Ilmiy tadqiqotlar va ularning yechimlari jurnali
Aoka guvohnoma № 323759 ISSN: 3060-4818

UO'K: 656.2:338.5

TEMIR YO'L TARMOG'IDA O'SISH-BARQARORLIK PARADOKSI

Usmonov Shermuhammad Xaydar o‘g‘li
Toshkent davlat transport universiteti
https://doi.org/10.5281/zenodo.23494211

Annotatsiya

Maqolada yirik infratuzilmaviy temir yo'l operatorining ko'lam ko'rsatkichlari (daromad, tashish hajmi, investitsiya) barqaror o'sishiga qaramay, iqtisodiy barqarorlik ko'rsatkichlarining nostabil dinamikasi bilan izohlanadigan «o'sish-barqarorlik paradoksi» hodisasi tadqiq etiladi. Tadqiqotning maqsadi — ko'lam ko'rsatkichlari o'sishining moliyaviy barqarorlikka aylanmasligi mexanizmini indeks-tarkibiy tahlil orqali ochib berish hamda uni keltirib chiqaruvchi sabab-oqibat zanjirlarini tizimlashtirishdan iborat. Tadqiqotda bazis va zanjirli o'sish sur'atlari usuli, xarajatlarni qoplash koeffitsiyenti tahlili, tarkibiy nomutanosibliklarni aniqlash usuli hamda rivojlanish tendensiyalarini davrlashtirish metodologiyasidan foydalanildi. Natijada daromad va xarajatlar indekslari o'rtasidagi uzilish zonasi aniqlandi, xarajatlarni qoplash koeffitsiyentining birlikdan pastga tushish sabablari ochib berildi, sakkiz funksional muammo klasteriga birlashtirilgan tizimli nomutanosibliklar aniqlandi va infratuzilma cheklovidan boshlanadigan sabab-oqibat zanjiri qurildi. Rivojlanish tendensiyalari uch bosqichga — barqaror o'sish, tashqi shok va tiklanish — ajratildi. Olingan natijalar yirik tarmoq korxonalarida barqarorlikni ta'minlash siyosatini alohida ko'rsatkichlarni oshirish emas, resurs aylanishi va xarajatlar nazorati tizimini yaxlit takomillashtirish asosida qurish zarurligini ilmiy asoslaydi.

Kalit so'zlar: iqtisodiy barqarorlik, temir yo'l transporti, o'sish-barqarorlik paradoksi, xarajatlarni qoplash koeffitsiyenti, sabab-oqibat tahlili, davrlashtirish.

Аннотация

В статье исследуется феномен «парадокса роста и устойчивости», проявляющийся в нестабильной динамике показателей экономической устойчивости крупного инфраструктурного железнодорожного оператора, несмотря на устойчивый рост масштабных показателей его деятельности (доходов, объёма перевозок и инвестиций). Цель исследования — раскрыть посредством индексно-структурного анализа механизм, препятствующий трансформации роста масштабов деятельности в финансовую устойчивость, а также систематизировать причинно-следственные цепочки, обусловливающие возникновение данного явления. В исследовании использованы методы анализа базисных и цепных темпов роста, анализа коэффициента покрытия затрат, выявления структурных диспропорций и периодизации тенденций развития. В результате выявлена зона расхождения между индексами доходов и затрат, раскрыты причины снижения коэффициента покрытия затрат ниже единицы, определены системные диспропорции, объединённые в восемь функциональных проблемных кластеров, и построена причинно-следственная цепочка, исходным звеном которой выступают инфраструктурные ограничения. Тенденции развития разделены на три этапа: устойчивый рост, внешний шок и восстановление.

Полученные результаты научно обосновывают необходимость формирования политики обеспечения устойчивости крупных сетевых предприятий не на основе изолированного повышения отдельных показателей, а посредством комплексного совершенствования системы оборота ресурсов и контроля затрат.

Ключевые слова: экономическая устойчивость, железнодорожный транспорт, парадокс роста и устойчивости, коэффициент покрытия затрат, причинно-следственный анализ, периодизация.

Abstract

This article examines the phenomenon of the “growth–stability paradox,” which is characterized by unstable dynamics in the economic stability indicators of a large-scale railway infrastructure operator despite sustained growth in its operational scale indicators, including revenue, transportation volume, and investment. The purpose of the study is to identify, through index-based and structural analysis, the mechanisms that prevent growth in operational scale from translating into financial stability and to systematize the causal chains underlying this phenomenon. The study employs methods for analyzing base and chain growth rates, assessing the cost coverage ratio, identifying structural imbalances, and periodizing development trends. The findings reveal a divergence between revenue and cost indices, explain the factors causing the cost coverage ratio to fall below unity, identify systemic imbalances grouped into eight functional problem clusters, and establish a causal chain originating in infrastructure constraints. Development trends are divided into three stages: sustained growth, external shock, and recovery. The findings provide a scientific basis for the conclusion that policies aimed at ensuring the stability of large network-based enterprises should focus not on increasing individual performance indicators in isolation, but on the integrated improvement of resource circulation and cost control systems.

Keywords: economic stability, railway transport, growth–stability paradox, cost coverage ratio, causal analysis, periodization.

Kirish

Yirik infratuzilmaviy tarmoq korxonalarida ko'lam ko'rsatkichlarining o'sishi ko'pincha iqtisodiy barqarorlikning avtomatik ravishda mustahkamlanishi bilan tenglashtiriladi: daromad ortadi, tashish hajmi kengayadi, investitsiya oqimi kuchayadi — bu manzara tashqi kuzatuvchiga barqarorlik alomati bo'lib ko'rinishi mumkin. Biroq amaliyot shuni ko'rsatadiki, ko'lam va barqarorlik bir xil yo'nalishda harakatlanishi shart emas: daromadning bir necha barobar o'sishi moliyaviy natijaning barqaror ijobiy bo'lishini kafolatlamaydi, tashish hajmining kengayishi esa rentabellik pasayishi bilan birga kechishi mumkin. Ushbu hodisani — ko'lam ko'rsatkichlarining o'sishi va barqarorlik ko'rsatkichlarining beqarorligi bir vaqtda kuzatilishini — «o'sish-barqarorlik paradoksi» sifatida belgilash mumkin.

Bunday paradoksning nazariy asosi tarmoq iqtisodiyoti adabiyotida yaxshi tanilgan. Tabiiy monopoliya elementlariga ega tarmoqlarda tarif tartibga solinishi korxonaning daromadni mustaqil boshqarish erkinligini cheklaydi [5], shartli-doimiy xarajatlarning yuqori ulushi esa tashish hajmidagi har qanday tebranishni moliyaviy natijaga nomutanosib ravishda uzatadi. Xalqaro temir yo'l islohotlari tajribasi shuni ko'rsatadiki, samaradorlik muammolari ko'pincha resurs yetishmasligidan emas, balki resurslardan foydalanish tizimidagi ichki nomutanosibliklardan kelib chiqadi [2; 3], bu esa ko'lam o'sishini kuzatishning o'zi barqarorlik tahlili uchun yetarli emasligini tasdiqlaydi.

Muammoning amaliy dolzarbligi shundaki, yirik tarmoq operatorlari boshqaruvida qarorlar ko'pincha yalpi ko'rsatkichlar (daromad, tashish hajmi) dinamikasiga tayangan holda qabul qilinadi, bu esa ularning ortida yashiringan tarkibiy nomutanosibliklarni — xarajatlar nazoratining zaiflashuvi, aktivlar eskirishi, resurs aylanishining sekinlashuvi — ko'zdan qochirish xavfini tug'diradi. Bunday nomutanosibliklarni o'z vaqtida aniqlash va ularning o'zaro bog'liqlik tizimini tushunish barqarorlikni ta'minlash siyosatini to'g'ri yo'naltirish uchun zarur shart hisoblanadi.

Tadqiqotning maqsadi — yirik temir yo'l operatori faoliyati misolida o'sish-barqarorlik paradoksining namoyon bo'lish mexanizmini indeks-tarkibiy tahlil orqali ochib berish, uni keltirib chiqaruvchi funksional muammolarni tizimlashtirish hamda ularning sabab-oqibat bog'liqligini aniqlashdan iborat.

Adabiyotlar sharhi

Tabiiy monopoliya sharoitida tarif tartibga solinishining korxona moliyaviy xatti-harakatiga ta'sirini tushuntiruvchi nazariy asos A.Kanning fundamental ishida keltirilgan [5], unga ko'ra tartibga solinadigan tarmoqlarda narx (tarif) va xarajat dinamikasi tubdan farqli mexanizmlar orqali shakllanadi: birinchisi ma'muriy-siyosiy qarorlarga, ikkinchisi esa fizik eskirish va resurs sarfi omillariga bog'liq. Ushbu nazariya daromad va xarajat traektoriyalarining nima uchun tizimli tarzda ajralishi mumkinligini tushuntirsa-da, u umumiy institutsional model darajasida qolib, muayyan operator ma'lumotlari asosida tekshirilmagan — bu birinchi metodologik bo'shliqni ko'rsatadi.

Xalqaro tashkilotlar darajasidagi tadqiqotlar temir yo'l islohotlarining samaradorlikka ta'sirini ko'p mamlakatli qiyosiy tahlil orqali baholaydi. OECDning ikki hisoboti [2; 4] temir yo'l boshqaruvi, tartibga solish va islohot amaliyotining samaradorlikka ta'sirini benchmarking usulida taqqoslaydi va institutsional islohotlarning umumiy yo'nalishlarini belgilaydi. Biroq bunday qiyosiy-institutsional tahlil bitta operatorning ko'p yillik ichki dinamikasini — xususan, ko'lam ko'rsatkichlari bilan moliyaviy barqarorlik o'rtasidagi vaqt bo'yicha uzilishni — ochib bermaydi, chunki uning birligi mamlakat, operator emas.

Resurslardan foydalanish samaradorligi bo'yicha UICning tadqiqoti [3] xalqaro empirik bazani taqdim etadi va resurs taqsimoti bilan samaradorlik o'rtasidagi bog'liqlikni statik kesimda tahlil qiladi, biroq bu tadqiqotlarda sabab-oqibat zanjiri konstruksiyasi — ya'ni bitta cheklovning (masalan, infratuzilma quvvati) boshqa bo'g'inlar orqali moliyaviy natijaga qanday uzatilishi — o'rganilmagan. J.-P.Rodrigening transport tizimlari geografiyasiga bag'ishlangan ishi [6] tarmoq quvvati va yuk oqimi muvofiqligining nazariy asosini beradi, ammo bu asos moliyaviy ko'rsatkichlar bilan bevosita bog'lanmagan holda qoladi.

Milliy me'yoriy-huquqiy bazada temir yo'l transporti sohasini isloh qilishga qaratilgan qaror [1] institutsional o'zgarishlar yo'nalishini belgilaydi, biroq me'yoriy hujjat tabiati bilan tavsiflovchi bo'lib, u operator faoliyatidagi ko'lam-barqarorlik uzilishining miqdoriy mexanizmini tahlil qilish vazifasini o'z oldiga qo'ymaydi.

Shunday qilib, mavjud adabiyot ikki qatlamda parallel rivojlangan: bir tomondan nazariy (tabiiy monopoliya) va ko'p mamlakatli qiyosiy tadqiqotlar, ikkinchi tomondan me'yoriy-institutsional hujjatlar. Ularning o'rtasida — bitta operatorning ko'p yillik ma'lumotlari asosida ko'lam va barqarorlik ko'rsatkichlari orasidagi uzilishni indeks-tarkibiy usulda o'lchash va uni sabab-oqibat zanjiri sifatida rekonstruksiya qilish — bo'sh joy saqlanib qolmoqda. Mazkur tadqiqot aynan shu bo'shliqni to'ldirishga qaratilgan.

Tadqiqot metodologiyasi

Tadqiqotda to'rt bosqichli tahlil konstruksiyasi qo'llanildi. Birinchi bosqichda daromad va xarajatlarning ko'p yillik dinamikasi bazis (bosh yilga nisbatan) va zanjirli (oldingi yilga nisbatan) o'sish sur'atlari orqali baholandi. Bu ikki usulning birgalikda qo'llanilishi nafaqat umumiy o'sish tendensiyasini, balki uning yildan-yilga tebranuvchanligini ham aniqlash imkonini berdi — bunday tebranuvchanlik ko'lam ko'rsatkichlarining tashqi omillarga sezgirligini bilvosita tavsiflaydi.

Ikkinchi bosqichda moliyaviy barqarorlikning bevosita mezoni sifatida xarajatlarni qoplash koeffitsiyenti hisoblandi:

$$\text{Kcov} = \frac{\text{D}}{\text{C}}$$

(1)

bunda Kcov — xarajatlarni qoplash koeffitsiyenti; D — davr daromadi; C — davr xarajatlari (tannarx). Koeffitsiyentning birdan past qiymati asosiy faoliyatning o'z tannarxini qoplay olmaganini, ya'ni tizimli moliyaviy nomutanosiblik mavjudligini bildiradi. Aktivlar holatini baholash uchun asosiy vositalar eskirish koeffitsiyenti qo'llanildi:

$$\text{Kdep} = \frac{\text{Am}}{\text{OS}}$$

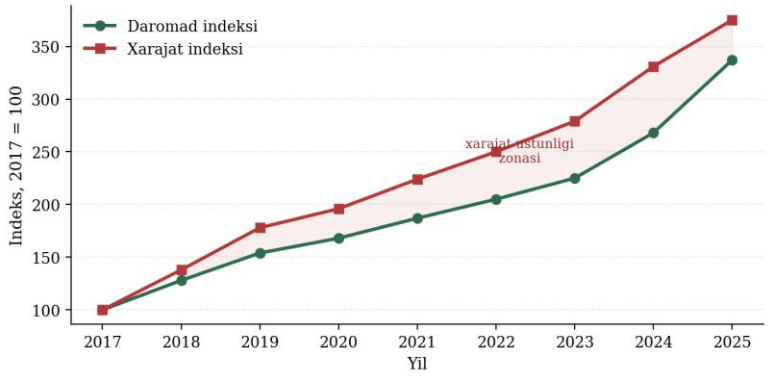
(2)

bunda Kdep — eskirish koeffitsiyenti; Am — to'plangan amortizatsiya; OS — asosiy vositalarning dastlabki (tiklash) qiymati. Uchinchi bosqichda ko'lam va barqarorlik ko'rsatkichlari orasidagi tarkibiy nomutanosibliklar aniqlandi: har bir nomutanosiblik kamida ikkita ko'rsatkichning turlicha yo'nalishdagi dinamikasini taqqoslash orqali asoslandi (masalan, tashish hajmi qisqargan yilda yuk aylanmasining o'sishi, yoxud investitsiya o'sgan yillarda fond qaytimining pasayishi). Aniqlangan nomutanosibliklar keyinchalik ta'sir mexanizmi, qamrovi (tizimli, funksional, lokal) va bartaraf etish ustuvorligi bo'yicha klasterlandi.

To'rtinchi bosqichda muammolar orasidagi o'zaro bog'liqlik sabab-oqibat zanjiri shaklida rekonstruksiya qilindi, bunda zanjirning boshlang'ich nuqtasi sifatida eng ko'p boshqa muammolarni keltirib chiqaruvchi tarkibiy element — infratuzilma cheklovi — olindi. Yakuniy bosqichda rivojlanish tendensiyalari strukturaviy siljish nuqtalari (moliyaviy natijaning ishora o'zgarishi, tashqi shokning yuz berishi) asosida shartli bosqichlarga ajratildi, bu esa tahlil davrini yagona bir tekis jarayon sifatida emas, sifat jihatidan farqli fazalar ketma-ketligi sifatida talqin qilish imkonini berdi. Tahlil «O'zbekiston temir yo'llari» aksiyadorlik jamiyatining 2017–2025-yillardagi rasmiy hisobot ma'lumotlari asosida amalga oshirildi.

Natijalar

Daromad va xarajatlar indekslarining qiyosiy dinamikasi o'sish-barqarorlik paradoksining eng yaqqol ko'rinishini beradi (1-rasm). Ikki indeks ham barqaror o'sish traektoriyasiga ega, biroq ular bir xil sur'atda o'smaydi — xarajatlar indeksi deyarli barcha yillarda daromad indeksidan yuqori bo'lib, ular orasidagi tafovut 2022–2023-yillarda eng katta qiymatga yetadi.



1-rasm. Daromad va xarajatlar indekslarining qiyosiy dinamikasi (2017 = 100)

Manba: jamiyat hisobotlari asosida muallif hisob-kitobi.

Xarajatlarni qoplash koeffitsiyenti (1-formula) tahlil davrining boshida birdan sezilarli yuqori bo'lib, davr oxiriga borib birga yaqinlashadi va bir necha yil birdan past qiymatda qoladi — bu asosiy faoliyatning o'z tannarxini to'liq qoplay olmagan davrlar mavjudligini bildiradi. Shu bilan bir vaqtda asosiy vositalar eskirish koeffitsiyenti (2-formula) izchil o'sish tendensiyasiga ega bo'lib, tahlil davri oxiriga kelib aktivlarning yarmidan ko'pi texnik jihatdan eskirgan holatga yetadi. Ikki koeffitsiyentning bir vaqtda — biri pasayish, ikkinchisi o'sish yo'nalishida — harakatlanishi tasodifiy emas: aktivlar eskirishi ta'mirlash va energiya xarajatlarini oshiradi, bu esa xarajatlarni qoplash koeffitsiyentini yanada pasaytiradi.

Ko'lam va barqarorlik ko'rsatkichlari orasidagi tarkibiy nomutanosibliklar sakkizta funksional muammo klasteriga birlashtirildi, ular ta'sir mexanizmi, qamrovi va ustuvorligi bo'yicha tizimlashtirildi (1-jadval).

1-jadval

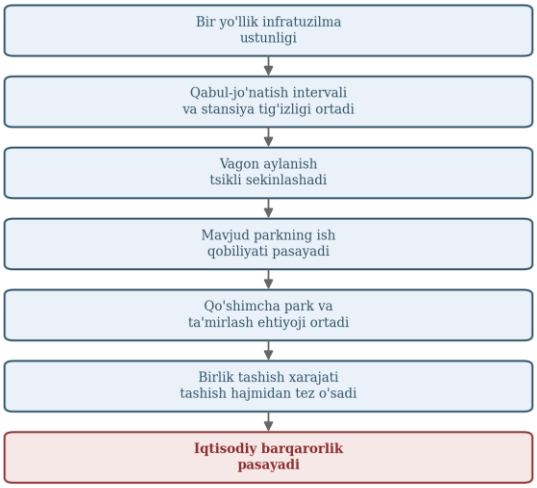
Iqtisodiy barqarorlikni cheklovchi muammo klasterlari va ularning ustuvorligi

Muammo klasteri	Ta'sir mexanizmi	Tur	Ustuvorlik
Xarajatlarning daromaddan tez o'sishi	Xarajatlarni qoplash koeffitsiyenti birlikdan pastga tushadi, asosiy faoliyat zararli bo'lib qoladi	Tizimli	Yuqori
Asosiy vositalar eskirishining tezlashuvi	Yangilanish sur'ati eskirishdan orqada qoladi, ta'mirlash xarajatlari va nosozlik darajasi ortadi	Tizimli	Yuqori
Kapital samaradorligining pasayishi	Aktivlar qiymati o'sadi, ammo tashish natijasi mutanosib ravishda ortmaydi	Tizimli	Yuqori

Muammo klasteri	Ta'sir mexanizmi	Tur	Ustuvorlik
Resurs aylanishining sekinlashuvi	Bir tomonlama yuk oqimi bo'sh yurishni, stansiya tig'izligi esa aylanish vaqtini oshiradi	Funksional	Yuqori
Infratuzilma o'tkazish qobiliyati cheklovi	Bir yo'llik uchastkalar ulushi o'zgarmagan holda yuklanish zichligi ortadi	Funksional	O'rta
Yo'lovchi segmentining tiklanmasligi	Tashish hajmi pandemiyagacha bo'lgan darajadan sezilarli past, segment kross-subsidiyaga muhtoj	Funksional	O'rta
Daromadning tarifga bog'liqligi	Daromad o'sishining asosiy qismi fizik hajm emas, tarif indeksatsiyasi hisobiga shakllanadi	Funksional	O'rta
Investitsiya barqarorsizligi va qarz yuki	Kapital qo'yilmalar yillar kesimida keskin tebranadi va asosan tashqi kreditlarga tayanadi	Lokal	O'rta

Manba: muallif tomonidan tizimlashtirilgan.

Jadvaldan ko'rinib turibdiki, eng yuqori ustuvorlikka ega uchta muammo (xarajatlar bosimi, aktivlar eskirishi, kapital samaradorligi pasayishi) barchasi tizimli tabiatga ega bo'lib, ular alohida bo'g'inda emas, jamiyat faoliyatining barcha bosqichlarida namoyon bo'ladi. Ushbu muammolarning o'zaro bog'liqligini ochib berish uchun sabab-oqibat zanjiri qurildi (2-rasm).



2-rasm. Infratuzilma cheklovidan iqtisodiy barqarorlik pasayishiga olib boruvchi sabab-oqibat zanjiri

Manba: muallif ishlanmasi.

Zanjir shuni ko'rsatadiki, bir yo'llik infratuzilmaning ustunligi dastlab operatsion (vagon aylanishi) darajada namoyon bo'ladi, so'ngra resurs (park sig'imi), keyin moliyaviy (birlik xarajat) darajaga o'tadi va yakunda umumiy iqtisodiy barqarorlikka ta'sir qiladi. Bunday ko'p bosqichli uzatilish mexanizmi alohida bo'g'inni — masalan, faqat moliyaviy nazoratni — kuchaytirish orqali muammoni to'liq hal etib bo'lmasligini, aksincha, zanjirning boshlang'ich nuqtasiga ham e'tibor qaratish zarurligini ko'rsatadi.

Aniqlangan nomutanosibliklar va ularning kuchayish-pasayish dinamikasi asosida rivojlanish tendensiyalari uch bosqichga ajratildi (2-jadval, 3-rasm).

2-jadval

Rivojlanish tendensiyalarining uch bosqichli davrlashtirilishi

Bosqich	Davr	Asosiy tavsif	Moliyaviy natija xarakteri
I bosqich	2017–2019	Tashish hajmi va daromad barqaror o'sadi, xarajatlar hali nazorat ostida	Asosan ijobiy, davr oxirida dastlabki zarar belgilari
II bosqich	2020–2023	Pandemiya zarbasi, xarajatlar bosimining kuchayishi, tarkibiy nomutanosibliklarning chuqurlashuvi	Chuqur va takroriy zarar, tarixiy pastki nuqta
III bosqich	2024–2025	Moliyaviy natija ijobiy hududga qaytadi, tranzit va elektrlashtirish ijobiy hissa qo'shadi	Ijobiy, ammo qisman subsidiyaga tayangan, hali mustahkamlanmagan

Manba: muallif tomonidan tizimlashtirilgan.



3-rasm. Rivojlanish tendensiyalarining uch bosqichli davrlashtirilishi

Manba: muallif tomonidan tizimlashtirilgan.

Davrlashtirish shuni ko'rsatadiki, uchinchi bosqichdagi moliyaviy natijaning ijobiy hududga qaytishi to'liq barqarorlikning tiklanganini anglatmaydi: ijobiy natijaning bir qismi davlat subsidiyasi hisobiga shakllangan, birlik xarajatlar esa yuqori darajada saqlanib qolgan. Demak, uchinchi bosqich barqarorlikning to'liq tiklanishi emas, balki uning boshlang'ich, hali mustahkamlanmagan fazasi sifatida talqin qilinishi lozim.

Muhokama

Aniqlangan o'sish-barqarorlik paradoksi tabiiy monopoliya nazariyasi nuqtai nazaridan mantiqiy izohga ega [5]: tarif tartibga solinishi sharoitida daromad o'sishining katta qismi narx indeksatsiyasi hisobiga shakllanadi, xarajatlar esa fizik eskirish va resurs sarfi dinamikasiga bog'liq bo'lib qoladi. Natijada ikki ko'rsatkich turli mexanizmlar orqali harakatlanadi va ularning traektoriyalari muqarrar ravishda ajraladi. Bu — korxona boshqaruvining nuqsoni emas, balki tarif bilan tartibga solinadigan tarmoq infratuzilmasiga xos strukturaviy xususiyatdir.

Sabab-oqibat zanjirining infratuzilma cheklovidan boshlanishi J.-P.Rodrigening transport tizimlari nazariyasida ta'kidlangan [6] tarmoq quvvati va yuk oqimi o'rtasidagi muvofiqlikning tarmoq samaradorligi uchun hal qiluvchi ahamiyatga ega ekanligini tasdiqlaydi. O'zbekiston temir yo'l tarmog'ining asosan bir yo'llik bo'lib qolishi, xalqaro tajribada tan olingan resurs taqsimoti samaradorligi tamoyillariga [3] zid ravishda, o'tkazish qobiliyati zaxirasini kamaytirmoqda va bu — tahlil natijalari ko'rsatganidek — zanjir bo'ylab moliyaviy natijaga qadar uzatilmoqda.

Amaliy nuqtai nazardan, 2023-yilda qabul qilingan temir yo'l transporti sohasini isloh qilish bo'yicha qaror [1] institutsional islohotlarni ko'zda tutadi, biroq aniqlangan sabab-oqibat zanjiri shuni ko'rsatadiki, institutsional islohotlar bilan bir qatorda infratuzilma quvvati (ikki yo'llik uchastkalarni kengaytirish) va resurs aylanishi (yuk oqimlarini muvozanatlash) yo'nalishlaridagi jismoniy chora-tadbirlar ham zarur, aks holda institutsional o'zgarishlarning iqtisodiy samarasi infratuzilma cheklovi tomonidan cheklanib qolishi mumkin.

Tadqiqot natijalarining muhim amaliy xulosasi shundaki, yalpi ko'rsatkichlar (daromad, tashish hajmi) o'sishini kuzatishning o'zi barqarorlikni monitoring qilish uchun yetarli emas — xarajatlarni qoplash koeffitsiyenti va aktivlar eskirish koeffitsiyenti kabi nisbiy ko'rsatkichlarning bir vaqtda kuzatilishi zarur, chunki aynan ularning o'zaro dinamikasi paradoksning yashirin tabiatini ochib beradi.

Tadqiqotning cheklovi shundaki, tahlil bitta yirik operator ma'lumotlariga asoslangan, shu sababli xulosalarning boshqa temir yo'l operatorlariga umumlashtirilishi ehtiyotkorlik bilan amalga oshirilishi lozim. Bundan tashqari, sabab-oqibat zanjiri korrelyatsion tahlil emas, mantiqiy rekonstruksiya asosida qurilgan bo'lib, uni ekonometrik usullar bilan tekshirish keyingi tadqiqotlarning zarur yo'nalishi bo'lib qoladi.

Xulosa

O'tkazilgan tadqiqot yirik temir yo'l operatori faoliyati misolida o'sish-barqarorlik paradoksining namoyon bo'lish mexanizmini ochib berdi: ko'lam ko'rsatkichlarining barqaror o'sishi xarajatlarning tezroq o'sishi, aktivlar eskirishining tezlashuvi va kapital samaradorligining pasayishi bilan birga kechdi, natijada moliyaviy barqarorlik bir necha yil davomida jiddiy buzildi.

Aniqlangan sakkiz funksional muammo klasteri o'zaro bog'liq sabab-oqibat zanjiri sifatida tizimlashtirildi, bunda infratuzilma cheklovi boshlang'ich nuqta, umumiy iqtisodiy barqarorlikning pasayishi esa yakuniy natija sifatida namoyon bo'ladi. Rivojlanish tendensiyalarining uch bosqichli davrlashtirilishi — barqaror o'sish, tashqi shok va tiklanish — barqarorlikni doimiy emas, davrga xos hodisa sifatida talqin qilish zarurligini ko'rsatdi.

Amaliy nuqtai nazardan, olingan natijalar yirik tarmoq korxonalarida barqarorlikni ta'minlash siyosatini yalpi ko'rsatkichlarni oshirish emas, xarajatlar nazorati, resurs aylanishi va infratuzilma

quvvatini o'zaro muvofiqlashtirilgan holda takomillashtirish asosida qurish zarurligini asoslaydi. Keyingi tadqiqotlarda aniqlangan sabab-oqibat zanjirini ekonometrik usullar bilan tekshirish hamda metodologiyani boshqa tarmoq operatorlari ma'lumotlariga tatbiq etish dolzarb yo'nalish hisoblanadi.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023-yil 10-oktyabrdagi PQ-329-son Qarori. O'zbekiston Respublikasi temir yo'l transporti sohasini tubdan isloh qilish chora-tadbirlari to'g'risida. — Toshkent, 2023. — URL: https://lex.uz/docs/6631602
2. OECD. Railway Reform and Efficiency Improvements in Passenger Transport Systems. — Paris: OECD Publishing, 2022.
3. UIC. Railway System Performance and Resource Allocation. — Paris: International Union of Railways, 2024.
4. OECD. Railway Governance, Regulation and Efficiency. — Paris: OECD Publishing, 2022.
5. Kahn A.E. The Economics of Regulation: Principles and Institutions. — Cambridge, MA: MIT Press, 1988. — 502 p.
6. Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems (5th edition). — London: Routledge, 2024.
7. «O'zbekiston temir yo'llari» aksiyadorlik jamiyatining 2017–2025-yillar yillik hisobotlari. — Toshkent, 2018–2026. — URL: https://railway.uz.
8. O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi ma'lumotlari. — URL: https://stat.uz.
9. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2026-yil 16-fevraldagi PF-21-son Farmoni. Mamlakat taraqqiyotining 2030-yilgacha mo'ljallangan ustuvor yo'nalishlari doirasida islohotlarni izchil davom ettirish va yangi bosqichga olib chiqishning qo'shimcha chora-tadbirlari to'g'risida. — Toshkent, 2026. — URL: https://lex.uz/docs/8050769