

TEMIR YO‘L TRANSPORTI TIZIMINING INNOVATSION RIVOJLANISHINI INVESTITSION-MOLIYAVIY TA‘MINLASHNING IQTISODIY MEXANIZMLARI

Bekbayeva Feruza Baxtiyrovna
Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti
Moliya va raqamli iqtisodiyot kafedrası
PhD, v.v.b dotsent
E-mail: feruzabekbaeva8@gmail.com

Annotatsiya: Mazkur tezisda temir yo‘l transporti tizimining innovatsion rivojlanishini investitsion-moliyaviy ta‘minlashning nazariy va iqtisodiy asoslari yoritilgan. Temir yo‘l transportining yuqori kapital sig‘imi, infratuzilmaviy loyihalarning uzoq muddatli xususiyati hamda innovatsion texnologiyalarni joriy etish uchun zarur moliyaviy resurslarning o‘ziga xos jihatlari ko‘rib chiqilgan. Investitsiyalar, davlat moliyasi, xususiy kapital, bank kreditlari, davlat-xususiy sheriklik va boshqa moliyalashtirish manbalarining innovatsion rivojlanishdagi o‘rni ochib berilgan. Shuningdek, investitsion resurslarni samarali taqsimlash, moliyaviy barqarorlikni ta‘minlash va innovatsion loyihalarning iqtisodiy samaradorligini baholash masalalariga e‘tibor qaratilgan.

Kalit so‘zlar: temir yo‘l transporti, innovatsion rivojlanish, investitsiya, moliyalashtirish, moliyaviy mexanizm, kapital, davlat-xususiy sheriklik, infratuzilma, iqtisodiy samaradorlik.

Innovatsion rivojlanish zamonaviy iqtisodiyotda ishlab chiqarish va xizmat ko‘rsatish samaradorligini oshirish, texnologik yangilanishni jadallashtirish va raqobatbardoshlikni mustahkamlashning muhim omillaridan biri hisoblanadi. J. Schumpeter innovatsiyalarni iqtisodiy rivojlanishning asosiy harakatlantiruvchi kuchlaridan biri sifatida ko‘rib, yangi mahsulotlar, yangi texnologiyalar, yangi bozorlar va ishlab chiqarishni tashkil etishning yangi shakllari iqtisodiy o‘zgarishlarning muhim manbai ekanligini ta’kidlagan [1].

Temir yo‘l transportida innovatsion rivojlanish masalasi boshqa ko‘plab iqtisodiy tarmoqlarga nisbatan murakkabroq xususiyatga ega. Buning asosiy sababi temir yo‘l infratuzilmasining yuqori kapital sig‘imiga egaligi, investitsiyalarning katta hajmda talab qilinishi va loyihalarning iqtisodiy qaytimi uzoq muddat davomida shakllanishidir. OECD ma’lumotlariga ko‘ra, yuqori tezlikdagi temir yo‘l loyihalarida xarajatlarni qoplash davrining uzoqligi davlat ishtirokini va uzoq muddatli moliyalashtirish mexanizmlarini muhimlashtiradi [3].

Shu nuqtai nazardan temir yo'1 transportining innovatsion rivojlanishini ta'minlashda moliyaviy resurslarning yetarliligi bilan bir qatorda ularni shakllantirish, taqsimlash va boshqarish mexanizmlarining samaradorligi ham muhim ahamiyatga ega.

Investitsiya iqtisodiy tizimda kelgusida daromad yoki boshqa iqtisodiy natija olish maqsadida kapitalni ma'lum bir faoliyat yo'nalishiga yo'naltirish jarayonini ifodalaydi. Innovatsion investitsiyalar esa texnologik, tashkiliy yoki mahsulot bilan bog'liq yangiliklarni yaratish va joriy etishga yo'naltirilgan mablag'larni anglatadi.

Innovatsion rivojlanishning o'ziga xos jihati shundaki, investitsiya va iqtisodiy natija o'rtasida ma'lum vaqt oralig'i mavjud bo'ladi. Yangi texnologiya uchun sarflangan mablag' darhol daromad shaklida qaytmasligi mumkin. Dastlabki bosqichda kapital xarajatlari yuqori bo'lib, keyingi davrlarda ishlab chiqarish yoki transport xizmatlari samaradorligining oshishi hisobiga iqtisodiy natija shakllanadi.

Temir yo'1 transportida ushbu holat ayniqsa yaqqol namoyon bo'ladi. Yangi temir yo'1 liniyasini qurish, mavjud infratuzilmani modernizatsiya qilish, elektrlashtirish yoki raqamli boshqaruv tizimlarini joriy etish katta boshlang'ich investitsiyalarni talab qiladi. Biroq bunday investitsiyalarning iqtisodiy samarasi transport xarajatlarini kamaytirish, tashish hajmini oshirish, vaqtni tejash, xizmat sifatini yaxshilash va logistika samaradorligini oshirish orqali keyingi davrlarda yuzaga keladi.

Shuning uchun temir yo'1 transportining innovatsion rivojlanishini moliyalashtirishda qisqa muddatli daromadlilik bilan bir qatorda uzoq muddatli iqtisodiy va ijtimoiy samaralarni ham hisobga olish zarur.

Temir yo'1 transportining innovatsion rivojlanishini moliyaviy ta'minlash turli manbalarni o'z ichiga oladi. Ular tarkibiga korxonalarning o'z mablag'lari, bank kreditlari, davlat budjeti mablag'lari, xalqaro moliya institutlari resurslari, to'g'ridan-to'g'ri xorijiy investitsiyalar, obligatsiyalar, lizing va davlat-xususiy sheriklik mexanizmlari kirishi mumkin.

O'z mablag'lari innovatsion loyihalarni moliyalashtirishda korxonaning moliyaviy mustaqilligini ta'minlaydi. Biroq temir yo'1 infratuzilmasining yuqori kapital sig'imi sababli faqat ichki moliyaviy resurslarga tayanish ko'plab yirik loyihalarni to'liq moliyalashtirish uchun yetarli bo'lmasligi mumkin.

Bank kreditlari investitsion loyihalarni tezroq amalga oshirish imkonini beradigan muhim moliyaviy vositalardan biridir. Bunda kredit muddati, foiz stavkasi, loyiha pul oqimlari va qarzni qaytarish imkoniyatlari o'zaro muvofiqlashtirilishi lozim.

Xalqaro moliya institutlari tomonidan ajratiladigan uzoq muddatli kreditlar va kafolatlar ham temir yo'1 infratuzilmasini rivojlantirishda muhim manba hisoblanadi. Masalan, Jahon bankining temir yo'1 loyihalariga yondashuvida infratuzilmaga investitsiyalar bilan bir qatorda institutsional islohotlar, moliyaviy barqarorlik va xususiy kapitalni jalb qilish masalalariga ham e'tibor qaratiladi [4].

Temir yoʻl transporti strategik infratuzilma sifatida davlat manfaatlari bilan chambarchas bogʻliq. Shu sababli yirik temir yoʻl loyihalarini moliyalashtirishda davlatning roli koʻplab mamlakatlarda saqlanib qolmoqda. Ayniqsa, tijorat daromadi loyiha barcha xarajatlarini qoplash uchun yetarli boʻlmagan, biroq loyiha katta ijtimoiy yoki hududiy iqtisodiy samara beradigan holatlarda davlat moliyaviy ishtiroki muhim boʻlishi mumkin [3].

Biroq zamonaviy sharoitda xususiy kapitalni jalb qilish ham moliyalashtirish imkoniyatlarini kengaytiruvchi muhim yoʻnalishlardan biridir. Davlat-xususiy sheriklik mexanizmi orqali davlat infratuzilmaviy va institutsional imkoniyatlarni, xususiy sektor esa kapital, boshqaruv tajribasi va texnologik kompetensiyalarni taqdim etishi mumkin.

Jahon banki temir yoʻl sohasida davlat-xususiy sheriklik mexanizmlaridan foydalanish xususiy sektorning qurilish yoki ekspluatatsiya samaradorligini oshirishi, xizmatlar va bozorni rivojlantirish uchun qoʻshimcha ragʻbatlar yaratishi mumkinligini qayd etadi [5].

Shu bilan birga, davlat-xususiy sheriklikni faqat qoʻshimcha moliyaviy manba sifatida emas, balki risklarni taqsimlash, boshqaruv samaradorligini oshirish va loyiha natijadorligini taʼminlash mexanizmi sifatida koʻrib chiqish maqsadga muvofiq.

Investitsion-moliyaviy taʼminotning samaradorligi faqat jalb qilingan mablagʻlar hajmi bilan belgilanmaydi. Asosiy masala mavjud moliyaviy resurslarning iqtisodiy natijaga qanchalik samarali aylanishidir.

Innovatsion loyihalarni baholashda investitsiya hajmi, loyiha muddati, kutilayotgan daromad, xarajatlarni kamaytirish imkoniyati, pul oqimlari, risk darajasi va loyiha strategik ahamiyati hisobga olinishi mumkin. Shu jihatdan sof joriy qiymat, ichki rentabellik normasi, investitsiyalarning qoplash muddati va rentabellik koʻrsatkichlari kabi usullardan foydalanish investitsion qarorlarning iqtisodiy asoslanganligini oshiradi.

Biroq temir yoʻl transporti uchun faqat moliyaviy koʻrsatkichlarga asoslangan baholash yetarli boʻlmagligi mumkin. Chunki ayrim infratuzilmaviy loyihalar toʻgʻridan-toʻgʻri yuqori daromad bermasa ham, hududiy rivojlanish, logistika xarajatlarini kamaytirish, transport aloqadorligini yaxshilash va boshqa iqtisodiy tarmoqlar faoliyatini ragʻbatlantirish orqali sezilarli iqtisodiy samara yaratadi.

Jahon bankining zamonaviy yondashuvlarida ham infratuzilma investitsiyalarini baholashda mavjud aktivlar, xarajatlar, moliyalashtirish shartlari va kutilayotgan iqtisodiy natijalarni birgalikda hisobga olish zarurligi qayd etiladi [6].

Temir yoʻl transportining innovatsion rivojlanishini moliyaviy jihatdan taʼminlashda moliyalashtirish manbalarini diversifikatsiya qilish muhim yoʻnalishlardan biri hisoblanadi. Korxonaning oʻz mablagʻlari, bank kreditlari, davlat mablagʻlari, xalqaro moliya institutlari resurslari va xususiy kapitalning uygʻunligi

yirik innovatsion loyihalarni amalga oshirish uchun kengroq moliyaviy imkoniyat yaratadi.

Shuningdek, investitsion loyihalarni tanlash va moliyalashtirishda ularning iqtisodiy samaradorligi bilan bir qatorda moliyaviy risklarini ham baholash zarur. Uzoq muddatli loyihalarda valyuta, foiz stavkasi, talab, qurilish qiymati va ekspluatatsion xarajatlar bilan bog'liq risklar mavjud bo'lishi mumkin. Shu sababli moliyaviy mexanizm risklarni oldindan aniqlash va ularni manfaatdor tomonlar o'rtasida oqilona taqsimlash imkonini berishi kerak.

Innovatsion moliyalashtirish mexanizmining yana bir muhim jihati — moliyaviy resurslarni loyihaning butun hayotiy sikli davomida boshqarishdir. Investitsiya faqat qurilish yoki texnologiyani xarid qilish bosqichi bilan chegaralanmasdan, keyingi ekspluatatsiya, texnik xizmat ko'rsatish, modernizatsiya va qayta investitsiyalash jarayonlarini ham qamrab olishi lozim.

O'zbekiston temir yo'l tizimida ham moliyaviy barqarorlik va investitsiyalarni jalb qilish masalalari muhim ahamiyatga ega. Jahon bankining O'zbekiston temir yo'l tizimiga oid zamonaviy tashabbuslarida tarif tizimini modernizatsiya qilish, moliyaviy barqarorlikni kuchaytirish, xususiy investitsiyalarni jalb qilish va korporativ boshqaruvni takomillashtirish o'zaro bog'liq yo'nalishlar sifatida ko'rsatilgan [7].

Temir yo'l transporti tizimining innovatsion rivojlanishini investitsion-moliyaviy ta'minlash murakkab va ko'p komponentli iqtisodiy jarayon hisoblanadi. Tarmoqning yuqori kapital sig'imi, infratuzilmaviy loyihalarning uzoq muddatli xususiyati va innovatsion investitsiyalarning kechikib shakllanadigan iqtisodiy samarasi moliyalashtirish mexanizmlariga alohida talablarni yuzaga keltiradi.

Samarali investitsion-moliyaviy mexanizm davlat, korxona, banklar, xalqaro moliya institutlari va xususiy investorlarning moliyaviy imkoniyatlarini o'zaro muvofiqlashtirishga asoslanishi lozim. Bunda moliyalashtirish manbalarini diversifikatsiya qilish, uzoq muddatli kapitalni jalb qilish, risklarni oqilona taqsimlash va investitsion loyihalarning iqtisodiy samaradorligini baholash muhim ahamiyatga ega.

Temir yo'l transportida innovatsion rivojlanishni moliyalashtirishning iqtisodiy mexanizmi faqat mablag'larni jalb qilish vositasi emas, balki investitsiyalarni iqtisodiy natijaga aylantirish, moliyaviy barqarorlikni ta'minlash va tarmoqning uzoq muddatli rivojlanish imkoniyatlarini kengaytirishga xizmat qiluvchi tizim sifatida shakllanishi kerak.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Schumpeter J.A. The Theory of Economic Development: An Inquiry into Profits, Capital, Credit, Interest, and the Business Cycle. Harvard University Press, Cambridge, 1934.

2. OECD/Eurostat. Oslo Manual 2018: Guidelines for Collecting, Reporting and Using Data on Innovation. 4th Edition. OECD Publishing, Paris, 2018.
3. International Transport Forum (ITF). The Economics of Investment in High-Speed Rail. OECD Publishing, Paris, 2014.
4. World Bank. Railways. Transport Sector Brief. World Bank Group.
5. World Bank. Railway PPPs: Public Private Partnership. World Bank Group.
6. World Bank. Infrastructure Foundations: From Current Assets to Future Growth. World Bank Group, 2026.
7. World Bank. Modernizing Uzbekistan's Railway Tariff System. Global Facility to Decarbonize Transport, 2026.