

**TASHKENT INTERNATIONAL UNIVERSITY
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI
DSc.22/29.12.2023.I.175.01 RAQAMLI ILMIY KENGASH
TASHKENT INTERNATIONAL UNIVERSITY**

RAXIMOV DILSHODJON TURDIALI O‘G‘LI

**YO‘L QURILISH TASHKILOTLARINING MOLIYAVIY
BARQARORLIGINI TA‘MINLASH YO‘LLARI**

08.00.07 – “Moliya, pul muomalasi va kredit”

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

Toshkent shahri – 2026-yil

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

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

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

Raximov Dilshodjon Turdiali o‘g‘li

Yo‘l qurilish tashkilotlarining moliyaviy barqarorligini ta’minlash yo‘llari.....3

Рахимов Дилшоджон Турдали угли

Обеспечение финансовой устойчивости дорожестроительных организаций27

Rakhimov Dilshodjon Turdiali ugli

Ensuring the financial stability of road construction organizations53

E‘lon qilingan ishlar ro‘yxati

Список опубликованных работ

List of published works.....59

**TASHKENT INTERNATIONAL UNIVERSITY
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI
DSc.22/29.12.2023.I.175.01 RAQAMLI ILMIY KENGASH
TASHKENT INTERNATIONAL UNIVERSITY**

RAXIMOV DILSHODJON TURDIALI O‘G‘LI

**YO‘L QURILISH TASHKILOTLARINING MOLIYAVIY
BARQARORLIGINI TA‘MINLASH**

08.00.07 – “Moliya, pul muomalasi va kredit”

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

Toshkent shahri – 2026-yil

Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi mavzusi O'zbekiston Respublikasi Oliy ta'lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasi tomonidan B2024.3.PhD/Iqt446-raqam bilan ro'yxatga olingan.

Dissertatsiya Toshkent xalqaro universitetida bajarilgan.

Dissertatsiya avtoreferati uch tilda (o'zbek, rus, ingliz (rezyume)) Ilmiy kengash veb-sahifasi (www.tiu.uz) va "ZiyoNet" axborot-ta'lim portali (www.ziynet.uz)ga joylashtirilgan.

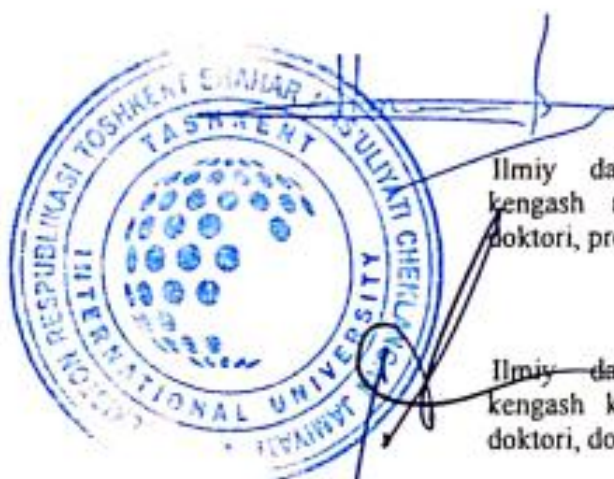
Ilmiy rahbar:	Xusanov Qaxramon Nishonovich Iqtisodiyot fanlari doktori, dotsent
Rasmiy opponentlar:	Ro'ziyeva Dilobar Isomjonovna Iqtisodiyot fanlari doktori, professor Alimardonov Muxamadi Ibragimovich Iqtisodiyot fanlari doktori, professor
Yetakchi tashkilot:	Toshkent kimyo-texnologiya instituti

Dissertatsiya himoyasi Tashkent International University huzuridagi ilmiy darajalar beruvchi DSc.22\29.12.2023.I.175.01. raqamli Ilmiy kengashning 2026-yil "17" 01 kuni soat 12 daqiqa majlisida bo'lib o'tadi. Manzil: 100114, Toshkent shahri, Kichik xalqa yo'li ko'chasi 7-uy. Tel.: (99895) 131-55-55; faks: (99895) 131-55-55; e-mail: (www.tiu.uz)

Dissertatsiya bilan Tashkent International University Axborot-resurs markazida tanishish mumkin (4 raqami bilan ro'yxatga olingan). Manzil: 100114, Toshkent shahri, Kichik xalqa yo'li ko'chasi, 7-uy. Tel.: (99895) 131-55-55; faks: (99895) 131-55-55; e-mail: (www.tiu.uz)

Dissertatsiya avtoreferati 2025-yil "22" 12 kuni tarqatildi.

(2025-yil "06" 12 daqiqa 68 -raqamli reyestr bayonnomasi).



N.X.Jumayev

Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash raisi, iqtisodiyot fanlari doktori, professor

I.X.Abduraxmonov

Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash kotibi, iqtisodiyot fanlari doktori, dotsent

D.A.Raxmonov

Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash qoshidagi ilmiy seminar raisi, iqtisodiyot fanlari doktori, professor

KIRISH (falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati. So‘nggi yillarda jahonda yo‘l qurilish tashkilotlarining moliyaviy barqarorligi turli global va mahalliy omillar ta‘sirida qayta shakllanmoqda. Xususan, 2020–2022-yillar davomidagi COVID-19 pandemiyasi butun dunyo qurilish sohasiga jiddiy ta‘sir ko‘rsatdi. Birinchidan, epidemiologik cheklovlar va karantin choralari tufayli yirik infratuzilma loyihalari vaqtincha to‘xtatildi yoki muddatsiz kechiktirildi. Ikkinchidan, ta‘minot zanjirlarining uzilishi qurilish materiallari — sement, metall, asfalt, uskunarlar — narxlarining keskin o‘shishiga olib keldi. Uchinchidan, ishchi kuchi tanqisligi va migratsiya cheklovlari natijasida ishlab chiqarish hajmlari pasaydi, bu esa tashkilotlarning daromadlari va pul oqimlariga salbiy ta‘sir qildi¹. Pandemiya tugab, iqtisodiy faollik qayta jonlana boshlashi bilan, ko‘plab davlatlar infratuzilmani rivojlantirishni iqtisodiy tiklanishning asosiy omili sifatida ko‘rdi. Bunday yondashuv AQSH, Xitoy, Yaponiya, Germaniya, Hindiston kabi yirik iqtisodiyotlarda yaqqol namoyon bo‘ldi. Jumladan, AQSH hukumati tomonidan 2021-yilda qabul qilingan “Infrastructure Investment and Jobs Act” orqali 1,2 trillion dollar miqdorida byudjet ajratilib, yo‘llar, ko‘priklar, temir yo‘llar, portlar, aeroportlar va keng infratuzilma tarmoqlarini modernizatsiya qilishga qaratilgan². Bu loyiha orqali 20 yil ichida AQSH tarixidagi eng katta infratuzilma investitsiyasi amalga oshirilishi ko‘zda tutilgan.

Jahonda 2022–2024-yillar davomida global iqtisodiyotda yuz bergan geosiyosiy beqarorliklar — xususan Rossiya va Ukraina o‘rtasidagi nizo, G‘arb davlatlari va Xitoy o‘rtasidagi iqtisodiy tartibsizliklar, Yaqin Sharqdagi muammolar — qurilish sohasiga ham salbiy ta‘sir ko‘rsatdi. Ushbu beqarorliklar va ular ortidan yuzaga kelgan yuqori inflyatsiya darajalari dunyo bo‘ylab xom ashyo (sement, metall, bitum) va yoqilg‘i (benzin, dizel, gaz) narxlarining sezilarli darajada oshishiga sabab bo‘ldi. Masalan, 2023-yilda qurilishda foydalaniladigan temir mahsulotlari narxi Yevropa Ittifoqi hududida o‘rtacha 18–25% ga ko‘tarildi³. Bunday sharoitda yo‘l qurilish tashkilotlarining rejalashtirilgan smetalari va moliyaviy prognozi muvozanatdan chiqib ketdi, ko‘plab tender va shartnomalar qayta ko‘rib chiqishga majbur bo‘ldi. Keyingi bosqichda davlatlar tomonidan qurilish tashkilotlarini qo‘llab-quvvatlash maqsadida xarajatlarni kompensatsiyalash, soliq yengilliklari, foizsiz kreditlar va inflyatsiya koeffitsiyenti asosida qayta moliyalashtirish kabi mexanizmlar joriy etildi. Jumladan, Germaniya va Fransiyada qurilish kompaniyalari uchun "iqtisodiy barqarorlik paketlari" ishlab chiqilib, inflyatsiyaning ta‘sirini yumshatishga qaratilgan yo‘l xaritalari amaliyotga joriy qilindi.

Yangi O‘zbekistonda yo‘l qurilish tashkilotlarining moliyaviy barqarorligi davlat infratuzilmasini rivojlantirishga qaratilgan keng ko‘lamli dasturlar, tashqi sarmoyalar, hamda ichki bozordagi iqtisodiy o‘zgarishlar ta‘sirida shakllanmoqda. 2017–2024-yillar mobaynida Prezident farmonlari va davlat dasturlari asosida bir

¹ World Bank (2021). Impact of COVID-19 on Infrastructure Development. Washington, D.C.

² The White House (2021). Fact Sheet: The Bipartisan Infrastructure Deal. www.whitehouse.gov

³ Eurostat (2023). Construction Material Price Index in the EU.

qator yirik transport infratuzilmasi loyihalari amalga oshirildi. Xususan, magistral va shahar avtomobil yo'llarini qurish hamda ta'mirlash ishlari faollashdi. Bu yo'l qurilish tashkilotlari uchun faoliyat ko'lamlarini kengaytirish va barqaror daromad manbaiga ega bo'lish imkonini yaratdi. Shu bilan birga, qurilish materiallari (bitum, sement, metall) hamda yoqilg'i narxining o'sishi qurilish xarajatlarini ortishiga olib keldi. Masalan, 2023-yilda sement narxi 25% ga oshgani qayd etilgan⁴. Bundan tashqari, ayrim tashkilotlarda debitor va kreditor qarzdorlik darajasining yuqoriligi likvidlik muammolarini keltirib chiqarmoqda. Moliya vazirligining 2023-yilgi hisobotlariga ko'ra, yo'l qurilish tashkilotlarida qarzlashish ko'effitsiyenti 0.8–1.2 atrofida bo'lib, bu moliyaviy barqarorlik uchun muammo solishi mumkinligini ko'rsatadi⁵. raqamlashtirish va texnologik innovatsiyalarni joriy etish — xususan, BIM (Building Information Modeling) tizimi, GPS-nazorat texnologiyalari — samaradorlikni oshirish va xarajatlarni optimallashtirish imkonini bermiqda⁶. Davlat tomonidan yo'l qurilishiga yo'naltirilayotgan mablag'lar ko'lami ham yildan-yilga ortib bormiqda. 2023-yilda davlat byudjeti hisobidan 12 trln so'm yo'l qurilishi va ta'miri uchun ajratilgan bo'lsa, xalqaro moliya institutlari tomonidan moliyalashtirilayotgan loyihalar (XKTTB, OTB va boshqalar) ham tashkilotlar uchun muhim moliyaviy manba hisoblanadi. Biroq, kichik va o'rta yo'l qurilish tashkilotlari uchun tenderlarda ishtirok etish imkoniyatlarining cheklanganligi, kredit resurslariga kirish imkoniyatining kamligi va malaka oshirish imkoniyatlarining yetarli emasligi ularning moliyaviy barqarorligiga salbiy ta'sir ko'rsatmoqda. Shu sababli, moliyaviy barqarorlikni ta'minlash uchun har bir tashkilotning resurslardan samarali foydalanishi, xarajatlarni optimallashtirishi va davlat qo'llab-quvvatlovi mexanizmlaridan foydalanishi muhim ahamiyat kasb etadi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2021-yil 13-sentyabrdagi PF–6315-sonli Farmoni "Avtomobil yo'llarini rivojlantirish va yo'l xo'jaligini boshqarish tizimini tubdan isloh qilish chora-tadbirlari to'g'risida", Vazirlar Mahkamasining 2020-yil 2-noyabrdagi 683-sonli qarori "Yo'l qurilish tashkilotlarining moddiy-texnik bazasini yaxshilash va ularni moliyaviy qo'llab-quvvatlash chora-tadbirlari to'g'risida", O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 18-maydagi PF–138-sonli Farmoni "Qurilish sohasini isloh qilish va raqobatbardoshlikni oshirish chora-tadbirlari to'g'risida", O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 16-avgustdagi PQ–357-sonli qarori "2022–2026-yillarda avtomobil yo'llari tarmog'ini rivojlantirish strategiyasini amalga oshirish chora-tadbirlari to'g'risida", Vazirlar Mahkamasining 2021-yil 15-iyundagi 367-sonli qarori "Yo'l-qurilish korxonalarida xalqaro standartlar asosida buxgalteriya hisobi va moliyaviy tahlil tizimini joriy qilish to'g'risida", "O'zbekiston Respublikasida qurilish sohasini raqamlashtirish konsepsiyasi" (2020–2025-yillar uchun) Qarorlari hamda mazkur sohaga oid tegishli bo'lgan bir qator normativ-huquqiy hujjatlarda belgilangan vazifalarni

⁴ O'zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo'mitasi (2024). Qurilish materiallari bozoridagi narxlar tahlili.

⁵ Moliya vazirligi hisobotlari (2023). Yo'l qurilish tashkilotlarining moliyaviy ko'rsatkichlari tahlili.

⁶ "O'zavtoyo'l" agentligi matbuot xizmati (2023). Raqamlashtirish orqali yo'l qurilishida samaradorlikni oshirish choralari.

amalga oshirishda mazkur dissertatsiya tadqiqoti muhim metodologik asos bo'lib xizmat qiladi.

Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalar rivojlanishining asosiy ustuvor yo'nalishlariga muvofiqligi. Mazkur dissertatsiya tadqiqoti respublika fan va texnologiyalar rivojlanishining I. "Demokratik va huquqiy jamiyatni ma'naviy-axloqiy va madaniy rivojlantirish, innovatsion iqtisodiyotni shakllantirish" ustuvor yo'nalishiga muvofiq bajarilgan.

Muammoning o'rganilganlik darajasi. Korxonalarning moliyaviy barqarorligini ta'minlashning ustuvor yo'nalishlari nazariy-ilmiy, uslubiy va amaliy muammolari, davlat ulushi bo'lgan davlat korxonalarining faoliyatini tashkil etish, moliyaviy barqarorligini ta'minlash bo'yicha xorij olimlardan D. A. Aschauer, Bent Flyvbjerg, Edward Glaeser, Jeffrey Sachs, Sorokina Ye.M. S.Popova, V.Slepunin N.Gerasimova, V Arxipov. G.S. Belyakov, Bespalov N.S. , Bespalov N.N. va boshqa iqtisodiyot olimlar ishlarida o'rganilgan⁷ va boshqalarning ilmiy ishlarida atroflicha tadqiq etilgan.

Korxonalarining moliyaviy barqarorligi, moliyaviy tahlil, investitsion faoliyat, rentabellik, kapital tuzilmasi, xarajatlarni boshqarish, va raqamli transformatsiya yo'nalishlarida bir qator o'zbekistonlik iqtisodchi olimlardan N.Nabiyeva, A.A.Kulmatov A.U.Burxanov, Sh.Mustafaqulov, R.Karlibayeva, O'.A.Haydarov, Sh.Sherkulov va boshqalarning ilmiy ishlarida korxonalarning moliyaviy ko'rsatkichlarini chuqur o'rganib, ularning barqarorligini oshirishga qaratilgan ilmiy asoslangan strategiyalar taklif hamda korxonani moliyaviy-iqtisodiy rivojlantirish bo'yicha qator ilmiy va amaliy takliflar ishlab chiqilgan⁸.

Yuqoridagi olimlarimiz tomonidan amalga oshirilgan tadqiqotlarda korxonalarni moliyaviy barqarorligini baholashning nazariy uslubiy asoslari, moliyaviy samaradorlikni baholash usullari, davlat ulushi mavjud korxonalarning

⁷ Aschauer, D. A. (1989). Is public expenditure productive?. Journal of monetary economics, 23(2), 177-200. Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., & Rothengatter, W. (2003). Megaprojects and risk: An anatomy of ambition. Cambridge university press., Glaeser, E. (2011). Triumph of the city: How urban spaces make us human. Pan Macmillan. Sachs, J. D. (2015). The age of sustainable development. Columbia University Press. , Сорокина Е.М. Анализ денежных потоков предприятия: теория и практика в условиях реформирования российской экономики. СПб.: Финансы и статистика, 2002. — 175с. S.Ye. Popova, VL. Slepunin.-M.: Moskovskiy gosudarstvennyy universitet ekonomiki, statistiki i informatiki,2007.-211s; Н.Герасимова Механизмы финансирования проектов государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства герасимова натаалья евгеньевна институт управления бизнес-процессами и экономики сфу г.красноярск <https://web.snauka.ru/issues/2014/01/30940>. ; Архипов В. Дороги, не обеспечивающие намеченное экономическое, социальное развитие России. Что делать? Строительная газета. 2006. 5 с 1-3. Беляков Г.С. Совершенствование методов подготовки инвестиционных решений в дорожном строительстве // Экономика строительства. 1999. - № 12. - С. 45 - 52. Беспалов Н.С. , Беспалов Н.Н. Совершенствовать хозяйственный механизм ремонта и содержания дорог в Москве // Экономика строительства. -2001.-№7.-С. 34-39.

⁸ Nabiyeva, N. (2020). O'zbekiston Respublikasi yo'l-transport infratuzilmasini innovatsion rivojlantirish. iqtisod fanlari nomzodi ilmiy darajasini olish uchun yozilgan dissertatsiya (2012); Kulmatov A.A.(2023) Tadbirkorlik faoliyatini rivojlanishida transport infratuzilmasining tutgan o'rni 42, 67-76, Burxanov A.U. Korxonalar moliyaviy barqarorligi: nazariya va amaliyot. Monografiya. – T.: "Innovatsion rivojlanish" nashriyat-matbaa uyi, 2019. - 160 b;Mustafakulov Sh.I. O'zbekistonda investitsion muhit jozibadorligini oshirishning ilmiy-uslubiy asoslarini takomillashtirish. i.f.d. (DSc). diss. avtoreferati. T., 2017; Karlibaeva, R., Kurbonov, K., Bekimbetova, G., & Shaturaev, J. (2022). The effectiveness of investment projects in development of innovative activities of enterprises. European Business Management, 8(3); Haydarov O'.A. Milliy iqtisodiyot doirasida investitsiya faoliyatini moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirish yo'llari; Sherkulov Sh. (2022).O'zbekiston Respublikasida tadbirkorlik faoliyatini rivojlantirishda transportlogistikaning ahamiyati. 1(02), 80-84.

o'ziga xos jihatlari, ulardagi mavjud muammolarning yuzaga kelishi sabablariga e'tibor qaratilgan. Ushbu dissertatsiya ishida yo'l qurilish tashkilotlarida mavjud munazarali muammolar, ularning yuzaga kelib chiqishi va bartaraf etish yuzasidan ishlab chiqilgan ilmiy taklif va amaliy tavsiyalar mazkur ilmiy ishning dolzarblik darajasini yanada oshiradi.

Shu sababli, hozirgi kunda va ayniqsa, "O'zbekiston-2030" Strategiyasi vazifalari asosida iqtisodiyotning korxonalar moliyaviy barqarorligini ta'minlash bilan bog'liq tadqiqotlarni amalga oshirish bugungi kunda dolzarb hisoblanadi.

Dissertatsiya mavzusining dissertatsiya bajarilgan oliy ta'lim muassasasi ilmiy tadqiqot ishlari rejalari bilan bog'liqligi. Dissertatsiya mavzusi Toshkent xalqaro universitetining "O'zbekistonda ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishning makroiqtisodiy barqarorligi va prognozlashtirilishini ta'minlashning ilmiy-uslubiy asoslari va uslubiyatlarini takomillashtirish" mavzusidagi ilmiy-tadqiqot ishlari rejasiga muvofiq bajarilgan.

Tadqiqotning maqsadi. Yo'l qurilish tashkilotlarining moliyaviy barqarorligini ta'minlash masalalari bo'yicha ilmiy asoslangan taklif va tavsiyalar ishlab chiqishdan iborat.

Tadqiqotning vazifalari:

yo'l qurilish tashkilotlarining moliyaviy barqarorlik tushunchasi va uning ahamiyatini aniqlash;

moliyaviy barqarorlikni baholash uchun asosiy ko'rsatkichlar va indikatorlarni o'rganish;

tashkilotlarning moliyaviy holatini tahlil qilish metodlarini ishlab chiqish va qo'llash;

xarajatlarni boshqarish va optimallashtirish mexanizmlarini tadqiq etish;

investitsion faoliyatni samarali tashkil etish va moliyaviy manbalarni jalb qilish yo'llarini aniqlash;

raqamli texnologiyalar va innovatsion yechimlar yordamida moliyaviy barqarorlikni oshirish imkoniyatlarini o'rganish;

yo'l qurilish tashkilotlarining moliyaviy barqarorligini ta'minlash bo'yicha amaliy tavsiyalar ishlab chiqish.

Tadqiqotning obyekti sifatida mamlakatimizda faoliyat yo'l qurilish tashkilotlari olingan.

Tadqiqotning predmeti yo'l qurilish tashkilotlarining moliyaviy barqarorligini shakllantirish, uni baholash va mustahkamlash jarayonlari hamda moliyaviy boshqaruv vositalari va strategiyalaridir.

Tadqiqotning usullari. Tadqiqot ishida tizimli va qiyosiy tahlil, iqtisodiy-statistik tahlil va umumlashtirish, korrelyatsion va regression tahlil, statistik taqqoslash va guruhlashtirish, iqtisodiy modellashtirish, prognozlash usullaridan foydalanildi.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:

yo'l qurilish tashkilotlarida moliyaviy resurslardan samarali foydalanish, raqamlashtirilgan loyiha boshqaruvi va zamonaviy yondashuvlar asosida moliyaviy

samaradorlikni baholovchi moliyaviy barqarorlik indeksi ko'rsatkichlar tizimi takomillashtirilgan;

yo'l qurilish tashkilotlarining moliyaviy barqarorligini ta'minlashda loyihalarning ijtimoiy ta'siri, moliyaviy barqarorlik imkoniyatlari va natijalariga erishish darajasini baholash asosida xalqaro kreditlar va xalqaro moliya institutlari mablag'laridan samarali foydalanishning ustuvor yo'nalishlar taklif etilgan;

yo'l qurilish tashkilotlarida loyihalar samaradorligini oshirishda davlat subsidiyalari va xususiy investitsiyalarni hajm va sifat ko'rsatkichlari asosida integratsiya qiluvchi uzoq muddatli va muvozanatlashgan davlat-xususiy sheriklik mexanizmi taklif qilingan;

umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini ekspluatatsiya qilish ishlarini xususiy sektorga outsorsing asosida topshirishni tashkil etish hamda moliyalashtirish jarayonlarini avtomatlashtirish, ma'lumotlarni real vaqtda tahlil qilish va moliyaviy jarayonlarning shaffofligini ta'minlovchi integratsiyalagan axborot tizimini yaratish taklif qilingan.

Tadqiqotning amaliy natijalari quyidagilardan iborat:

yo'l qurilish tashkilotlarining moliyaviy holatini aniqlash va baholash uchun samarali tahlil usullari ishlab chiqildi. Ushbu usullar moliyaviy ko'rsatkichlarni chuqur o'rganish va tashkilotning barqarorligini aniqlashda qo'llaniladi. Natijada, moliyaviy holatning zaif tomonlari aniqlandi va ularni bartaraf etish choralari belgilash imkoniyati yaratildi;

xarajatlarni boshqarish va optimallashtirish bo'yicha amaliy tavsiyalar ishlab chiqildi. Bu tavsiyalar yo'l qurilish jarayonlarida resurslarni samarali taqsimlash va ortiqcha xarajatlarni kamaytirishga qaratilgan. Natijada, tashkilotlarning moliyaviy samaradorligi oshirilib, rentabellik darajasi yaxshilandi;

investitsion faoliyatni yaxshilash uchun moliyaviy manbalarni jalb qilish mexanizmlari va strategiyalari takomillashtirildi. Bu strategiyalar orqali tashkilotlar yangi loyihalarni moliyalashtirishda ko'proq imkoniyatlarga ega bo'ldi. Natijada, yo'l infratuzilmasining rivojlanishi uchun zarur bo'lgan investitsiyalar oshdi;

raqamli transformatsiya vositalari orqali moliyaviy boshqaruv jarayonlari modernizatsiya qilindi. Bu orqali hisob-kitoblar, monitoring va hisobotlar tez va aniq shaklda amalga oshirilmoqda. Natijada, tashkilotlarning moliyaviy barqarorligi mustahkamlanib, boshqaruv samaradorligi oshdi.

Tadqiqot natijalarining ishonchliligi. Dissertatsiyada qo'llanilgan yondashuv va usullarning maqsadga muvofiqligi, ekonometrik va matematik usullarning asoslanganligi, statistik ma'lumotlarning O'zbekiston Respublikasi Prezidenti huzuridagi Statistika agentligi ma'lumotlariga hamda boshqa rasman e'lon qilingan amaliy ma'lumotlar tahliliga asoslanganligi va tegishli xulosa, taklif va tavsiyalarning mutasaddi tashkilotlar tomonidan amaliyotga joriy etilganligi bilan belgilanadi.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati. Tadqiqot natijalarining ilmiy ahamiyati shundaki, u yo'l qurilish sohasida moliyaviy boshqaruv va barqarorlikka oid nazariy konseptlar, metodologiyalar hamda tahlil usullarini rivojlantirishga xizmat qiladi. Ushbu mavzu doirasida moliyaviy barqarorlikni

baholash mezonlari va ko'rsatkichlari aniqlandi, shuningdek, iqtisodiy o'zgarishlar, investitsion jarayonlar va raqamli transformatsiyaning yo'l qurilish tashkilotlari moliyaviy holatiga ta'siri ilmiy jihatdan tadqiq etildi. Bu esa moliyaviy nazariyalarni amaliyotga tatbiq etishda yangi yondashuvlarni shakllantirishga yordam beradi.

Amaliy ahamiyatiga kelsak, mavzu doirasida ishlab chiqilgan tavsiyalar va strategiyalar yo'l qurilish tashkilotlarining moliyaviy barqarorligini mustahkamlash, xarajatlarni optimallashtirish va investitsion faoliyatni samarali tashkil etishda qo'llaniladi. Shuningdek, raqamli texnologiyalarni joriy etish orqali moliyaviy boshqaruv jarayonlari takomillashtirilib, tashkilotlarning iqtisodiy barqarorligi oshiriladi. Bu esa yo'l infratuzilmasini rivojlantirish, iqtisodiy samaradorlikni oshirish hamda mamlakat iqtisodiyotining barqaror o'sishiga xizmat qiladi.

Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi. Yo'l qurilish tashkilotlarining moliyaviy barqarorligini ta'minlash masalalari bo'yicha olingan ilmiy natijalar asosida:

yo'l qurilish tashkilotlarida moliyaviy resurslardan samarali foydalanish, raqamlashtirilgan loyiha boshqaruvi va zamonaviy yondashuvlar asosida moliyaviy samaradorlikni baholovchi moliyaviy barqarorlik indeksi ko'rsatkichlar tizimi takomillashtirish taklifi O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi Huzuridagi Avtomobil yo'llari qo'mitasi faoliyatiga joriy etilgan (O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi Huzuridagi Avtomobil yo'llari qo'mitasining 2025-yil 27-maydagi № 04-2369 sonli ma'lumotnomasi). Natijada, yo'l qurilish tashkilotlarining loyiha boshqaruv jarayonlarining funksional samaradorligi 35 foizga oshishi, moliyaviy resurslardan foydalanish natijadorligi 25 foizga yaxshilanishi hamda loyihalarni moliyalashtirish muddati o'rtacha 30 foizga qisqarish orqali, ijtimoiy ta'sirni baholash jarayonlarida shaffoflik darajasi oshirishga, turli manfaatdor tomonlarning qaror qabul qilish jarayonida ishtirok etish imkoniyatlari kengaytirishga va ularning ishonch indeksi sezilarli darajada o'sgani kuzatilgan.

yo'l qurilish tashkilotlarining moliyaviy barqarorligini ta'minlashda loyihalarning ijtimoiy ta'siri, moliyaviy barqarorlik imkoniyatlari va natijalariga erishish darajasini baholash asosida xalqaro kreditlar va xalqaro moliya institutlari mablag'laridan samarali foydalanishning ustuvor yo'nalishlar taklifi O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi Huzuridagi Avtomobil yo'llari qo'mitasi amaliyotiga joriy etilgan (O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi Huzuridagi Avtomobil yo'llari qo'mitasining 2025-yil 27-maydagi № 04-2369 sonli ma'lumotnomasi). Natijada, yo'l qurilish tashkilotlariga xalqaro kreditlar va moliya institutlaridan 1,2 trillion so'mlik mablag' jalb qilingan bo'lib, bu loyihalarning ijtimoiy ta'siri va samaradorligi 450 milliard so'mga teng qo'shimcha iqtisodiy va ijtimoiy foyda keltirgan holda moliyaviy barqarorlikni ta'minlashda 320 milliard so'mlik qo'shimcha resurslar yaratilgan;

yo'l qurilish tashkilotlarida loyihalar samaradorligini oshirishda davlat subsidiyalari va xususiy investitsiyalarni hajm va sifat ko'rsatkichlari asosida integratsiya qiluvchi uzoq muddatli va muvozanatlashgan davlat-xususiy sheriklik mexanizmi taklifi O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi Huzuridagi Avtomobil yo'llari qo'mitasi amaliyotiga joriy etilgan (O'zbekiston Respublikasi

Transport vazirligi Huzuridagi Avtomobil yo'llari qo'mitasining 2025-yil 27-maydagi № 04-2369 sonli ma'lumotnomasi). Natijada, loyihalarni moliyalashtirish uchun davlat subsidiyalari va xususiy investitsiyalar mablag'i 500 milliard so'mga oshgan, moliyaviy resurslardan samarali foydalanish hisobiga 350 milliard so'm qo'shimcha mablag' tejalgan, hamda loyihalarning ijtimoiy-iqtisodiy natijadorligi 420 milliard so'mlik qo'shimcha ijobiy ta'sir ko'rsatgan holda yo'l qurilish jarayonlarining moliyaviy barqarorligi uchun 280 milliard so'mlik qo'shimcha moliyaviy resurs yaratilgan;

umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini ekspluatatsiya qilish ishlarini xususiy sektorga outsorsing asosida topshirishni tashkil etish hamda moliyalashtirish jarayonlarini avtomatlashtirish, ma'lumotlarni real vaqtda tahlil qilish va moliyaviy jarayonlarning shaffofligini ta'minlovchi integratsiyalagan axborot tizimini yaratish taklifi O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi Huzuridagi Avtomobil yo'llari qo'mitasi amaliyotiga joriy etilgan (O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi Huzuridagi Avtomobil yo'llari qo'mitasining 2025-yil 27-maydagi № 04-2369 sonli ma'lumotnomasi). Natijada, moliyalashtirish jarayonlari 480 milliard so'mga avtomatlashtirilgan, ma'lumotlarni tahlil qilish vaqti 60 foizga qisqartirilgan, moliyaviy shaffoflik ortishi 350 milliard so'mlik qo'shimcha resurslarni jalb qilishga imkon bergan, hamda yo'llarning ekspluatatsiyasi uchun xususiy sektor tomonidan 420 milliard so'mlik investitsiyalar kiritilgan.

Tadqiqot natijalarining aprobatyasi. Dissertatsiyaning ilmiy-amaliy natijalari 2 ta xalqaro va 5 ta Respublika ilmiy-amaliy konferensiyalarda muhokamadan o'tkazilgan.

Tadqiqot natijalarining e'lon qilinganligi. Dissertatsiya mavzusi bo'yicha O'zbekiston Respublikasi OAKning doktorlik dissertatsiyalari natijalarini chop

Dissertatsiyaning tuzilishi va hajmi. Dissertatsiya kirish, uchta bob, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati va ilovalardan iborat. Ish 164 bet matndan iborat bo'lib, 17 ta jadval, 21 ta rasmni o'z ichiga oladi.

DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

Kirish qismida o'tkazilgan tadqiqot mavzusining dolzarbligi va zarurati asoslangan, tadqiqotning maqsadi, vazifalari, obyekti va predmeti tavsiflangan, respublikada fan va texnologiyalarni rivojlantirishning ustuvor yo'nalishlariga mosligi ko'rsatilgan hamda tadqiqotning ilmiy yangiligi, amaliy natijalari bayon qilingan, olingan natijalarning ilmiy va amaliy ahamiyati yoritib berilgan, tadqiqot natijalarini amaliyotga joriy etish, nashr qilingan ishlar va dissertatsiyaning tuzilishi bo'yicha ma'lumotlar keltirilgan.

Dissertatsiyaning « **Yo'l qurilish tashkilotlarida moliyaviy barqarorlik va iqtisodiy barqarorligning ilmiy nazariy asoslari** » deb nomlangan birinchi bobida Global iqtisodiy muhitda moliyaviy barqarorlik - nafaqat korxona darajasida, balki davlat, mintaq va xalqaro miqyosda iqtisodiy xavfsizlikni ta'minlashda muhim omillardan biri hisoblanadi. XXI asrda kuzatilgan global

moliyaviy inqirozlar, energetika bozoridagi beqarorliklar, pandemiya va geosiyosiy ziddiyatlar sharoitida korxona va tarmoq darajasida moliyaviy barqarorlikka erishish masalasi yanada dolzarb tus olib bormoqda. Jahon tajribasi shuni ko'rsatmoqdaki, raqobatbardosh iqtisodiyot va faol investitsion muhit aynan moliyaviy barqaror subyektlar faoliyati bilan bog'liq.

Markaziy Osiyo davlatlarida, xususan, iqtisodiy islohotlar bosqichma-bosqich amalga oshirilayotgan O'zbekiston, Qozog'iston va Qirg'iziston kabi mamlakatlarda korxonalar moliyaviy barqarorligini ta'minlash - bozor mexanizmlarining barqaror ishlashi, davlat budjeti barqarorligi, infratuzilmaviy rivojlanish va xususiy sektor salohiyatini oshirishda asosiy tarkibiy bo'g'in sifatida ko'rilmoqda. Ayniqsa, infratuzilma tarmoqlari, energetika, transport va qurilish sohalarida faoliyat yurituvchi yirik xo'jalik subyektlari uchun bu masala strategik ahamiyat kasb etmoqda.

O'zbekiston iqtisodiyoti kontekstida esa moliyaviy barqarorlikka erishish masalasi O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyev tashabbusi bilan qabul qilingan qator strategik hujjatlar, jumladan, O'zbekiston Respublikasining 2022–2026-yillarga mo'ljallangan “Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasi” to'g'risidagi PF–60-sonli Farmon (2022-yil 28-yanvar), “2023–2026-yillarda transport infratuzilmasini kompleks rivojlantirish strategiyasini tasdiqlash to'g'risida”gi PQ–436-sonli qaror (2023-yil 21-dekabr), shuningdek, “2021–2025-yillarda davlat moliyasini boshqarishni isloh qilish konsepsiyasi” to'g'risidagi PQ–5013-sonli qaror (2021-yil 22-fevral) orqali ustuvor davlat siyosati sifatida belgilangan bo'lib, bu yo'nalishda moliyaviy boshqaruv mexanizmlarini takomillashtirishga alohida e'tibor qaratilmoqda. Jumladan, “Uzavtoyo'l” tizimi korxonalarining moliyaviy barqarorligi - avtomobil yo'llari sifatini yaxshilash, xalqaro tranzit imkoniyatlarini kengaytirish, xususiy sektorni jalb qilish va uzoq muddatli infratuzilmaviy loyihalarni samarali moliyalashtirish imkoniyatlarini belgilab beradi. Mamlakatdagi har bir iqtisodiy sektor faoliyatining samaradorligi bevosita uning yalpi ichki mahsulot shakllanishidagi hissasi bilan bog'liqdir. Shunday tarmoqlardan biri bo'lmish qurilish sohasi ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishning hal qiluvchi drayverlaridan biri bo'lib, u infratuzilmani rivojlantirish, transport-kommunikatsiya tizimlarini kengaytirish, ish bilan bandlikni oshirish, energiya ta'minoti, telekommunikatsiya salohiyatini kuchaytirish va investitsiyalarni jalb etish orqali iqtisodiyotning barqaror o'sishiga sezilarli hissa qo'shadi. Qurilish sektori iqtisodiyotning eng murakkab, kapital sig'imi yuqori va dinamik tarmoqlaridan biri hisoblanadi. U mamlakatning barqaror rivojlanish maqsadlariga, xususan, aholi daromadlari o'sishi, bandlik darajasini oshirish, ijtimoiy infratuzilmani kengaytirish va iqtisodiy infratuzilmani takomillashtirishga xizmat qiluvchi muhim omildir. Shu sababli, mazkur sohaning YAIMdagi ulushi va dinamikasini tahlil qilish zamonaviy iqtisodiy tahlilning ajralmas qismi sanaladi.

Qurilish sohasi iqtisodiyotning yuqori kapital sig'imi va resurs iste'moli bilan ajralib turuvchi tarmoqlaridan biri bo'lib, unda faoliyat yurituvchi korxonalarning moliyaviy barqarorligi nafaqat korxonaning o'z faoliyati, balki umumiy loyihaviy va infratuzilmaviy jarayonlarning uzluksizligi uchun ham strategik ahamiyatga ega hisoblanadi. Moliyaviy barqarorlikning mavjudligi qurilish kompaniyasining kapital jalb qilish imkoniyatlari, operatsion jarayonlarni boshqarish qobiliyati, tender jarayonlaridagi raqobatbardoshligi hamda tashqi hamkorlar bilan barqaror aloqalarini ta'minlaydi.

1-jadval

Moliyaviy barqarorlik tushunchasiga olimlar tomonidan berilgan ta'riflar⁹

№	Olimlar	Ta'riflar
1	R. Brealey, S. Myers	Moliyaviy barqarorlik – bu kompaniyaning o'z majburiyatlarini bajara olish, kapital oqimlarini boshqarish va iqtisodiy o'zgarishlarga moslasha olish qobiliyatidir.
2	P. Drucker	Moliyaviy barqarorlik – bu samarali boshqaruv, strategik rejalashtirish va xavflarni oldindan ko'ra bilish qobiliyatining natijasidir.
3	J. Van Horne	Barqarorlik kapital strukturasi orqali moliyalashtirish xarajatlarini kamaytirish va korxona qiymatini oshirishga qaratilgan.
4	E.Brigham, J. Houston	Moliyaviy barqarorlik – bu korxonaning uzoq muddatli moliyaviy sog'lomligi va risklar bilan foyda o'rtasidagi muvozanat.
5	J. Keynes	Moliyaviy barqarorlik davlat xarajatlari va investitsiyalar orqali rag'batlantiriladi.
6	Q. Xusanov	Moliyaviy barqarorlik – bu korxonaning bo'sh pul mablag'lari va moliyaviy oqimlarining muvozanatini saqlab, o'z faoliyatini barqaror va uzluksiz davom ettirish qobiliyatidir
7	E.A.Akramov	“moliyaviy mustahkamlik tushunchasi va uning ko'rsatkichlarini tavsiya etgan, unga ta'sir etuvchi omillarni asoslab bergan. Shuningdek, u moliyaviy barqarorlik toifasi korxonaning moliyaviy holatini zaruriy bir xil darajada turishi va pasaymasligini ifodalovchi ko'rsatkich ekanligini ta'kidlaydi”
8	T.S. Malikov	xo'jalik yurituvchi subyektlarning moliyaviy barqarorligini umumiy (avtonomiya koeffitsiyenti, qarz kapitalining konsentratsiyalashuvi koeffitsiyenti, qarz va o'z mablag'larining nisbati koeffitsiyenti) va nisbiy ko'rsatkichlari (zaxira va xarajatlarning o'z kapitali bilan ta'minlanganlik koeffitsiyenti, moliyaviy mustaqillik koeffitsiyenti, o'z kapitalining manyovrlilik koeffitsiyenti) ifodalaydi”
9	A.U. Burxonov	moliyaviy barqarorlik – bu korxona yoki tashkilotning moliyaviy resurslaridan samarali foydalanish, o'z majburiyatlarini o'z vaqtida bajarish, tashqi va ichki xavf-xatarlarga bardoshli bo'lish hamda uzoq muddatli rivojlanish strategiyasini ta'minlash qobiliyatidir.

Korxonaning moliyaviy barqarorligi uning umumiy moliyaviy holatini ifodalaydi va bu barqarorlikning turli ko'rinishlari korxonaning iqtisodiy ahvoli, resurslardan foydalanish qobiliyati va majburiyatlarini bajarish imkoniyatini aks ettiradi.

⁹ Tadqiqot davomida muallif tomonidan ishlab chiqildi

Korxona moliyaviy barqarorligi asosiy ko‘rinishlari tavsifi¹⁰

/r	Korxona moliyaviy barqarorligi-ning asosiy ko‘rinishlari	Tavsifi	Ahamiyati
1.	Likvidlik barqarorligi	Bu ko‘rinish korxonaning qisqa muddatli moliyaviy majburiyatlarni bajarish qobiliyatini anglatadi. Korxonaning o‘z vaqtidagi naqd mablag‘lari va boshqa likvid aktivlari orqali qisqa muddatli qarzlarni to‘lashi moliyaviy barqarorlikning muhim ko‘rsatkichi hisoblanadi.	Korxona likvidligi yaxshi bo‘lsa, u qisqa muddatda qarzlarni va to‘lovlarni to‘lay oladi, bu esa ishonchlikni oshiradi va moliyaviy inqirozlardan himoyalaydi.
2	Rentabellik (foyda) barqarorligi	Rentabellik barqarorligi korxonaning foyda olish qobiliyatini ifodalaydi. Bu uning asosiy faoliyati natijasida daromad keltirishi va bu daromadning xarajatlardan yuqori bo‘lishi orqali moliyaviy barqarorlikka erishadi.	Korxona faoliyati foydali bo‘lgani uchun u o‘zining uzoq muddatli barqaror rivojlanishini ta‘minlay oladi. Foyda korxonaning kapitalini oshirish va qarzlarni qoplash imkonini beradi.
3	Kapital tuzilmasi barqarorligi	Bu ko‘rinish korxonaning o‘z kapitali va qarz mablag‘lari o‘rtasidagi muvozanatini anglatadi. Kapital tuzilmasi barqaror bo‘lganda, korxona o‘z moliyaviy resurslarini optimal ravishda taqsimlaydi, bu esa uning qarz yukini kamaytirish va kapitaldan samarali foydalanish imkonini beradi.	Kapital tuzilmasining barqarorligi korxonani ortiqcha qarzlardan himoya qiladi va investorlar uchun ishonchli bo‘ladi. Korxonaning o‘z kapitali qarzga nisbatan ko‘p bo‘lganda, u uzoq muddatli barqarorlikka erishadi.
4.	Moliyaviy oqimlar barqarorligi	Moliyaviy oqimlar barqarorligi korxonaning naqd pul oqimlarining kirish va chiqishini nazorat qilish qobiliyatidir. Ushbu barqarorlik korxonaning kutilgan daromadlar bilan kutilgan xarajatlar o‘rtasidagi muvozanatni saqlashiga asoslanadi.	Moliyaviy oqimlarning barqarorligi korxonaning qisqa va uzoq muddatli xarajatlarini to‘liq moliyalash imkonini beradi va korxonaning naqd pul yetishmovchiligiga duch kelishining oldini oladi.
5	Qarzdorlik barqarorligi	Bu ko‘rinish korxonaning qarzlarni boshqarish va o‘z vaqtida qaytarish qobiliyatini ifodalaydi. Qarzdorlik barqarorligi korxonaning uzoq muddatli qarz majburiyatlarini vaqtida to‘lash imkoniyatiga ega bo‘lishini ta‘minlaydi.	Korxonaning qarzdorlikni to‘g‘ri boshqarishi moliyaviy salomatlikning muhim qismi bo‘lib, u korxonaga o‘z moliyaviy majburiyatlarini bajarishga imkon beradi va kredit beruvchilar hamda investorlarda ishonch uyg‘otadi.
6	Investitsiya barqarorligi	Investitsiya barqarorligi korxonaning o‘z faoliyatini rivojlantirish uchun investitsiya jalb qilish qobiliyatini anglatadi. Bu barqarorlik yangi moliyaviy resurslarni jalb qilish va mavjud resurslardan samarali foydalanishni ta‘minlaydi.	Investitsiya barqarorligi korxonaning uzoq muddatli o‘sish strategiyalarini amalga oshirishiga yordam beradi va raqobatbardoshligini oshiradi. Investorlarning ishonchini qozonish korxonaning moliyaviy mustahkamligini yanada kuchaytiradi.

Dissertatsiyaning ikkinchi bobi **“Yo‘l qurilish korxonalarning moliyaviy holatini tahlil qilish va moliyalashtirish amaliyoti”** deb nomlangan bo‘lib yo‘l xo‘jaligi korxonalari moliyasi xalq xo‘jaligi tarmoqlari moliya tizimining ajralmas tarkibiy qismi hisoblanadi. Ular umumiy iqtisodiy tizimda yagona moliyaviy

¹⁰ Tadqiqot davomida muallif tomonidan ishlab chiqildi

boshqaruv va rejalashtirish tamoyillari asosida shakllanadi. Mazkur holat yo'l xo'jaligi korxonalarini butun iqtisodiyot moliya tizimining boshlang'ich bo'g'ini sifatida qarash zarurligini anglatadi. Yo'l qurilishi va ekspluatatsiyasi bilan shug'ullanuvchi xo'jalik yurituvchi subyektlarning moliya tizimi xalq xo'jaligining boshqa tarmoqlarida faoliyat yurituvchi korxonalarnikiga o'xshash asosiy prinsiplarga tayangan holda shakllanadi. Bu holat quyidagi omillar bilan izohlanadi:

barcha tarmoqlarda amal qiladigan asosiy moliyaviy toifalarning yagona iqtisodiy mohiyati mavjudligi;

tovar ishlab chiqarish va xizmat ko'rsatish jarayonining umumiy iqtisodiy qonunlari asosida faoliyat yuritilishi;

tovar-pul munosabatlarining universal mexanizmlarining har bir xo'jalik yurituvchi subyektda namoyon bo'lishi.

Yo'l xo'jaligi korxonalarining moliyaviy faoliyati ham korxonaning iqtisodiy barqarorligi, moliyalashtirish manbalari, pul oqimlari va moliyaviy nazorat mexanizmlari orqali ifodalanadi. Ushbu korxonalarning moliyasi ikki asosiy vazifani bajaradi:

Resurslarni samarali taqsimlash - moliyaviy oqimlarni to'g'ri boshqarish orqali yo'l infratuzilmasi barqarorligini ta'minlash;

Barqaror moliyaviy holatni saqlash – kapital aylanmasini nazorat qilish, qarz yuki va moliyaviy risklarni minimallashtirish.

Yo'l xo'jaligi tarmog'i yuqori kapital sig'imlilik, uzoq muddatli investitsiyalar, davlat buyurtmalari va konsessiyaviy moliyalashtirish bilan tavsiflanadi. Bu esa ularning moliyasini strategik jihatdan rejalashtirilgan va davlat ishtirokida muvofiqlashtiriladigan tizim sifatida shakllantiradi.

Shuningdek, yo'l xo'jaligi korxonalarining moliyaviy salohiyati transport infratuzilmasining rivojlanishi, hududlararo logistika, sanoat va xizmatlar tarmoqlarining integratsiyasida muhim o'rin egallaydi. Shu bois, ushbu soha korxonalari moliyasi faqat ichki tarmoq manfaatlariga emas, balki umumiy iqtisodiy taraqqiyotga ham xizmat qiladi. Moliyaviy barqarorlik tashkilotning uzoq muddatli faoliyat yuritish qobiliyatini belgilovchi asosiy iqtisodiy mezonlardan biridir. Ayniqsa, yo'l qurilish tashkilotlari kabi kapital sig'imi yuqori va moliyaviy risklarga nisbatan sezgir bo'lgan sohalarda bu ko'rsatkichlar tahlili alohida ahamiyat kasb etadi. Moliyaviy barqarorlikni baholashda tashkilotning o'z mablag'lari va jalb etilgan kapitali o'rtasidagi optimal nisbat, to'lovga layoqat darajasi, aktivlardan foydalanish samaradorligi va rentabellik kabi ko'rsatkichlar diqqat markazida bo'ladi. Bizning tadqiqotimizda yo'l-qurilish tashkilotlarining moliyaviy barqarorligini tavsiflovchi asosiy mezonlardan biri tashkilotning to'lov qobiliyati darajasini, shuningdek, boshqa qo'shimcha moliyaviy ko'rsatkichlarni aniqlash uchun foydalaniladigan aktivlarning yetarliligi bo'ldi. Ayniqsa:

- Qurilish ishlari tannarxining o'zgaruvchanligi va materiallar narxining barqarorligi;

- Yo'l qurilishi tashkilotining har qanday iqtisodiy sharoitda zarur aktivlarni likvid holatda saqlash qobiliyati;

- Tashkilot kapitalining umumiy aktivlarga nisbati;

- Subpudratchilarni to'lash qobiliyati va qarz darajasi.

Moliyaviy barqarorlik mezonlari tashkilotning moliyaviy majburiyatlarini qoplash qobiliyati bilan chambarchas bog'liq bo'lib, bu tashkilotdan uzoq muddatli moliyaviy majburiyatlarni ham, qisqa muddatli to'lovlarni ham o'z vaqtida bajarish imkoniyatini talab qiladi. T.A. Fedorova tomonidan taklif qilingan moliyaviy holat tasnifiga asoslanib, yo'l qurilish tashkilotining moliyaviy holatini tahlil qilish quyidagi shartlar doirasida amalga oshirilishi mumkin¹¹:

Barqaror moliyaviy holat. Bunday holda, moliyaviy barqarorlikning barcha asosiy tarkibiy qismlari, xususan, to'lov qobiliyati, likvidlik va rentabellik ko'rsatkichlari normal darajada bo'lib, ularning o'zaro ta'siri tashkilotning iqtisodiy risklarga chidamliligini ta'minlaydi. Asosiy ko'rsatkich - qarzlarni o'z vaqtida to'lash qobiliyati, ya'ni to'lov qobiliyati normal darajada. Bu yo'l qurilish tashkilotining qisqa muddatli va uzoq muddatli majburiyatlarni bajarish qobiliyatiga ega ekanligidan dalolat beradi. Agar likvidlik darajasi yuqori bo'lsa, u holda aktivlarni naqd pulga aylantirish tezligi yuqori bo'ladi, bu esa moliyaviy risklarni kamaytiradi. Shu bilan birga, o'rtacha yoki yuqori rentabellik darajasi tashkilotning ichki moliyaviy barqarorligini ta'minlaydi. Tashkilotning ushbu tasnif doirasida moliyaviy barqaror bo'lishi uchun u aktiv va passivlar tarkibida sog'lom muvozanatga ega bo'lishi va o'z kapitalining ulushi etarlicha yuqori bo'lishi kerak.

2020–2024-yillar mobaynida “Yo'lqurilish” AJning moliyaviy ko'rsatkichlari tahlili korxona moliyaviy barqarorligida sezilarli o'zgarishlar ro'y berganini ko'rsatdi.

Birinchidan, moliyaviy mustaqillik koeffitsiyenti 2020-yildagi 46,9 %dan 2024-yilda 17,8 %gacha pasaygani kuzatildi, bu esa o'z mablag'lari ulushining kamayishi va korxonaning tashqi moliyalashtirish manbalariga qaramligi ortganini anglatadi.

Ikkinchidan, qarzдорlikning kapitalga nisbati ko'rsatkichining 112,8 %dan 458,8 %gacha o'sishi moliyaviy xavf darajasining keskin oshganidan dalolat bermoqda. Xususan, umumiy qarzдорlik koeffitsiyenti 82 % atrofida saqlanib, jamiyatning majburiyatlarga yuqori darajada bog'liqligini ko'rsatdi.

Uchinchidan, likvidlik ko'rsatkichlari tahlili natijalariga ko'ra, umumiy likvidlik koeffitsiyenti 1,58 dan 1,27 gacha kamaydi, bu esa qisqa muddatli majburiyatlarni qoplash imkoniyatining zaiflashganini bildiradi. Tezkor likvidlik koeffitsiyenti ham 0,77 dan 0,57 gacha pasaydi, bu esa zaxiralarsiz to'lov qobiliyatining cheklanganligini ko'rsatadi.

To'rtinchidan, rentabellik ko'rsatkichlarida nisbiy tiklanish kuzatildi. 2020–2021 yillarda sof foyda va kapital rentabelligi salbiy bo'lgan bo'lsa, 2022-yildan boshlab ijobiy natijalarga erishildi (masalan, kapital rentabelligi 2022-yilda 9,89 %ni tashkil etdi). Biroq 2024-yilda sof foyda marjasi 0,9 % darajasida bo'lib, past darajada saqlanmoqda.

Beshinchidan, aktivlar va kapital aylanishi ko'rsatkichlari barqaror o'sish tendensiyasini ko'rsatdi. Kapital aylanish koeffitsiyenti 2,31 dan 7,83 gacha, aktivlar

¹¹ Fyodorova, T.A. (2006). Финансовый анализ деятельности предпрятия. – Москва: Экзамен

aylanish koeffitsiyenti esa 1,08 dan 1,4 gacha oshdi, bu jamiyatning resurslardan foydalanish samaradorligi yaxshilanganidan dalolat beradi.

Oltinchidan, debitorlik aylanish muddati o'rtacha 90 kun atrofida saqlangan, bu esa korxonaning debitor qarzlarni o'z vaqtida undirishda barqarorligini ko'rsatadi, biroq 2022 va 2024-yillarda bu ko'rsatkich salbiy og'ishlar bilan (113,5 kun va 95,8 kun) o'zgarib turdi.

3-jadval

“Yo'lqurilish” AJning 2020-2024 yillardagi moliyaviy ko'rsatkichlar tahlili¹²

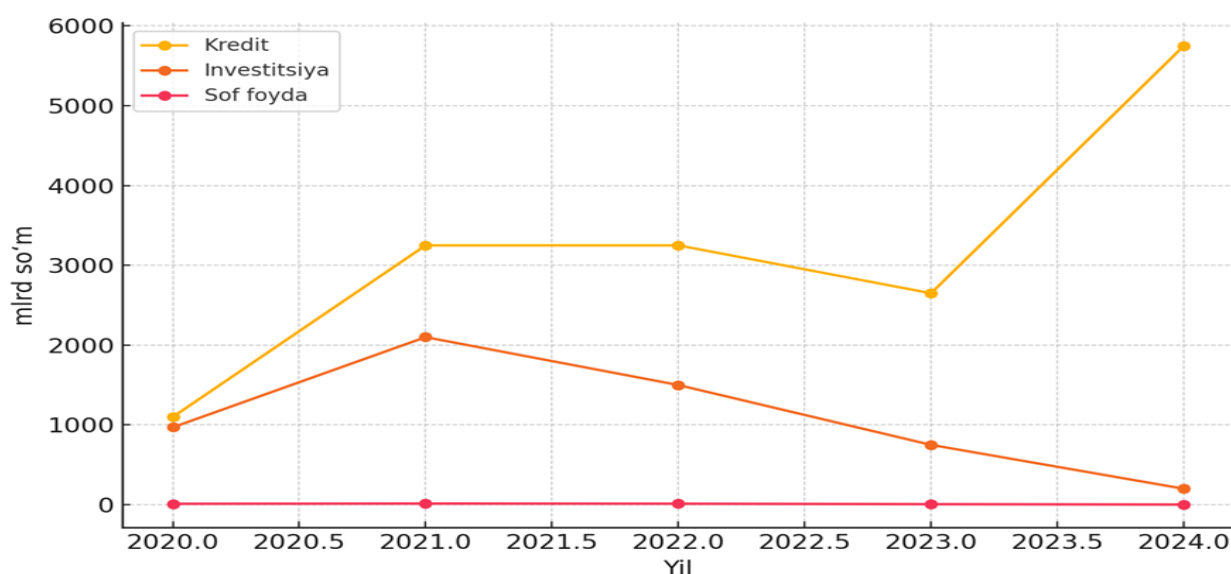
Ko'rsatkich nomi	2020	2021	2022	2023	2024
Moliyaviy mustaqillik koeffitsiyenti	46.9	21.6	16.2	17.6	17.8
Qarzdorlikning kapitalga nisbati	112.8	361.3	517.2	467.1	458.8
Umumiy qarzdorlik koeffitsiyenti	53.0	78.3	83.8	82.3	82.1
Moliyalashtirish manbalari tarkibi koeffitsiyenti	88.6	27.6	19.3	21.4	21.7
Uzoq muddatli moliyaviy barqarorlik koeffitsiyenti	57.9	47.4	54.0	51.9	30.9
Umumiy likvidlik koeffitsiyenti	1.58	1.55	1.57	1.51	1.27
Tezkor likvidlik koeffitsiyenti	0.77	0.54	0.58	0.46	0.57
Operatsion pul oqimi koeffitsiyenti	2.5	2.1	1.8	1.8	2.3
To'lov intizomi ko'rsatkichi	63.4	66.7	63.7	66.3	78.8
Sof foyda marjasi	- 8.3	- 7.2	1.9	1.1	0.9
Aktivlar rentabelligi	-9.05	-7.99	1.60	1.06	1.31
Kapital rentabelligi	-19.26	-36.86	9.89	6.0	7.3
Operatsion rentabellik	-6.35	4.88	5.23	8.7	4.12
Kapital aylanish koeffitsiyenti	2.31	5.1	5.13	5.14	7.83
Aktivlar aylanishi	1.08	1.1	0.83	0.91	1.4
Debitorlik aylanish muddati	97.49	86.92	113.53	84.73	95.82

Umuman olganda, 2020–2024–yillar davomida “Yo'lqurilish” AJning moliyaviy barqarorligi va likvidligi salbiy tendensiyalar bilan tavsiflangan bo'lsa-da, 2022 yildan boshlab rentabellik va operatsion faoliyat samaradorligi bo'yicha ijobiy natijalarga erishilgan. Kelgusida moliyaviy risklarni kamaytirish va moliyaviy mustaqillikni oshirish uchun o'z mablag'lari ulushini ko'paytirish, qarz yukini optimallashtirish va rentabellikni oshirish zarurati mavjud.

“Yo'lqurilish” AJ faoliyatining 2020–2024-yillar oralig'idagi moliyaviy ko'rsatkichlari asosida sof foydaga ta'sir ko'rsatuvchi omillar statistik va regressiya usullar yordamida o'rganildi. Tahlil jarayonida kredit mablag'lari hajmi, investitsiya darajasi hamda qarz/kapital nisbati regressiya modelida asosiy mustaqil omillar sifatida tanlab olindi. Regressiya tahlili natijalari kredit va investitsiya hajmining ortishi sof foydani kamaytirish tendensiyasiga ega ekanligini ko'rsatdi. Ayniqsa, investitsiya koeffitsiyentining manfiy qiymati investitsiyalarning yetarli darajada samaradorlikka ega emasligini tasdiqlaydi. Boshqa tomondan, qarz/kapital nisbati

¹² “Yo'lqurilish” AJning 2020-2024 yillar moliyaviy hisobotlari asosida muallif tomonidan hisoblab chiqilgan.

va sof foyda o'rtasida ijobiy bog'liqlik aniqlanib, moliyaviy leverajdan oqilona foydalanilayotgani kuzatildi.



1-rasm. “Yo'lqurilish” AJning 2020–2024-yillardagi oralig'idagi moliyaviy ko'rsatkichlari asosida sof foydaga ta'sir ko'rsatuvchi omillar statistik va regressiya tahlili

Model determinatsiya koeffitsiyenti (R^2) 0,93 ga teng bo'lib, regressiya modelida tanlangan omillar sof foydada o'zgarishlarning 93 foizini izohlab berishini tasdiqlaydi. Ushbu natijalar moliyaviy barqarorlikni ta'minlashda kredit resurslaridan samarali foydalanish, investitsion qararlarni chuqur iqtisodiy asoslash va qarz yukini nazorat qilish zarurligini ilmiy asoslab berdi.

Cheklangan moliyaviy holat. Bunday holatda, odatda yuqori to'lovga layoqatsizlik, likvidlikning keskin pasayishi va operatsion xarajatlarni daromad bilan qoplay olmaslik bilan tavsiflanadi. Bunday holda, tashkilot nafaqat qisqa muddatli qarzlarni, balki kundalik faoliyatni moliyalashtirish uchun zarur bo'lgan barqaror oqimlarni ham etarli darajada shakllantira olmaydi. Bu moliyaviy barqarorlikning pasayishiga olib keladi va ba'zi hollarda inqiroz bilan yakunlanishi mumkin¹³. Yuqori darajadagi mas'uliyat va likvid aktivlarning etishmasligi ham tashkilotning rentabelligiga salbiy ta'sir qiladi. Natijada, investorlar ushbu tashkilotlarga investitsiya qilishdan bosh tortadilar, bu esa moliyaviy resurslarning cheklanishiga olib keladi.

Dissertatsiyaning **“Davlat ishtirokidagi yo'l infratuzilma loyihalarida moliyaviy mustahkamlik va investitsion yondashuvlar”** Yo'l qurilish sohasi jahon miqyosida iqtisodiy rivojlanishning asosiy tayanch infratuzilmasi hisoblanadi. BMT, Jahon banki va boshqa yirik xalqaro moliyaviy institutlar tomonidan olib borilgan tadqiqotlar shuni ko'rsatmoqdaki, transport va yo'l infratuzilmasiga yo'naltirilgan sarmoyalar mamlakat ichki yalpi mahsulotining (YAIM) o'sishini rag'batlantiradi, ish o'rinlari yaratadi va logistika xarajatlarini kamaytirish orqali umumiy iqtisodiy samaradorlikni oshiradi.

Yo'l qurilish sektori har qanday davlat iqtisodiyoti uchun asosiy tayanch

¹³ Sheremet, A.D. & Saifullin, R.S. (2014). Metodologiya finansovogo analiza. Moskva: INFRA-M

tarmoq bo'lib, u faqatgina sanoat va infratuzilma rivojiga emas, balki aholi salomatligi, yashash sharoitlari, transport qulayliklari, turizm imkoniyatlari, ekologik barqarorlik va mintaqaviy ijtimoiy-iqtisodiy integratsiyaga ham xizmat qiladi. Shuningdek, bu sektorning rivoji daromadlar taqsimoti, ish o'rinlari yaratish, pul muomalasi faolligi va soliq bazasini kengaytirish orqali iqtisodiy o'sishga turtki beradi. Xalqaro iqtisodiy hisobotlarga ko'ra, dunyo bo'yicha qurilish sektori yiliga o'rtacha 1,7 trillion AQSh dollari hajmida yalpi ishlab chiqarishga ega bo'lib, ko'plab davlatlarda bu sektor YAIMning 5–7 foizigacha bo'lgan ulushini tashkil etadi. Shu bois, barqaror iqtisodiy rivojlanishga intilayotgan ko'plab rivojlanayotgan mamlakatlar uchun qurilish sohasi asosiy tayanch tarmoqlardan biri hisoblanadi. Bu sektor orqali jamiyatning ijtimoiy sohalari - ta'lim, sog'liqni saqlash, madaniyat, transport va kommunal xizmatlar ham modernizatsiya qilinadi. Rivojlanayotgan davlatlar tajribasidan ma'lumki, yetuk va puxta rejalashtirilgan yo'l qurilish infratuzilmasining mavjud emasligi quyidagi muammolarni yuzaga keltiradi:

	Yo'l qurilish infratuzilmasida mavjud muammolar
☐	Sanoat tarmoqlari o'sishining sustlashuvi
☐	Hududlararo ijtimoiy tengsizlik
☐	Past turmush darajasi va sog'liq muhofazasi infratuzilmasining zaifligi
☐	Tashqi va ichki investitsiyalar oqimining yetarli bo'lmasligi

2-rasm. Yo'l qurilish infratuzilmasining mavjud muammolari¹⁴

Shu sababli, yo'l qurilish sohasini samarali boshqarish va uni moliyaviy, tashkiliy va me'yoriy jihatdan qo'llab-quvvatlash, zamonaviy yondashuvlar asosida tashkil etish davlat iqtisodiy siyosatining ustuvor yo'nalishlaridan biri bo'lishi zarur.

Yo'l-qurilish tashkilotlarida xalqaro kreditlar va xalqaro moliya institutlari mablag'laridan samarali foydalanishni baholashga qaratilgan integral metodologiya ishlab chiqildi. U iqtisodiy samara, ijtimoiy ta'sir va moliyaviy barqarorlik indikatorlarini birlashtiruvchi kompleks modelga asoslanadi.

Kompleks samaradorlik indeksi

Kompleks indeks quyidagi formula asosida hisoblandi:

$$K_{\text{komp}} = w_1 E_{\text{iqt}} + w_2 S_{\text{ijt}} + w_3 F_{\text{mol}}$$

(vazn koeffitsiyentlari: 0.3; 0.4; 0.3).

Moliyaviy barqarorlik indeksi

$$K_{\text{barq}} = \frac{A_{\text{aylanma}}}{\text{Majburiyatlar}}$$

Metodologiya oldin:

$$K_{\text{old}} = 1.07$$

Metodologiya keyin:

$$K_{\text{yangi}} = 1.23$$

15 % o'sish qayd etildi.

Ijtimoiy samara indeksi

¹⁴ Manbalar asosida muallif tomonidan ishlab chiqilgan.

$$S_{ijt} = \frac{\Delta T + \Delta Q + \Delta A}{3}$$

Tadqiqot natijalari: 7.8%, 14%, 15%.

$$S_{ijt} = 12.27\%$$

Yalpi samaradorlik natijalari

Metodologiya joriy etilishi natijasida:

- 1,2 trln so‘m xalqaro mablag‘lar jalb qilindi;
- 450 mlrd so‘m ijtimoiy-iqtisodiy qo‘shimcha foyda yaratildi;
- 320 mlrd so‘m qo‘shimcha moliyaviy resurs shakllantirildi.

Kompleks samaradorlik:

$$K_{komp} = \frac{1.97trln}{1.2 trln_H} = 1.64$$

Metodologiyani umumiy samarasi 64 % ga oshdi.

4-jadval

Metodologiyadan oldin va keyingi o‘zgarishlar

Ko‘rsatkich	Oldin	Keyin	O‘shish
Xalqaro resurslar	650 mlrd	1,2 trln	+85 %
Ijtimoiy foyda	240 mlrd	450 mlrd	+87 %
Barqarorlik indeksi	1.07	1.23	+15 %
Qo‘shimcha resurslar	—	320 mlrd	+320 mlrd

Taklif etilgan integral metodologiya xalqaro kreditlardan foydalanish samaradorligini oshirdi, moliyaviy barqarorlikni mustahkamladi va loyihalarning ijtimoiy ta‘sirini aniq baholash imkonini berdi. Uning amaldagi qo‘llanilishi 1,2 trln so‘mlik resurslarni samarali boshqarish va 450 mlrd so‘mlik qo‘shimcha qiymat yaratilishi bilan isbotlandi.

Davlat tomonidan yo‘l qurilish sohasini qo‘llab-quvvatlash - bu faqatgina byudjetdan ajratiladigan mablag‘lar yoki subsidiya ajratish emas, balki tizimli yondashuv, qonunchilik bazasini takomillashtirish, uzoq muddatli investitsiya kafolatlari, davlat-xususiy sheriklik mexanizmlari va innovatsion moliyalashtirish vositalarini qo‘llash orqali amalga oshiriladi. amonaviy iqtisodiyotda davlatning moliyaviy resurslari infratuzilmaviy loyihalarni to‘liq moliyalashtirish uchun yetarli emasligi sababli, ko‘plab mamlakatlar yo‘l qurilishi sohasida davlat-xususiy sheriklik modelini muvaffaqiyatli qo‘llamoqda. Bu model asosida davlat va xususiy sektor o‘zaro risklarni bo‘lishgan holda, uzoq muddatli hamkorlik orqali infratuzilma loyihalarini amalga oshiradilar.

Quyidagi jadval ma‘lumotlaridagi davlat xususiy sherikchilik modelida “BOOT” (Build-Own-Operate-Transfer) modelida xususiy sektor loyiha inshootini quradi, unga egalik qiladi, uni ishlatadi va ma‘lum vaqt o‘tganidan so‘ng uni davlatga topshiradi. Mazkur modelda davlat infratuzilmasini xususiy sektor ishtirokida qurish va rivojlantirish imkonini beruvchi keng tarqalgan DXSh shaklidir. Ushbu modelda xususiy investor loyiha inshootiga egalik qilgan holda uni belgilangan muddat davomida boshqaradi va belgilangan daromad olgach, uni davlatga topshiradi. BOOT modeli infratuzilmaga dastlabki davlat sarmoyasiz kirishni ta‘minlaydi, biroq shartnoma muddati yakunida aktivni qayta topshirishdagi

huquqiy va texnik tafovutlar yechimini talab etadi. O'zbekiston sharoitida BOOT modeli yirik avtomagistral va tranzit yo'llarni qurishda qo'llanishi mumkin. Bu model orqali davlatning dastlabki budjet xarajatlari kamayadi, xususiy sektor esa innovatsion texnologiyalarni jalb etish orqali loyihani samarali boshqaradi.

5-jadval

Yo'l qurilishi sohasida davlat-xususiy sheriklik (DXSh) asosidagi xalqaro amaliyoti¹⁵

№	Mamlakat	Loyihalar	DXSH modeli	Natijasi
1	Buyuk Britaniya	"Private Finance Initiative" (PFI) orqali yo'l, ko'priklar va transport loyihalari	BOOT (Build-Own-Operate-Transfer)	700+ loyiha, 70 mlrd funt sterlingdan ortiq sarmoya ¹⁶
2	Turkiya	Istanbul - Izmir avtomagistrali, Osmangazi ko'prigi	BOT (Build-Operate-Transfer)	Loyihaga xususiy investorlar \$6,3 mlrd sarmoya kiritgan ¹⁷
3	Hindiston	Milliy yo'l tarmog'i modernizatsiyasi	HAM (Hybrid Annuity Model), BOT	Sarmoyaning 60% davlat, 40% xususiy sektor tomonidan ta'minlangan ¹⁸
4	Janubiy Koreya	Seoul-Busan avtomagistrali	BTO (Build-Transfer-Operate)	O'rtacha 25 yil muddatga shartnoma, xususiy sektor riskni qoplaydi ¹⁹
5	Braziliya	Federal avtomobil yo'llarining modernizatsiyasi	Concession model	Xususiy operatorlar texnik xizmat ko'rsatish va tarif asosida faoliyat yuritadi ²⁰

Yo'l infratuzilmasi davlat iqtisodiyoti va aholi harakatchanligi uchun muhim ahamiyatga ega bo'lib, yo'l qurilish tashkilotlarining moliyaviy barqarorligini ta'minlashda investitsion mablag'lardan oqilona foydalanish asosiy vazifa hisoblanadi. Davlat subsidiyalari, xususiy investitsiyalar va davlat-xususiy sheriklik (DXSH) mexanizmlari yo'l qurilish loyihalarini samarali moliyalashtirishda asosiy rol o'ynaydi.

2024-yilda amalga oshirilgan avtomobil yo'llari qurilishi loyihalarida 280 milliard so'm qo'shimcha moliyaviy resurslar jalb qilindi. Bu mablag'lar:

yangi yo'l uzunligini 320 kmga oshirish,

1200 ta yangi ish o'rni yaratish,

logistik xarajatlarni 10–12% kamaytirish,

aholi harakatchanligini 15–20% oshirish maqsadida yo'naltirildi.

Loyihalar samaradorligi ijtimoiy (S), iqtisodiy (E) va tashkiliy (O) ko'rsatkichlar asosida baholandi. Moliyaviy barqarorlik indeksi (MBI) quyidagicha

¹⁵ Manbalar asosida muallif tomonidan tuzildi

¹⁶ Yescombe, E.R. (2017). Public-Private Partnerships: Principles of Policy and Finance. Butterworth-Heinemann, London

¹⁷ World Bank (2018). Turkey's Public-Private Partnership Program: Lessons from the Health and Transport Sectors

¹⁸ Asian Development Bank (ADB, 2020). India's Hybrid Annuity Model for Roads: A New Approach to PPPs

¹⁹ OECD (2018). Effective Delivery of Infrastructure Through PPPs: South Korea's Experience. Korea Development Institute (KDI), PPP Research Center

²⁰ Inter-American Development Bank (IDB, 2021). Public-Private Partnerships in Brazil: Current Status and Future Opportunities

hisoblanadi:

$$"MBI" = \alpha \cdot S + \beta \cdot E + \gamma \cdot O$$

Bunda O — tashkiliy samaradorlik, α, β, γ — tegishli vazn koeffitsiyentlari.

Qo'shimcha moliyaviy resurslar va DXSH mexanizmi orqali yo'l qurilish loyihalari:

Ijtimoiy samaradorlikni oshirib, aholi harakatchanligi va ish bilan ta'minlanishni yaxshiladi ($S=0.82$),

Iqtisodiy samaradorlikni mustahkamlab, investitsiyalarning ichki foyda me'yori ($IRR = 15-17\%$) va NPV orqali qaytish darajasini ta'minlaydi ($E=0.78$),

Tashkiliy samaradorlik (ERP va BIM tizimlari) loyiha boshqaruv jarayonlarini optimallashtirib, resurslar taqsimotini samarali qiladi ($O=0.73$).

Qiymatlarni qo'yib hisoblasak:

$$"MBI" = 0.4 \cdot 0.82 + 0.35 \cdot 0.78 + 0.25 \cdot 0.73 \approx 0.78$$

Bu yo'l qurilish tashkilotining moliyaviy barqarorligining yuqori darajada ekanligini ko'rsatadi.

Davlat subsidiyalari, xususiy investitsiyalar va DXSH mexanizmlari orqali jalb qilingan qo'shimcha moliyaviy resurslar yo'l qurilish loyihalarining ijtimoiy va iqtisodiy samaradorligini yaxshilash hamda tashkiliy jarayonlarni optimallashtirish orqali yo'l qurilish tashkilotlarining moliyaviy barqarorligini kompleks baholash va prognoz qilish imkonini beradi.

Tashkilotning investitsion jozibadorligi - bu uning mavjud va potensial investorlar uchun sarmoya kiritish nuqtayi nazaridan qulay va ishonchli ob'yekt sifatida baholanish darajasidir. Ushbu ko'rsatkich ko'plab omillarning murakkab o'zaro ta'siriga bog'liq bo'lib, ular faqat korxonaning ichki moliyaviy natijalari bilan emas, balki tashqi muhit sharoitlari bilan ham belgilanadi.

1. Siyosiy va iqtisodiy barqarorlik. Investitsion qarorlar qabul qilishda eng asosiy mezonlardan biri bu - mamlakat yoki mintaqaning umumiy siyosiy va makroiqtisodiy barqarorlik darajasidir. Siyosiy barqarorlik, boshqaruvning ochiqligi, byurokratik to'siqlarning kamligi va ijtimoiy xavfsizlik investorlar uchun xavf-xatarlarni kamaytiradi. Mamlakat iqtisodiyoti barqaror o'sish sur'atlariga ega bo'lsa, bu korxona faoliyati uchun ham ijobiy makrofon yaratadi.

2. Qonunchilik tizimi va huquqiy kafolatlar. Investitsion jozibadorlik yuqori bo'lishi uchun qonun ustuvorligi, mustaqil va adolatli sud tizimining mavjudligi, shuningdek, investorlar huquqlarining kafolatli himoyasi muhim ahamiyatga ega. Huquqiy noaniqliklar, soliq qonunchiligining tez-tez o'zgarib turishi, murakkab ruxsatnomalar tizimi investorlar uchun ortiqcha xavf tug'diradi.

3. Korruptsiya darajasi va boshqaruv sifati. Xalqaro amaliyot shuni ko'rsatadiki, yuqori korruptsiya darajasi investitsiyalar oqimini sezilarli darajada cheklaydi. Transparensiya, davlat xaridlarining ochiqligi, raqamlashtirish darajasi va boshqaruv tizimining samaradorligi investorlar tomonidan bevosita e'tiborga olinadi. Shuningdek, korruptsiya risklarini kamaytirish tartibotlarining mavjudligi ham ijobiy omil hisoblanadi.

4. Soha va tarmoq holati. Tashkilot faoliyat yuritayotgan tarmoqning iqtisodiy salohiyati, bozor hajmi, talab dinamikasi va texnologik darajasi investitsion jozibadorlikka bevosita ta'sir ko'rsatadi. Masalan, yo'l qurilishi, energetika yoki IT tarmoqlari kabi strategik sohalar investitsiyalar uchun afzal yo'nalish hisoblanadi.

5. Tashkilotning ichki omillari. Tashkilotning investitsion jozibadorligini belgilovchi ichki omillar quyidagilardan iborat:

- moliyaviy ko'rsatkichlar (sof foyda, rentabellik, likvidlik, moliyaviy mustaqillik darajasi va boshqalar);
- boshqaruv sifati va strategik rejalashtirish darajasi;
- xodimlarning malakasi va mehnat unumdorligi;
- texnologik baza va ishlab chiqarish quvvatlarining yangiligi;
- innovatsion salohiyat, patentlar, litsenziyalar va ilmiy-texnik resurslar.

6. Mintaqaviy infratuzilma va logistika imkoniyatlari. Investorlar uchun ahamiyatli bo'lgan boshqa omillar – bu logistika qulayligi, transport tarmoqlariga ulanish, energetika resurslariga yaqinlik va boshqa infratuzilmaviy imkoniyatlardir. Ayniqsa, yo'l qurilishi sohasida bu mezonlar strategik ahamiyatga ega.

7. Bozor holati va raqobat muhiti. Tashkilot faoliyat yuritayotgan bozordagi raqobat darajasi, sohaning tartibga solish darajasi va iste'molchilar ehtiyoji barqarorligi ham sarmoya kiritish qaroriga ta'sir etuvchi omillardandir. Tashkilotlarning investitsion jozibadorligini baholash zamonaviy iqtisodiyotni boshqarishda muhim o'rin tutadi. Ushbu baholash moliyaviy qarorlar qabul qilishda quyidagi yo'nalishlarda markaziy ahamiyat kasb etadi:

Investitsion jozibadorlikni baholashdan asosiy maqsad - bu xo'jalik yurituvchi subyektning moliyaviy holati, boshqaruv salohiyati, kapital tuzilmasi, foydalilik darajasi va investitsiyalarning rentabellik imkoniyatlarini aniqlashdir. Bunday tahlil potentsial investor yoki kredit beruvchiga kompaniya moliyaviy barqarorligini hamda sarmoyaning qaytarilishi ehtimolini baholashda xizmat qiladi. Tashkilotning investitsion jozibadorligini kompleks baholash nafaqat investorlar uchun sarmoya kiritish xavfsizligini ko'rsatadi, balki o'z-o'zini moliyalashtirish darajasini, davlat yoki xalqaro institutlar bilan hamkorlik qilish imkoniyatlarini aniqlashda ham muhim vosita hisoblanadi. Ushbu baholash natijalari asosida yo'l qurilishi tashkilotlari uchun uzoq muddatli strategik investitsiya modelini ishlab chiqish mumkin bo'ladi.

Investitsion jozibadorlikni aniqlash jarayonida tashkilotlar quyidagi mezonlar asosida kompleks tahlil qilinadi:

6-jadval

Investitsion jozibadorligini tahlilidagi mezonlar²¹

№	Ko'rsatkichlarlar	Tahlil asoslari
1	Moliyaviy barqarorlik ko'rsatkichlari	To'lov qobiliyati (likvidlik darajasi);
		Moliyaviy mustaqillik (kapital va qarzlar nisbatlari)
		Rentabellik (ROA, ROE, ROS)
		Qarzdorlik yuklamalari
2	Iqtisodiy salohiyat	Faoliyat samaradorligi (asosiy vositalar rentabelligi, mahsulot ishlab chiqarish sur'atlari)
		Innovatsion faollik (texnik va texnologik yangilanishlar)
		Bozor ulushi va o'sish dinamikasi
3	Boshqaruv sifatini baholash	Strategik rejalashtirish darajasi
		Risklarni boshqarish tizimi
		Kadrlar malakasi va tashkilot ichki madaniyati
4	Institutsional ko'rsatkichlar	Korxonaning tashkilot-huquqiy shakli va raqobatbardoshligi
		Investitsiya loyihalarining huquqiy va shartnomaviy bazasi
		Tashqi muhitga moslashuvchanlik darajasi

²¹ Manbalar asosida muallif tomonidan yaratildi.

Yuqoridagi ma'lumotlardan kelib chiqib, investitsion jozibadorlik - bu ko'p qirrali, kompleks iqtisodiy kategoriya bo'lib, nafaqat moliyaviy barqarorlik, balki mahsulot sifati, menejment darajasi, innovatsion rivojlanish salohiyati, xavflarni boshqarish strategiyalari va bozor ishonchliligi bilan belgilanadi. Bu yondashuv yo'l qurilishi kabi kapital sig'imi yuqori tarmoqlarda strategik sarmoya qarorlarini asoslashda alohida ahamiyatga ega.

Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini ekspluatatsiya qilishni xususiy sektorga autsorsing asosida topshirish, moliyalashtirish jarayonlarini raqamlashtirish va integratsiyalangan axborot tizimi orqali boshqarish sohadagi iqtisodiy munosabatlarni mutlaqo yangi darajaga olib chiqadi. Bu tizim moddiy va moliyaviy resurslar harakatini shaffoflashtirish, byudjet mablag'laridan foydalanish samaradorligini oshirish va xususiy sektor investitsiyalarini jalb etish imkoniyatlarini kengaytiradi.

Yo'l infratuzilmasi sohasida ekspluatatsiya ishlarini autsorsingga topshirish integratsiyalangan axborot tizimi bilan birgalikda amalga oshirilganda, moliyaviy operatsiyalar real vaqt rejimida monitoring qilinadi hamda xarajatlar tuzilmasi aniq hisob-kitoblarga asoslangan holda shakllanadi. Bu esa:

- moliyaviy jarayonlarni avtomatlashtirish;
- ma'lumotlarni qayta ishlash vaqtini qisqartirish;
- xarajatlar shaffofligini ta'minlash;
- investitsiyaviy muhitni yaxshilash;
- ekspluatatsiya samaradorligini oshirish imkonini yaratadi.

7-jadval

Moliyaviy ko'rsatkichlarning taqqoslama tahlili

Ko'rsatkichlar	Tadqiqotgacha	Tadqiqotdan so'ng	O'zgarish
Moliyaviy operatsiyalarni qayta ishlash vaqti	100%	40%	-60%
Avtomatlashtirilgan mablag'lar	0 mlrd so'm	480 mlrd so'm	+480 mlrd so'm
Shaffoflikdan kelgan resurslar	0 mlrd so'm	350 mlrd so'm	+350 mlrd so'm
Xususiy sektor investitsiyalari	120 mlrd so'm (o'rtacha)	420 mlrd so'm	+300 mlrd so'm

8-jadval

Umumiy moliyaviy samaradorlikning hisob-kitobi

Qo'llanilgan ko'rsatkich	Qiymati (mlrd so'm)	Formuladagi o'rni
Avtomatlashtirilgan mablag'lar	480	A
Vaqt tejalishi ($A \times 0.6$)	288	$A \times k_t$
Shaffoflik hisobiga resurslar	350	R
Xususiy investitsiyalar	420	I_x
Jami samaradorlik	1538	MS

Tadqiqotda avtomobil yo'llarini ekspluatatsiya qilish jarayonlarini avtomatlashtirishning umumiy iqtisodiy samaradorligi quyidagi formula asosida hisoblandi:

$$MS = A + (A \times k_t) + R + I_x$$

bu yerda:

- **MS** — umumiy moliyaviy samaradorlik;
- **A** — avtomatlashtirilgan moliyaviy operatsiyalar hajmi;
- **k_t** — vaqt tejalishi koeffitsiyenti;
- **R** — shaffoflik hisobiga jalb qilingan resurslar;
- **I_x** — xususiy sektor investitsiyalari.

Tadqiqot natijalariga ko‘ra:

- avtomatlashtirilgan jarayonlar — 480 mlrd so‘m;
- ma’lumot tahlilining qisqarishi — 60% ($k_t = 0.6$);
- shaffoflik ortishi hisobiga qo‘shimcha resurslar — 350 mlrd so‘m;
- xususiy sektor investitsiyalari — 420 mlrd so‘m.

Shunga ko‘ra:

$$MS = 480 + (480 \times 0.6) + 350 + 420 = 1538 \text{ млрд сўм}$$

Integratsiyalangan axborot tizimini joriy qilish, ekspluatatsiya ishlarini outsorsing mexanizmlari bilan uyg‘unlashtirish va real vaqtda monitoring qilish imkoniyatlari sohada quyidagi natijalarga erishishga olib keldi:

- moliyalashtirish jarayonlari 480 mlrd so‘m hajmda avtomatlashtirildi;
- analitik ma’lumotlarni qayta ishlash vaqti 60% ga qisqartirildi;
- shaffoflik oshishi 350 mlrd so‘m qo‘shimcha resurslarni jalb qilishga xizmat qildi;
- xususiy sektor tomonidan 420 mlrd so‘mlik investitsiyalar kiritildi.

Integratsiyalangan axborot tizimini joriy etish va avtomobil yo‘llarini ekspluatatsiya qilishning outsorsing modelini shakllantirish sohadagi moliyaviy jarayonlarning shaffofligini oshirdi, byudjet resurslaridan foydalanish samaradorligini ko‘tardi va xususiy sektor investitsiyalarini jalb qilishga xizmat qildi. Umumiy iqtisodiy samaradorlikning 1538 mlrd so‘m etib hisoblanishi ushbu mexanizmning yuqori amaliyotbop qiymatga ega ekanligini tasdiqlaydi.

XULOSA

Yo‘l qurilish sohasi milliy iqtisodiyotning strategik tarmoqlaridan biri sifatida infratuzilmani rivojlantirish, hududlararo transport aloqalarini mustahkamlash va aholi hayot sifatini yaxshilashda muhim o‘rin tutadi. Ushbu sohada faoliyat yuritayotgan korxonalarining moliyaviy barqarorligi davlat investitsiyalarining natijadorligi, iqtisodiy o‘sinh sur‘atlari va tashqi investorlar ishonchi bilan chambarchas bog‘liqdir.

Moliyaviy barqarorlik – bu faqat rentabellik emas, balki korxonaning o‘z vaqtida moliyaviy majburiyatlarni bajarish qobiliyati, aylanma mablag‘lar yetarliligi, moliyaviy mustaqillik darajasi va aktivlar strukturasiining sog‘lom holatidadir. Yo‘l qurilish korxonalarida bu omillar ko‘plab tashqi va ichki omillar ta’sirida o‘zgaruvchanlik kasb etadi.

Tadqiqot natijalari shuni ko‘rsatmoqdaki, ko‘plab yo‘l qurilish korxonalarida moliyaviy barqarorlikka erishishda muayyan muammolar mavjud. Jumladan, davlat buyurtmalarining moliyalashtirilishidagi kechikishlar, ishlab chiqarish xarajatlarining yuqoriligi, zamonaviy texnologiyalarni qo‘llashdagi sustlik, raqamlashtirish darajasining pastligi va menejment tizimining eskiligi asosiy muammolardan hisoblanadi.

Korxonalarining moliyaviy holatini baholashda likvidlik ko'rsatkichlari, qarzdorlik darajasi, sof foyda rentabelligi va o'z mablag'lar ulushi asosiy indikatorlar sifatida ishlatilmoqda. Biroq bu ko'rsatkichlar yetarlicha tizimlashtirilmagan va real vaqt rejimida monitoring qilinmayapti. Shu bois ularni muntazam tahlil qilib borish muhim hisoblanadi.

Moliyaviy barqarorlikni ta'minlash uchun ko'p omilli yondashuv talab etiladi. Ya'ni faqatgina kredit yuki kamaytirilishi emas, balki xarajatlar tarkibini optimallashtirish, ichki auditni kuchaytirish, investitsiya oqimlarini samarali boshqarish va yangi moliyalashtirish manbalarini izlab topish lozim.

Raqamli texnologiyalarni keng joriy etish yo'l qurilish korxonalarining moliyaviy barqarorligini oshirishda muhim vosita bo'lishi mumkin. Xususan, ASKUG, ERP, Smart Budget kabi tizimlar yordamida xarajatlar monitoringi, moliyaviy oqimlarni rejalashtirish va hisobotlarni avtomatlashtirish imkoniyati paydo bo'ladi. Afsuski, hozirda bunday texnologiyalar aksariyat hollarda to'liq joriy etilmagan.

Korxonalarda zamonaviy moliyaviy menejment tamoyillarini amaliyotga tatbiq etish zarur. Jumladan, loyiha-byudjet boshqaruvi, ABC-costing, KPI tizimi orqali moliyaviy samaradorlikni oshirish va nazoratni kuchaytirish mumkin. Bu esa xo'jalik yurituvchi subyektning raqobatbardoshligini ta'minlaydi.

Moliyaviy barqarorlikka salbiy ta'sir qiluvchi omillardan biri bu kadrlar malakasining yetarli emasligidir. Ayniqsa, moliyaviy tahlil, byudjet rejalashtirish, risk-menejment yo'nalishida mutaxassislar yetishmaydi. Shu bois maxsus o'quv kurslari, treninglar va amaliyotlar orqali kadrlar salohiyatini oshirish talab etiladi.

Davlat tomonidan yo'l qurilish korxonalarini qo'llab-quvvatlashda samarali moliyaviy mexanizmlarni ishlab chiqish zarur. Bu jumladan, soliq imtiyozlari, past foizli kredit liniyalari, davlat kafolatlari asosida moliyalashtirish, tender tartiblarida mahalliy korxonalarni rag'batlantirish kabi vositalarni o'z ichiga olishi kerak.

Moliyaviy barqarorlikni monitoring qilish tizimini joriy etish ham dolzarb masaladir. Korxonalarda har chorakda moliyaviy indikatorlar asosida ichki hisobotlar tayyorlanishi, ularning asosida strategik qarorlar qabul qilinishi moliyaviy intizomni mustahkamlaydi.

Yo'l qurilish loyihalarining moliyaviy samaradorligini aniqlovchi tizimli metodikani ishlab chiqish ham muhim. Bu metodikada ishlab chiqarilgan mahsulot birligiga to'g'ri keladigan foyda, amortizatsiya fondining ishlatilish darajasi, aktivlar aylanish tezligi va loyihalarining umumiy rentabelligi e'tiborga olinishi zarur.

Korxonalar faoliyatida davlat-xususiy sheriklik (DXSh) mexanizmlarini yanada kengroq qo'llash, uzoq muddatli infratuzilma loyihalarini barqaror moliyalashtirish imkonini beradi. DXSh orqali xorijiy investitsiyalarni jalb qilish va risklarni teng taqsimlashga erishish mumkin.

Xulosa qilib aytganda, yo'l qurilish korxonalarining moliyaviy barqarorligini ta'minlash uchun kompleks yondashuv talab qilinadi. Bu yondashuv strategik rejalashtirish, raqamli transformatsiya, malakali kadrlar tayyorlash, moliyaviy tahlil vositalarini takomillashtirish va davlat siyosatining izchil amalga oshirilishi bilan uyg'un bo'lishi lozim.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ ПО ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНЫХ
СТЕПЕНЕЙ DSc.22/29.12.2023.I.175.01 ПРИ
ТАШКЕНТСКОМ МЕЖДУНАРОДНОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

ТАШКЕНТСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

РАХИМОВ ДИЛШОДЖОН ТУРДИАЛИ ЎГЛИ

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ
ДОРОЖЕСТРОИТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ**

08.00.07 – “Финансы, денежное обращение и кредит”

АВТОРЕФЕРАТ

Диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам

город Ташкент - 2026 год

Тема диссертации на соискание ученой степени доктора философии (PhD) зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии при Министерстве высшего образования, науки и инноваций Республики Узбекистан под номером B2024.3.PhD/Iqt4464.

Диссертация выполнена в Ташкентском международном университете.

Автореферат диссертации размещен на трех языках (узбекском, русском, английском (резюме)) на веб-сайте Научного совета (www.tiu.uz) и на информационно-образовательном портале "ZiyoNet" (www.ziynet.uz).

Научный руководитель:	Хуснов Кихромон Нинолович доктор экономических наук, доцент
Официальные оппоненты:	Рузиева Дилобар Исомжоновна доктор экономических наук, профессор Алимардонов Мухаммади Ибрагимович доктор экономических наук, профессор
Ведущая организация:	Ташкентский химико-технологический институт

Защита диссертации состоится на заседании Научного совета DSc.22\29.12.2023.1.175.01 по присуждению ученых степеней при Ташкентском международном университете "17" 01 2026 г. в 12⁰⁰. Адрес: 100114, г. Ташкент, ул. Кичик халка йули, 7. Тел.: (99895) 131-55-55; факс: (99895) 131-55-55; e-mail: (www.tiu.uz)

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского международного университета (зарегистрирована под No 4). Адрес: 100114, г. Ташкент, ул. Кичик халка йули, 7. Тел.: (99895) 131-55-55; факс: (99895) 131-55-55; e-mail: (www.tiu.uz)

Автореферат диссертации разослан "22" 12 2025 г.

(Регистрационный протокол No 68 от "06" 12 2025 г.).



Н.Х. Жумаев

Председатель научного совета по
присуждению ученых степеней, доктор
экономических наук, профессор

Н.Х. Абдурахмонов

Ученый секретарь научного совета по
присуждению ученых степеней, доктор
экономических наук, доцент

Д.А. Рахмонов

Председатель научного семинара при
научном совете по присуждению
ученых степеней, доктор
экономических наук, профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и необходимость темы диссертации. В последние годы финансовая устойчивость дорожно-строительных организаций в мире перестраивается под влиянием различных глобальных и локальных факторов. В частности, пандемия COVID-19 в 2020-2022 годах оказала серьезное влияние на строительную отрасль во всем мире. Во-первых, крупные инфраструктурные проекты были временно приостановлены или неопределенно отложены из-за эпидемиологических ограничений и карантинных мер. Во-вторых, разрыв цепочек поставок привел к резкому росту цен на строительные материалы - цемент, металл, асфальт, оборудование. В-третьих, дефицит рабочей силы и миграционные ограничения привели к снижению объемов производства, что негативно сказалось на доходах и денежных потоках организаций²². С окончанием пандемии и возобновлением экономической активности многие страны рассматривали развитие инфраструктуры как ключевой фактор экономического восстановления. Такой подход ярко проявился в таких крупных экономиках, как США, Китай, Япония, Германия, Индия. В частности, в соответствии с Законом об инфраструктурных инвестициях и трудоустройстве, принятым правительством США в 2021 году, был выделен бюджет в размере 1,2 триллиона долларов на модернизацию дорог, мостов, железных дорог, портов, аэропортов и широких инфраструктурных сетей²³. В рамках этого проекта планируется осуществить крупнейшие инвестиции в инфраструктуру в истории США за 20 лет.

Геополитическая нестабильность в мировой экономике в течение 2022-2024 годов - в частности, конфликт между Россией и Украиной, экономические беспорядки между западными странами и Китаем, проблемы на Ближнем Востоке - также негативно повлияли на строительную отрасль. Эти нестабильности и вызванные ими высокие уровни инфляции привели к значительному росту цен на сырье (цемент, металл, битум) и топливо (бензин, дизельное топливо, газ) во всем мире. Например, в 2023 году цены на железную продукцию, используемую в строительстве, выросли в среднем на 18-25% на территории ЕС²⁴. В этих условиях запланированные сметы и финансовые прогнозы дорожно-строительных организаций вышли из равновесия, многие тендеры и контракты были вынуждены пересмотреть. На следующем этапе государства внедрили такие механизмы, как компенсация затрат, налоговые льготы, беспроцентные кредиты и рефинансирование на основе коэффициента инфляции для поддержки строительных организаций. В частности, в Германии и Франции разработаны "пакеты экономической устойчивости" для строительных компаний и внедрены в практику "дорожные карты," направленные на смягчение последствий инфляции.

²² World Bank (2021). Impact of COVID-19 on Infrastructure Development. Washington, D.C.

²³ The White House (2021). Fact Sheet: The Bipartisan Infrastructure Deal. www.whitehouse.gov

²⁴ Eurostat (2023). Construction Material Price Index in the EU.

Финансовая устойчивость дорожно-строительных организаций в Новом Узбекистане формируется под влиянием масштабных программ, направленных на развитие государственной инфраструктуры, внешних инвестиций, а также экономических изменений на внутреннем рынке. В течение 2017-2024 годов на основе указов Президента и государственных программ был реализован ряд крупных проектов транспортной инфраструктуры. В частности, активизировались работы по строительству и ремонту магистральных и городских автомобильных дорог. Эта дорога позволила строительным организациям расширить свою деятельность и получить стабильный источник дохода. В то же время рост цен на строительные материалы (битум, цемент, металл) и топливо привел к увеличению стоимости строительства. Например, в 2023 году цена на цемент выросла на 25%²⁵. Кроме того, высокий уровень дебиторской и кредиторской задолженности в некоторых организациях приводит к проблемам ликвидности. Согласно отчетам Министерства финансов за 2023 год, коэффициент заимствования в дорожно-строительных организациях составляет около 0,8-1,2, что указывает на то, что это может представлять проблему для финансовой устойчивости²⁶. Цифровизация и внедрение технологических инноваций - в частности, система BIM (Building Information Modeling), технологии GPS-контроля - позволяют повысить эффективность и оптимизировать затраты²⁷. С каждым годом увеличивается объем средств, направляемых государством на строительство дорог. В то время как в 2023 году из государственного бюджета было выделено 12 трлн сумов на строительство и ремонт дорог, проекты, финансируемые международными финансовыми институтами (МБРР, АБР и другие), также являются важным источником финансирования для организаций. Однако ограниченные возможности участия в тендерах, ограниченный доступ к кредитным ресурсам и недостаточные возможности повышения квалификации для малых и средних дорожных строительных организаций негативно сказываются на их финансовой устойчивости. Поэтому для обеспечения финансовой устойчивости важно, чтобы каждая организация эффективно использовала ресурсы, оптимизировала расходы и использовала механизмы государственной поддержки.

Данное диссертационное исследование служит важной методологической основой при реализации задач, определенных в Указе Президента Республики Узбекистан No УП-6315 от 13 сентября 2021 года "О мерах по развитию автомобильных дорог и коренному реформированию системы управления дорожным хозяйством," Постановлении Кабинета Министров No 683 от 2 ноября 2020 года "О мерах по улучшению материально-технической базы и финансовой поддержке дорожно-строительных организаций," Указе Президента Республики Узбекистан No

²⁵ O'zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo'mitasi (2024). Qurilish materiallari bozorida narxlar tahlili.

²⁶ Moliya vazirligi hisobotlari (2023). Yo'l qurilish tashkilotlarining moliyaviy ko'rsatkichlari tahlili.

²⁷ "O'zavtoyo'l" agentligi matbuot xizmati (2023). Raqamlashtirish orqali yo'l qurilishida samaradorlikni oshirish choralari.

УП-138 от 18 мая 2022 года "О мерах по реформированию строительной отрасли и повышению ее конкурентоспособности," Постановлении Президента Республики Узбекистан No ПП-357 от 16 августа 2022 года "О мерах по реализации стратегии развития сети автомобильных дорог на 2022-2026 годы," Постановлении Кабинета Министров No 367 от 15 июня 2021 года "О внедрении системы бухгалтерского учета и финансового анализа на дорожно-строительных предприятиях на основе международных стандартов," "Концепции цифровизации строительной отрасли в Республике Узбекистан" (на 2020-2025 годы), а также в ряде других нормативно-правовых документов, относящихся к данной сфере.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики. Данное диссертационное 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. Теоретико-научные, методологические и практические проблемы приоритетных направлений обеспечения финансовой устойчивости предприятий, организации деятельности государственных предприятий с государственной долей, обеспечения их финансовой устойчивости были всесторонне изучены в научных трудах зарубежных ученых, таких как D. A. Aschauer, Bent Flyvbjerg, Edward Glaeser, Jeffrey Sachs, Сорокина Е.М., С. Попова, В. Слепунин, Н. Герасимова, В. Архипов, Г.С. Беляков, Н.С. Беспалов, Н.Н. Беспалов и других экономистов²⁸.

В научных работах ряда узбекских ученых-экономистов Н.Набиевой, А.А.Кулматова, А.У.Бурханова, Ш.Мустафакулова, Р.Карлибаевой, У.А.Хайдарова, Ш.Шеркулова и других по направлениям финансовой устойчивости, финансового анализа, инвестиционной деятельности, рентабельности, структуры капитала, управления затратами и цифровой трансформации глубоко изучены финансовые показатели предприятий, разработаны научно обоснованные стратегии, направленные на повышение их

²⁸ Aschauer, D. A. (1989). Is public expenditure productive?. Journal of monetary economics, 23(2), 177-200. Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., & Rothengatter, W. (2003). Megaprojects and risk: An anatomy of ambition. Cambridge university press., Glaeser, E. (2011). Triumph of the city: How urban spaces make us human. Pan Macmillan. Sachs, J. D. (2015). The age of sustainable development. Columbia University Press. , Сорокина Е.М. Анализ денежных потоков предприятия: теория и практика в условиях реформирования российской экономики. СПб.: Финансы и статистика, 2002. — 175с. S.Ye. Popova, VL. Slepunin.-M.: Moskovskiy gosudarstvennyy universitet ekonomiki, statistiki i informatiki, 2007.-211s; Н.Герасимова Механизмы финансирования проектов государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства герасимова натаалья евгеньевна институт управления бизнес-процессами и экономики сфу г.красноярск <https://web.snauka.ru/issues/2014/01/30940>. ; Архипов В. Дороги, не обеспечивающие намеченное экономическое, социальное развитие России. Что делать? Строительная газета. 2006. 5 с 1-3. Беляков Г.С. Совершенствование методов подготовки инвестиционных решений в дорожном строительстве // Экономика строительства. 1999. - № 12. - С. 45 - 52. Беспалов Н.С. , Беспалов Н.Н. Совершенствовать хозяйственный механизм ремонта и содержания дорог в Москве // Экономика строительства. -2001.-№7.-С. 34-39.

устойчивости, а также ряд научно-практических предложений по финансово-экономическому развитию предприятия²⁹.

В исследованиях, проведенных нашими вышеуказанными учеными, уделено внимание теоретико-методологическим основам оценки финансовой устойчивости предприятий, методам оценки финансовой эффективности, особенностям предприятий с государственной долей, причинам возникновения в них существующих проблем. Научные предложения и практические рекомендации, разработанные в данной диссертационной работе по существующим спорным проблемам в дорожно-строительных организациях, их возникновению и устранению, повышают уровень актуальности данной научной работы.

Поэтому в настоящее время и особенно на основе задач Стратегии "Узбекистан-2030" актуальным является проведение исследований, связанных с обеспечением финансовой устойчивости предприятий экономики.

Связь темы диссертации с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного учреждения, где выполнена диссертация. Тема диссертации выполнена в соответствии с планом научно-исследовательских работ Ташкентского международного университета на тему "Совершенствование научно-методических основ и методов обеспечения макроэкономической стабильности и прогнозирования социально-экономического развития в Узбекистане."

Цель исследования. Разработка научно обоснованных предложений и рекомендаций по вопросам обеспечения финансовой устойчивости дорожно-строительных организаций.

Задачи исследования:

определение понятия и значения финансовой устойчивости дорожно-строительных организаций;

изучение основных показателей и индикаторов для оценки финансовой устойчивости;

разработка и применение методов анализа финансового состояния организаций;

исследование механизмов управления и оптимизации затрат;

определение путей эффективной организации инвестиционной деятельности и привлечения финансовых источников;

изучение возможностей повышения финансовой устойчивости с помощью цифровых технологий и инновационных решений;

²⁹ Nabiyeva, N. (2020). O'zbekiston Respublikasi yo'l-transport infratuzilmasini innovatsion rivojlantirish. iqtisod fanlari nomzodi ilmiy darajasini olish uchun yozilgan dissertatsiya (2012); Kulmatov A.A.(2023) Tadbirkorlik faoliyatini rivojlantirishda transport infratuzilmasining tutgan o'rni 42, 67-76, Burxanov A.U. Korxonalar moliyaviy barqarorligi: nazariya va amaliyot. Monografiya. – T.: "Innovatsion rivojlanish" nashriyot-matbaa uyi, 2019. - 160 b; Mustafakulov Sh.I. O'zbekistonda investitsion muhit jozibadorligini oshirishning ilmiy-uslubiy asoslarini takomillashtirish. i.f.d. (DSc). diss. avtoreferati. T., 2017; Karlibaeva, R., Kurbonov, K., Bekimbetova, G., & Shaturaev, J. (2022). The effectiveness of investment projects in development of innovative activities of enterprises. European Business Management, 8(3); Haydarov O'.A. Milliy iqtisodiyot doirasida investitsiya faoliyatini moliyalashtirish mexanizmini takomillashtirish yo'llari; Sherkulov Sh. (2022). O'zbekiston Respublikasida tadbirkorlik faoliyatini rivojlantirishda transportlogistikaning ahamiyati. 1(02), 80-84.

разработка практических рекомендаций по обеспечению финансовой устойчивости дорожно-строительных организаций.

Объектом исследования являются дорожно-строительные организации, действующие в нашей стране.

Предметом исследования являются процессы формирования, оценки и укрепления финансовой устойчивости дорожно-строительных организаций, а также инструменты и стратегии финансового управления.

Методы исследования. В исследовательской работе использованы методы системного и сравнительного анализа, экономико-статистического анализа и обобщения, корреляционного и регрессионного анализа, статистического сравнения и группировки, экономического моделирования, прогнозирования.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

усовершенствована система показателей индекса финансовой устойчивости, оценивающих финансовую эффективность на основе эффективного использования финансовых ресурсов, цифрового проектного управления и современных подходов в дорожно-строительных организациях;

предложены приоритетные направления эффективного использования международных кредитов и средств международных финансовых институтов на основе оценки уровня социального воздействия проектов, достижения возможностей и результатов финансовой устойчивости в обеспечении финансовой устойчивости дорожно-строительных организаций;

предложен долгосрочный и сбалансированный механизм государственно-частного партнерства, интегрирующий государственные субсидии и частные инвестиции на основе объемных и качественных показателей для повышения эффективности проектов в дорожно-строительных организациях;

предлагается организовать передачу работ по эксплуатации автомобильных дорог общего пользования частному сектору на основе аутсорсинга и создать интегрированную информационную систему, обеспечивающую автоматизацию процессов финансирования, анализ данных в режиме реального времени и прозрачность финансовых процессов.

Практические результаты исследования:

разработаны эффективные методы анализа для определения и оценки финансового состояния дорожно-строительных организаций. Эти методы используются для углубленного изучения финансовых показателей и определения устойчивости организации. В результате были выявлены слабые стороны финансового положения и создана возможность определить меры по их устранению;

разработаны практические рекомендации по управлению и оптимизации затрат. Эти рекомендации направлены на эффективное распределение ресурсов и снижение излишних затрат в процессе дорожного строительства. В результате повысилась финансовая эффективность организаций и улучшился уровень рентабельности;

усовершенствованы механизмы и стратегии привлечения финансовых ресурсов для улучшения инвестиционной деятельности. Благодаря этим стратегиям организации получили больше возможностей для финансирования новых проектов. В результате инвестиции, необходимые для развития дорожной инфраструктуры, увеличились;

процессы финансового управления были модернизированы посредством инструментов цифровой трансформации. Благодаря этому расчеты, мониторинг и отчетность осуществляются быстро и точно. В результате укрепилась финансовая устойчивость организаций и повысилась эффективность управления.

Достоверность результатов исследования. Целесообразность использованных в диссертации подходов и методов определяется обоснованностью эконометрических и математических методов, основанностью статистических данных на данных Агентства статистики при Президенте Республики Узбекистан и анализе других официально опубликованных практических данных, а также внедрением соответствующих выводов, предложений и рекомендаций в практику уполномоченными организациями.

Научная и практическая значимость результатов исследования. Научная значимость результатов исследования заключается в том, что они служат развитию теоретических концепций, методологий и методов анализа финансового управления и устойчивости в дорожном строительстве. В рамках данной темы были определены критерии и показатели оценки финансовой устойчивости, а также научно исследовано влияние экономических изменений, инвестиционных процессов и цифровой трансформации на финансовое состояние дорожно-строительных организаций. Это способствует формированию новых подходов к внедрению финансовых теорий в практику.

Что касается практической значимости, разработанные в рамках темы рекомендации и стратегии используются для укрепления финансовой устойчивости дорожно-строительных организаций, оптимизации затрат и эффективной организации инвестиционной деятельности. Также за счет внедрения цифровых технологий будут усовершенствованы процессы финансового управления и повышена экономическая устойчивость организаций. Это послужит развитию дорожной инфраструктуры, повышению экономической эффективности и устойчивому росту экономики страны.

Внедрение результатов исследования. На основе полученных научных результатов по вопросам обеспечения финансовой устойчивости дорожно-строительных организаций:

предложение по совершенствованию системы показателей индекса финансовой устойчивости, оценивающей финансовую эффективность на основе эффективного использования финансовых ресурсов, цифрового проектного управления и современных подходов в дорожно-строительных организациях, внедрено в деятельность Комитета по автомобильным дорогам

при Министерстве транспорта Республики Узбекистан (справка Комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан от 27 мая 2025 года No 04-2369). В результате функциональная эффективность процессов управления проектами дорожно-строительных организаций увеличилась на 35 процентов, эффективность использования финансовых ресурсов улучшилась на 25 процентов, а срок финансирования проектов сократился в среднем на 30 процентов, что привело к повышению уровня прозрачности в процессах оценки социального воздействия, расширению возможностей участия различных заинтересованных сторон в процессе принятия решений и значительному увеличению индекса их доверия.

предложение по приоритетным направлениям эффективного использования средств международных кредитов и международных финансовых институтов на основе оценки уровня социального воздействия проектов, достижения возможностей и результатов финансовой устойчивости в обеспечении финансовой устойчивости дорожно-строительных организаций внедрено в практику Комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан (справка Комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан от 27 мая 2025 года No 04-2369). В результате в дорожно-строительные организации были привлечены средства в размере 1,2 триллиона сумов от международных кредитов и финансовых институтов, а социальный эффект и эффективность этих проектов привели к дополнительным экономическим и социальным выгодам в размере 450 миллиардов сумов, создав дополнительные ресурсы в размере 320 миллиардов сумов для обеспечения финансовой стабильности.

предложение о долгосрочном и сбалансированном механизме государственно-частного партнерства, интегрирующем государственные субсидии и частные инвестиции на основе объемных и качественных показателей для повышения эффективности проектов в дорожно-строительных организациях, было внедрено в практику Комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан (Справка Комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан No 04-2369 от 27 мая 2025 г.). В результате средства государственных субсидий и частных инвестиций для финансирования проектов увеличились на 500 миллиардов сумов, за счет эффективного использования финансовых ресурсов было сэкономлено дополнительно 350 миллиардов сумов, а также созданы дополнительные финансовые ресурсы в размере 280 миллиардов сумов для финансовой устойчивости дорожно-строительных процессов, что оказало дополнительное положительное влияние на социально-экономическую эффективность проектов в размере 420 миллиардов сумов;

предложение по организации передачи работ по эксплуатации автомобильных дорог общего пользования частному сектору на основе аутсорсинга и созданию интегрированной информационной системы, обеспечивающей автоматизацию процессов финансирования, анализ данных в

режиме реального времени и прозрачность финансовых процессов, внедрено в практику Комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан (справка Комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан от 27 мая 2025 года No 04-2369). В результате процессы финансирования были автоматизированы на 480 миллиардов сумов, время анализа данных сокращено на 60 процентов, повышение финансовой прозрачности позволило привлечь дополнительные ресурсы в размере 350 миллиардов сумов, а частный сектор инвестировал 420 миллиардов сумов в эксплуатацию дорог.

Апробация результатов исследования. Научно-практические результаты диссертации обсуждались на 2 международных и 5 республиканских научно-практических конференциях.

Публикация результатов исследования. По теме диссертации опубликовано 7 научных статей в научных журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан для публикации результатов докторских диссертаций.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и приложений. Работа состоит из 164 страниц текста, включает 17 таблиц и 21 рисунок.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** обоснованы актуальность и востребованность проведенного исследования, цель и задачи исследования, характеризуются объект и предмет, показано соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики, излагаются научная новизна и практические результаты исследования, раскрываются научная и практическая значимость полученных результатов, внедрение в практику результатов исследования, сведения по опубликованным работам и структуре диссертации.

В первой главе диссертации, озаглавленной **"Научно-теоретические основы финансовой устойчивости и экономической устойчивости в дорожно-строительных организациях"**, финансовая устойчивость в глобальной экономической среде является одним из важных факторов обеспечения экономической безопасности не только на уровне предприятия, но и на государственном, региональном и международном уровнях. В условиях глобальных финансовых кризисов, нестабильности на энергетическом рынке, пандемии и геополитических конфликтов, наблюдавшихся в XXI веке, вопрос достижения финансовой стабильности на уровне предприятий и отраслей приобретает все большую актуальность. Мировой опыт показывает, что конкурентоспособная экономика и активная инвестиционная среда связаны именно с деятельностью финансово устойчивых субъектов.

В странах Центральной Азии, в частности, в таких странах, как Узбекистан, Казахстан и Кыргызстан, где поэтапно осуществляются

экономические реформы, обеспечение финансовой устойчивости предприятий рассматривается как ключевое структурное звено в устойчивом функционировании рыночных механизмов, стабильности государственного бюджета, инфраструктурном развитии и повышении потенциала частного сектора. Этот вопрос приобретает стратегическое значение, особенно для крупных хозяйствующих субъектов, работающих в инфраструктурных отраслях, энергетике, транспорте и строительстве.

В контексте экономики Узбекистана вопрос достижения финансовой стабильности определен в качестве приоритетной государственной политики в ряде стратегических документов, принятых по инициативе Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева, в том числе в Указе Президента Республики Узбекистан No УП-60 "О Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022-2026 годы" от 28 января 2022 года, Постановлении Президента Республики Узбекистан No ПП-436 "Об утверждении Стратегии комплексного развития транспортной инфраструктуры на 2023-2026 годы" от 21 декабря 2023 года, а также в Постановлении Президента Республики Узбекистан No ПП-5013 "О Концепции реформирования управления государственными финансами на 2021-2025 годы" от 22 февраля 2021 года, в этом направлении особое внимание уделяется совершенствованию механизмов финансового управления. В частности, финансовая устойчивость предприятий системы "Узавтойул" определяет возможности для улучшения качества автомобильных дорог, расширения международных транзитных возможностей, привлечения частного сектора и эффективного финансирования долгосрочных инфраструктурных проектов. Эффективность деятельности каждого экономического сектора в стране напрямую связана с его вкладом в формирование валового внутреннего продукта. Одним из таких секторов является строительная отрасль, которая является одним из ключевых драйверов социально-экономического развития, внося значительный вклад в устойчивый экономический рост за счет развития инфраструктуры, расширения транспортно-коммуникационных систем, повышения занятости, энергоснабжения, укрепления телекоммуникационного потенциала и привлечения инвестиций. Строительный сектор является одной из самых сложных, капиталоемких и динамичных отраслей экономики. Он является важным фактором, служащим целям устойчивого развития страны, в частности, росту доходов населения, повышению уровня занятости, расширению социальной инфраструктуры и совершенствованию экономической инфраструктуры. Поэтому анализ доли и динамики этого сектора в ВВП является неотъемлемой частью современного экономического анализа.

Строительная отрасль является одной из отраслей экономики, отличающейся высокой капиталоемкостью и ресурсоемкостью, и финансовая устойчивость действующих в ней предприятий имеет стратегическое значение не только для собственной деятельности предприятия, но и для непрерывности общих проектных и инфраструктурных процессов. Наличие финансовой

устойчивости обеспечивает строительной компании возможности привлечения капитала, способность управлять операционными процессами, конкурентоспособность в тендерных процессах и устойчивые отношения с внешними партнерами.

Таблица 1

Определения финансовой устойчивости, данные учеными³⁰

№	Ученые	Описание
1	R. Brealey, S. Myers	Финансовая устойчивость - это способность компании выполнять свои обязательства, управлять потоками капитала и адаптироваться к экономическим изменениям.
2	P. Drucker	Финансовая устойчивость - это результат эффективного управления, стратегического планирования и способности предвидеть риски.
3	J. Van Horne	Устойчивость направлена на снижение затрат на финансирование и увеличение стоимости предприятия через структуру капитала.
4	E.Brigham, J. Houston	Финансовая устойчивость - это долгосрочное финансовое благополучие предприятия и баланс между рисками и прибылью.
5	J. Keynes	Финансовая стабильность стимулируется государственными расходами и инвестициями.
6	К. Хусанов	Финансовая устойчивость - это способность предприятия стабильно и бесперебойно продолжать свою деятельность, сохраняя баланс свободных денежных средств и финансовых потоков.
7	Э.А.Акрамов	"понятие финансовой устойчивости и ее показатели, обоснованы факторы, влияющие на нее. Он также подчеркивает, что категория финансовой устойчивости - это показатель, отражающий, остается ли финансовое состояние предприятия на необходимом уровне и не снижается ли оно."
8	Т.С. Маликов	финансовую устойчивость хозяйствующих субъектов выражают общие (коэффициент автономии, коэффициент концентрации заемного капитала, коэффициент соотношения заемных и собственных средств) и относительные (коэффициент обеспеченности собственным капиталом резервов и расходов, коэффициент финансовой независимости ";
9	А.У. Бурхонов	финансовая устойчивость - это способность предприятия или организации эффективно использовать финансовые ресурсы, своевременно выполнять свои обязательства, противостоять внешним и внутренним рискам и обеспечивать долгосрочную стратегию развития.

Финансовая устойчивость предприятия отражает его общее финансовое состояние, а различные проявления этой устойчивости отражают экономическое состояние предприятия, способность использовать ресурсы и возможность выполнять свои обязательства.

Таблица 2

Описание основных проявлений финансовой устойчивости предприятия

³⁰ Создано автором

Т/ г	Основные аспекты финансовой устойчи- вости предприя- тия	Описание	Значение
1.	Стабиль- ность ликвидности	Это проявление означает способность предприятия выполнять краткосрочные финансовые обязательства. Важным показателем финансовой устойчивости является погашение краткосрочной задолженности предприятием за счет своевременных денежных средств и других ликвидных активов.	Если у предприятия хорошая ликвидность, он может погасить долги и платежи в короткие сроки, что повышает надежность и защищает от финансовых кризисов.
2	Устойчи- вость рентабель- ности	Устойчивость рентабельности отражает способность предприятия получать прибыль. Он достигает финансовой устойчивости, поскольку получает доход в результате своей основной деятельности и этот доход превышает расходы.	Поскольку деятельность предприятия является прибыльной, она может обеспечить свое долгосрочное устойчивое развитие. Прибыль позволяет увеличить капитал предприятия и погасить долги.
3	Устойчи- вость структуры капитала	Это представляет собой баланс между собственным капиталом и заемными средствами предприятия. При стабильной структуре капитала предприятие оптимально распределяет свои финансовые ресурсы, что позволяет снизить его долговое бремя и эффективно использовать капитал.	Стабильность структуры капитала защищает предприятие от чрезмерных долгов и делает его надежным для инвесторов. Когда собственный капитал предприятия больше, чем долг, он достигает долгосрочной стабильности.
4.	Стабиль- ность финансовых потоков	Стабильность финансовых потоков - это способность предприятия контролировать приток и отток денежных средств. Эта стабильность основана на поддержании предприятием баланса между ожидаемыми доходами и ожидаемыми расходами.	Стабильность финансовых потоков позволяет полностью финансировать краткосрочные и долгосрочные расходы предприятия и предотвращает возникновение дефицита денежных средств.
5	Стабильност ь задолженнос ти	Это проявление отражает способность предприятия управлять и своевременно погашать долги. Стабильность задолженности обеспечивает возможность предприятия своевременно погашать долгосрочные долговые обязательства.	Правильное управление задолженностью предприятия является важной частью финансового здоровья, которое позволяет предприятию выполнять свои финансовые обязательства и вызывает доверие у кредиторов и инвесторов.
6	Инвести- ционная устойчивость	Инвестиционная устойчивость означает способность предприятия привлекать инвестиции для развития своей деятельности. Эта стабильность обеспечивает привлечение новых финансовых ресурсов и эффективное использование имеющихся ресурсов.	Инвестиционная устойчивость способствует реализации долгосрочных стратегий роста предприятия и повышает его конкурентоспособность. Завоевание доверия инвесторов еще больше укрепляет финансовую устойчивость предприятия.

Вторая глава диссертации называется "Практика анализа и финансирования финансового состояния дорожно-строительных предприятий," и финансы дорожно-строительных предприятий являются неотъемлемой частью финансовой системы отраслей народного хозяйства. Они формируются на

основе принципов единого финансового управления и планирования в общей экономической системе. Данное обстоятельство означает необходимость рассмотрения предприятий дорожного хозяйства в качестве начального звена финансовой системы всей экономики. Финансовая система хозяйствующих субъектов, занимающихся строительством и эксплуатацией дорог, формируется на основе основных принципов, аналогичных тем, которые имеют место у предприятий, осуществляющих деятельность в других отраслях народного хозяйства. Это объясняется следующими факторами:

наличие единой экономической сущности основных финансовых категорий, действующих во всех отраслях;

функционирование процесса производства товаров и оказания услуг на основе общих экономических законов;

проявление универсальных механизмов товарно-денежных отношений в каждом хозяйствующем субъекте.

Финансовая деятельность предприятий дорожного хозяйства также выражается через экономическую устойчивость предприятия, источники финансирования, денежные потоки и механизмы финансового контроля. Финансы этих предприятий выполняют две основные функции:

Эффективное распределение ресурсов - обеспечение устойчивости дорожной инфраструктуры путем правильного управления финансовыми потоками;

Поддержание стабильного финансового состояния - контроль за оборотом капитала, минимизация долговой нагрузки и финансовых рисков.

Отрасль дорожного хозяйства характеризуется высокой капиталоемкостью, долгосрочными инвестициями, государственными заказами и концессионным финансированием. Это формирует их финансы как стратегически спланированную и координируемую систему с участием государства.

Кроме того, финансовый потенциал предприятий дорожного хозяйства играет важную роль в развитии транспортной инфраструктуры, межрегиональной логистики, интеграции отраслей промышленности и услуг. Поэтому финансы предприятий этой сферы служат не только интересам внутренней отрасли, но и общему экономическому развитию. Финансовая устойчивость является одним из основных экономических критериев, определяющих долгосрочную жизнеспособность организации. Анализ этих показателей особенно важен в таких секторах, как дорожно-строительные организации с высокой капиталоемкостью и чувствительностью к финансовым рискам. При оценке финансовой устойчивости в центре внимания находятся такие показатели, как оптимальное соотношение между собственными средствами и привлеченным капиталом организации, уровень платежеспособности, эффективность использования активов и рентабельность. В нашем исследовании одним из основных критериев, характеризующих финансовую устойчивость дорожно-строительных организаций, была достаточность активов, используемых для определения уровня платежеспособности организации, а также других дополнительных

финансовых показателей. Особенно:

Волатильность себестоимости строительных работ и стабильность цен на материалы;

Способность дорожно-строительной организации поддерживать необходимые активы в ликвидном состоянии в любых экономических условиях;

Соотношение капитала организации к общим активам;

Платежеспособность субподрядчиков и уровень задолженности.

Критерии финансовой устойчивости тесно связаны со способностью организации покрывать свои финансовые обязательства, что требует от организации способности своевременно выполнять как долгосрочные финансовые обязательства, так и краткосрочные платежи. Основываясь на классификации финансового состояния, предложенной Т.А. Федоровой, анализ финансового состояния дорожно-строительной организации может быть проведен в рамках следующих условий³¹:

Стабильное финансовое положение. В этом случае все основные составляющие финансовой устойчивости, в частности показатели платежеспособности, ликвидности и рентабельности, находятся на нормальном уровне, и их взаимодействие обеспечивает устойчивость организации к экономическим рискам. Основным показателем является способность своевременно погашать долги, то есть платежеспособность находится на нормальном уровне. Этот путь свидетельствует о том, что строительная организация способна выполнять краткосрочные и долгосрочные обязательства. Если уровень ликвидности высокий, то скорость конвертации активов в денежные средства будет высокой, что снижает финансовые риски. При этом средний или высокий уровень рентабельности обеспечивает внутреннюю финансовую устойчивость организации. Для того чтобы организация была финансово устойчивой в рамках данной классификации, она должна иметь здоровый баланс в структуре активов и пассивов и иметь достаточно высокую долю собственного капитала.

Анализ финансовых показателей АО "Yulqurilish" за 2020-2024 годы показал, что в финансовой устойчивости предприятия произошли существенные изменения.

Во-первых, коэффициент финансовой независимости снизился с 46,9% в 2020 году до 17,8% в 2024 году, что означает снижение доли собственных средств и увеличение зависимости предприятия от внешних источников финансирования.

Во-вторых, рост показателя соотношения долга к капиталу с 112,8% до 458,8% свидетельствует о резком повышении уровня финансового риска. В частности, общий коэффициент задолженности сохранялся на уровне 82%, что свидетельствует о высокой зависимости общества от обязательств.

В-третьих, согласно результатам анализа показателей ликвидности, общий коэффициент ликвидности снизился с 1,58 до 1,27, что свидетельствует

³¹ Фёдорова, Т.А. (2006). Финансовый анализ деятельности предприятия. – Москва: Экзамен

об ослаблении способности покрывать краткосрочные обязательства. Коэффициент быстрой ликвидности также снизился с 0,77 до 0,57, что указывает на ограниченную платежеспособность без резервов.

В-четвертых, наблюдалось относительное восстановление показателей рентабельности. Если в 2020-2021 годах чистая прибыль и рентабельность капитала были отрицательными, то с 2022 года были достигнуты положительные результаты (например, рентабельность капитала в 2022 году составила 9,89%). Однако в 2024 году маржа чистой прибыли остается низкой и составляет 0,9%.

В-пятых, показатели активов и оборачиваемости капитала показали устойчивую тенденцию роста. Коэффициент оборачиваемости капитала увеличился с 2,31 до 7,83, а коэффициент оборачиваемости активов - с 1,08 до 1,4, что свидетельствует об улучшении эффективности использования ресурсов обществом.

В-шестых, срок дебиторского оборота сохранялся в среднем около 90 дней, что свидетельствует о стабильности предприятия в своевременном взыскании дебиторской задолженности, однако в 2022 и 2024 годах этот показатель колебался с отрицательными отклонениями (113,5 дня и 95,8 дня).

Таблица 3

Анализ финансовых показателей АО "Йулкурилиш" в 2020-2024 годах³²

Название указателя	2020	2021	2022	2023	2024
Коэффициент финансовой независимости	46.9	21.6	16.2	17.6	17.8
Соотношение долга к капиталу	112.8	361.3	517.2	467.1	458.8
Коэффициент общей задолженности	53.0	78.3	83.8	82.3	82.1
Коэффициент состава источников финансирования	88.6	27.6	19.3	21.4	21.7
Коэффициент долгосрочной финансовой устойчивости	57.9	47.4	54.0	51.9	30.9
Общий коэффициент ликвидности	1.58	1.55	1.57	1.51	1.27
Коэффициент быстрой ликвидности	0.77	0.54	0.58	0.46	0.57
Коэффициент операционного денежного потока	2.5	2.1	1.8	1.8	2.3
Показатель платежной дисциплины	63.4	66.7	63.7	66.3	78.8
Маржа чистой прибыли	- 8.3	- 7.2	1.9	1.1	0.9
Рентабельность активов	-9.05	-7.99	1.60	1.06	1.31
Рентабельность капитала	-19.26	-36.86	9.89	6.0	7.3
Операционная рентабельность	-6.35	4.88	5.23	8.7	4.12
Коэффициент оборота капитала	2.31	5.1	5.13	5.14	7.83
Оборот активов	1.08	1.1	0.83	0.91	1.4
Дебиторской задолженност	97.49	86.92	113.53	84.73	95.82

В целом, несмотря на то, что финансовая устойчивость и ликвидность АО "Йулкурилиш" в течение 2020-2024 годов характеризовались отрицательными

³² Рассчитано автором на основе финансовой отчетности АО "Yo'lqurilish" за 2020-2024 годы.

тенденциями, с 2022 года достигнуты положительные результаты по рентабельности и эффективности операционной деятельности. В будущем существует необходимость увеличения доли собственных средств, оптимизации долговой нагрузки и повышения рентабельности для снижения финансовых рисков и повышения финансовой независимости.

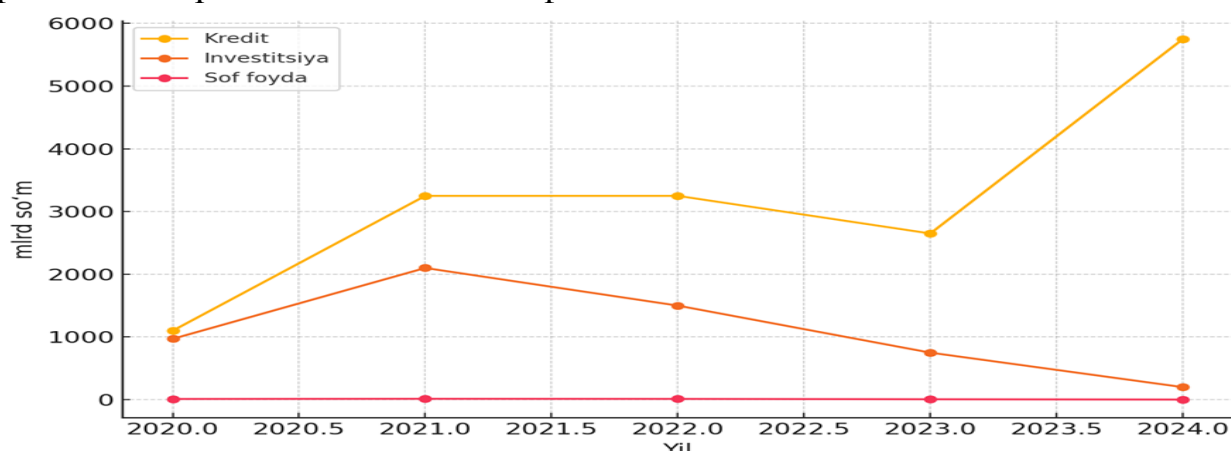


Рисунок 1. Статистический и регрессионный анализ факторов, влияющих на чистую прибыль на основе финансовых показателей АО "Yulqurilish" за 2020-2024 годы

На основе финансовых показателей деятельности АО "Йулкурилиш" за 2020-2024 годы факторы, влияющие на чистую прибыль, были изучены с помощью статистических и регрессионных методов. В процессе анализа в качестве основных независимых факторов в регрессионной модели были выбраны объем кредитных средств, уровень инвестиций и соотношение долг/капитал. Результаты регрессионного анализа показали, что увеличение объема кредитов и инвестиций имеет тенденцию к снижению чистой прибыли. В частности, отрицательное значение инвестиционного коэффициента подтверждает недостаточную эффективность инвестиций. С другой стороны, была выявлена положительная корреляция между соотношением долг/капитал и чистой прибылью, и наблюдалось рациональное использование финансового левериджа.

Коэффициент детерминации модели (R^2) равен 0,93, что подтверждает, что выбранные в регрессионной модели факторы объясняют 93% изменений в чистой прибыли. Эти результаты научно обосновали необходимость эффективного использования кредитных ресурсов в обеспечении финансовой устойчивости, глубокого экономического обоснования инвестиционных решений и контроля долговой нагрузки.

Ограниченное финансовое положение. Такая ситуация обычно характеризуется высокой неплатежеспособностью, резким снижением ликвидности и неспособностью покрывать операционные расходы доходом. В этом случае организация не сможет адекватно формировать не только краткосрочные долги, но и стабильные потоки, необходимые для финансирования текущей деятельности. Это приводит к снижению финансовой устойчивости и в некоторых случаях может закончиться кризисом³³. Высокий уровень ответственности и недостаток ликвидных активов также негативно влияют на рентабельность

³³ Шеремет, А.Д. & Саифуллин, Р.С. (2014). Методология финансового анализа. Москва: ИНФРА-М

организации. В результате инвесторы отказываются инвестировать в эти организации, что приводит к ограничению финансовых ресурсов.

В третьей главе диссертации **"Финансовая устойчивость и инвестиционные подходы в проектах дорожной инфраструктуры с участием государства"** отрасли дорожного строительства является основной базовой инфраструктурой экономического развития в мировом масштабе. Исследования, проведенные ООН, Всемирным банком и другими крупными международными финансовыми институтами, показывают, что инвестиции в транспортную и дорожную инфраструктуру стимулируют рост валового внутреннего продукта (ВВП), создают рабочие места и повышают общую экономическую эффективность за счет снижения затрат на логистику.

Дорожно-строительный сектор является основной базовой отраслью экономики любого государства, которая служит не только развитию промышленности и инфраструктуры, но и здоровью населения, условиям жизни, транспортным удобствам, туристическим возможностям, экологической устойчивости и региональной социально-экономической интеграции. Кроме того, развитие этого сектора будет способствовать экономическому росту за счет распределения доходов, создания рабочих мест, активности денежного обращения и расширения налоговой базы. Согласно международным экономическим отчетам, в мировом строительном секторе производится в среднем 1,7 триллиона долларов США в год, а во многих странах этот сектор составляет 5-7 процентов ВВП. Поэтому для многих развивающихся стран, стремящихся к устойчивому экономическому развитию, строительная отрасль является одной из основных базовых отраслей. Через этот сектор будут модернизированы социальные сферы общества - образование, здравоохранение, культура, транспорт и коммунальные услуги. Из опыта развивающихся стран известно, что отсутствие зрелой и тщательно спланированной дорожно-строительной инфраструктуры создает следующие проблемы:

	Проблемы с дорожно-строительной инфраструктурой
☐	Замедление роста отраслей промышленности
☐	Межрегиональное социальное неравенство
☐	Низкий уровень жизни и уязвимость инфраструктуры здравоохранения
☐	Недостаточный приток внешних и внутренних инвестиций

Рисунок 2. Существующие проблемы дорожно-строительной инфраструктуры³⁴

Поэтому эффективное управление дорожным строительством и его финансовая, организационная и нормативная поддержка, организация на основе современных подходов должны быть одним из приоритетных направлений государственной экономической политики.

Разработана интегральная методология, направленная на оценку эффективного использования международных кредитов и средств

³⁴ Создано автором

международных финансовых институтов в дорожно-строительных организациях. Она основана на комплексной модели, объединяющей показатели экономической эффективности, социального воздействия и финансовой устойчивости.

Индекс комплексной эффективности

Комплексный индекс рассчитывался по следующей формуле:

$$K_{\text{komp}} = w_1 E_{\text{igt}} + w_2 S_{\text{ijt}} + w_3 F_{\text{mol}}$$

(весовые коэффициенты: 0,3; 0,4; 0,3).

Индекс финансовой устойчивости

$$K_{\text{barq}} = \frac{A_{\text{aylanma}}}{Majburiyatlar}$$

Методология до:

$$K_{\text{old}} = 1.07$$

Методология после:

$$K_{\text{yangi}} = 1.23$$

Зафиксирован рост на 15%.

Индекс социального эффекта

$$S_{\text{ijt}} = \frac{\Delta T + \Delta Q + \Delta A}{3}$$

Результаты исследования: 7,8%, 14%, 15%.

$$S_{\text{ijt}} = 12.27\%$$

Результаты валовой эффективности

В результате внедрения методологии:

1,2 трлн сумов привлечены международные средства;

Создана социально-экономическая прибыль в размере 450 млрд сумов;

Сформированы дополнительные финансовые ресурсы в размере 320 млрд сумов.

Комплексная эффективность:

$$K_{\text{komp}} = \frac{1.97 \text{trln}}{1.2 \text{trln}} = 1.64$$

Общая эффективность методологии увеличилась на 64%.

Таблица 4

Изменения до и после методологии

Показатель	До	После	Рост
Международные ресурсы	650 млрд	1,2 трлн	+85 %
Социальная выгода	240 млрд	450 млрд	+87 %
Индекс устойчивости	1.07	1.23	+15 %
Дополнительные ресурсы	—	320 млрд	+320 млрд

Предложенная интегральная методология повысила эффективность использования международных кредитов, укрепила финансовую устойчивость и позволила точно оценить социальное воздействие проектов. Его практическое применение доказано эффективным управлением ресурсами на 1,2 трлн сумов и созданием добавленной стоимости на 450 млрд сумов.

Государственная поддержка дорожного строительства - это не только

выделение бюджетных ассигнований или субсидий, но и системный подход, совершенствование законодательной базы, долгосрочные инвестиционные гарантии, механизмы государственно-частного партнерства и инновационные инструменты финансирования. В современной экономике многие страны успешно применяют модель государственно-частного партнерства в дорожном строительстве, поскольку финансовых ресурсов государства недостаточно для полного финансирования инфраструктурных проектов. На основе этой модели государственный и частный секторы реализуют инфраструктурные проекты посредством долгосрочного сотрудничества, разделяя риски.

В модели государственно-частного партнерства в модели "BOOT" (Build-Own-Operate-Transfer) частный сектор строит проектное сооружение, владеет им, эксплуатирует его и передает государству по истечении определенного времени. В данной модели наиболее распространенной формой является ГЧП, позволяющая строить и развивать государственную инфраструктуру с участием частного сектора. В данной модели частный инвестор владеет проектным объектом, управляет им в течение установленного срока и, получив установленный доход, передает его государству.

Таблица 5

**Международная практика государственно-частного партнерства
(ГЧП) в сфере дорожного строительства³⁵**

№	Страна	Проекты	Модель ГЧП	Результат
1	Великобритания	Дорожные, мостовые и транспортные проекты через "Private Finance Initiative" (PFI)	BOOT (Build-Own-Operate-Transfer)	700+ проектов, более 70 млрд фунтов стерлингов инвестиций ³⁶
2	Турция	Автоматрираль Стамбул - Измир, мост Османгази	BOT (Build-Operate-Transfer)	Частные инвесторы вложили в проект \$6,3 млрд. ³⁷
3	Индия	Модернизация национальной дорожной сети	HAM (Hybrid Annuity Model), BOT	60% капитала было обеспечено государством, 40% - частным сектором ³⁸
4	Южная Корея	Автоматрираль Сеул-Бусан	BTO (Build-Transfer-Operate)	В среднем контракт сроком на 25 лет, частный сектор покрывает риск ³⁹
5	Бразилия	Модернизация федеральных автомобильных дорог	Concession model	Частные операторы работают на основе технического обслуживания и тарифов. ⁴⁰

Модель BOOT обеспечивает доступ к инфраструктуре без первоначальных государственных инвестиций, но требует разрешения правовых и технических разногласий при передаче актива по окончании срока действия контракта. В условиях Узбекистана модель BOOT может быть использована при строительстве крупных автомагистралей и транзитных дорог. Благодаря этой модели снижаются

³⁵ Создано автором

³⁶ Yescombe, E.R. (2017). Public-Private Partnerships: Principles of Policy and Finance. Butterworth-Heinemann, London

³⁷ World Bank (2018). Turkey's Public-Private Partnership Program: Lessons from the Health and Transport Sectors

³⁸ Asian Development Bank (ADB, 2020). India's Hybrid Annuity Model for Roads: A New Approach to PPPs

³⁹ OECD (2018). Effective Delivery of Infrastructure Through PPPs: South Korea's Experience. Korea Development Institute (KDI), PPP Research Center

⁴⁰ Inter-American Development Bank (IDB, 2021). Public-Private Partnerships in Brazil: Current Status and Future Opportunities

первоначальные бюджетные расходы государства, а частный сектор эффективно управляет проектом за счет привлечения инновационных технологий.

Дорожная инфраструктура имеет важное значение для экономики государства и мобильности населения, а рациональное использование инвестиционных средств является основной задачей в обеспечении финансовой устойчивости дорожно-строительных организаций. Механизмы государственных субсидий, частных инвестиций и государственно-частного партнерства (ГЧП) играют ключевую роль в эффективном финансировании дорожно-строительных проектов.

Дополнительные финансовые ресурсы в размере 280 миллиардов сумов были привлечены к проектам строительства автомобильных дорог, реализованным в 2024 году. Эти средства:

- увеличение протяженности новой дороги на 320 км,
- создание 1200 новых рабочих мест,
- снижение логистических затрат на 10-12%,
- с целью повышения мобильности населения на 15-20%.

Эффективность проектов оценивалась на основе социальных (S), экономических (E) и организационных (O) показателей. Индекс финансовой стабильности (ИФС) рассчитывается следующим образом:

$$"МВІ" = \alpha \cdot S + \beta \cdot E + \gamma \cdot O$$

Здесь: O – организационная эффективность, α, β, γ – соответствующие весовые коэффициенты.

Дополнительные финансовые ресурсы и проекты дорожного строительства через механизм ГЧП:

Повышает социальную эффективность, улучшает мобильность и занятость населения ($S=0.82$),

Укрепляя экономическую эффективность, обеспечивает внутреннюю норму прибыли инвестиций ($IRR = 15-17\%$) и уровень возврата через NPV ($E=0.78$),

Организационная эффективность (системы ERP и BIM) оптимизирует процессы управления проектами и делает распределение ресурсов эффективным ($O=0.73$).

Подставляя значения:

$$"МВІ" = 0.4 \cdot 0.82 + 0.35 \cdot 0.78 + 0.25 \cdot 0.73 \approx 0.78$$

Это свидетельствует о высоком уровне финансовой устойчивости строительной организации.

Дополнительные финансовые ресурсы, привлеченные за счет государственных субсидий, частных инвестиций и механизмов ГЧП, позволяют комплексно оценивать и прогнозировать финансовую устойчивость дорожно-строительных организаций за счет повышения социальной и экономической эффективности дорожно-строительных проектов и оптимизации организационных процессов.

Инвестиционная привлекательность организации - это степень ее оценки как удобного и надежного объекта с точки зрения инвестирования для существующих и потенциальных инвесторов. Этот показатель зависит от сложного взаимодействия многих факторов, которые определяются не только внутренними финансовыми результатами предприятия, но и условиями внешней среды.

1. Политическая и экономическая стабильность. Одним из основных критериев при принятии инвестиционных решений является общий уровень политической и макроэкономической стабильности страны или региона. Политическая стабильность, открытость управления, отсутствие бюрократических барьеров и социальная безопасность снижают риски для инвесторов. Если экономика страны имеет стабильные темпы роста, это создает положительный макрофон для деятельности предприятия.

2. Система законодательства и правовые гарантии. Для высокой инвестиционной привлекательности важны верховенство закона, наличие независимой и справедливой судебной системы, а также гарантированная защита прав инвесторов. Правовые неопределенности, частое изменение налогового законодательства, сложная система разрешений создают избыточные риски для инвесторов.

3. Уровень коррупции и качество управления. Международная практика показывает, что высокий уровень коррупции существенно ограничивает приток инвестиций. Транспарентность, открытость государственных закупок, уровень цифровизации и эффективность системы управления будут непосредственно учитываться инвесторами. Также положительным фактором является наличие процедур снижения коррупционных рисков.

4. Состояние отрасли и сферы. Экономический потенциал отрасли, в которой работает организация, размер рынка, динамика спроса и технологический уровень напрямую влияют на инвестиционную привлекательность. Например, стратегические отрасли, такие как дорожное строительство, энергетика или IT-сети, являются предпочтительными направлениями для инвестиций.

5. Внутренние факторы организации. Внутренними факторами, определяющими инвестиционную привлекательность организации, являются:

финансовые показатели (чистая прибыль, рентабельность, ликвидность, уровень финансовой независимости и др.);

качество управления и уровень стратегического планирования;

квалификация и производительность труда работников;

новизна технологической базы и производственных мощностей;

инновационный потенциал, патенты, лицензии и научно-технические ресурсы.

6. Региональная инфраструктура и логистические возможности. Другими важными факторами для инвесторов являются удобство логистики, доступ к транспортным сетям, близость к энергетическим ресурсам и другие инфраструктурные возможности. Особенно в сфере дорожного строительства эти критерии имеют стратегическое значение.

7. Состояние рынка и конкурентная среда. Уровень конкуренции на рынке, на котором работает организация, уровень регулирования отрасли и устойчивость потребностей потребителей также являются факторами, влияющими на решение об инвестировании. Оценка инвестиционной привлекательности организаций играет важную роль в управлении современной экономикой. Эта оценка играет центральную роль в принятии финансовых решений по следующим направлениям:

Основной целью оценки инвестиционной привлекательности является

определение финансового состояния хозяйствующего субъекта, управленческого потенциала, структуры капитала, уровня рентабельности и возможностей рентабельности инвестиций. Такой анализ служит потенциальному инвестору или кредитору для оценки финансовой устойчивости компании и вероятности возврата капитала. Комплексная оценка инвестиционной привлекательности организации не только показывает безопасность инвестирования для инвесторов, но и является важным инструментом определения уровня самофинансирования, возможностей сотрудничества с государственными или международными институтами. На основе результатов этой оценки можно будет разработать долгосрочную стратегическую инвестиционную модель для дорожно-строительных организаций.

В процессе определения инвестиционной привлекательности организации проводят комплексный анализ на основе следующих критериев:

Таблица 6

Критерии анализа инвестиционной привлекательности ⁴¹

№	Показатели	Основы анализа
1	Показатели финансовой устойчивости	Платежеспособность (уровень ликвидности);
		Финансовая независимость (соотношение капитала и долгов)
		Рентабельность (ROA, ROE, ROS)
		Долговое бремя
2	Экономический потенциал	Эффективность деятельности (рентабельность основных средств, темпы производства продукции)
		Инновационная активность (технические и технологические обновления)
		Доля рынка и динамика роста
3	Оценка качества управления	Уровень стратегического планирования
		Система управления рисками
		Квалификация кадров и внутренняя культура организации
4	Институциональные показатели	Организационно-правовая форма и конкурентоспособность предприятия
		Правовая и договорная база инвестиционных проектов
		Уровень адаптации к внешней среде

Исходя из вышеизложенного, инвестиционная привлекательность - это многогранная, комплексная экономическая категория, определяемая не только финансовой устойчивостью, но и качеством продукции, уровнем менеджмента, потенциалом инновационного развития, стратегиями управления рисками и надежностью рынка. Этот подход имеет особое значение при обосновании стратегических инвестиционных решений в капиталоемких отраслях, таких как дорожное строительство.

Передача частному сектору эксплуатации автомобильных дорог общего пользования на основе аутсорсинга, цифровизация процессов финансирования и управление через интегрированную информационную систему выведут экономические отношения в сфере на совершенно новый уровень. Эта система расширит возможности для обеспечения прозрачности движения материальных и финансовых ресурсов, повышения эффективности

⁴¹ Создано автором

использования бюджетных средств и привлечения инвестиций частного сектора.

Когда передача эксплуатационных работ на аутсорсинг в сфере дорожной инфраструктуры осуществляется совместно с интегрированной информационной системой, финансовые операции отслеживаются в режиме реального времени, а структура расходов формируется на основе точных расчетов. А это:

- автоматизация финансовых процессов;
- сокращение времени обработки данных;
- обеспечение прозрачности расходов;
- улучшение инвестиционного климата;
- повышает эффективность эксплуатации.

Таблица 7

Сравнительный анализ финансовых показателей

Показатели	До исследования	После исследования	Изменение
Время обработки финансовых операций	100%	40%	-60%
Автоматизированные средства	0 млрд сум	480 млрд сумов	+480 млрд сумов
Ресурсы от прозрачности	0 млрд сум	350 млрд сумов	+350 млрд сумов
Инвестиции частного сектора	120 млрд сум (в среднем)	420 млрд сумов	+300 млрд сумов

Таблица 8

Расчет общей финансовой эффективности

Применённый показатель	Стоимость (млрд сум)	Положение в формуле
Автоматизированные средства	480	A
Экономия времени ($A \times 0.6$)	288	$A \times k_t$
Ресурсы за счёт прозрачности	350	R
Частные инвестиции	420	I_x
Общая эффективность	1538	MS

В исследовании общая экономическая эффективность автоматизации процессов эксплуатации автомобильных дорог рассчитывалась по следующей формуле:

$$MS = A + (A \times k_t) + R + I_x$$

здесь:

- **MS** — общая финансовая эффективность;
- **A** — объем автоматизированных финансовых операций;
- **k_t** — коэффициент экономии времени;
- **R** — ресурсы, привлеченные за счет прозрачности;
- **I_x** — инвестиции частного сектора.

Согласно результатам исследования:

автоматизированные процессы - 480 млрд сумов;

сокращение анализа данных - 60% ($k_t = 0.6$);

дополнительные ресурсы за счет повышения прозрачности - 350 млрд сумов;

инвестиции частного сектора - 420 млрд сумов.

Соответственно:

$$MS = 480 + (480 \times 0.6) + 350 + 420 = 1538 \text{ млрд сумов}$$

Внедрение интегрированной информационной системы, сочетание эксплуатационных работ с механизмами аутсорсинга и возможности мониторинга в режиме реального времени привели к достижению следующих результатов в отрасли:

процессы финансирования были автоматизированы на сумму 480 млрд сумов;

время обработки аналитических данных сокращено на 60%;

повышение прозрачности послужило привлечению дополнительных ресурсов в размере 350 млрд сумов;

частным сектором было инвестировано 420 млрд сумов.

Внедрение интегрированной информационной системы и формирование аутсорсинговой модели эксплуатации автомобильных дорог повысило прозрачность финансовых процессов в отрасли, повысило эффективность использования бюджетных ресурсов и способствовало привлечению инвестиций частного сектора. Расчет общей экономической эффективности в размере 1538 млрд сумов подтверждает, что этот механизм имеет высокую практическую ценность.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Дорожное строительство, как одна из стратегических отраслей национальной экономики, играет важную роль в развитии инфраструктуры, укреплении межрегиональных транспортных связей и повышении качества жизни населения. Финансовая устойчивость предприятий, работающих в этой сфере, тесно связана с результативностью государственных инвестиций, темпами экономического роста и доверием иностранных инвесторов.

Финансовая устойчивость - это не только рентабельность, но и способность предприятия своевременно выполнять финансовые обязательства, достаточность оборотных средств, уровень финансовой независимости и здоровое состояние структуры активов. На дорожно-строительных предприятиях эти факторы подвержены изменчивости под воздействием множества внешних и внутренних факторов.

Результаты исследования показывают, что во многих дорожно-строительных предприятиях существуют определенные проблемы в достижении финансовой устойчивости. В частности, основными проблемами являются задержки в финансировании государственных заказов, высокие производственные затраты, медлительность в применении современных технологий, низкий уровень цифровизации и устаревшая система управления.

При оценке финансового состояния предприятий в качестве основных индикаторов используются показатели ликвидности, уровень задолженности, рентабельность чистой прибыли и доля собственных средств. Однако эти показатели недостаточно систематизированы и не отслеживаются в режиме реального времени. Поэтому важно регулярно их анализировать.

Для обеспечения финансовой стабильности требуется многофакторный подход. То есть необходимо не только снизить кредитную нагрузку, но и оптимизировать структуру расходов, усилить внутренний аудит, эффективно управлять инвестиционными потоками и искать новые источники финансирования.

Широкое внедрение цифровых технологий может стать важным инструментом повышения финансовой устойчивости дорожно-строительных предприятий. В частности, с помощью таких систем, как ASKUG, ERP, Smart Budget, появится возможность мониторинга расходов, планирования финансовых потоков и автоматизации отчетности. К сожалению, в настоящее время такие технологии в большинстве случаев не полностью внедрены.

Необходимо внедрять в практику принципы современного финансового менеджмента на предприятиях. В частности, с помощью проектно-бюджетного управления, ABC-costing, системы KPI можно повысить финансовую эффективность и усилить контроль. Это обеспечивает конкурентоспособность хозяйствующего субъекта.

Одним из факторов, негативно влияющих на финансовую стабильность, является недостаточная квалификация кадров. Особенно не хватает специалистов в области финансового анализа, бюджетного планирования и управления рисками. Поэтому необходимо повышать кадровый потенциал посредством специальных учебных курсов, тренингов и стажировок.

Необходимо разработать эффективные финансовые механизмы государственной поддержки дорожно-строительных предприятий. Это должно включать в себя такие инструменты, как налоговые льготы, низкопроцентные кредитные линии, финансирование на основе государственных гарантий, стимулирование местных предприятий в тендерных процедурах.

Внедрение системы мониторинга финансовой устойчивости также является актуальным вопросом. Подготовка на предприятиях ежеквартальных внутренних отчетов на основе финансовых индикаторов, принятие на их основе стратегических решений укрепляет финансовую дисциплину.

Также важно разработать системную методику определения финансовой эффективности дорожно-строительных проектов. В этой методике необходимо учитывать прибыль на единицу произведенной продукции, степень использования амортизационного фонда, скорость оборота активов и общую рентабельность проектов.

Более широкое применение механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) в деятельности предприятий позволит обеспечить устойчивое финансирование долгосрочных инфраструктурных проектов. С помощью ГЧП можно привлечь иностранные инвестиции и добиться равного распределения рисков.

Таким образом, для обеспечения финансовой устойчивости дорожно-строительных предприятий требуется комплексный подход. Этот подход должен сочетаться со стратегическим планированием, цифровой трансформацией, подготовкой квалифицированных кадров, совершенствованием инструментов финансового анализа и последовательной реализацией государственной политики.

**SCIENTIFIC COUNCIL AWARDING OF THE
SCIENTIFIC DEGREES №DSc. 22/29.12.2023.I.175.01 AT
TASHKENT INTERNATIONAL UNIVERSITY**

TASHKENT INTERNATIONAL UNIVERSITY

RAKHIMOV DILSHODJON TURDIALI UGLI

**ENSURING THE FINANCIAL STABILITY OF ROAD CONSTRUCTION
ORGANIZATIONS**

08.00.07 - "Finance, Money Circulation and Credit"

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

Toshkent city – 2026 year

The topic of the dissertation of Doctor of Philosophy (PhD) is registered with the Higher Attestation Commission under the Ministry of Higher Education, Science and Innovation of the Republic of Uzbekistan under the number B2024.3.PhD/Iqt4464.

The dissertation has been prepared at Tashkent International University.

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

Scientific supervisor:

Khusanov Kakhramon Nishonovich
DSc in Economic, Associate professor

Official opponents:

Ruzieva Dilobar Isomjonovna
DSc in Economic, professor

Alimardonov Mukhamadi Ibragimovich
DSc in Economic, professor

Leading organization:

Tashkent Institute of Chemical Technology

The Defense of the dissertation will take place on « 17 » 01 2026 at 12⁰⁰ at the meeting of the Scientific Council DSc. 22/29.12.2023.I.175.01 awarding scientific degrees at Tashkent International University Address: 100114, 7 Small roundabout Street, Tashkent. Phone: (99895) 131-55-55; fax: : (99895) 131-55-55; e-mail: info@tiu.uz

The dissertation can be reviewed at the Informational Resource Center of Tashkent International University (registered under № 4). Address: Address: 100114, 7 Small roundabout Street, Tashkent. Phone: (99895) 131-55-55; fax: : (99895) 131-55-55; e-mail: info@tiu.uz

The dissertation abstract was distributed on « 22 » 12 2025,
(Mailing report № 68 on « 06 » 12 2025).



N.Kh. Jumaev

Chairman of the Scientific Council for
Awarding of Scientific Degrees, DSc in
Economics, Professor

I.Kh. Abdurakhmonov

Scientific secretary of the Scientific
Council for Awarding of Scientific
Degrees, DSc in Economics, Associate
Professor

D.A. Rakhmonov

Chairman of the Scientific Seminar of
the Scientific Council for Awarding
Scientific degrees, DSc in Economics,
Professor

INTRODUCTION (annotation of the dissertation of Doctor of Philosophy (PhD))

Purpose of the research. Development of scientifically based proposals and recommendations on ensuring the financial stability of road construction organizations.

Research objectives:

defining the concept of financial stability of road construction organizations and its significance;

study of key indicators and metrics for assessing financial stability;

development and application of methods for analyzing the financial condition of organizations;

research of cost management and optimization mechanisms;

effective organization of investment activities and identification of ways to attract financial resources;

studying the possibilities of increasing financial stability using digital technologies and innovative solutions;

development of practical recommendations for ensuring the financial stability of road construction organizations.

The object of the research is road construction organizations operating in our country.

The subject of the research is the processes of formation, assessment and strengthening of the financial stability of road construction organizations, as well as financial management tools and strategies.

Research methods. The research work used methods of systematic and comparative analysis, economic-statistical analysis and generalization, correlation and regression analysis, statistical comparison and grouping, economic modeling, forecasting.

The scientific novelty of the research is as follows:

the system of indicators of the financial stability index for assessing financial efficiency in road construction organizations has been improved based on the effective use of financial resources, digital project management, and modern approaches;

priority areas for the effective use of international loans and funds of international financial institutions are proposed based on an assessment of the social impact of projects, the level of achievement of financial stability opportunities and results in ensuring the financial stability of road construction organizations;

a long-term and balanced public-private partnership mechanism has been proposed, integrating state subsidies and private investments based on volume and quality indicators in improving the efficiency of projects in road construction organizations;

it is proposed to organize the transfer of works on the operation of public roads to the private sector on the basis of outsourcing, as well as to create an integrated

information system that ensures the automation of financing processes, real-time data analysis, and transparency of financial processes.

The practical results of the study are as follows:

effective analytical methods have been developed for determining and assessing the financial condition of road construction organizations. These methods are used for an in-depth study of financial indicators and determining the stability of the organization. As a result, the weaknesses of the financial situation were identified and it was possible to determine measures to eliminate them;

practical recommendations for cost management and optimization have been developed. These recommendations are aimed at the efficient allocation of resources and reduction of overhead costs in road construction processes. As a result, the financial efficiency of organizations has increased and the level of profitability has improved;

mechanisms and strategies for attracting financial resources to improve investment activity have been improved. Thanks to these strategies, organizations gained more opportunities to finance new projects. As a result, the investment required for the development of road infrastructure increased;

financial management processes have been modernized through digital transformation tools. Thus, calculations, monitoring, and reporting are carried out quickly and accurately. As a result, the financial stability of organizations was strengthened, and management efficiency increased.

Reliability of the research results. The reliability of the research results is determined by the expediency of the approaches and methods used in the dissertation, the validity of econometric and mathematical methods, the validity of statistical data based on the data of the Statistics Agency under the President of the Republic of Uzbekistan and the analysis of other officially published practical data, and the implementation of relevant conclusions, proposals, and recommendations into practice by authorized organizations.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati. Tadqiqot natijalarining ilm its significance lies in the fact that it serves the development of theoretical concepts, methodologies, and methods of analysis related to financial management and stability in the field of road construction. Within the framework of this topic, the criteria and indicators for assessing financial stability were determined, and the impact of economic changes, investment processes, and digital transformation on the financial condition of road construction organizations was scientifically investigated. This contributes to the formation of new approaches to the practical application of financial theories.

As for the practical significance, the recommendations and strategies developed within the framework of the topic are used to strengthen the financial stability of road construction organizations, optimize costs, and effectively organize investment activities. Also, through the introduction of digital technologies, financial management processes will be improved, and the economic stability of organizations will be increased. This will contribute to the development of road

infrastructure, increasing economic efficiency, and sustainable economic growth of the country.

Implementation of research results. Based on the obtained scientific results on ensuring the financial stability of road construction organizations:

the proposal to improve the system of indicators of the financial stability index, which evaluates financial efficiency based on the effective use of financial resources, digital project management and modern approaches in road construction organizations, has been introduced into the activities of the Committee for Roads under the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan (Reference of the Committee for Roads under the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan No. 04-2369 dated May 27, 2025). As a result, the functional efficiency of project management processes of road construction organizations increased by 35%, the efficiency of using financial resources improved by 25%, and the duration of project financing was reduced by an average of 30%, thereby increasing the level of transparency in the processes of assessing social impact, expanding the opportunities for various stakeholders to participate in the decision-making process, and a significant increase in their confidence index.

the proposal on priority areas for the effective use of international loans and funds of international financial institutions based on an assessment of the social impact of projects, the level of achievement of financial stability opportunities and results in ensuring the financial stability of road construction organizations has been introduced into the practice of the Committee for Roads under the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan (certificate of the Committee for Roads under the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan No. 04-2369 dated May 27, 2025). As a result, 1.2 trillion soums of funds from international loans and financial institutions were attracted to road construction organizations, and the social impact and effectiveness of these projects brought additional economic and social benefits of 450 billion soums, creating additional resources in the amount of 320 billion soums to ensure financial stability;

the proposal for a long-term and balanced public-private partnership mechanism that integrates state subsidies and private investments based on volume and quality indicators in improving the efficiency of projects in road construction organizations has been introduced into the practice of the Committee for Roads under the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan (Reference of the Committee for Roads under the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan No. 04-2369 dated May 27, 2025). As a result, state subsidies and private investment funds for financing projects increased by 500 billion soums, 350 billion soums of additional funds were saved due to the effective use of financial resources, and an additional 280 billion soums of additional financial resources were created for the financial stability of road construction processes, which had an additional positive impact on the socio-economic effectiveness of the projects by 420 billion soums;

the proposal to organize the transfer of work on the operation of public roads to the private sector on the basis of outsourcing and the creation of an integrated information system that automates the financing processes, real-time data analysis

and ensures the transparency of financial processes has been introduced into the practice of the Committee for Roads under the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan (Reference No. 04-2369 of the Committee for Roads under the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan dated May 27, 2025). As a result, financing processes were automated by 480 billion soums, data analysis time was reduced by 60%, increased financial transparency allowed attracting additional resources in the amount of 350 billion soums, and 420 billion soums of investments were made by the private sector for the operation of roads.

Approbation of the research results. The scientific and practical results of the dissertation were discussed at 2 international and 5 national scientific and practical conferences.

Publication of research results. On the topic of the dissertation, 7 scientific articles have been published in scientific journals recommended by the Higher Attestation Commission of the Republic of Uzbekistan for the publication of the main scientific results of doctoral dissertations.

Structure and volume of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, three chapters, a conclusion, a list of references and appendices. The work consists of 164 pages of text, including 17 tables and 21 figures.

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

I bo'lim (I часть; part I)

1. Raximov.D.T Innovative stages of assessing the financial stability of road construction organizations.// Journal of Management Value & Ethics. ISSN: 2249-9512. April-June 25 Vol. 15 No. 02 (08.00.00, №6. OAK dissertatsiyalar asosiy ilmiy natijalarini chop etish tavsiya etilgan ilmiy nashrlar ro'yxati, Osiyo mamlakatlari nashrlari).
2. Raximov.D.T The Concept of Financial Sustainability and Its Role In Road Construction Organizations. // Central Asian journal of Innovations on Tourism Management and Finance. Volume: 06 Issue: 03 | July 2025 ISSN: 2660-454X (08.00.00 OAK Rayosatining 2024-yil 28-maydagi 360-son qarori).
3. Raximov.D.T Yo'l qurilish tashkilotlarining moliyaviy barqarorligini ta'minlash: imkoniyatlarva chora-tadbirlar.// "Yashil iqtisodiyot va taraqqiyot" ilmiy jurnal. №12-Toshkent,2024-473-476.b. (08.00.00, OAK rayosatining 2023-yil 1-apreldagi 336/3-son qarori).
4. Raximov.D.T Yo'l qurilish tashkilotlarida ishlab chiquvchi jarayonlarni optimallashtirish. "Aktuar moliya va buxgalteriya hisobi ilmiy jurnali" ilmiy jurnal. №5-Toshkent,2025-76-81.b. (OAK Rayosatining 2024-yil 31-yanvardagi 350-son qarori)
5. Raximov.D.T Yo'l qurilish tashkilotlarida oqilona moliyaviy strategiyalarni amalga oshirish. "Muhandislik va iqtisodiyot jurnali" ilmiy jurnal. №4-Toshkent, 2025-659-663.b. (08.00.00 OAK Rayosatining 2024-yil 28-avgustdagi 360/5-son qarori).
6. Raximov.D.T Enhancing the competitiveness of road construction organizations in the global market. //International Conference on Advance Research in Humanities, Sciences and Education
7. Raximov.D.T Yo'l qurilish tashkilotlarining moliyaviy barqarorligini boshqarishning zamonaviy usullari. //"Oliy ta'limni tashkil etishda xorijiy tajribalar: transformatsiya va innovatsiyalar" xalqaro ilmiy-amaliy konferensiya materiallari to'plami. Toshkent, 28-29-mart, 2025.
8. Raximov.D.T O'zbekistondagi yo'l qurilishi kompaniyalarida moliyaviy va iqtisodiy barqarorlik strategiyalari.//Yoshlar uchinchi "Renessans drayveri" respublika ilmiy-amaliy konferensiya to'plami Toshkent 16-aprel,2025-yil
9. Raximov.D.T Yo'l qurilish korxonalarining moliyaviy barqarorligiga ta'sir etuvchi tashqi omillar tahlili.// O'zbekiston respublikasi oliy ta'lim, fan va innovatsiyalar vazirligi "ijtimoiy bilimlar va texnikmuhandislik turk dunyosi" xalqaro simpozium. Toshkent 5-6-may, 2025

II bo‘lim (II часть; II part)

1. Raximov.D.T Yo‘l qurilish tashkilotlarida yo‘l qurilish ko‘lamini oshirib, samarali resurslar taqsimotini ishlab chiqish . “Yashil iqtisodiyot va taraqqiyot” ilmiy jurnal. №4-Toshkent,2025-1099-1103.b. (08.00.00, OAK rayosatining 2023-yil 1-apreldagi 336/3-son qarori).
2. Raximov.D.T O‘zbekistonda yo‘llarning sifatini oshirgan holda investitsiyalarni jalb qilish asoslari . “Yashil iqtisodiyot va taraqqiyot” ilmiy jurnal. №11-Toshkent,2024-1723-1726.b. (08.00.00, OAK rayosatining 2023-yil 1-apreldagi 336/3-son qarori).
3. Raximov.D.T The role of government policy in ensuring financial stability: an analysis in the road construction sector.// American Academic publishers, volume 05, issue 04,2025
4. Raximov.D.T Moliyaviy risklarni boshqarish: yo‘l qurilish tashkilotlari misolida.// Ilm-fan va innovatsiya ilmiy-amaliy konferensiyasi in-academy.uz/index.php/si
5. Raximov.D.T Yo‘l qurilish korxonalarida moliyaviy hisobotlarning ahamiyati.// Ilm-fan va innovatsiya ilmiy-amaliy konferensiyasi in-academy.uz/index.php/si

Avtoreferat “Public Publish Printing” nashriyotida
tahrirdan o‘tkazildi

Bosishga ruxsat etildi: 19.12.2025-yil
Bichimi 60x84 $\frac{1}{16}$, “Times New Roman”
garniturada raqamli bosma usulida bosildi.
Shartli bosma tabog‘i 4,0. Adadi: 100. Buyurtma: №90.

«Public Publish Printing» MChJ
bosmaxonasida chop etildi.
Toshkent, M.Ulug‘bek tum., Moylisoy, 22.