi
AVTOREFERATI**

Toshkent – 2024

Тема диссертации доктора философских наук по экономике (PhD) зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии за номером B2023.3.PhD/Iqt3284.

Диссертация выполнена в Ташкентском государственном экономическом университете. Автореферат диссертации на трёх языках (узбекском, русском и английском (резюме)) размещен на веб-странице Научного совета по адресу (tsue.uz) и на Информационно-образовательном портале «ZiyoNet» по адресу (www.ziyo.net.uz).

Научный руководитель: Худойкулов Хуршид Хуррамович
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты: Тухлиев Бозорбой Каримович
доктор экономических наук, профессор
Алладустов Рустам Джонмуратович
доктор философских наук по экономике

Ведущая организация: Академия банковского дела и финансов Республики Узбекистан

Защита диссертации состоится «16» 05 2024 года в 14⁰⁰ часов на заседании Научного совета DSc.03/10.12.2019.I.16.01 по присуждению ученых степеней при Ташкентском государственном экономическом университете. (Адрес: 100066, город Ташкент, улица Ислама Каримова, д.49. Тел.: (99871) 239-28-72; факс: (99871) 239-43-51; e-mail: info@tsue.uz).

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского государственного экономического университета (регистрационный № 1499. (Адрес: 100066, город Ташкент, улица Ислама Каримова, д.49. Тел.: (99871) 239-28-72, факс: (99871) 239-43-51; e-mail: info@tsue.uz)

Автореферат диссертации разослан «2» 05 2024 года.
(реестр протокола рассылки № 30 от «2» 05 2024 года.



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

У.В. Гафуров
Ученый секретарь Научного совета по присуждению ученых степеней, д.э.н., профессор

С.К. Худойкулов
Председатель Научного семинара при Научном совете по присуждению ученых степеней, д.э.н., профессор

KIRISH (falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zaruriyati. Jahonning rivojlangan mamlakatlarida temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmlarini takomillashtirishga iqtisodiy siyosatning strategik vazifasi sifatida alohida e‘tibor qaratilmoqda. “Lotin Amerikasi davlatlaridan Braziliya, Argentinada va Meksikada, Osiyo mintaqasi davlatlaridan Tayvan va Janubiy Koreyada temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmlarini takomillashtirish natijasida yalpi ichki mahsulotda sanoat ulushining o‘sishi va investitsiya oqimining ortishiga, shuningdek iqtisodiyotning muhim tarmoqlarini diversifikatsiya qilinishiga eshiltgan”¹. Rivojlanayotgan davlatlar temir yo‘l transporti iqtisodiyotning eng muhim bo‘g‘ini bo‘lganligi sababli ushbu tarmoqni rivojlantirish va moliyalashtirishga qaratilgan chora-tadbirlar tobora muhim ahamiyat kasb etib bormoqda. Alohida ta’kidlash lozimki, temir yo‘l transportini moliyalashtirishda davlat byudjeti, xalqaro moliya institutlari va xususiy mablag‘larning o‘rni muhim hisoblanadi.

Jahonda moliyaviy inqirozlar va global raqobatning kuchayib borishi sharoitida temir yo‘l transportida moliyaviy barqarorlikni ta’minlashning asosi bo‘lgan davlat byudjeti, xalqaro moliya institutlari va xususiy mablag‘lar moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirish yo‘llarini tadqiq etishga yo‘naltirilgan ko‘plab ilmiy ishlar amalga oshirilmoqda. Global moliyaviy beqarorlik sharoitida temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmining tarkibiy tuzilishi va shakllanish manbalarini tadqiq etish, uning nazariy, amaliy-huquqiy asoslarini takomillashtirish, davlat byudjetidan ajratilayotgan mablag‘larni o‘zlashtirish mexanizmini qulaylashtirish, temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmlarining samaradorligini oshirish kabi masalalar bu boradagi ilmiy tadqiqotlarning ustuvor yo‘nalishlaridan hisoblanadi.

Yangi O‘zbekistonda ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotning hozirgi bosqichida mamlakatda mahalliyashtirish dasturini rivojlantirish masalalari, jumladan temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirishga alohida e‘tibor qaratilmoqda. Mazkur vazifalarning izchil va samarali bajarilishi mamlakatda temir yo‘l transportini mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirish, uning iqtisodiyotdagi ulushini hamda milliy iqtisodiyot tarkibidagi salmog‘ini sezilarli darajada oshirish, shuningdek yirik loyihalarni amalga oshirishda, mahalliyashtirishni moliyalashtirishga doir loyihalarni va qarorlarni qabul qilishda, moliyalashtirish mexanizmini baholashda moliyaviy pul oqimlari metodologiyalaridan foydalanish, moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirishda zamonaviy usullaridan foydalanish uchun har tomonlama imkon yaratadi. Shunga ko‘ra, mazkur muammolarni ilmiy jihatdan har tomonlama

¹ Лукьянчук Е. Импортозамещение: зарубежный опыт. № 15 (786) 18 апреля 2011 г. Версия для печати Аналитика. Аптечные сети в Украине, Новости фармацевтики и фармации. Автор. <http://www.apteka.ua/category/analytical>

va tizimli hal etishga yo‘naltirilgan ilmiy tadqiqot ishlarini amalga oshirish dolzarb hisoblanadi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 30-dekabrda PQ-465-son “2023-2025-yillarda O‘zbekiston Respublikasining ijtimoiy va ishlab chiqarish infratuzilmasini rivojlantirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”, 2022-yil 22-yanvardagi PQ-98-son “2022-2024-yillarda O‘zbekiston Respublikasining ijtimoiy va ishlab chiqarish infratuzilmasini rivojlantirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”, 2021-yil 16-oktyabrdagi PQ-5260-son “Toshkent metropoliteni faoliyatining samaradorligini oshirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”, 2017-yil 19-maydagi PQ-2979-son “Toshkent shahrida yer usti halqa metro liniyalarining qurilishi” loyihasini amalga oshirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi qarorlari, O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2019-yil 13-fevraldagi 968-son “Toshkent shahridagi metropoliten yer usti liniyasi uchun harakatlanuvchi tarkib vagonlarini xarid qilish” loyihasini texnik-iqtisodiy asoslashni tasdiqlash to‘g‘risida”, 2019-yil 29-oktyabrdagi 125-son “Toshkent metropolitenining Sergeli yo‘nalishini qurish” loyihasining texnik-iqtisodiy hisobini tasdiqlash to‘g‘risida”gi qarorlari va boshqa me‘yoriy-huquqiy hujjatlarda belgilangan vazifalarni amalga oshirishda mazkur dissertatsiya ishi muayyan darajada xizmat qiladi.

Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining ustuvor yo‘nalishlarga mosligi. Mazkur dissertatsiya tadqiqoti respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining I. «Demokratik va huquqiy jamiyatni ma‘naviy-axloqiy va madaniy rivojlantirish, innovatsion iqtisodiyotni shakllantirish» ustuvor yo‘nalishiga muvofiq holda bajarilgan.

Muammoning o‘rganilganlik darajasi. Temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirishning ilmiy-nazariy, uslubiy va amaliy muammolari bo‘yicha xorijiy mamlakatlarning qator olimlari, jumladan F.List, M.Porter, X.Cheneri, M.Bruno, A.Straug, N.Karter, I.Tyunen, V.Launxardt, A.Veber va boshqalar tomonidan tadqiq etilgan².

Jumladan, F.List import o‘rnini bosish nazariyasida mamlakatning iqtisodiy o‘sishi hamda ichki bozor ehtiyojlarini to‘la qondirish uchun mahalliy ishlab chiqarish bazasini yaratish zarurligiga e‘tibor qaratadi. Shuningdek, ayrim davlatlarning iqtisodi o‘z qonunlarga muvofiq rivojlanishini hamda o‘ziga xos «milliy iqtisodiyoti» mavjudligi, ishlab chiqarish kuchlarini rivojlantirish uchun eng qulay sharoitlarni yaratishi lozimligini ta’kidlaydi³.

² Тюнен И.Г. // Тихоходки — Уляново. — М.: Советская энциклопедия, 1977. 1969-1978, т. 26). Лаунхардт W. Theorie der Kommerziellen Trassierung der Verkehrswege. Zeitschrift des Hannoverschen Architekten- und Ingenieurvereins // Hannover. — 1872. — Т. 18. — С. 522. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. — М.:ГУ ВШЭ, 2000. -С. 14, 40-51. — 495 с. -ИСБН 5-7598-0074-4. Блауг М. Теория размещения промышленных предприятий Вебера // Экономическая мысль в ретроспективе = Economic Theory in Retrospect. — М.: Delo, 1994. — С. 578-580. — XVII, 627 с. — ISBN 5-86461-151-4. Лёш А. Пространственная организация хозяйства. М.: Наука, 2007. 664 с. ISBN 978-5-02-035367-1 (первое издание — Лёш А. Географическое размещение хозяйств. М.: Изд-во иностр. лит., 1959. 455 с) (нем. Die räumliche Ordnung der Wirtschaft: eine Untersuchung über Standort, Wirtschaftsgebiete und internationalem Handel. Jena: Fischer, 1940).

³ Федосеева Г.А. Сущность и развитие теории импортозамещения // известия Санкт Петербургского государственного экономического университета 2015 г., 5 ст.

M.Porter mamlakatning xalqaro raqobatbardoshligini oshirish muammolarini o‘rganib chiqib, milliy tovar ishlab chiquvchilarni faol qo‘llab-quvvatlash, faqat ayrim omillar mavjud bo‘lsa samarali bo‘lishini xulosa qilgan. Ichki bozorda samarali raqobatni tashkil etish uchun talablarning tegishli shartlarini, uzoq muddatli imtiyozlarni qo‘llashni davlat tomonidan qo‘llab-quvvatlashni vaqtida cheklash lozimligini ta’kidlagan.

MDH mamlakatlari olimlaridan Vazyanskiy A.M., Kovalev P.A., Medved A.A., Fedoseeva G.A., Kovalev P.A., Nikinov Yu., Demin A., Palander T., Lyosh A., Kondratev V.B., Falman V.K., D.N.Zaysev, B.A.Rayzberk, L.Sh.Lofovskiy, Ye.B.Starodubseva, Kalashnikova T.M., Nazarchuk Ye.N., Starovoytova O.V., Azoev L.N., Suchkova A., Smirnov D.A., Berezinskaya O.B., Vedev A.L., Kadochnikov P.A., Baranov E.F., Volkova N.N., Volkodavova Ye.V. kabi iqtisodchi olimlarning ilmiy tadqiqot ishlarida mazkur muammoning turli jihatlari tadqiq etilgan⁴.

Temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirishning nazariy, uslubiy va amaliy jihatlari o‘zbekistonlik iqtisodchi olimlardan S.G‘ulomov, Q.Abdurahmanov, A.Sh.Bekmuradov, B.Salimov, M.Tusunxodjayev, N.Xaydarov, A.Burxanov, N.Xoshimova, N.Maxmudov, B.Berkinov, F.Egamberdiyev, L.M.Tursunxo‘jaev, N.M.Mahmudov, M.R.Boltabayev, I.S.To‘xlijev, A.M.Qodirov, A.T.Yusupov, A.Aliev, A.Xabikariyeva, A.Sherxonov, E.A.Ishmuhamedov, M.S.Kovbosenko, R.M.Salavatulin, G.N.Matchina, T.I.Iskandarov, N.Q.Boboxo‘jayev, O.A.Sultonxo‘jayev, R.Sayfulina, S.M.Mansurov, T.T.Topvoldiyev, R.R.Raxmanov, D.A.Mirxanova, Sh.I.Mustafakulov, I.X.Boboyev va boshqalar tomonidan ham o‘ziga xos tarzda amalga oshirilgan⁵.

⁴ Вазянский А.М. Локализация производства как проблема современного менеджмента. По специальности 08.00.05-Экономика и управление народным хозяйством диссертация на соискание кандидата экономических наук 153 стр. Нижний Новгород — 2007.; Ковалев П.А., Медвед А.А. Требования локализации производства как способ привлечения прямых иностранных инвестиций в российское автомобилестроение, 2012, журнал, Экономика и управления, 21-24 с.; Кондратеев В.Б. Локализация производства как инструмент модернизации. Перспективы. Электронный журнал 2016.; Никинов Ю. Импортозамещающая политика и увеличение конкурентоспособности экономики России (Материалы круглого стола). Москва, 2004 г. стр-3.; Демин А. Государственная политика в области импортозамещения. Москва, 2004 г. стр-15.

⁵ Гулямов С. С., Шермухамедов А. Т. Модел развития Узбекистана: интеллектуального потенциала в гражданском обществе // Научно-методический электронный журнал «Концепт». –2017.–Т. 14.– С. 77–82. – URL: <http://э-концепт.ру/2017/770628.htm>.; Абдурахманов К. Узбекистан на пути к инновационному развитию. Монография. — Т.: Ташкентский филиал РЕУ им. Г. В. Плеханова, 2018. — 136 с.; Бекмуродов А.Ш., Янг Сон Бе. Стратегия развития текстильной промышленности Узбекистана: Кластерный подход. Монография. -Т.: ТГЕУ, 2006. -112 с.; Salimov B. Hududlar va sanoat sohasi bo‘yicha kichik biznesning rivojlanish dinamikasi va xususiyatlari. «Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar» ilmiy elektron jurnali. № 1, yanvar-fevral, 2019-yil. 1-7 b.; Турсунходжаев М. Развитие малого бизнеса в условиях глобализации. 2011-у «UZR» Kichik biznes va tadbirkorlikni rivojlantirish muammolari va ularni hal qilish yo‘llari Учебное пособие «экономика труда»2010 филиал ГоуВОб Российский экономический университет им. Г.В. Плеханов в городе Ташкенте.; N.X.Xaydarov. Ishlab chiqarish korxonalarini mahalliyashtirishda investitsiyalarning o‘rni. Milliy iqtisodiyotga investitsiyalarni jalb qilishni faollashtirish mavzusidagi respublika ilmiy-amaliy konfrensiya. 2013 yil 15 noyabr Tezislar to‘plami. 13-18 betlar. A.Burxanov. Sanoat korxonalarining moliyaviy barqarorligini ta’minlash strategiyasi. Monografiya. -Toshkent: «Fan», 2009. 216 b.; Хошимова Н. Антикризисное управление предприятием. Учебное пособие. Ташкент, издательство «Тафаккур каноти». 2016. – 281 с.;Z.I.Xusanov. Ishlab chiqarishni mahalliyashtirishning mintaqaviy xususiyatlari (Navoiy viloyati misolida) 08.00.12-Mintaqa

Yuqorida nomlari qayd etilgan mualliflar tomonidan sanoat tarmoqlari ishlab chiqarish, asosan avtosanoat, meva-sanoatda hamda butlovchi buyumlarni ishlab chiqarishni mahalliyashtirishni rivojlantirish masalalari nazariy jihatdan yoritib berilgan bo'lsada, biroq mamlakat temir yo'l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmiga ta'sir etuvchi turli omillarni inobatga olgan holda takomillashtirish bo'yicha yetarlicha o'rganilmaganligi, shuningdek, Toshkent metropoliteni faoliyatini mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirish bo'yicha kompleks ilmiy izlanishlar olib borilmaganligi mazkur tadqiqot mavzusining tanlanishiga asos bo'ldi.

Dissertatsiya mavzusining dissertatsiya bajarilgan oliy ta'lim muassasasining ilmiy-tadqiqot ishlari bilan bog'liqligi. Dissertatsiya tadqiqoti Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti ilmiy-tadqiqot ishlari rejasiga muvofiq FM-1-raqamli «O'zbekistonda ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishning makroiqtisodiy barqarorligi va prognozlashtirilishini ta'minlashning ilmiy-uslubiy asoslari va uslubiyatlarini takomillashtirish» mavzusidagi ilmiy loyiha doirasida bajarilgan.

Tadqiqotning maqsadi temir yo'l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirishga qaratilgan taklif va tavsiyalar ishlab chiqishdan iborat.

Tadqiqotning vazifalari:

temir yo'l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirishning tarkibi, shakllanish manbalari, asoslari va obyektiv zarurligini tadqiq etish;

temir yo'l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirishning nazariy va amaliy-huquqiy asoslarini o'rganish va tegishli takliflar ishlab chiqish;

temir yo'l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirishning amaldagi holatini xorijiy mamlakatlarning ilg'or tajribalari bilan taqqoslash;

temir yo'l transportini mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmining amaliy-huquqiy asoslarini o'rganish va tegishli takliflar ishlab chiqish;

temir yo'l transportini mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmining amaldagi holati bo'yicha mavjud muammolar va ularni bartaraf etish yuzasidan taklif va tavsiyalar ishlab chiqish.

Tadqiqotning obyekti bo'lib O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi tasarrufidagi "Toshkent metropoliteni" DUK hisoblanadi.

Tadqiqotning predmeti bo'lib temir yo'l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirish bilan bog'liq iqtisodiy munosabatlar hisoblanadi.

Tadqiqotning usullari. Dissertatsiya ishida ilmiy abstraksiyalash, tahlil va statistik guruhlash, kuzatuv, ekspert baholash, qiyosiy tahlil usullaridan keng foydalanilgan.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:

iqtisodiyoti ixtisosligi bo'yicha nomzodlik dissertatsiyasi. O'zB. Milliy universiteti. Toshkent — 2012.; Sh.I.Mustafakulov. O'zbekiston Respublikasi Birinchi prezidenti I.Karimovning «Bosh maqsadimiz – keng ko'lamli islohotlar va modernizatsiya yo'lini qat'iyat bilan davom ettirish» mavzusidagi ma'ruzasini o'rganish bo'yicha maxsus kurs. 365 bet. 2013.

metro yoʻnalishlari boʻyicha yoʻlovchilarni tashish masofasiga muvofiq ravishda tabaqalashgan tarif boʻyicha amalga oshiriladigan toʻlov tizimini joriy qilinishi orqali metropoliten asosiy faoliyatidan tushadigan daromadlar hajmini 50 foizgacha oshirish taklifi ishlab chiqilgan;

jamoat transportida yoʻlovchi tashishda haq toʻlash uchun moʻljallangan, hisobi toʻldirib turiluvchi debet toʻlov kartasiga asoslanuvchi elektron toʻlov tizimi hisoblangan ATTO xizmatini joriy qilish orqali Toshkent metropoliteni asosiy faoliyati xarajatlarini qisqartirish va daromadlarini oshirish taklifi asoslangan;

Toshkent metropoliteni bekatlarning oʻtish yoʻlaklarida va platformalarda boʻsh turgan joylarni ijaraga berish natijasida tijorat asosida faoliyatini yurituvchi yakka tartibda tadbirkorlarni jalb qilish orqali metropoliten daromadi hajmini uch barobarga oshirish taklifi asoslangan;

Toshkent metropolitenining asosiy faoliyatiga raqamli texnologiyani joriy qilish asosida sohada bir xil va takroriy vazifalarni bajaruvchi xizmat kesimida xodimlar sonini maqbullashtirish orqali metropoliten ishchi-xodimlarining mehnatga haq toʻlash xarajatlarini 30 foizgacha qisqartirish taklifi asoslangan.

Tadqiqotning amaliy natijasi quyidagilardan iborat:

Toshkent metropoliteni yoʻnalishlari boʻyicha yoʻlovchilarni tashish masofasiga muvofiq ravishda tabaqalashgan tarif boʻyicha amalga oshiriladigan toʻlov tizimini joriy qilinishi asosiy faoliyatdan tushadigan daromadni 50 foizgacha oshishiga va byudjetdan olinayotgan subsidiyalar miqdorini kamaytirish taklifi ishlab chiqilgan;

Jamoat transportida yoʻlovchi tashishda haq toʻlash uchun moʻljallangan, hisobi toʻldirib turiluvchi debet toʻlov kartasiga asoslanuvchi elektron toʻlov tizimi hisoblangan ATTO xizmatini joriy qilish orqali metropolitenda mavjud 870 yaqin katta operator va operatorlar shtati qisqartishiga erishiladi, bu oyiga 4 500,0 mln.soʻm daromadlarini oshirish va bu mablagʻlarni mahalliyashtirishni moliyalashtirishga yoʻnaltirish taklifi asoslangan;

Toshkent metropolitendagi mavjud imkoniyatlar foydalangan bekatlarning oʻtish yoʻlaklarida va platformalarda boʻsh turgan joylarni ijaraga berish natijasida boshqa daromadlardan tushadigan mablagʻlarni uch barobargacha oshirish imkoni yaratiladi. Bugungi kunda Metropoliten boshqa daromaddan olayotgan mablagʻlar miqdori oyiga 300-400 mln.soʻmni tashkil etayotgan boʻlsa, bu koʻrsatkichni mavjud imkoniyatlardan toʻliq foydalangan holda uch barobargacha yaʼni 1000-1500 mln.soʻmga oshirish va bu mablagʻlarni mahalliyashtirishni moliyalashtirishga yoʻnaltirish taklifi asoslangan;

2024-yil yanvar holatiga metropoliten mavjud 50 ta bekatlarni hisobga olganda jami xodimlar soni 6 180 shtat birligini tashkil etmoqda. ushbu shtat birlikdagi xodimlarga xar oylik mehnatga haq toʻlash bilan bogʻliq xarajatlar miqdori 29,86 mlrd. soʻmni tashkil etmoqda. Toshkent metropolitenining asosiy faoliyatiga raqamli texnologiyani joriy qilish asosida sohada bir xil va takroriy vazifalarni bajaruvchi xizmat kesimida xodimlar sonini maqbullashtirish orqali metropoliten ishchi-xodimlarining mehnatga haq toʻlash xarajatlarini 30 foizga

qadar qisqartirish (9,0 mlrd. so‘m) va iqtisod qilingan mablag‘larni mahalliyashtirishni moliyalashtirishga yo‘naltirish taklifi asoslangan.

Tadqiqot natijalarining ishonchliligi tadqiqot ishida foydalanilgan tahliliy axborotlar va statistik ma‘lumotlarning O‘zbekiston Respublikasi Iqtisodiyot va moliya vazirligi, Transport vazirligi, O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti huzuridagi statistika agentligining rasmiy manbalaridan olinganligi, tadqiqotlarning “Toshkent metropoliteni” DUKning moliyaviy hisobotlari tahliliga asoslanganligi hamda ishlab chiqilgan takliflarning amaliyotga joriy etilganligi bilan belgilanadi.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati. Tadqiqot natijalarining ilmiy ahamiyati unda ilgari surilgan asosiy taklif va tavsiyalardan “Toshkent metropoliteni” DUK mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirishga oid tadqiqotlarning ilmiy-uslubiy asosini ishlab chiqish, mavzuga oid ilmiy-tadqiqotlarni amalga oshirishning uslubiy asoslarini takomillashtirishda foydalanish mumkinligi bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarining amaliy ahamiyati ishlab chiqilgan amaliy tavsifdagi takliflar va amaliy tavsiyalardan “Toshkent metropoliteni” DUK mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirishni me‘yoriy-tashkiliy jihatdan tartibga solish, tarmoq va hududiy dasturlarni takomillashtirish, sohani yanada rivojlantirish bo‘yicha kompleks chora-tadbirlar majmuini ishlab chiqishda foydalanish mumkinligi bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi. “Toshkent metropoliteni” DUK mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirish bo‘yicha ishlab chiqilgan ilmiy-uslubiy taklif va tavsiyalar asosida:

metro yo‘nalishlari bo‘yicha yo‘lovchilarni tashish masofasiga muvofiq ravishda tabaqalashgan tarif bo‘yicha amalga oshiriladigan to‘lov tizimini joriy qilinishi orqali metropoliten asosiy faoliyatidan tushadigan daromadlar hajmini 50 foizgacha oshirish taklifi O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi tomonidan foydalanilgan (O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2024-yil 14-fevraldagi 4/1190-son ma‘lumotnomasi). Ushbu taklifning amaliyotga joriy etilishi natijasida metropolitenning asosiy faoliyatdan tushadigan daromadlarni 50 foizgacha oshirish imkoni yaratilgan;

jamoat transportida yo‘lovchi tashishda haq to‘lash uchun mo‘ljallangan, hisobi to‘ldirib turiluvchi debet to‘lov kartasiga asoslanuvchi elektron to‘lov tizimi hisoblangan ATTO xizmatini joriy qilish orqali Toshkent metropoliteni asosiy faoliyati xarajatlarini qisqartirish va daromadlarini oshirish taklifi Toshkent shahar metropoliteni faoliyatiga joriy qilingan (O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2024-yil 14-fevraldagi 4/1190-son ma‘lumotnomasi). Mazkur taklifning amaliyotga joriy qilinishi natijasida Toshkent metropolitenida xizmat ko‘rsatish xodimlarining mehnatga haq to‘lash fondini 30 foizga qisqartirish imkoni yaratilgan;

Toshkent metropoliteni bekatlarning o‘tish yo‘laklarida va platformalarda bo‘sh turgan joylarni tijorat asosida faoliyatini yurituvchi yakka tartibda

tadbirkorlarni jalb qilish orqali ijaraga berish natijasida metropoliten daromadi hajmini uch barobarga oshirish taklifi Toshkent shahar metropoliteni faoliyatida joriy qilingan (O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligining 2024-yil 14-fevraldagi 4/1190-son ma’lumotnomasi). Ushbu taklifni joriy etish natijasida Toshkent metropoliteni hududidagi bo‘sh turgan joylarni tijorat asosida faoliyatini yurituvchi yakka tartibda tadbirkorlarni jalb qilish orqali ijaraga berish natijasida metropoliten daromadi hajmini uch barobarga oshirish imkoni yaratilgan;

Toshkent metropolitenining asosiy faoliyatiga raqamli texnologiyani joriy qilish asosida sohada bir xil va takroriy vazifalarni bajaruvchi xizmat kesimida xodimlar sonini maqbullashtirish orqali metropoliten ishchi-xodimlarining mehnatga haq to‘lash xarajatlarini 30 foizga qadar qisqartirish taklifi Toshkent shahar metropoliteni faoliyatida joriy qilingan (“Toshkent metropoliteni” DUKning 2023-yil 11-maydagi NZ-152-son ma’lumotnomasi). Ushbu taklifni joriy etish natijasida sohada bir xil va takroriy vazifalarni bajaruvchi xizmat kesimida xodimlar sonini maqbullashtirish orqali metropolitenning ishchi-xodimlarining mehnatga haq to‘lash xarajatlarini 30 foizgacha qisqartirish imkoni yaratilgan.

Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi. Mazkur tadqiqot natijalari 4 ta xalqaro va 8 ta respublika ilmiy-amaliy anjumanlarida muhokamadan o‘tkazilgan.

Tadqiqot natijalarining e’lon qilinganligi. Dissertatsiya mavzusi bo‘yicha jami 12 ta ilmiy ish, shu jumladan, milliy OAK e’tirof etgan jurnallarda 4 ta, nufuzli xorijiy jurnallarda 2 ta ilmiy maqola, shuningdek, ilmiy-amaliy konferensiyalarda 6 ta ma’ruza va tezislar nashr etilgan.

Dissertatsiyaning tuzilishi va hajmi. Dissertatsiya kirish, uch bob, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar va ilovalardan tashkil topgan.

DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

Kirish qismida o‘tkazilgan tadqiqotlarning dolzarbligi va zarurati asoslangan, tadqiqotning maqsadi, vazifalari, obyekti va predmeti shakllantirilgan, shuningdek, tadqiqotning ilmiy yangiligi, amaliy natijalari bayon qilingan, olingan natijalarning ilmiy va amaliy ahamiyati yoritib berilgan, tadqiqot natijalarini amaliyotga joriy qilishning sinovdan o‘tganligi, nashr qilingan ishlar va dissertatsiya tuzilishi bo‘yicha ma’lumotlar keltirilgan.

Dissertatsiyaning «**Temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirishning nazariy asoslari**» deb nomlangan birinchi bobida, Mahalliyashtirishni iqtisodiy mohiyati, Temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirishning nazariy jihatlari, O‘zbekistonda temir yo‘l transportini mahalliyashtirishni moliyalashtirishning huquqiy asoslari va zaruriyati bo‘yicha xorijiy mamlakatlar olimlarining fikrlari atroflicha yoritilib unga muallifning tegishli xulosalari keltirilgan.

Adabiyotlar sharhi va tahlillari, “Temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish” tushunchasiga mualliflar tomonidan turlicha tariflar berilganligi xususan bu borada xorijlik olimlarning bildirgan fikrlari xilma-xilligiga guvoh bo‘lamiz.

Xususan, nemis olimi Fridrix Listning ilmiy izlanishlarida “Temir yo‘l transport tizimida import o‘rnini bosishda va mahalliy ishlab chiqaruvchilarni moliyalashtirish mexanizmlarini takomillashtirish” masalalariga muallif tomonidan milliy iqtisodiyotni rivojlantirishda ishlab chiqarish kuchlarini moliyalashtirish mexanizmini rivojlantirish uchun eng qulay sharoitlarni yaratishi lozimligini ta’kidlaydi.

Amerikalik olim Maykl Porter tomonidan mamlakatning xalqaro raqobatbardoshligini oshirishda temir yo‘l transport tizimida moliyalashtirish muammolarni o‘rganib chiqib, milliy tovar ishlab chiquvchilarni faol qo‘llab-quvvatlash, faqat ayrim omillar mavjud bo‘lsa samarali bo‘lishini xulosa qilgan. Ichki bozorda samarali raqobatni tashkil etish uchun talablarning tegishli shartlarini, uzoq muddatli imtiyozlarni qo‘llashni davlat tomonidan qo‘llab-quvvatlashni vaqtida cheklash lozimligini ta’kidlagan.

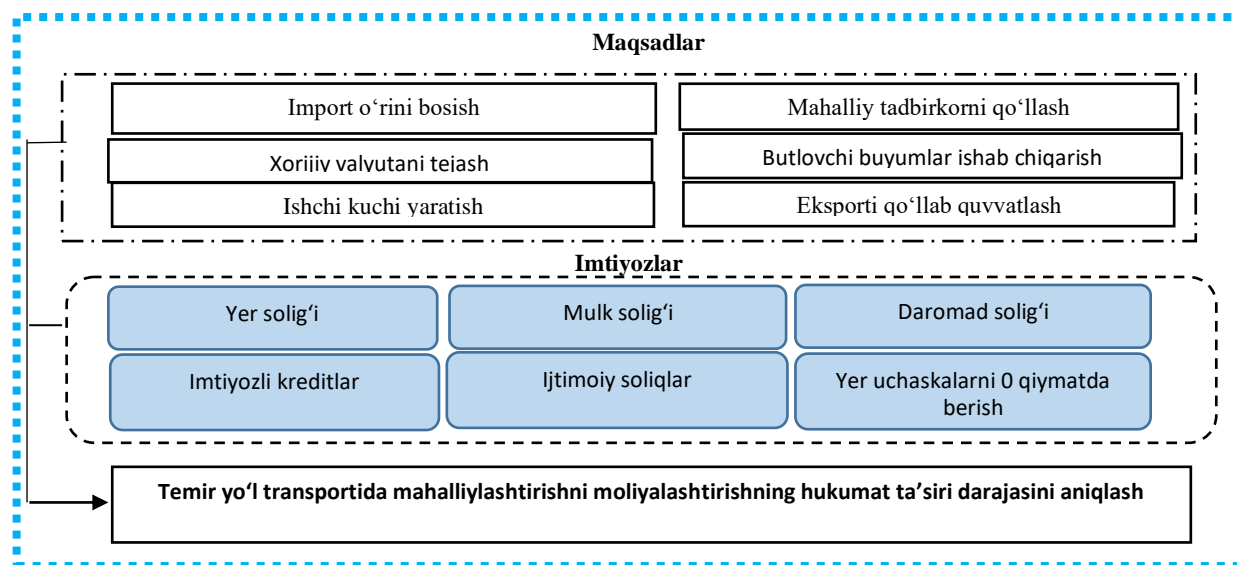
Rossiyalik olim N.D. Kondratev tomonidan temir yo‘l tizimida import o‘rnini bosish va moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirish nazariyasiga shunday ya’ni davlatning iqtisodiy o‘sishi, aholining farovonligi, ishlab chiqarish ayniqsa temir yo‘l sanoati ishlab chiqarishni jadal rivojlanishi bilan belgilanadi deb ta’rif bergan.

Mamlakatimiz iqtisodchi olimlari ham “Temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish” tushunchasiga ilmiy yondashib, o‘zlarining fikr va mulohazalarini bildirganlar.

Jumladan N.M.Mahmudov, M.R.Boltabayev, A.Sh.Bekmuradov, Sh.I.Mustafakulov va I.X.Boboyevlar tomonidan sanoat tarmoqlari ishlab chiqarishni mahalliyashtirishga asosiy e’tibor qaratganlarini ko‘rsatishimiz

mumkin. Ularning ishlarida asosan mamlakatimizning makroiqtisodiy ko'rsatkichlarida yirik tarmoqlarning ya'ni yengil sanoat, og'ir sanoat, avtosanoat, meva sanoatda va sanoat tarmoqlarida butlovchi buyumlarni ishlab chiqarishni mahalliyashtirishni nazariy jihatdan yoritib berilganlar.

Mamlakatimizga 2000-yildan boshlab import o'rnini bosuvchi mahsulotlarning mahalliyashtirishga asosiy e'tibor qaratildi. Shu sababga ko'ra har yili mahalliyashtirish dasturi qabul qilinib, unda sanoat tarmoqlarida import o'rnini bosuvchi butlovchi buyumlar va mahsulotlarni ishlab chiqarishni mahalliyashtirishga asosiy e'tibor qaratildi hamda mahalliy ishlab chiqaruvchilarni qo'llab-quvvatlash maqsadida imtiyozlar berildi (1-rasm).



1-rasm. Temir yo'l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirishning hukumat ta'siri darajasini aniqlash ⁶

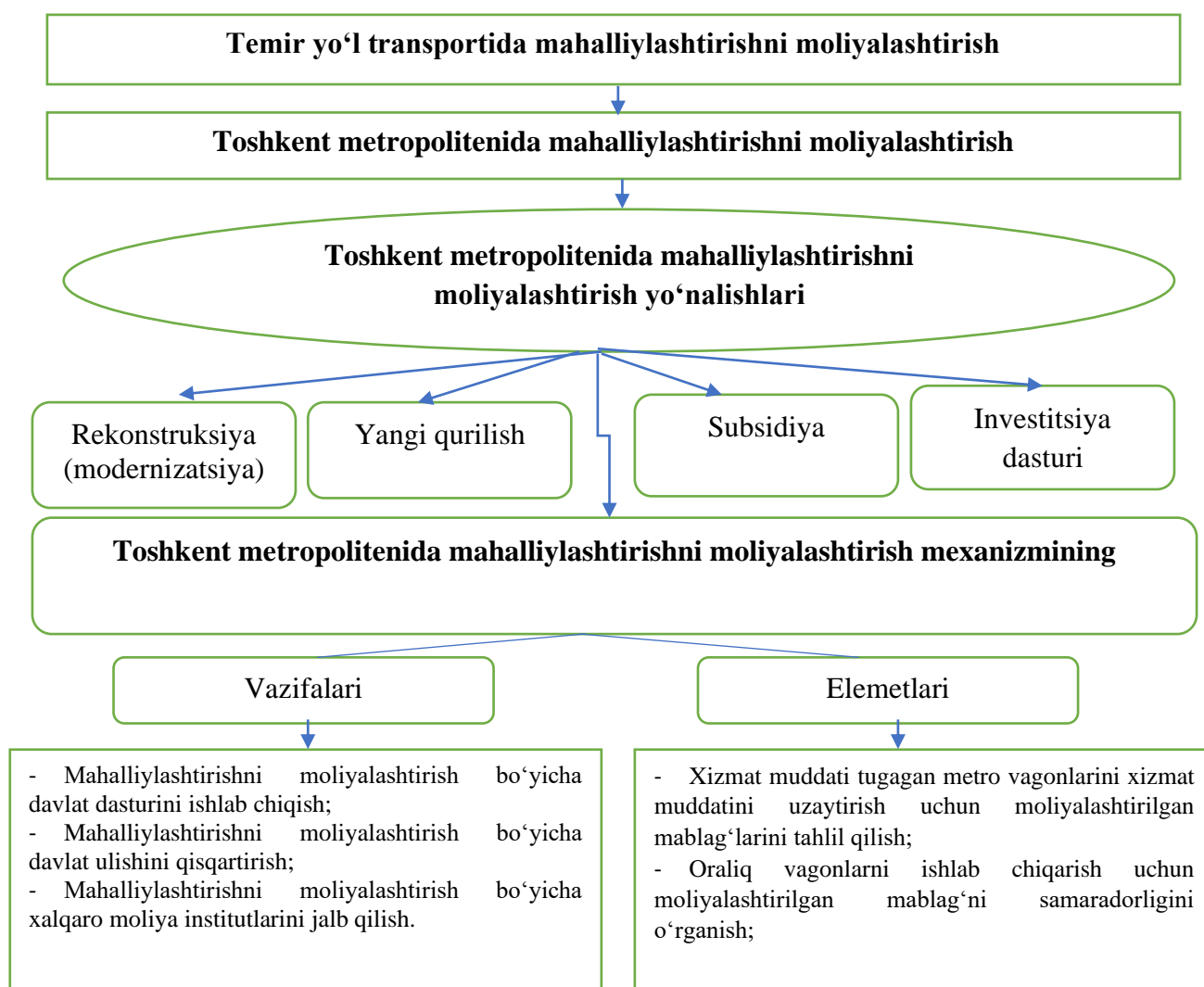
Yuqorida nomlari qayd qilingan olimlarning ilmiy izlanishlari va xorijiy hamda milliy adabiyotlardan o'rganishlar natijasida temir yo'l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirishga quyidagicha tasniflanadi:

Temir yo'l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish o'zi shuni ko'rsatadiki, ya'ni Toshkent metropolitenida mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirishga qaratilgan harakatlarning butun majmuasidir. Toshkent metropoliteniga davlat byudjeti, xalqaro moliya institutlari va xususiy mablag'larni shakllantirish va yo'naltirishni ta'minlash vositasidir. Bundan kelib chiqib, shunday xulosa qilish mumkinki, Toshkent metropolitenida mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirishning asosiy vazifalaridan biri Toshkent metropoliteniga xalqaro va xususiy mablag'larni yo'naltirish mexanizmini takomillashtirish evaziga davlat byudjeti mablag'lari sarfini qisqartirishdir.

⁶ Rasm muallif ishlanmalari asosida tuzilgan.

Shuningdek, mazkur bobda temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirishning nazariy, uslubiy va huquqiy asoslari ochib berilib, bob yakunida mazkur masalalar bo‘yicha ilmiy xulosalar shakllantirilgan.

Tadqiqot ishining **“Temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmning hozirgi holati”** deb nomlangan ikkinchi bobida temir yo‘l transportini moliyalashtirishga doirasida amalga oshirilgan ishlarning natijalari, temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirishga ta‘sir etuvchi omillar va rivojlangan mamlakatlarda temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish ko‘rsatkichlari va uni qiyosiy baholash holati tahlil qilingan (2-rasm).



2-rasm. Temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish⁷

Bugungi kunga kelib poytaxt infratuzilmasini rivojlantirish, transport tirbandligini oldini olish va yo‘lovchilarga transport sifatini oshirish maqsadida shahar transport infratuzilmasi rivojlantirmoqda. Poytaxtimizda ekologik toza transport tizimini rivojlantirishda ya‘ni Toshkent metropoliteni

⁷ Rasm muallif ishlanmalari asosida tuzilgan.

infratuzilmasini rivojlantirishga alohida urg'u berilmoqda. Ushbu transport tarmog'ini rivojlantirish mavjud metro vagonlarini modernizatsiya qilish va shahar bo'ylab metropoliten tarmog'ini kengaytirish maqsadida yangi bekatlar ishga tushirilmoqda. Natijada shahar aholisi va mehmonlari uchun transport qulayliklari kengaymoqda.

“Toshkent metropoliteni” davlat unitar korxonasi yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish ko'rsatkichlarining 2016-2021-yillardagi tahlili metropolitendan foydalanuvchi yo'lovchilarning soni yildan-yilga ortishi, yangi bekatlar ochilishi, metropoliten parkida harakat tarkiblari va yangi xarid qilingan harakat tarkibi sonlarining ortishi, yangi ish o'rinlari tashkil qilinishi va daromad miqdorining barqaror o'sish sur'atiga ega ekanligidan dalolat beradi (1-jadval).

1-jadval

“Toshkent metropoliteni” DUK faoliyatining asosiy ko'rsatkichlari dinamikasi⁸

| Ko'rsatkichlar | O'lch. birl. | 2016-yil | 2017-yil | 2018-yil | 2019-yil | 2020-yil | 2021-yil |
|-------------------------|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Yo'lovchilar hajmi | mln. kishi | 53,49 | 59,70 | 68,64 | 79,23 | 38,81 | 101,77 |
| Daromad | mlrd. so'm | 60,89 | 78,30 | 85,06 | 115,55 | 57,17 | 157,54 |
| Bekatlari soni | dona | 29 | 29 | 29 | 29 | 38 | 43 |
| Umumiy uzunlik | km | 38,25 | 38,25 | 38,25 | 38,25 | 59,05 | 59,05 |
| Harakat tarkiblari soni | dona | 49 | 49 | 49 | 54 | 54 | 64 |
| Ishchilar soni | dona | 2987 | 3037 | 3253 | 3944 | 4279 | 5293 |

Toshkent metropoliteni moliyaviy ko'rsatkichlarining 2016-2021-yillardagi tahlili shuni ko'rsatadiki, harakat xavfsizligi bo'yicha ko'rilgan choralarning ijobiy natijasi daromadlarning barqaror o'sishiga olib kelgan. Xususan, metropolitenning 2016-yilda 53,49 million yo'lovchilarga xizmat ko'rsatilib, 60,89 mlrd.so'm daromad olingan bo'lsa, 2021-yilda yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish 1,9 martaga oshib, 101,77 million yo'lovchilarga va daromad miqdori 2,6 barobarga oshib, 157,54 mlrd.so'mga teng bo'lgan.

Mahalliy byudjet mablag'lari hisobidan “Toshkent metropoliteni” DUK 2019-2021-yillarda ko'rgan zararlarni qoplanishini moliyalashtirish dinamikasi tahlili shuni ko'rsatadiki, cheklangan tarifda yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish natijasida yildan-yilga yo'lovchilarning ko'payishi,

⁸ “Toshkent metropoliteni” DUK faoliyatining 2016-2021-yillik statistika hisobot ma'lumotlari.

byudjet tomonidan berilayotgan subsidiyalarning miqdorini ortishiga olib kelgan (2-jadval).

2-jadval

“Toshkent metropoliteni” DUK 2019-2021-yillarda ko‘rgan zararlarni mahalliy byudjet mablag‘lari hisobidan moliyalashtirish dinamikasi⁹

| Ko‘rsatkichlar | O‘lch. birl. | 2019-yil | 2020-yil | 2021-yil |
|---|---------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Fuqarolarning ayrim toifalarining transportda bepul va imtiyozli yurishi bilan bog‘liq holda tashuvchilarning olinmay qoladigan daromadlarini subsidiyalar berish orqali qoplash | mlrd. so‘m | 5,15 | 2,69 | 4,59 |
| Toshkent metropolitenida kunduzi soat 10:00 dan 16:00 gacha bo‘lgan kunduzgi davrda pensionerlarni bepul tashishda olinmay qoladigan daromadlarni qoplash | mlrd. so‘m | 3,80 | 1,88 | 3,15 |
| Cheklangan tariflar bo‘yicha yo‘lovchilar va bagajni tashish bo‘yicha xizmatlar ko‘rsatilishi munosabati bilan shahar yo‘lovchi tashish transporti tashuvchilari ko‘radigan zararlarni qoplanishi | mlrd. so‘m | 9,0 | 27,16 | 53,52 |

Xususan, metropolitenning 2019-yilda mahalliy byudjet mablag‘lari hisobidan 9,0 mlrd.so‘m mablag‘ ajratilgan bo‘lsa, 2021-yilda olingan subsidiya miqdori 16,82 martaga oshib, 53,52 mlrd.so‘mga teng bo‘lgan.

E’tirof etish joizki, vujudga kelayotgan moliyaviy zararlarni davlat byudjet parametrlari doirasida to‘g‘ri taqsimlanishi va o‘z vaqtida to‘lanishi, korxonaning kelgusi faoliyatini samarali tashkil etish uchun bugungi kunning juda dolzarb masalasi hisoblanadi.

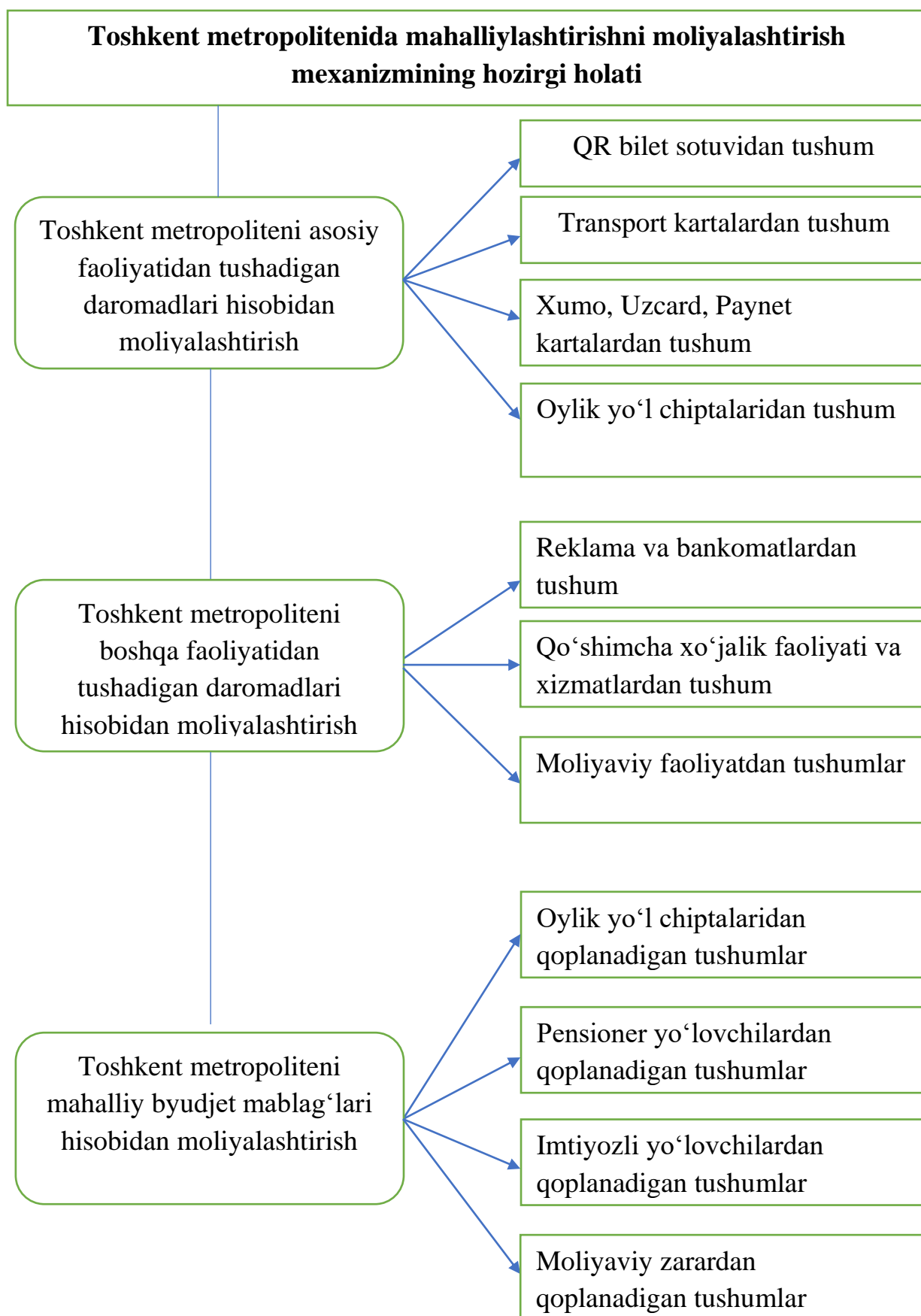
Toshkent metropoliteni moliyaviy ko‘rsatkichlari tahlil qilinganda, hozirgi kunda korxonaga mahalliy moliyalashtirishni moliyalashtirishning quyidagi mexanizmlarini ko‘rishimiz mumkin. Ya’ni:

Toshkent metropoliteni asosiy faoliyatidan tushadigan daromadlari hisobidan moliyalashtirish;

Toshkent metropoliteni boshqa faoliyatidan tushadigan daromadlari hisobidan moliyalashtirish;

Toshkent metropoliteni mahalliy byudjet mablag‘lari hisobidan moliyalashtirish (3-rasm).

⁹ “Toshkent metropoliteni” DUK faoliyatining 2019-2021-yillik statistika hisobot ma’lumotlari.



3-rasm. Toshkent metropolitenida mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmining hozirgi holati¹⁰

¹⁰ Rasm muallif ishlanmalari asosida tuzilgan.

Cheklangan tariflarda yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatuvchi jamoat transporti korxonasi bo‘lgan Toshkent metropoliteni asosiy va boshqa faoliyatdan tushadigan daromadlar hamda mahalliy byudjet mablag‘lari hisobidan daromadlarini shakllantiradi. Metropoliten 2019-yildan 2023-yilgacha bo‘lgan oraliqda daromad turlari bo‘yicha tahlilini ko‘radigan bo‘lsak, asosiy faoliyatdan tushadigan daromadlari 2023-yilga kelib, 2019-yilga nisbatdan 147,9 mlrd.so‘mga ko‘payib, 2,5 barobarga oshganini ko‘rishimiz mumkin (3-jadval).

3-jadval

Toshkent metropoliteni 2019-2023-yillarda daromad turlari bo‘yicha tahlili¹¹

| Daromad turlari | 2019- yil | 2020- yil | 2021- yil | 2022 - yil | 2023- yil |
|--|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|
| Toshkent metropoliteni asosiy faoliyatidan tushadigan daromadlari | 95.9 | 51.0 | 133.8 | 195.6 | 243.8 |
| Toshkent metropoliteni boshqa faoliyatidan tushadigan daromadlari | 19.6 | 6.2 | 4.7 | 8.8 | 20.7 |
| Toshkent metropoliteni mahalliy byudjet mablag‘laridan olinadigan subsidiyalar | 17.95 | 31.73 | 61.26 | 121.6 | 234.7 |
| JAMI | 133.45 | 88.93 | 199.76 | 326.0 | 499.2 |

mlrd.so‘m

Toshkent metropoliten boshqa faoliyatidan daromadlari 2019-yilga nisbatan 1,1 mlrd. so‘mga ko‘payib, 105,6 foizga oshganini ko‘rishimiz mumkin. Bu faoliyat yuqori suratlarda oshmaganligiga asosiy sabab deb shuni ta’kidlashimiz mumkinki, Toshkent metropoliteni strategik ob‘yekt bo‘lganligi hamda jamoat xavfsizligini ta’minlash maqsadida turli faoliyatni metropolitenda amalga oshirish bugungi kunga qadar taqiqlangan. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2021-yil 16-oktabrdagi PQ-5260-sonli qaroriga muvofiq metropolitenda boshqa faoliyatni rivojlantirish orqali daromadlarni oshirishga imkon berilgan.

Toshkent metropoliteni cheklangan tarifda yo‘lovchilarga xizmat qilganligi hamda 2019-yildan beri mahalliy byudjet tomonidan cheklangan tariflarning oshmaganligi ammo metropolitenda yangi bekatlarning ochilishi natijasida ish o‘rinlarining yaratilishi va korxonalar xarajatlarining ortishiga sabab bo‘lgan va buning oqibatida yildan-yilga mahalliy byudjet tomonidan metropoliten xarajatlarini qoplash uchun subsidiyalar miqdori oshib borgan.

Toshkent metropolitenining mahalliy byudjetdan olinadigan subsidiyalar miqdori 2019-yilda 17,95 mlrd.so‘mni tashkil etgan bo‘lsa bu ko‘rsatkich

¹¹ “Toshkent metropoliteni” DUK faoliyatining 2019-2023-yillik statistika hisobot ma’lumotlari.

2023-yilga kelib 234,7 mlrd.so‘mni tashkil etgan. Tahlillar natijasi shuni ko‘rsatadiki, mahalliy byudjetdan olinadigan subsidiyalar miqdori 2019-yilga nisbatan 216,75 mlrd.so‘mga ko‘payib, 13,1 barobarga oshganini ko‘rishimiz mumkin. Bunga asosiy sabab sifatida 2019-yilgacha bo‘lgan davrda mahalliy byudjet tomonidan yetarli miqdorda mablag‘ ajratilmaganligi, yangi bekatlar va ishchilar ko‘payishi bilan xarajatlarni ortishi, cheklangan tarif miqdorini oshirilmaganligi, korxonada zarar miqdorini kechiktirib berilishi va korxonada yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish miqdorining keskin tushib ketishi, yo‘lovchilar alternativ transport turlarini tanlashi natijasida korxonada daromadlar keskin tushib ketganligini ta’kidlash mumkin.

Shuningdek so‘ngi yillarda Toshkent metropoliteni infratuzilmasini yaxshilash yo‘lovchilarga sifatli xizmatni tashkil etishga alohida e’tibor berib kelinmoqda. 2019-2023-yillar davomida Toshkent metropolitenida harakat tarkiblarni modernizatsiya qilish, yangi bekatlarni qurish va yangi harakat tarkiblarni xarid qilish borasida davlat byudjet mablag‘lari hisobidan moliyalashtirish ishlari amalga oshirib kelinmoqda.

Davlat byudjeti mablag‘lari hisobidan Toshkent metropolitenida 2019-2023-yillarda mahalliyashtirishni moliyalashtirish yo‘nalishlarini tahlil qilinganda metropoliten harakat tarkiblarni modernizatsiya qilishga o‘rtacha yiliga 100,0 mlrd. so‘m, yangi bekatlarni qurilishiga 300-500 mlrd.so‘m hamda yangi harakat tarkiblarini xarid qilish uchun 60-70 mln.yevro miqdorida mablag‘lar sarflanmoqda (4-jadval).

4-jadval

Davlat byudjeti mablag‘lari hisobidan Toshkent metropoliteniga 2019-2023-yillarda mahalliyashtirishni moliyalashtirish yo‘nalishlari to‘g‘risida tahlil¹²

| Ko‘rsatkichlar | O‘lch. birl. | 2019-yil | 2020-yil | 2021-yil | 2022-yil | 2023-yil |
|--|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Harakat tarkiblarini modernizatsiya qilish | mlrd. so‘m | 76,84 | - | 92,0 | 118,8 | - |
| Yangi bekatlar qurish | mlrd. so‘m | 378,02 | 553,52 | 1337,4 | 450,0 | 350,0 |
| Yangi harakat tarkiblarini xarid qilish | mln. yevro | 34,0 | - | 63,7 | - | 72,0 |

Hukumatimiz tomonidan Toshkent metropolitenida mahalliyashtirishni moliyalashtirish eng muhim yo‘nalishi biri sifatida metro vagonlarini modernizatsiya qilish orqali ularning xizmat muddatini uzaytirishga alohida e’tibor qaratmoqda. Buning asosiy sababi bugungi kunda metro vagonlarining aksariyatining xizmat muddatini o‘tab bo‘lgan va ularni ta’mir qilish zarur.

¹² Tadqiqotlar natijasida muallif tomonidan tuzilgan.

Toshkent metropoliteni 2014-yildan xizmat muddati tugagan harakat tarkiblarini modernizatsiya qilish orqali ularning xizmat muddatini 15 yilga uzaytirish bo'yicha mahalliyashtirishni Respublika byudjeti mablag'lari hisobidan moliyalashtirish ishlari boshlanib, 2014-2023-yillar davomida metropoliten vagonlar parkida mavjud 256 ta metro vagonlaridan xizmat muddati tugagan 84 ta metro vagonlari modernizatsiya qilinib xizmat muddati uzaytirildi (5-jadval).

5-jadval

Toshkent metropoliteni harakat tarkibi vagonlari parki holati to'g'risida tahlil¹³

| Nomi | Sana | O'lchov birligi. | Soni |
|---|------------------|------------------|---------------|
| Metropolitenning ekspluatatsiya parki | 2022-yil | vagon | 256, ulardan: |
| Xizmat muddati tugagan vagonlar: | | | |
| “Toshkent yo‘lovchi vagonlarini qurish va ta‘mirlash zavodi” AJda xizmat muddatini 15 yil muddatga uzaytirish bilan kapital ta‘mirlangan | 2014-2018-yillar | vagon | 84 |
| “Toshkent yo‘lovchi vagonlarini qurish va ta‘mirlash zavodi” AJda xizmat muddatini 15 yil muddatga uzaytirish bilan kapital ta‘mirlanishi lozim | 2020-2024-yillar | vagon | 92 |
| “Toshkent yo‘lovchi vagonlarini qurish va ta‘mirlash zavodi” AJda xizmat muddatini 15 yil muddatga uzaytirish bilan kapital ta‘mirlanishi lozim | 2032-yil | vagon | 20 |
| «Metrovagonmash» AJda ishlab chiqarilgan vagonlar xarid qilingan | 2019-yil | vagon | 20 |
| Metropolitenning yangi yo‘llarida xizmat ko‘rsatish uchun qo‘shimcha harakat tarkibi xarid qilinishi lozim: | 2020-yil | vagon | - |
| | 2021-yil | vagon | 40 |
| | 2022-yil | vagon | 56 |
| | 2023-yil | vagon | 56 |
| | 2024-yil | vagon | 48 |

Metropoliten vagonlarining xizmat muddati “Metropoliten vagonlaridan foydalanish bo'yicha qo'llanma”ga muvofiq 31 yilni tashkil etadi. Xizmat muddati tugagan vagonlar, xizmat muddatini 15 yilga uzaytirish bilan, modernizatsiya qilinishi lozim. 2027-yilda xizmat muddatini 15 yilga uzaytirish bilan modernizatsiya qilingan vagonlarning xizmat muddati tugaydi va ushbu vagonlardan keyinchalik foydalanish mumkin emas. Bunday holda, metro harakat

¹³ Tadqiqotlar natijasida muallif tomonidan tuzilgan.

tarkibi vagonlarining parkini yangilash va poyezdlar harakati jadvalini bajarish uchun, 2027-yildan boshlab, kapital ta'mirdan keyin xizmat muddati tugaydigan vagonlar soniga muvofiq, muntazam ravishda yangi vagonlar xarid qilinishi lozim.

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2016-yil 3-fevraldagi 24-sonli qaroriga asosan "Toshkent metropoliteni" davlat unitar korxonasi xizmat muddati tugagan 96 ta vagonlarni davlat byudjeti mablag'lari hisobidan ta'mirlash va modernizatsiya qilish orqali metro vagonlarining xizmat muddatini 15 yilga uzaytirildi belgilangan (6-jadval).

6-jadval

"Toshkent metropoliteni" DUK harakat tarkibi vagonlarini modernizatsiya qilish bo'yicha tahlil¹⁴

| Yillar | Vagonlar soni | VM qarorida ko'rsatilgan mablag' (ming doll.) | Ajratilgan mablag' (mln.so'm) | O'zlashtirilgan mablag' (mln.so'm) |
|-------------|---------------|---|-------------------------------|------------------------------------|
| 2016 | 16 | 8400,0 | 25382,6 | 25382,6 |
| 2017 | 24 | 12600,0 | 58904,5 | 58904,5 |
| 2018 | 28 | 14700,0 | 80341,8 | 85711,3 |
| 2021 | 28 | 14700,0 | 87125,7 | 82241,2 |
| JAMI | 96 | 50400,0 | 251754,6 | 252239,6 |

Xususan metro vagonlarini mahalliyashtirishni moliyalashtirish hisobidan 2016-yilda 16 ta metro vagonlari modernizatsiya qilingan bo'lsa, 2021-yilga kelib, 1,75 martaga oshib, 28 ta metro vagonlarni modernizatsiya qilish orqali ularning xizmat muddati 15 yilga uzaytirildi va ushbu loyihalarning barchasi Respublika byudjeti mablag'lari hisobidan amalga oshirildi.

Toshkent metropoliteni harakat tarkiblarini modernizatsiya qilish orqali ularning xizmat muddatini 15 yilga uzaytirish bo'yicha mahalliyashtirishni moliyalashtirish, Toshkent metropoliten harakat tarkiblari holatini yaxshilash, yo'lovchilarga qulayliklar yaratish hamda harakat xavfsizligini ta'minlashda juda muhim hisoblanadi.

E'tirof etish joizki, Toshkent metropoliteni harakat tarkiblarini mahalliyashtirishni moliyalashtirish, korxonaga cheklangan tariflarda yo'lovchilarga xizmat ko'rsatuvchi jamoat transport korxonasi bo'lganligi sababli, uning harakat tarkiblarini modernizatsiya qilish orqali xizmat muddatini uzaytirish uchun Respublika byudjeti mablag'lari hisobidan amalga oshirilishi bugungi kundan juda dolzarb masala hisoblanadi.

Shahar infratuzilmasini yaxshilash va aholiga qulay transport vositasi bilan ta'minlash, Toshkent metropoliteni yo'nalish va bekatlarni qurish maqsadida respublika byudjet mablag'lari hisobidan moliyalashtirish ishlari amalga oshirgan. Ijtimoiy va ishlab chiqarish infratuzilmasini rivojlantirish va

¹⁴ Tadqiqotlar natijasida muallif tomonidan tuzilgan.

Istiqbolli loyihalarni amalga oshirish bo'yicha investitsiya dasturlarida mablag' ajratilgan (4-rasm).



4-rasm. Toshkent metropoliteni respublika byudjet mablag'lari hisobidan moliyalashtirish mexanizmi¹⁵

¹⁵ Rasm muallif ishlanmalari asosida tuzilgan.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “Toshkent metropoliteni Yunusobod liniyasi ikkinchi bosqichini qurish” loyihasini amalga oshirishga doir chora-tadbirlar to‘g‘risida” 2016-yil 7-noyabrdagi PQ-2653-sonli, “Toshkent metropoliteni Sergeli yo‘nalishi qurilishi” loyihasini amalga oshirish chora-tadbirlari to‘g‘risida” 2016-yil 29-noyabrdagi PQ-2664-sonli hamda “Toshkent shahrida yer usti halqa metro liniyalarining qurilishi” loyihasini amalga oshirish chora-tadbirlari to‘g‘risida” 2017-yil 19-maydagi PQ-2979-sonli qarorlari asosan Toshkent metropoliten yo‘nalish va bekatlarni qurish bo‘yicha mahalliyashtirishni moliyalashtirilgan (7-jadval).

7-jadval

Toshkent metropoliten yo‘nalish va bekatlarni qurish bo‘yicha tahlil¹⁶

| Loyiha nomi | Ajratilgan mablag‘ (mln.so‘m) | Qurilgan bekatlar soni (ta) |
|--|-------------------------------|-----------------------------|
| Toshkent metropoliteni Yunusobod liniyasi ikkinchi bosqichini qurish | 418 530,0 | 2 |
| Toshkent metropoliteni Sergeli yo‘nalishi qurilishi | 659 910,0 | 5 |
| Toshkent shahrida yer usti halqa metro liniyalarining qurilishi | 885 192,5 | 7 |
| JAMI | 1 963 632,5 | 14 |

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining qarorlari tahlili shuni ko‘rsatadiki 2016-2020-yillar davomida Toshkent metropolitenida jami 14 ta yangi bekat qurilib, foydalanishga topshirish natijasida Yunusobod yo‘nalishida 98 ta, Sergeli yo‘nalishida 314 ta hamda yer usti halqa yo‘nalishida 535 ta jami 947 ta ish o‘rinlari yaratildi, shuningdek yo‘lovchilar oqimi 2 barobarga ya‘ni kunlik yo‘lovchilar miqdori 400 mingga oshganini, bu metropoliten faoliyatini samaradorligini oshishiga olib kelganligini ko‘rishimiz mumkin.

2021-2022-yillarda Toshkent metropolitenida yo‘lovchi tashish va poyezdlar harakati xavfsizligini ta‘minlashga qaratilgan birinchi navbatdagi chora-tadbirlar rejasi uchun 2021-yilda 60 mlrd.so‘m va 2022-yilda 59 mlrd.so‘m mablag‘ ajratilgan. Toshkent metropoliteni faoliyati samaradorligini oshirish va rivojlantirish bo‘yicha “yo‘l xaritasi”ga muvofiq metro vagonlarini modernizatsiya qilish uchun 2021-yilda 40 ta metro vagonlari uchun 124,7 mlrd.so‘m va 2022-yilda 24 ta metro vagonlariga 127,4 mlrd.so‘m mablag‘ ajratilgan.

Shuningdek, mazkur bobda Toshkent metropolitening asosiy faoliyatdan tushadigan daromadlarni oshirish differensial tarifni joriy qilish xamda xarajatlarni qisqartirishda elektron to‘lov tizimi joriy qilish taklifi berilgan. Bob yakunida mazkur masalalar bo‘yicha ilmiy xulosalar shakllantirilgan.

¹⁶ Tadqiqotlar natijasida muallif tomonidan tuzilgan.

Dissertatsiyaning **“Temir yo‘l transportini mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirish yo‘llari”** deb nomlangan uchinchi bobida temir yo‘l transportida moliyalashtirish bilan bog‘liq muammolar va ularni bartaraf etish yo‘llari, temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirish usullarini takomillashtirish hamda temir yo‘l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirishning istiqbolli yo‘nalishlari bo‘yicha takliflar berilgan.

Metropolitenda moliyalashtirish samaradorligini oshirish maqsadida turli xizmatlarni joriy qilish evaziga boshqa daromadlarni orttirish. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2018-yil 6-dekabrda 4054-sonli qaroriga asosan “Toshkent metropoliteni” DUK obyektlari “O‘ta muhim” toifalangan obyektlar ro‘yxatiga kiritilgan. Shu sababli Toshkent metropoliteni hududida bino va inshootlarni ijaraga berish hamda turli xildagi tijorat faoliyatlarini tashkil etish cheklangan.

Bugungi kunga kelib, metropolitendan kunlik foydalanuvchi yo‘lovchilar soni 500-550 ming tani tashkil etmoqda. Toshkent metropoliteni hududida joylashgan bino va inshootlarni ijaraga berish hamda turli xildagi tijorat faoliyatlarini tashkil etish evaziga boshqa daromadlar turlarini kengaytirish va oshirish dolzarbligini ko‘rsatmoqda.

“Toshkent metropoliteni” davlat unitar korxonasi yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish ko‘rsatkichlarining 2018-2022-yillardagi tahlili metropolitenda turli xil xizmatlarning miqdori yildan-yilga ortishi, xizmatlar yo‘nalishida pullik xizmatlar tashkil etilishi, metro vagonlarini ta‘mirlash, qo‘shimcha xizmatlar qilinishi natijasida boshqa daromad miqdorining barqaror o‘sish sur‘atiga ega ekanligidan dalolat beradi.

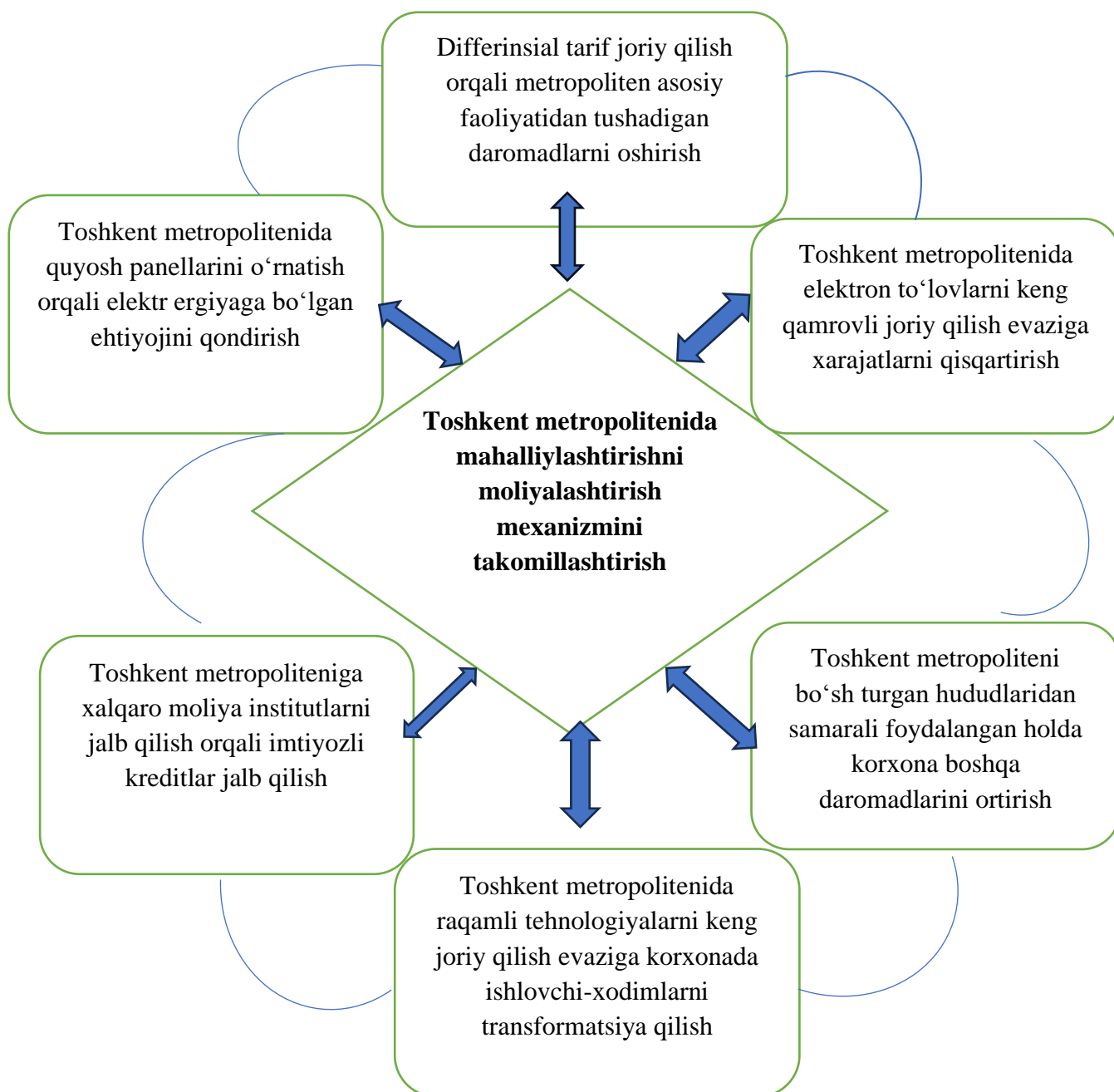
Xususan, metropolitenning 2018-yilda daromadlari 85 061 mln.so‘mni tashkil etgan bo‘lib, shundan boshqa daromadlari miqdori 6 072,5 mln.so‘mni, 2022-yilda daromadlari 204 498 mln.so‘mni tashkil etgan bo‘lib, shundan boshqa daromadlar miqdori 8 842,4 mln.so‘mga, natijada 2018 yilga nisbatan metropolitenning daromadlari 2,4 martaga hamda boshqa daromadlar 1,5 martaga ortib, oshganligini ko‘rishimiz mumkin.

Toshkent metropoliteni boshqa faoliyatdan tushadigan daromadni amaldagi holatda 3 barobarga oshirish imkoniyati mavjud bo‘lib, bunga asos sifatida O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2021-yil 16-oktyabrda qaroriga ko‘rishimiz mumkin. Ushbu qarorga muvofiq metropoliten bo‘sh turgan hududlarini yakka tartibdagi tadbirkor va boshqa turdagi tadbirkorlar bilan hamkorlikda ish tashkil etish orqali boshqa faoliyatdan tushadigan daromadlarni ortish imkoniyati yuzaga kelmoqda.

Toshkent metropolitenida kelgusi yillarga mo‘ljallangan chora-tadbirlarni amalga oshirish, harakat tarkiblarini yangilash va yo‘lovchilarga sifatli xizmat ko‘rsatish maqsadida moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirish zaruriyati yuzaga kelmoqda.

Umuman olganda, Toshkent metropolitenida kelgusi rivojlanish istiqbollari

amalga oshirishda moliyaviy manbalarini shakllantirish zarur. Ushbu holatlarni inobatga olgan holda Toshkent metropolitenining mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirishga alohida e'tibor qaratish lozim (5-rasm).



5-rasm. Toshkent metropolitenida mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirish¹⁷

Toshkent metropolitenining mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirish natijasida korxonada mablag'lari hisobidan xizmat muddatini o'tab bo'lgan metro vagonlarini modernizatsiya qilish orqali ularning xizmat muddatini uzaytirishga erishiladi.

¹⁷ Rasm muallif ishlanmalari asosida tuzilgan.

XULOSA

Toshkent metropolitenida mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirish maqsadida quyidagi ilmiy xulosalar shakllantirildi:

1. Metropoliten asosiy faoliyatidan tushadigan daromadlarni oshirish uchun differensial tarif joriy qilish maqsadga muvofiq. Bu o'z navbatida korxonalar ishchi-xodimlarini rag'batlantirish hamda metropolitenida zarur bo'lgan ehtiyot qismlarni xarid qilish imkonini beradi;

2. Toshkent metropolitenida elektron to'lovlarni keng qamrovli joriy qilish evaziga xarajatlarni qisqartirish. Toshkent metropolitenidan foydalanuvchi kunlik 500-550 ming yo'lovchilarni to'liq elektron to'lovlarga o'tkazish maqsadida barcha bekatlarda elektron bankomatlar joylashtirish buning uchun xususiy korxonalarini jalb qilish lozim. Buning natijasida hozirgi kunda metropolitenida ishlayotgan 30 foiz ishchi kuchi o'rnini optimizatsiya qilishga erishiladi;

3. Toshkent metropoliteni bo'sh turgan hududlaridan samarali foydalangan holda korxonalar boshqa daromadlarini orttirish. Butun Toshkent shahri bo'ylab yengayotgan metropolitenning boshqa daromadlar miqdorini orttirish imkoni mavjud. Toshkent metropolitenining yer osti va yer usti bekatlari jami soni 48 tani tashkil etib, ushbu bekatlarda reklama, bankomat va boshqa turli xizmatlarni tashkil etish orqali daromadlarni 1 mlrd.so'mga ortishiga imkonini beradi;

4. Toshkent metropolitenida raqamli texnologiyalarni keng joriy qilish evaziga korxonada ishlovchi-xodimlarni transformatsiya qilish. Buning uchun metropolitenida mavjud barcha xizmatlarga raqamli texnologiyalarni keng targ'ib qilish orqali xodimlarni transformatsiya qilish lozim. Bu islohotlar korxonaga 20-25 foiz samara beradi va shuncha mablag'larni tejash va ishchan xodimlarni rag'batlantirish imkoniyati yaratiladi;

5. Toshkent metropoliteniga xalqaro moliya institutlarni jalb qilish orqali imtiyozli kreditlar jalb qilish. Ma'lumki xalqaro maydonda moliya institutlari tomonidan ijtimoiy sohalarga ko'plab imtiyozli kreditlar ajratiladi, ushbu imtiyozlardan foydalanish maqsadida xalqaro moliyaviy institutlardan uzoq muddatli imtiyozli kreditlar jalb qilish orqali metropoliten harakat tarkiblarini yangilash va ko'paytirishga erishiladi.

6. Toshkent metropolitenida quyosh panellarini o'rnatish orqali elektr energiyaga bo'lgan ehtiyojini qondirish. Metropoliten bir oyda o'rtacha 6,3-6,5 mlrd.so'mni tashkil etadi. Bugungi kunda mamlakatimizda quyosh panellarni o'rnatish bo'yicha berilayotgan imtiyozlardan foydalangan holda metropolitenning hududlarida quyosh panellarini o'rnatish orqali 30 foizga elektr energiya sarfini tejalishiga va mablag'larni iqtisod qilishga erishiladi.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.03/10.12.2019.I.16.01 ПО
ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ТАШКЕНТСКОМ
ГОСУДАРСТВЕННОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

**ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ**

ХАМРАЕВ ДЖАМШИД ПАНДЖИЕВИЧ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ФИНАНСИРОВАНИЯ
ЛОКАЛИЗАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ
(НА ПРИМЕРЕ ГУП «ТАШКЕНТСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН»)**

08.00.07 – Финансы, денежное обращение и кредит

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации доктора философии экономических наук (PhD) Ташкент – 2024

Тема диссертации доктора философских наук по экономике (PhD) зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии за номером B2023.3.PhD/Lqt3284.

Диссертация выполнена в Ташкентском государственном экономическом университете. Автореферат диссертации на трёх языках (узбекском, русском и английском (резюме)) размещен на веб-странице Научного совета по адресу (tsue.uz) и на Информационно-образовательном портале «ZiyoNet» по адресу (www.ziynet.uz).

Научный руководитель: Худойкулов Хуршид Хуррамович
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты: Тухлиев Бозорбой Каримович
доктор экономических наук, профессор
Алладустов Рустам Джонмуратович
доктор философских наук по экономике

Ведущая организация: Академия банковского дела и финансов Республики
Узбекистан

Защита диссертации состоится 16 » 05 2024 года в 14⁰⁰ часов на заседании Научного совета DSc.03/10.12.2019.I.16.01 по присуждению ученых степеней при Ташкентском государственном экономическом университете. (Адрес: 100066, город Ташкент, улица Ислама Каримова, д.49. Тел.: (99871) 239-28-72; факс: (99871) 239-43-51; e-mail: info@tsue.uz).

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского государственного экономического университета (регистрационный № 1148). (Адрес: 100066, город Ташкент, улица Ислама Каримова, д.49. Тел.: (99871) 239-28-72, факс: (99871) 239-43-51; e-mail: info@tsue.uz)

Автореферат диссертации разослан 2 » 05 2024 года.
(реестр протокола рассылки № 30 от 2 » 05 2024 года.



С.У. Мехмонов
Председатель Научного совета по присуждению ученых степеней, д.э.н., профессор

У.В. Гафуров
Ученый секретарь Научного совета по присуждению ученых степеней, д.э.н., профессор

С.К. Худойкулов
Председатель Научного семинара при Научном совете по присуждению ученых степеней, д.э.н., профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и востребованность темы диссертации. В развитых странах мира в качестве стратегической задачи экономической политики особое внимание уделяется совершенствованию механизмов финансирования локализации железнодорожного транспорта. «В результате совершенствования механизмов финансирования локализации на железнодорожном транспорте из стран Латинской Америки в Бразилию, Аргентину и Мексику, из стран Азиатского региона на Тайвань и в Южную Корею достигнут рост доли промышленности в ВВП и увеличение притока инвестиций, а также диверсификация важных отраслей экономики»¹. Поскольку железнодорожный транспорт в развивающихся странах является важнейшим звеном экономики, меры, направленные на развитие и финансирование этой отрасли, приобретают все большее значение. Особо следует отметить, что роль государственного бюджета, международных финансовых институтов и частных фондов в финансировании железнодорожного транспорта имеет важное значение.

В мире в условиях мировых финансовых кризисов и усиления глобальной конкуренции ведется множество научных работ, направленных на исследование путей совершенствования механизма финансирования государственного бюджета, международных финансовых институтов и частных фондов, являющихся основой обеспечения финансовой устойчивости на железнодорожном транспорте. Исследование структуры и источников формирования механизма финансирования локализации на железнодорожном транспорте в условиях глобальной финансовой нестабильности, совершенствование его теоретических, практико-правовых основ, оптимизация механизма освоения средств, выделяемых из государственного бюджета, повышение эффективности механизмов финансирования локализации на железнодорожном транспорте являются приоритетными направлениями научных исследований в этой области.

На современном этапе социально-экономического развития в Новом Узбекистане особое внимание уделяется вопросам развития программы локализации в стране, в том числе финансированию локализации на железнодорожном транспорте. Последовательное и эффективное выполнение этих задач позволит усовершенствовать механизм финансирования локализации железнодорожного транспорта в стране, значительно увеличить его долю в экономике и удельный вес в структуре национальной экономики, а также использовать методологии финансовых денежных потоков, современных методов совершенствования механизма финансирования при реализации крупных проектов, при принятии проектов и решений по финансированию локализации, при оценке механизма финансирования. В связи с этим, реализация научно-исследовательских работ, направленных на всестороннее и системное решение данных проблем с научной точки зрения имеет актуальное значение.

¹Лукиничук Е. Импортзамещение: зарубежный опыт. № 15 (786) 18 апреля 2011 г. Версия для печати Аналитика. Аптечные сети в Украине, Новости фармацевтики и фарматсии. Автор. <http://www.apteka.ua/category/analytical>

Данное диссертационное исследование в определенной степени служит реализации задач, поставленных в Указах и Постановлениях Президента Республики Узбекистан от 30 декабря 2022 года № ПП-465 «О мерах по развитию социальной и производственной инфраструктуры Республики Узбекистан в 2023-2025 годах», от 22 января 2022 года № ПП-98 «О мерах по развитию социальной и производственной инфраструктуры Республики Узбекистан в 2022-2024 годах», от 16 октября 2021 года № ПП-5260 «О мерах по повышению эффективности деятельности Ташкентского метрополитена», от 19 мая 2017 года № ПП-2979 «О мерах по реализации проекта «Строительство кольцевой надземной линии метрополитена в городе Ташкенте», постановлениях Кабинета Министров Республики Узбекистан от 4 декабря 2019 года № 968 «Об утверждении технико-экономического обоснования проекта «Приобретение вагонов подвижного состава для надземной линии метрополитена в городе Ташкенте», от 13 февраля 2019 года № 125 «Об утверждении технико-экономического расчета проекта «Строительство Сергелийской линии Ташкентского метрополитена», а также в других нормативно-правовых актах.

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

Степень изученности проблемы. Научно-теоретическими, методическими и практическими проблемами совершенствования механизма финансирования локализации на железнодорожном транспорте занимался ряд ученых зарубежных стран, в том числе F.List, M.Porter, X.Cheneri, M.Bruno, A.Straug, N.Karter, I.Tyunen, V.Launhardt, A.Veber и др².

В частности, F.List в теории импортозамещения фокусируется на экономическом росте страны, а также на необходимости создания местной производственной базы для полного удовлетворения потребностей внутреннего рынка. Он также подчеркивает, что экономика отдельных государств развивается в соответствии со своими законами, а наличие собственной «национальной экономики» должно создавать наиболее благоприятные условия для развития производительных сил³.

Изучив проблемы повышения международной конкурентоспособности страны, M.Porter пришел к выводу, что активная поддержка национальных

² Тюнен И.Г. // Тихоходки — Уляново. — М.: Советская энциклопедия, 1977. 1969-1978, т. 26). Лаунхардт W. Theorie der Kommerziellen Trassierung der Verkehrswege. Zeitschrift des Hannoverschen Architekten- und Ingenieurvereins // Hannover. — 1872. — Т. 18. — С. 522. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. — М.:ГУ ВШЭ, 2000. -С. 14, 40-51. — 495 с. -ИСБН 5-7598-0074-4. Блауг М. Теория размещения промышленных предприятий Вебера // Экономическая мысль в ретроспективе = Economic Theory in Retrospect. — М.: Delo, 1994. — С. 578-580. — XVII, 627 с. — ISBN 5-86461-151-4. Лёш А. Пространственная организация хозяйства. М.: Наука, 2007. 664 с. ISBN 978-5-02-035367-1 (первое издание — Лёш А. Географическое размещение хозяйств. М.: Изд-во иностр. лит., 1959. 455 с) (нем. Die räumliche Ordnung der Wirtschaft: eine Untersuchung über Standort, Wirtschaftsgebiete und internationalem Handel. Jena: Fischer, 1940).

³Федосеева Г.А. Сущность и развитие теории импортозамещения // Известия Санкт Петербургского государственного экономического университета 2015 г., 5 ст.

товаропроизводителей эффективна только при наличии определенных факторов. В целях организации эффективной конкуренции на внутреннем рынке необходимо своевременно ограничить государственную поддержку соответствующих условий спроса, применения долгосрочных стимулов.

В научно-исследовательских работах таких ученых-экономистов стран СНГ, как А.М.Вазянский, П.А.Ковалев, А.А.Медведь, Г.А.Федосеева, Ю.Никинов, А.Демин, Т.Паландер, А.Лещ, В.В.Кондратьев, В.К.Фалман, Д.Н.Зайцев, Б.А.Райзберк, Л.Ш.Лозовский, Е.В.Стародубцева, Т.М.Калашникова, Е.Н.Назарчук, О.В.Старовойтова, Л.Н.Азоев, А.Сучкова, Д.А.Смирнов, О.В.Березинская, А.Л.Ведев, П.А.Кадочников, Е.Ф.Баранов, Н.Н.Волкова, Е.В.Волкодавова исследованы различные аспекты данной проблемы⁴.

Теоретические, методические и практические аспекты совершенствования механизма финансирования локализации на железнодорожном транспорте изучены такими узбекскими учеными-экономистами, как С.Гулямов, К.Абдурахманов, А.Ш.Бекмуратов, Б.Салимов, М.Тусунходжаев, Н.Хайдаров, А.Бурханов, Н.Хошимова, Н.Махмудов, Б.Беркинов, Ф.Эгамбердиев, Л.М.Турсунходжаев, Н.М.Махмудов, М.Р.Болтабаев, И.С.Тухлиев, А.М.Кадыров, А.Т.Юсупов, А.Алиев, А.Хабикариева, А.Шерханов, Е.А.Ишмухамедов, М.С.Ковбосенко, Р.М.Салаватулин, Г.Н.Магчина, Т.И.Искандаров, Н.К.Бобохожаев, О.А.Султанходжаев, Р.Сайфулина, С.М.Мансуров, Т.Т.Топволдиев, Р.Р.Рахмонов, Д.А.Мирханова, Ш.И.Мустафакулов, И.Х.Бобоев и др⁵.

⁴ Вазянский А.М. Локализация производства как проблема современного менеджмента. По специальности 08.00.05-Экономика и управление народным хозяйством диссертация на соискание кандидата экономических наук 153 стр. Нижний Новгород — 2007.; Ковалев П.А., Медведь А.А. Требования локализации производства как способ привлечения прямых иностранных инвестиций в российское автомобилестроение, 2012, журнал, Экономика и управления, 21-24 с.; Кондратьев В.Б. Локализация производства как инструмент модернизации. Перспективы. Электронный журнал 2016.; Никинов Ю. Импортзамещающая политика и увеличение конкурентоспособности экономики России (Материалы круглого стола). Москва, 2004 г. стр-3.; Демин А. Государственная политика в области импортзамещения. Москва, 2004 г. стр-15.

⁵ Гулямов С. С., Шермухамедов А. Т. Модел развития Узбекистана: интеллектуального потенциала в гражданском обществе // Научно-методический электронный журнал «Концепт». –2017.–Т. 14.– С. 77–82. – УРЛ: <http://э-концепт.ру/2017/770628.htm>.; Абдурахманов К. Узбекистан на пути к инновационному развитию. Монография. — Т.: Ташкентский филиал РЕУ им. Г. В. Плеханова, 2018. — 136 с.; Бекмуратов А.Ш., Янг Сон Бе. Стратегия развития текстильной промышленности Узбекистана: Кластерный подход. Монография. -Т.: ТГЕУ, 2006. -112 с.; Salimov V. Hududlar va sanoat sohasi bo'yicha kichik biznesning rivojlanish dinamikasi va xususiyatlari. «Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar» ilmiy elektron jurnali. № 1, yanvar-fevral, 2019-yil. 1-7 b.; Турсунходжаев М. Развитие малого бизнеса в условиях глобализации. 2011-у «UZR» Kichik biznes va tadbirkorlikni rivojlantirish muammolari va ularni hal qilish yo'llari Учебное пособие «экономика труда»2010 филиал ГовУВБ Российской экономической университет им. Г.В. Плеханов в городе Ташкенте.; N.X.Haydarov. Ishlab chiqarish korxonalarini mahalliyashtirishda investitsiyalarning o'rni. Milliy iqtisodiyotga investitsiyalarni jalb qilishni faollashtirish mavzusidagi respublika ilmiy-amaliy konfrensiya. 2013 yil 15 noyabr Tezislar to'plami. 13-18 betlar. A.Burxanov. Sanoat korxonalarining moliyaviy barqarorligini ta'minlash strategiyasi. Monografiya. -Toshkent: «Fan», 2009. 216 b.; Хошимова Н. Антикризисное управление предприятием. Учебное пособие. Ташкент, издательство «Тафаккур каноти». 2016. – 281 с.;Z.I.Xusanov. Ishlab chiqarishni mahalliyashtirishning mintaqaviy xususiyatlari (Navoiy viloyati misolida) 08.00.12-Mintaqa iqtisodiyoti ixtisosligi bo'yicha nomzodlik dissertatsiyasi. O'zB. Milliy universiteti. Toshkent — 2012.; Sh.I.Mustafakulov. O'zbekiston Respublikasi Birinchi prezidenti I.Karimovning «Bosh maqsadimiz – keng ko'lamli islohotlar va modernizatsiya yo'lini qat'iyat bilan davom ettirish» mavzusidagi ma'ruzasini o'rganish bo'yicha maxsus kurs. 365 bet. 2013.

Хотя вышеупомянутыми авторами теоретически освещены вопросы развития локализации производства в отраслях промышленности, в основном в автомобильной промышленности, фруктовой промышленности и производстве комплектующих, ими недостаточно изучены вопросы совершенствования локализации на железнодорожном транспорте страны с учетом различных факторов, влияющих на механизм финансирования. Кроме этого, отсутствие комплексных научных исследований по совершенствованию механизма финансирования локализации деятельности Ташкентского метрополитена послужило основанием для выбора темы данного исследования.

Связь темы диссертации с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного учреждения, в котором выполнена диссертация. Диссертационное исследование выполнено в соответствии с планом научно-исследовательских работ Ташкентского государственного экономического университета в рамках научного проекта № ФМ-1 «Совершенствование научно-методических основ и методик обеспечения макроэкономической стабильности и прогнозирования социально-экономического развития в Узбекистане».

Цель исследования заключается в разработке предложений и рекомендаций, направленных на совершенствование механизма финансирования локализации на железнодорожном транспорте.

Задачи исследования:

исследование структуры, источников формирования, основ и объективной необходимости финансирования локализации на железнодорожном транспорте;

изучение теоретических и практико-правовых основ финансирования локализации на железнодорожном транспорте и разработка соответствующих предложений;

сравнение текущего состояния финансирования локализации на железнодорожном транспорте с передовым опытом зарубежных стран;

изучение практико-правовых основ механизма финансирования локализации железнодорожного транспорта и разработка соответствующих предложений;

разработка предложений и рекомендаций по существующему состоянию механизма финансирования локализации железнодорожного транспорта и их устранению.

Объектом исследования является ГУП «Ташкентский метрополитен» при Министерстве транспорта Республики Узбекистан.

Предметом исследования являются экономические отношения, связанные с совершенствованием механизма финансирования локализации на железнодорожном транспорте.

Методы исследования. В диссертационной работе широко использованы методы научной абстракции, анализа и статистической группировки, наблюдения, экспертной оценки, сравнительного анализа.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

разработано предложение по увеличению объема доходов от основной деятельности метрополитена до 50 процентов за счет внедрения системы

оплаты, которая осуществляется по дифференцированному тарифу в соответствии с расстоянием перевозки пассажиров по маршрутам метро;

обосновано предложение по сокращению расходов и увеличению доходов от основной деятельности Ташкентского метрополитена путем внедрения услуги АТТО – электронной платежной системы на основе дебетовой платежной карты, предназначенной для оплаты пассажирских перевозок в общественном транспорте;

обосновано предложение по трехкратному увеличению объема доходов Ташкентского метрополитена за счет привлечения индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность на коммерческой основе в результате аренды свободных мест в проходах и платформах станций метрополитена;

обосновано предложение по сокращению расходов на оплату труда работников метрополитена до 30 процентов за счет оптимизации численности персонала в секторе услуг, выполняющих одинаковые и повторяющиеся задачи в отрасли на основе внедрения цифровых технологий в основную деятельность Ташкентского метрополитена.

Практические результаты исследования заключаются в следующем:

разработано предложение по внедрению системы оплаты, осуществляемой по дифференцированному тарифу в соответствии с расстоянием перевозки пассажиров по маршрутам Ташкентского метрополитена, что приведет к увеличению доходов от основной деятельности до 50 процентов и уменьшению размера субсидий, получаемых из бюджета;

обосновано предложение по увеличению доходов а размере 4 500,0 млн.сумов в месяц и направлению этих средств на финансирование локализации метрополитена за счет внедрения услуги АТТО, которая представляет собой электронную платежную систему на основе дебетовой платежной карты с пополненным счетом, предназначенную для оплаты пассажирских перевозок в общественном транспорте, что приведет к сокращению штата около 870 старших операторов и операторов;

В результате сдачи в аренду свободных мест в проходах и на платформах станций Ташкентского метрополитена, где не используются имеющиеся возможности, будет достигнута трехкратная возможность увеличения поступлений от иных доходов. Сегодня сумма средств, которую Метрополитен получает от иных доходов, составляет 300-400 млн.сумов в месяц. Обосновано предложение по увеличению этого показателя до трех раз, т.е. до 1000-1500 млн.сумов, полностью используя имеющиеся возможности, а также привлечению этих средств для финансирования локализации;

По состоянию на январь 2024 года общая численность персонала составила 6 180 штатных единиц с учетом 50 существующих станций метрополитена. Ежемесячная сумма расходов, связанных с оплатой труда штатных сотрудников, составляет 29,86 млрд.сумов. Обосновано предложение по сокращению расходов на оплату труда работников метрополитена до 30 процентов (9,0 млрд.сумов) на основе внедрения цифровых технологий в основную деятельность Ташкентского метрополитена, путем оптимизации численности персонала в секторе услуг, выполняющих одни и те же

повторяющиеся задачи в отрасли, и направлению сэкономленных средств на финансирование локализации.

Достоверность результатов исследования определяется тем, что аналитическая информация и статистические данные, использованные в исследовательской работе, получены из официальных источников Министерства экономики и финансов Республики Узбекистан, Министерства транспорта Республики Узбекистан, Агентства по статистике при Президенте Республики Узбекистан, исследования основаны на анализе финансовой отчетности ГУП «Ташкентский метрополитен», а разработанные предложения внедрены в практику.

Научно-практическая значимость результатов исследования. Научная значимость результатов исследования объясняется тем, что выдвинутые в нем основные предложения и рекомендации могут быть использованы при разработке научно-методических основ исследований по совершенствованию механизма финансирования локализации ГУП «Ташкентский метрополитен», совершенствовании методических основ проведения тематических научных исследований.

Практическая значимость результатов исследования объясняется тем, что разработанные предложения и практические рекомендации могут быть использованы при нормативно-организационном регулировании совершенствования механизма финансирования локализации ГУП «Ташкентский метрополитен», совершенствования отраслевых и региональных программ, разработки комплекса мер по дальнейшему развитию отрасли.

Внедрение результатов исследований. На основе разработанных научно-методических предложений и рекомендаций по совершенствованию механизма финансирования локализации ГУП «Ташкентский метрополитен»:

предложение по увеличению объема доходов от основной деятельности метрополитена до 50 процентов за счет внедрения системы оплаты, которая осуществляется по дифференцированному тарифу в соответствии с расстоянием перевозки пассажиров по маршрутам метро использовано Кабинетом Министров Республики Узбекистан (справка Министерства транспорта Республики Узбекистан № 4/1190 от 14 февраля 2024 года). Внедрение данного предложения в практику позволило увеличить доходы метрополитена от основной деятельности до 50 процентов;

предложение по сокращению расходов и увеличению доходов от основной деятельности Ташкентского метрополитена путем внедрения услуги АТТО – электронной платежной системы на основе дебетовой платежной карты, предназначенной для оплаты пассажирских перевозок в общественном транспорте внедрено в деятельность Ташкентского метрополитена (справка Министерства транспорта Республики Узбекистан от 14 февраля 2024 года № 4/1190). В результате внедрения данного предложения в практику удалось сократить фонд оплаты труда обслуживающего персонала в Ташкентском метрополитене на 30 процентов;

предложение по трехкратному увеличению объема доходов Ташкентского метрополитена за счет привлечения индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность на коммерческой основе в результате аренды

свободных мест в проходах и платформах станций метрополитена внедрено в деятельность Ташкентского метрополитена (справка Министерства транспорта Республики Узбекистан от 14 февраля 2024 года № 4/1190). В результате внедрения данного предложения появилась возможность утроить объем доходов метрополитена за счет аренды свободных мест на территории Ташкентского метрополитена с привлечением индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность на коммерческой основе;

предложение по сокращению расходов на оплату труда работников метрополитена до 30 процентов за счет оптимизации численности персонала в секторе услуг, выполняющих одинаковые и повторяющиеся задачи в отрасли на основе внедрения цифровых технологий в основную деятельность Ташкентского метрополитена внедрено в деятельность Ташкентского метрополитена (справка Министерства транспорта Республики Узбекистан от 14 февраля 2024 года № 4/1190). Внедрение данного предложения позволило сократить расходы на оплату труда работников метрополитена до 30 процентов за счет оптимизации численности персонала в секторе обслуживания, выполняющего одинаковые и повторяющиеся задачи в отрасли.

Апробация результатов исследования. Результаты данного исследования обсуждались на 4 международных и 8 республиканских научно-практических конференциях.

Опубликованность результатов исследования. Всего по теме диссертации опубликовано 12 научных работ, в том числе 4 в журналах, признанных национальным ВАКом, 2 научные статьи в престижных зарубежных журналах, а также 6 тезисов доклада на научно-практических конференциях.

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

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **Введении** обоснована актуальность и востребованность проводимых исследований, сформулирована цель, задачи, объект и предмет исследования, а также изложена научная новизна исследования, практические результаты, освещена научно-практическая значимость полученных результатов, приведены данные об апробации, внедрении результатов исследований в практику, опубликованных работах и структуре диссертации.

В первой главе диссертации – **«Теоретические основы финансирования локализации на железнодорожном транспорте»** подробно освещена экономическая сущность локализации, теоретические аспекты финансирования локализации на железнодорожном транспорте, правовые основы и необходимость финансирования локализации железнодорожного транспорта в Узбекистане, а также приведены соответствующие выводы автора.

Обзоры и анализы литературы свидетельствуют о том, что понятию «финансирование локализации на железнодорожном транспорте» авторами даются различные определения, в частности, о неоднозначности мнений зарубежных ученых по этому поводу.

В частности, в научных исследованиях немецкого ученого Фридриха Листа к вопросам «совершенствования механизмов финансирования импортозамещения и отечественных производителей в системе железнодорожного транспорта» автор подчеркивает необходимость создания наиболее благоприятных условий для развития механизма финансирования производительных сил в развитии национальной экономике.

Изучив проблемы финансирования железнодорожной транспортной системы в повышении международной конкурентоспособности страны, американский ученый Майкл Портер пришел к выводу, что активная поддержка национальных товаропроизводителей эффективна только при наличии определенных факторов. В целях организации эффективной конкуренции на внутреннем рынке необходимо своевременно ограничить государственную поддержку соответствующих условий спроса, применения долгосрочных стимулов.

Российский ученый Н.Д.Кондратьев в теории совершенствования механизма импортозамещения и финансирования в системе железных дорог определил, что экономический рост государства определяется благосостоянием населения, быстрым развитием производства, особенно производства железнодорожной промышленности.

Ученые-экономисты нашей страны также придерживаются научного подхода к понятию «финансирование локализации на железнодорожном транспорте» и высказывают свои мнения и рассуждения.

В частности, Н.М.Махмудов, М.Р.Болтабаев, А.Ш.Бекмурадов, Ш.И.Мустафакулов и И.Х.Бобоев основное внимание уделяли локализации производства в отраслях промышленности. В своих работах они в основном

теоретически осветили локализацию производства комплектующих в макроэкономических показателях нашей страны в крупных отраслях, а именно в легкой промышленности, тяжелой промышленности, автомобильной промышленности, фруктовой промышленности и других отраслях промышленности.

С 2000 года основное внимание уделяется локализации импортозамещающей продукции в нашей стране. По этой причине ежегодно принимается программа локализации, в которой основное внимание уделяется локализации производства импортозамещающих компонентов и продуктов в отраслях промышленности, а также предоставляются льготы для поддержки местных производителей (рис. 1).

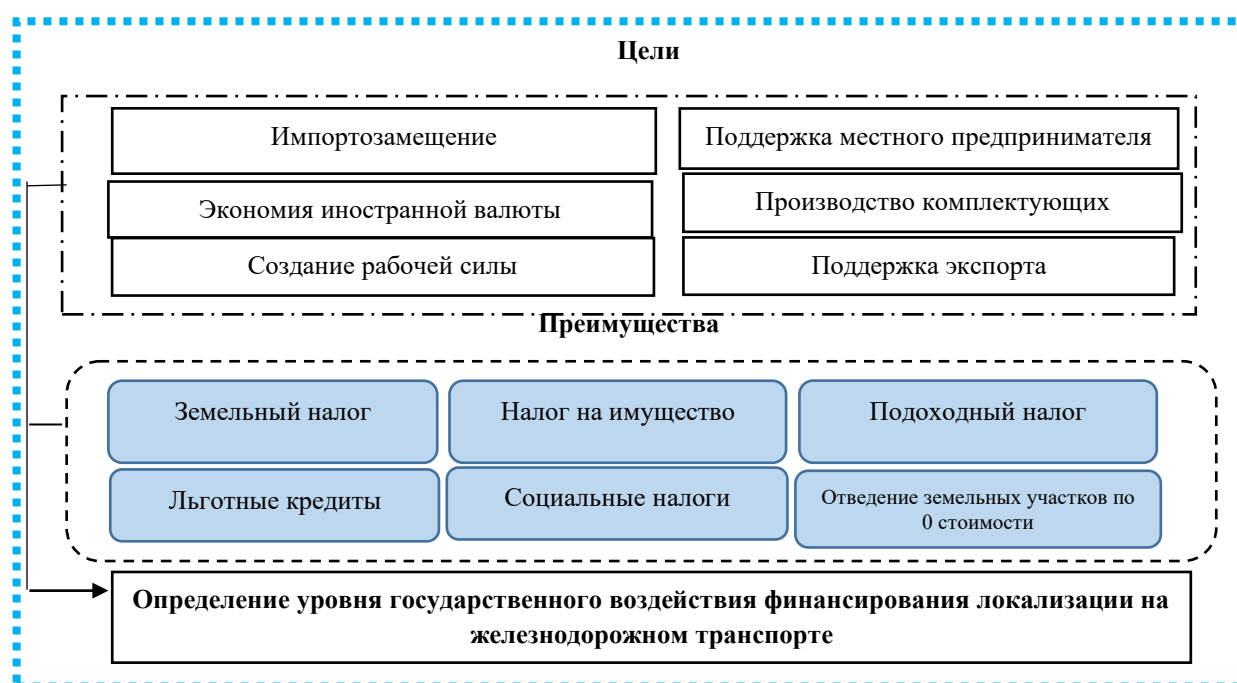


Рис.1. Определение уровня государственного воздействия финансирования локализации на железнодорожном транспорте⁶

В результате научных исследований и изучений зарубежной и национальной литературы вышеупомянутых ученых финансирование локализации на железнодорожном транспорте классифицируется следующим образом:

Финансирование локализации на железнодорожном транспорте само по себе является, как показывает практика, целым комплексом действий, направленных на совершенствование механизма финансирования локализации в Ташкентском метрополитене. Ташкентский метрополитен является средством обеспечения формирования и направления государственных бюджетов, международных финансовых институтов и частных фондов. Исходя из этого, можно сделать вывод, что одной из основных задач совершенствования механизма финансирования локализации

⁶ Рисунок составлен на основе авторских разработок.

в Ташкентском метрополитене является сокращение расходов средств государственного бюджета в обмен на совершенствование механизма направления международных и частных средств в Ташкентский метрополитен.

Также в данной главе раскрыты теоретические, методические и правовые основы финансирования локализации на железнодорожном транспорте, по итогам главы сформулированы научные выводы по данным вопросам.

Во второй главе исследовательской работы – «Современное состояние механизма финансирования локализации на железнодорожном транспорте» проанализированы результаты работы, проводимой в рамках финансирования железнодорожного транспорта, факторы, влияющие на финансирование локализации на железнодорожном транспорте, показатели финансирования локализации на железнодорожном транспорте в развитых странах и состояние его сравнительной оценки (рис. 2).



Рис.2. Финансирование локализации на железнодорожном транспорте⁷

⁷ Рисунок составлен на основе авторских разработок.

На сегодняшний день городская транспортная инфраструктура развивается с целью развития инфраструктуры столицы, предотвращения заторов на дорогах и повышения качества перевозок пассажиров. В развитии экологически чистой транспортной системы в нашей столице особое внимание уделяется развитию инфраструктуры Ташкентского метрополитена. Данная транспортная сеть развивается, новые станции вводятся в эксплуатацию с целью модернизации существующих вагонов метро и расширения сети метрополитена по всему городу. В результате транспортная доступность для жителей и гостей города расширяется.

Анализ показателей пассажиропотока ГУП «Ташкентский метрополитен» за 2016-2021 годы показывает, что из года в год увеличивается количество пассажиров, пользующихся метрополитеном, открываются новые станции, увеличивается количество подвижного состава и вновь приобретаемого подвижного состава в парке метрополитена, создаются новые рабочие места и наблюдается устойчивый темп роста доходов (табл. 1).

Таблица 1

**Динамика основных показателей деятельности ГУП
«Ташкентский метрополитен»⁸**

| Показатели | Ед.изм. | 2016 год | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год | 2021 год |
|-------------------------------|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Пассажиропоток | млн. человек | 53,49 | 59,70 | 68,64 | 79,23 | 38,81 | 101,77 |
| Доход | млрд сум | 60,89 | 78,30 | 85,06 | 115,55 | 57,17 | 157,54 |
| Количество остановок | шт. | 29 | 29 | 29 | 29 | 38 | 43 |
| Общая длина | км | 38,25 | 38,25 | 38,25 | 38,25 | 59,05 | 59,05 |
| Количество подвижного состава | шт. | 49 | 49 | 49 | 54 | 54 | 64 |
| Количество рабочих | чел. | 2987 | 3037 | 3253 | 3944 | 4279 | 5293 |

Анализ финансовых показателей Ташкентского метрополитена за 2016-2021 годы показывает, что положительный результат принятых мер безопасности движения привел к устойчивому росту доходов. В частности, в 2016 году метрополитен обслужил 53,49 млн. пассажиров и заработал 60,89 млрд.сумов, тогда как в 2021 году пассажиропоток увеличился в 1,9 раза и достиг 101,77 млн. пассажиров, а объем доходов увеличился в 2,6 раза и достиг 157,54 млрд.сумов.

⁸ Данные статистического отчета деятельности ГУП «Ташкентский метрополитен» за 2016-2021 год.

Анализ динамики финансирования возмещения убытков ГУП «Ташкентский метрополитен» за счет средств местного бюджета за 2019-2021 годы показывает, что увеличение пассажиропотока из года в год в результате обслуживания пассажиров по ограниченному тарифу привело к увеличению размера субсидий, предоставляемых бюджетом (Таблица 2).

Таблица 2

Динамика финансирования за счет средств местного бюджета убытков, понесенных ГУП «Ташкентский метрополитен» в 2019-2021 годах⁹

| Показатели | Ед.и зм. | 2019 год | 2020 год | 2021 год |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Возмещение недополученных доходов перевозчиков в связи с бесплатным и льготным проездом отдельных категорий граждан путем предоставления субсидий | млрд сум | 5,15 | 2,69 | 4,59 |
| Возмещение недополученных доходов при бесплатной перевозке пенсионеров в дневное время с 10:00 до 16:00 в Ташкентском метрополитене | млрд сум | 3,80 | 1,88 | 3,15 |
| Возмещение убытков, понесенных перевозчиками городского пассажирского транспорта в связи с оказанием услуг по перевозке пассажиров и багажа по ограниченным тарифам | млрд сум | 9,0 | 27,16 | 53,52 |

В частности, в 2019 году метрополитен за счет средств местного бюджета получил 9,0 млрд.сумов, а в 2021 году сумма полученной субсидии увеличилась в 16,82 раза и составила 53,52 млрд.сумов.

Следует признать, что правильное распределение и своевременное возмещение возникающих финансовых потерь в рамках параметров государственного бюджета в целях эффективной организации дальнейшей деятельности предприятия, является очень актуальным вопросом на сегодняшний день.

Анализируя финансовые показатели Ташкентского метрополитена, можно увидеть следующие механизмы финансирования локализации предприятия на данный момент. То есть:

финансирование Ташкентского метрополитена за счет доходов от основной деятельности;

финансирование Ташкентского метрополитена за счет доходов от иной деятельности;

финансирование Ташкентского метрополитена за счет средств местного бюджета (рис. 3).

⁹ Данные годовой статистической отчетности деятельности ГУП «Ташкентский метрополитен» за 2019-2021 годы

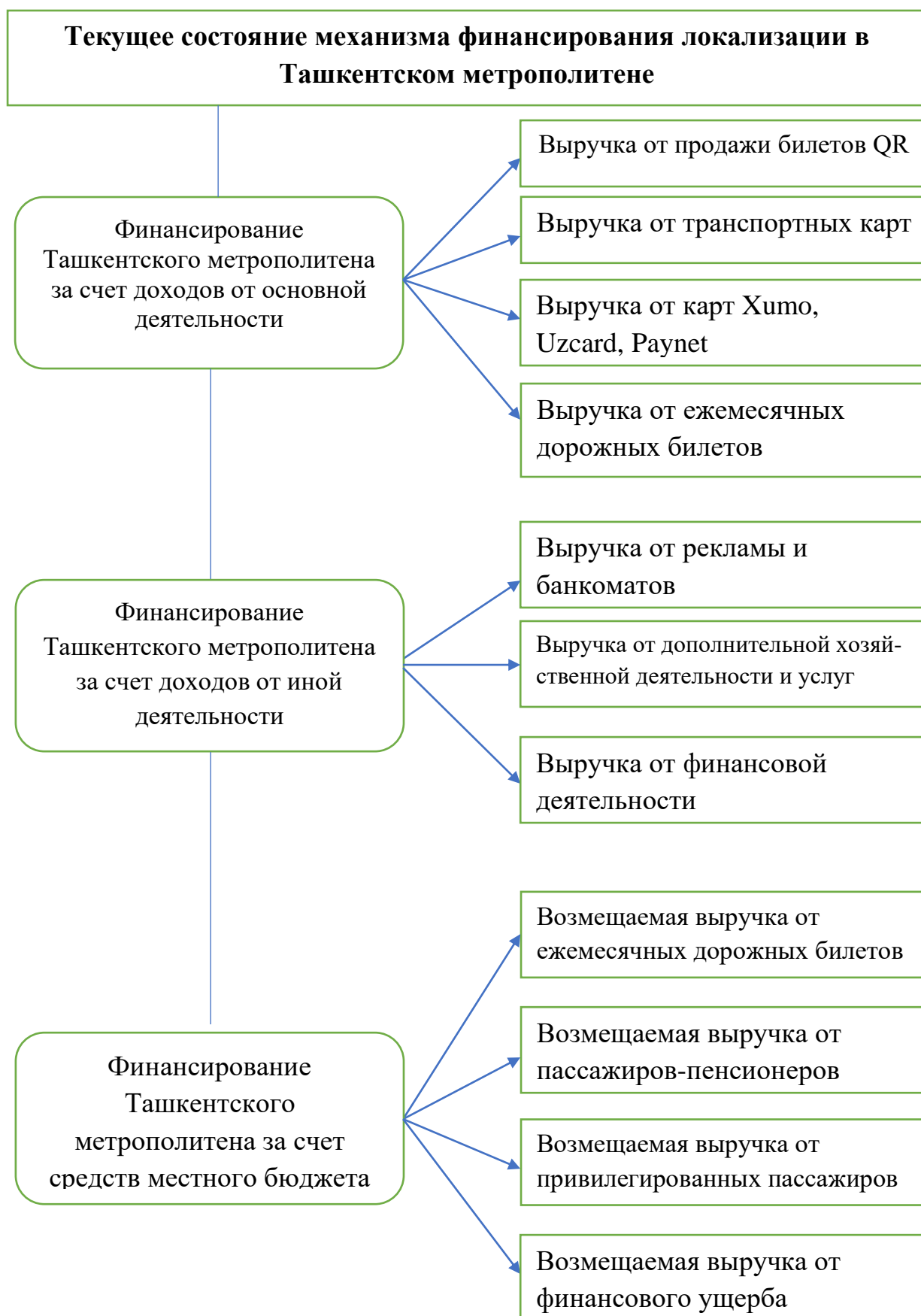


Рис.3. Текущее состояние механизма финансирования локализации в Ташкентском метрополитене ¹⁰

¹⁰ Рисунок составлен на основе авторских разработок.

Ташкентский метрополитен, являющийся предприятием общественного транспорта, обслуживающим пассажиров по ограниченным тарифам, формирует доходы за счет доходов от основной и иной деятельности, а также средств местного бюджета. Если мы посмотрим на анализ Метрополитена по типам доходов в период с 2019 по 2023 год, мы можем увидеть, что доходы от основных видов деятельности в 2023 году на 147,9 млрд.сумов или в 2,5 раза больше, чем в 2019 году (Таблица 3).

Таблица 3

Аналитическая информация по видам доходов Ташкентского метрополитена в 2019-2023 годах¹¹

млрд.сумов

| Виды доходов | 2019 год | 2020 год | 2021 год | 2022 год | 2023 год |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Доходы от основной деятельности Ташкентского метрополитена | 95.9 | 51.0 | 133.8 | 195.6 | 243.8 |
| Доходы от прочих видов деятельности Ташкентского метрополитена | 19.6 | 6.2 | 4.7 | 8.8 | 20.7 |
| Субсидии, получаемые Ташкентским метрополитеном из средств местного бюджета | 17.95 | 31.73 | 61.26 | 121.6 | 234.7 |
| ВСЕГО | 133.45 | 88.93 | 199.76 | 326.0 | 499.2 |

Доходы от прочих видов деятельности Ташкентского метрополитена увеличились по сравнению с 2019 годом на 1,1 млрд.сумов или на 105,6 процентов. В качестве основной причины, по которой эта деятельность не увеличилась высокими темпами, можно отметить то, что Ташкентский метрополитен является стратегическим объектом, и в целях обеспечения общественной безопасности осуществление различных видов деятельности в метрополитене до сих пор запрещено. В соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан от 16 октября 2021 года № ПП-5260 в метрополитене разрешено увеличивать доходы за счет развития иной деятельности.

Тот факт, что Ташкентский метрополитен обслуживает пассажиров по ограниченному тарифу, а также то, что с 2019 года тарифы, ограниченные местным бюджетом, не увеличивались, а также то, что открытие новых станций в метрополитене привело к созданию рабочих мест, все это привело к увеличению расходов предприятий, и, как следствие, из года в год увеличивались суммы субсидий, предоставляемых местным бюджетом для покрытия расходов метрополитена.

¹¹ Данные годового статистического отчета о деятельности ГУП «Ташкент метрополитен» за 2019-2020 годы..

Сумма субсидий из местного бюджета Ташкентского метрополитена в 2019 году составила 17,95 млрд.сумов, этот показатель к 2023 году составил 234,7 млрд.сумов. Результат анализа показал, что сумма субсидий из местного бюджета увеличился по сравнению с 2019 годом на 216,75 млрд.сумов или в 13,1 раза. В качестве основных причин можно отметить недостаточное выделение средств местным бюджетом в период до 2019 года, увеличение расходов с увеличением числа новых остановок и работников, лимитный тариф, который не повышался, задержку выдачи суммы убытка и резкое падение объема пассажирских перевозок на предприятии, резкое падение доходов предприятия в результате выбора пассажирами альтернативных видов транспорта.

Также в последние годы особое внимание уделяется улучшению инфраструктуры Ташкентского метрополитена и организации качественного обслуживания пассажиров. В течение 2019-2023 годов в Ташкентском метрополитене за счет средств государственного бюджета ведется работа по модернизации подвижного состава, строительству новых станций и приобретению нового подвижного состава.

При анализе направлений финансирования локализации в Ташкентском метрополитене в 2019-2023 годах за счет средств государственного бюджета, выявлено, что Метрополитен на модернизацию подвижного состава в среднем в год расходует 100,0 млрд.сумов, на строительство новых объектов – 300-500 млрд.сумов, на приобретение нового подвижного состава – 60-70 млн.евро (табл.4).

Таблица 4

Аналитическая информация о направлениях финансирования локализации в Ташкентском метрополитене за счет средств государственного бюджета на 2019-2023 годы¹²

| Показатели | Ед.изм. | 2019 год | 2020 год | 2021 год | 2022 год | 2023 год |
|--|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Модернизация подвижного состава | млрд.сум ов | 76,84 | - | 92,0 | 118,8 | - |
| Строительство новых станций | млрд.сум ов | 378,02 | 553,52 | 1337,4 | 450,0 | 350,0 |
| Приобретение нового подвижного состава | млн.евро | 34,0 | - | 63,7 | - | 72,0 |

В качестве важнейших направлений финансирования локализации в Ташкентском метрополитене Правительством Республики Узбекистан уделяется особое внимание продлению срока службы вагонов метро путем их

¹² Составлено автором по результатам исследований

модернизации. Основная причина этого в том, что сегодня большинство вагонов метро уже отработали свой срок службы и нуждаются в ремонте.

Начиная с 2014 года в Ташкентском метрополитене началось финансирование локализации подвижного состава с истекшим сроком службы путем модернизации его на 15 лет за счет средств республиканского бюджета, а в 2014-2023 годах из имеющихся в вагонном парке метрополитена 256 вагонов метро с истекшим сроком службы были модернизированы и продлен срок службы 84 вагонов метро (Таблица 5).

Таблица 5

Аналитическая информация о состоянии вагонного парка подвижного состава Ташкентского метрополитена¹³

| Название | Дата | Единица измерения | Количество |
|--|----------------|-------------------|-----------------|
| Эксплуатационный парк метрополитена | 2022 год | вагон | 256, из них: |
| Вагоны с истекшим сроком службы: | | | |
| В АО «Ташкентский вагоностроительный и ремонтный завод» проведен капитальный ремонт с продлением срока службы на 15 лет | 2014-2018 года | вагон | 84 |
| Требуется капитальный ремонт в АО «Ташкентский вагоностроительный и ремонтный завод» с продлением срока службы на 15 лет | 2020-2024 года | вагон | 92 |
| Требуется капитальный ремонт в АО «Ташкентский вагоностроительный и ремонтный завод» с продлением срока службы на 15 лет | 2032 год | вагон | 20 |
| Приобретены вагоны производства АО «Метровагонмаш» | 2019 год | вагон | 20 |
| Для обслуживания на новых линиях метрополитена необходимо приобрести дополнительный подвижной состав: | 2020 год | вагон | - |
| | 2021 год | вагон | 40 |
| | 2022 год | вагон | 56 |
| | 2023 год | вагон | 56 |
| | 2024 год | вагон | 48 |

Срок службы вагонов метрополитена в соответствии с «Руководством по эксплуатации вагонов метрополитена» составляет 31 год. Вагоны с истекшим сроком службы подлежат модернизации с продлением срока службы на 15 лет. В 2027 году с продлением срока службы на 15 лет срок службы модернизированных вагонов истекает, и эти вагоны больше не могут использоваться. В этом случае для обновления парка вагонов подвижного состава метро и выполнения графика движения поездов, начиная с 2027 года,

¹³ Составлено автором по результатам исследований

необходимо регулярно закупать новые вагоны в соответствии с количеством вагонов, срок службы которых истекает после капитального ремонта.

В соответствии с постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 3 февраля 2016 года № 24 срок службы 96 вагонов метро в ГУП «Ташкентский метрополитен» , срок службы которых истек, продлен на 15 лет путем ремонта и модернизации за счет средств государственного бюджета (табл.6).

Таблица 6

Информация по модернизации вагонов подвижного состава ГУП «Ташкентский метрополитен»¹⁴

| Года | Число вагонов | Средства, указанные в постановлении КМ (тыс.долл.) | Выделенные средства (млн. сумов) | Освоенные средства (млн.сумов) |
|--------------|----------------------|---|---|---------------------------------------|
| 2016 | 16 | 8400,0 | 25382,6 | 25382,6 |
| 2017 | 24 | 12600,0 | 58904,5 | 58904,5 |
| 2018 | 28 | 14700,0 | 80341,8 | 85711,3 |
| 2021 | 28 | 14700,0 | 87125,7 | 82241,2 |
| Всего | 96 | 50400,0 | 251754,6 | 252239,6 |

В частности, за счет финансирования локализации вагонов метро в 2016 году было модернизировано 16 вагонов метро, а к 2021 году их срок службы был продлен на 15 лет за счет модернизации 28 вагонов метро с увеличением в 1,75 раза, причем все эти проекты осуществлялись за счет средств республиканского бюджета.

Ташкентский метрополитен играет важную роль в финансировании локализации подвижного состава путем модернизации и продления его срока службы на 15 лет, улучшении состояния подвижного состава Ташкентского метрополитена, создании удобств для пассажиров и обеспечении безопасности движения.

Следует признать, что финансирование локализации подвижного состава Ташкентского метрополитена осуществляется за счет средств республиканского бюджета, для продления срока его службы за счет модернизации подвижного состава, поскольку предприятие является предприятием общественного транспорта, обслуживающим пассажиров по ограниченному тарифам.

В целях улучшения инфраструктуры города и обеспечения жителей удобным транспортом, строительства линий и станций, финансирование Ташкентского метрополитена осуществляется за счет средств республиканского бюджета. Выделяются средства в инвестиционных программах развития социальной и производственной инфраструктуры и реализации перспективных проектов (Рис. 4).

¹⁴ Составлено автором по результатам исследований



Рис.4. Механизм финансирования Ташкентского метрополитена за счет средств республиканского бюджета¹⁵

¹⁵ Рисунок составлен на основе авторских разработок.

В соответствии с Постановлениями Президента Республики Узбекистан от 7 ноября 2016 года № ПП-2653 «О мерах по реализации проекта Строительство второго этапа Юнусабадской линии Ташкентского метрополитена», от 29 ноября 2016 года № ПП-2664 «О мерах по реализации проекта Строительство Сергелийской линии Ташкентского метрополитена» и от 19 мая 2017 года № ПП-2979 «О мерах по реализации проекта Строительство кольцевой надземной линии метрополитена в городе Ташкенте» осуществляется финансирование локализации Ташкентского метрополитена в целях строительства линий и станций (Таблица 7).

Таблица 7

**Аналитическая информация о строительстве линий и станций
Ташкентского метрополитена¹⁶**

| Название проекта | Выделенные средства (млн. сумов) | Количество построенных станций (шт.) |
|---|---|---|
| Строительство второго этапа Юнусабадской линии Ташкентского метрополитена | 418 530,0 | 2 |
| Строительство Сергелийского направления Ташкентского метрополитена | 659 910,0 | 5 |
| Строительство кольцевой надземной линии метро в Ташкенте | 885 192,5 | 7 |
| Всего | 1 963 632,5 | 14 |

Анализ Постановлений Президента Республики Узбекистан показывает, что за 2016-2020 годы в Ташкентском метрополитене построено и введено в эксплуатацию 14 новых станций, в результате чего создано 98 рабочих мест на Юнусабадском направлении, 314 – на Сергелийском и 535 –

на надземном кольцевом, а также увеличен пассажиропоток в 2 раза, то есть количество ежедневных пассажиров увеличилось на 400 тысяч чел., что привело к повышению эффективности деятельности метрополитена.

Для плана первоочередных мер, направленных на обеспечение безопасности пассажирских перевозок и движения поездов в Ташкентском метрополитене на 2021-2022 годы, в 2021 году выделено 60 млрд.сумов, а в 2022 году – 59 млрд.сумов. На модернизацию вагонов метро в соответствии с «Дорожной картой» по повышению эффективности и развитию деятельности Ташкентского метрополитена в 2021 году выделено 124,7 млрд.сумов на 40 вагонов метро, а в 2022 году – 127,4 млрд.сумов на 24 вагонов метро.

В этой главе также дано предложение по внедрению дифференцированного тарифа для увеличения доходов от основной деятельности Ташкентского метрополитена и электронной платежной системы для сокращения расходов. В конце главы сформулированы научные выводы по данным вопросам.

¹⁶ Составлено автором по результатам исследований

В третьей главе диссертации под названием **«Пути совершенствования механизма финансирования локализации железнодорожного транспорта»** даны предложения по проблемам, связанным с финансированием на железнодорожном транспорте и путям их преодоления, совершенствованию методов финансирования локализации на железнодорожном транспорте и перспективным направлениям финансирования локализации на железнодорожном транспорте.

В целях повышения эффективности финансирования в Метрополитене создана возможность получения других доходов за счет внедрения различных услуг. В соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан от 6 декабря 2018 года № 4054 объекты ГУП «Ташкентский метрополитен» включены в перечень объектов категории «особо важных». По этой причине на территории Ташкентского метрополитена ограничена аренда зданий и сооружений, а также организация различной коммерческой деятельности.

На сегодняшний день количество пассажиров, ежедневно пользующихся метрополитеном, составляет 500-550 тыс. человек. Расширение и увеличение других видов доходов за счет сдачи в аренду зданий и сооружений, расположенных на территории Ташкентского метрополитена, а также организация различных видов коммерческой деятельности имеет актуальное значение.

Анализ показателей пассажиропотока ГУП «Ташкентский метрополитен» за 2018-2022 годы показывает, что количество различных услуг в метрополитене увеличивается из года в год, организуются платные услуги в направлении услуг, ремонт вагонов метро, дополнительные услуги, в результате чего сумма прочих доходов имеет устойчивые темпы роста.

В частности, доход Метрополитена в 2018 году составил 85 061 млн.сумов, из них прочие доходы – 6 072,5 млн.сумов, а в 2022 году доходы составили 204 498 млн.сумов, из них прочие доходы – 8 842,4 млн.сумов, что в результате по сравнению с 2018 годом доходы метрополитена увеличились в 2,4 раза, а прочие доходы – в 1,5 раза.

Ташкентский метрополитен имеет возможность увеличить доходы от иной деятельности в 3 раза от текущего состояния, что мы можем видеть в качестве основы в Постановлении Президента Республики Узбекистан от 16 октября 2021 года. В соответствии с этим Постановлением появляется возможность увеличить доходы от иной деятельности путем организации работы на пустующих территориях метрополитена совместно с индивидуальным предпринимателем и другими видами предпринимателей.

В Ташкентском метрополитене назрела необходимость совершенствования механизма финансирования в целях реализации мероприятий на ближайшие годы, обновления подвижного состава и качественного обслуживания пассажиров.

В целом, Ташкентскому метрополитену необходимо сформировать финансовые ресурсы для реализации перспектив дальнейшего развития. С

учетом этих обстоятельств особое внимание следует уделить совершенствованию механизма финансирования локализации Ташкентского метрополитена (рис.5).



Рис. 5. Совершенствование механизма финансирования локализации в Ташкентском метрополитене¹⁷

В результате совершенствования механизма финансирования локализации Ташкентского метрополитена появилась возможность продлить срок эксплуатации отработавших свой срок вагонов метрополитена путем их модернизации за счет средств предприятия.

¹⁷ Рисунок составлен на основе авторских разработок.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В целях совершенствования механизма финансирования локализации в Ташкентском метрополитене сформулированы следующие научные выводы:

1. Для увеличения доходов от основной деятельности метрополитена целесообразно ввести дифференцированный тариф. Это, в свою очередь, позволит стимулировать работников предприятия и закупать необходимые запчасти для Метрополитена.

2. Необходимо сократить расходы за счет широкого внедрения электронных платежей в Ташкентском метрополитене. Размещение электронных банкоматов на всех станциях с целью перевода 500-550 тысяч ежедневных пассажиров Ташкентского метрополитена на полностью электронные платежи. Для этого необходимо привлечь частные предприятия. Это приведет к оптимизации 30 процентов рабочей силы, которая в настоящее время работает в Метрополитене.

3. Необходимо увеличить прочие доходы предприятия за счет эффективного использования пустующих территорий Ташкентского метрополитена. Существует возможность увеличить прочие доходы Метрополитена, железнодорожная линия которого проходит через весь город Ташкент. Общее количество подземных и надземных станций Ташкентского метрополитена составляет 48 станций. В связи с этим, за счет организации рекламы, установки банкоматов и других услуг на этих станциях можно увеличить доходы до 1 млрд.сумов.

4. Необходима трансформация персонала на предприятии в обмен на широкое внедрение цифровых технологий в Ташкентском метрополитене. Для этого необходимо преобразовать персонал путем широкого внедрения цифровых технологий во все услуги, имеющиеся в Метрополитене. Эти реформы дадут предприятию 20-25-процентный эффект и позволят сэкономить столько же средств и мотивировать трудолюбивых сотрудников;

5. Целесообразно Ташкентскому метрополитену привлечь льготные кредиты за счет привлечения международных финансовых институтов. Как известно, на международной арене финансовыми учреждениями предоставляются многочисленные льготные кредиты социальным секторам. В связи с этим, за счет привлечения долгосрочных льготных кредитов от международных финансовых институтов в целях использования этих льгот можно обновить и увеличить количество подвижного состава Метрополитена.

6. Необходимо удовлетворять потребности в электроэнергии в Ташкентском метрополитене путем установки солнечных батарей. Энергопотребление Метрополитена в среднем составляет 6,3-6,5 млрд.сумов в месяц. За счет установки солнечных панелей экономия затрат на электроэнергию может быть примерно в размере 30 процентов.

**SCIENTIFIC COUNCIL DSc.03/10.12.2019. I.16.01
FOR THE AWARD OF ACADEMIC DEGREES AT
TASHKENT STATE ECONOMIC UNIVERSITY**

TASHKENT STATE ECONOMIC UNIVERSITY

KHAMRAYEV DJAMSHID PANDJIEVICH

**IMPROVING THE FINANCING MECHANISM FOR
LOCALIZATION IN RAILWAY TRANSPORT (BASED ON THE
EXAMPLE OF THE SUE “TASHKENT METRO SYSTEM”)**

08.00.07 – Finance, money circulation and credit

ABSTRACT
of the dissertation of Doctor of Philosophy (PhD) in Economics

Tashkent – 2024

The topic of the dissertation of the Doctor of Philosophy in Economics (PhD) is registered with the Higher Attestation Commission under the number V2023.3.PhD/Iqt3284.

The dissertation was completed at the Tashkent State University of Economics.

The author's summary of the dissertation in three languages (Uzbek, Russian and English (summary)) is posted on the web page of the Scientific Council at (tsue.uz) and on the Information and Educational Portal "ZiyoNet" at (www.ziynet.uz).

Scientific supervisor: **Khudoykulov Khurshid Khurramovich**
Doctor of Economic Sciences, Professor

Official opponents: **Tukhliev Bozorboy Karimovich**
Doctor of Economic Sciences, Professor

Alladustov Rustam Djonmuratovich
Doctor of Philosophy in Economics

Leading organization: **The Banking and Finance Academy of the Republic of Uzbekistan**

The defense of the dissertation will take place "6" 05 2024 at 14⁰⁰ hour at a meeting of the Scientific Council DSc.03/12/10/2019.I.16.01 for awarding academic degrees at the Tashkent State University of Economics. (Address: 100066, Tashkent city, Islam Karimov Street, 49. Tel.: (99871) 239-28-72; fax: (99871) 239-43-51; e-mail: info@tsue.uz).

The dissertation can be found at the Information and Resource Center of the Tashkent State University of Economics (registration No. 448. (Address: 100066, Tashkent city, Islam Karimov Street, 49. Tel.: (99871) 239-28-72; fax: (99871) 239-43-51; e-mail: info@tsue.uz)

The author's summary of the dissertation was sent out "2" 05 2024.
(Mailing protocol registry No. 30 dated "2" 05 2024.



S.U. Mekhmonov
Chairman of the Scientific Council for Awarding Academic Degrees, Doctor of Economics, Professor

U.V. Gafurov
Scientific Secretary of the Scientific Council for Awarding Academic Degrees, Doctor of Economics, Professor

S.K. Khudoykulov
Chairman of the Scientific Seminar at the Scientific Council for the Awarding of Academic Degrees, Doctor of Economics, Professor

INTRODUCTION (author's summary of Doctor of Philosophy (PhD) dissertation)

The purpose of the study is to develop proposals and recommendations aimed at improving the mechanism for financing localization in railway transport.

Research objectives:

study of the structure, sources of formation, foundations and objective need for financing localization in railway transport;

studying the theoretical and practical legal foundations for financing localization in railway transport and developing appropriate proposals;

comparison of the current state of localization financing in railway transport with the best practices of foreign countries;

studying the practical and legal foundations of the mechanism for financing the localization of railway transport and developing relevant proposals;

development of proposals and recommendations on the current state of the mechanism for financing the localization of railway transport and their elimination.

The object of the study is the State Unitary Enterprise “Tashkent Metro” under the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan.

The subject of the study is economic relations related to improving the mechanism for financing localization in railway transport.

Research methods. The dissertation work widely used methods of scientific abstraction, analysis and statistical grouping, observation, expert assessment, and comparative analysis.

The scientific novelty of the study is as follows:

a proposal has been developed to increase the volume of income from the main activities of the metro up to 50 percent through the introduction of a payment system, which is carried out at a differentiated tariff in accordance with the distance of transportation of passengers along metro routes;

a proposal was justified to reduce costs and increase income from the core activities of the Tashkent metro by introducing the ATTO service — an electronic payment system based on a debit payment card designed to pay for passenger transportation in public transport;

a proposal was justified to triple the income of the Tashkent metro by attracting individual entrepreneurs operating on a commercial basis as a result of renting free seats in the aisles and platforms of metro stations;

a proposal was justified to reduce the cost of paying metro workers up to 30 percent by optimizing the number of personnel in the service sector performing identical and repetitive tasks in the industry based on the introduction of digital technologies into the main activities of the Tashkent metro.

The practical results of the study are as follows:

a proposal has been developed to introduce a payment system carried out at a differentiated tariff in accordance with the distance of transportation of passengers along Tashkent metro routes, which will lead to an increase in income

from core activities by up to 50 percent and a reduction in the amount of subsidies received from the budget;

a proposal was justified to increase revenues in the amount of 4,500.0 million soums per month and direct these funds to finance the localization of the metro through the introduction of the ATTO service, which is an electronic payment system based on a debit payment card with a top-up account, designed to pay for passenger transportation in public transport, which will lead to reductions in the workforce of about 870 large operators and operators;

As a result of renting out free spaces in the aisles and on platforms of Tashkent metro stations, where existing opportunities are used, a threefold increase in revenues from other income will be achieved. Today, the amount of funds that the Metropolitan receives from other income is 300-400 million soums per month. The proposal to increase this indicator to three times is justified, i.e. up to 1000-1500 million soums, fully using existing opportunities, as well as attracting these funds to finance localization;

As of January 2024, the total number of staff was 6,180, taking into account 50 existing metro stations. The monthly amount of expenses related to the remuneration of full-time employees is 29.86 billion soums. A proposal has been justified to reduce the cost of paying metro workers to 30 percent (9.0 billion soums) based on the introduction of digital technologies into the main activities of the Tashkent metro, by optimizing the number of personnel in the service sector performing the same repetitive tasks in the industry, and using savings to finance localization.

The reliability of the research results is determined by the fact that the analytical information and statistical data used in the research work were obtained from official sources of the Ministry of Economy and Finance of the Republic of Uzbekistan, the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan, the Agency for Statistics under the President of the Republic of Uzbekistan, the research is based on an analysis of the financial statements of the State Unitary Enterprise "Tashkent Metro", and the developed proposals were put into practice.

Scientific and practical significance of the research results. The scientific significance of the research results is explained by the fact that the main proposals and recommendations put forward in it can be used in the development of scientific and methodological foundations for research to improve the localization financing mechanism of the Tashkent Metro state unitary enterprise, and improve the methodological foundations for conducting thematic scientific research.

The practical significance of the research results is explained by the fact that the developed proposals and practical recommendations can be used in the regulatory and organizational regulation of improving the localization financing mechanism of the Tashkent Metro State Unitary Enterprise, improving industry and regional programs, and developing a set of measures for the further development of the industry.

Implementation of research results. Based on the developed scientific and methodological proposals and recommendations for improving the localization financing mechanism of the State Unitary Enterprise “Tashkent Metro”:

a proposal to increase the volume of income from the main activities of the metro up to 50 percent through the introduction of a payment system, which is carried out at a differentiated tariff in accordance with the distance of transportation of passengers along metro routes, was used by the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan (certificate of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan No. 4/1190 dated February 14 2024). The introduction of this proposal into practice made it possible to increase the metro’s income from core activities by up to 50 percent;

a proposal to reduce costs and increase income from the core activities of the Tashkent Metro by introducing the ATTO service — an electronic payment system based on a debit payment card designed to pay for passenger transportation in public transport has been introduced into the activities of the Tashkent Metro (certificate of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated February 14, 2024 No. 4/1190). As a result of the implementation of this proposal, it was possible to reduce the wage fund for service personnel in the Tashkent metro by 30 percent;

a proposal to triple the income of the Tashkent metro by attracting individual entrepreneurs operating on a commercial basis as a result of renting free seats in the aisles and platforms of metro stations has been introduced into the activities of the Tashkent metro (certificate of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated February 14, 2024 No. 4/1190). As a result of the implementation of this proposal, it became possible to triple the metro’s income by renting free seats on the territory of the Tashkent metro with the involvement of individual entrepreneurs operating on a commercial basis;

a proposal to reduce the cost of paying metro workers up to 30 percent by optimizing the number of personnel in the service sector performing identical and repetitive tasks in the industry based on the introduction of digital technologies into the main activities of the Tashkent metro has been introduced into the activities of the Tashkent metro (certificate of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated February 14, 2024 No. 4/1190). The implementation of this proposal made it possible to reduce labor costs for metro workers by up to 30 percent by optimizing the number of personnel in the service sector, performing the same and repetitive tasks in the industry.

Approbation of research results. The results of this study were discussed at 4 international and 8 national scientific and practical conferences.

Publication of research results. In total, 12 scientific papers were published on the topic of the dissertation, including 4 in journals recognized by the national **Higher Attestation Commission**, 2 scientific articles in prestigious foreign journals, as well as 6 report abstracts at scientific and practical conferences.

Structure and scope of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, three chapters, a conclusion, a list of references and applications.

E'LON QILINGAN ISHLAR RO'YXATI
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I bo'lim (I chast; I part)

1. Xamrayev D.P. Temir yo'l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirishga ta'sir etuvchi omillar holati tahlili. // «Biznes-Ekspert» ilmiy jurnali – T.: VI son, 2023 yil, 83-85 b. (08.00.00. №6)
2. Xamrayev D.P. Temir yo'l transportini mahalliyashtirishni moliyalashtirish mexanizmining hozirgi holati // “Yashil iqtisodiyot va tarakkiyot” ilmiy jurnali – T.: VI son, 2023 yil, 69-65 b. (08.00.00. №6)
3. Xamrayev D.P. Features of financing localization in the railway transport of developed countries and our country // International Journal Of Business Diplomacy And Economy (Ijbde) — Issn 2833-7468// 2023-08-05
4. Xamrayev D.P. Methodological aspects of assessing localization in rail transport. // International Conference on Advance Research in Humanities, Sciences and Education AUSTRALIA, CONFERENCE 2023, pp.108-113.
5. Xamrayev D.P. Theoretical basis of financing localization in railway transport // International Conference on Advance Research in Humanities, Sciences and Education AUSTRALIA, CONFERENCE 2023, pp.537-541.
6. Xamrayev D.P. Rivojlangan davlatlar va mamlakatimiz temir yo'l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirishning milliy iqtisodiyotda tutgan o'rni// ЭКОНОМИКА, MENEDJMENT, SERVIS: SOVREMENNYE PROBLEMY I PERSPEKTIVYI Respublika ilmiy-amaliy anjumani tezislar to'plami. (2023 yil 23 noyabr). — T.: 2023. – 11 son.
7. Xamrayev D.P. Temir yo'l transportida mahalliyashtirishni moliyalashtirishning iqtisodiy mohiyati, rivojlanish bosqichlari va zarurligi // “Ijtimoiy-gumanitar fanlarning dolzarb muaommolari” elektron jurnal – T.: S/5 (3) – 2023 son

II bo'lim (II chast; II part)

1. Xamrayev D.P. Ishlab chiqarishni mahalliyashtirish istiqbollari. // «Biznes-/Ekspert» ilmiy jurnali – T.: IX son, 2017 yil, 45-48 b. (08.00.00. №8)
2. Xamrayev D.P. Temir yo'l transportini mahalliyashtirishni moliyalashtirishning huquqiy asoslari // “Yashil iqtisodiyot va tarakkiyot” ilmiy jurnali – T.: VI son, 2023 yil, 133-137 b. (08.00.00. №6)
3. Xamrayev D.P. Theory of the localization program in the railway transport system of Uzbekistan. Asian Journal of Technology and Management Research (AJTMR). Vol 08, Issue 02, Dec-Jan, 2019, pp.34-40 (№23. SJIF 6.882)
4. Xamrayev D.P. Sanoat mahsulotlarini mahalliyashtirish muammolari tahlili // “O'zbekiston Respublikasida iqtisodiy tahlil va auditni rivojlantirish muammolari” mavzusidagi Respublika ilmiy-amaliy anjumani tezislar to'plami. (2011 yil 4 may). — T.: TDIU, 2011. – 101-102 betlar.

5. Xamrayev D.P. O‘zbekiston sanoatida import o‘rnini bosuvchi mahsulotlarni mahalliyashtirish// Iqtisodiyotda barqaror o‘shish sur‘atlari va makroiqtisodiy mutanosiblikni ta‘minlashning asosiy yo‘nalishlari” mavzusidagi Respublika ilmiy-amaliy anjumani tezislar to‘plami (2011 yil 11 may). — T.: TDIU, 2011. – 155-157 betlar.

6. Xamrayev D.P. Xalqaro sanoat yarmarkasi va kooperatsiya birjasi mamlakat iqtisodiyot ko‘zgusi// “Mustaqillik yillarida O‘zbekiston iqtisodiyotining barqaror ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanish tendensiyalari va istiqbollari” magistratura talabalarining ilmiy-amaliy anjumani tezislar to‘plami. – T.: TDIU, 2011.-246-248 betlar.

7. Xamrayev D.P. O‘zbekistonda inqirozga qarshi choralar samarasi// “Mustaqil O‘zbekiston yoshlarning ilm-fan taraqqiyotidagi faoliyati: dolzarb masalalar, ustuvor yo‘nalishlar va istiqbollari” mavzusidagi magistratura talabalarining ilmiy-amaliy anjumani tezislar to‘plami. – T.: TDIU, 2011.-127-128 betlar.

Avtoreferat “Iqtisod-Moliya” nashriyotida tahrirdan o‘tkazildi.

Bosishga ruxsat etildi: 01.05.2024.
Bichimi: 60x84^{1/16} «Times New Roman»
garniturada raqamli bosma usulda bosildi.
Shartli bosma tabog‘i 3,3. Adadi 100. Buyurtma: № 21

«DAVR MATBUOT SAVDO» MChJ
bosmaxonasida chop etildi.
100198, Toshkent, Qo‘yliq, 4-mavze, 46.