ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТИДА ЮК ТАШИШ ФАОЛИЯТИНИНГ ИҚТИСОДИЙ САМАРАДОРЛИГИ ВА УНИ БАҲОЛАШНИНГ НАЗАРИЙ-МЕТОДОЛОГИК АСОСЛАРИ

Нурходжаева Хилола Хакимходжаевна

Аннотация. *Мақолада темир йўл транспортида юк ташиш фаолияти иқтисодий самарадорлигининг мазмуни, уни шакллантирувчи омиллар ва баҳолаш мезонлари тадқиқ этилган. Самарадорликни фақат даромад ва харажатлар нисбати билан эмас, балки ташиш таннархи, вақт, ишончлилик, инфратузилмадан фойдаланиш, хизмат сифати ва логистик интеграция кўрсаткичлари орқали комплекс баҳолаш зарурлиги асосланган.*

Калит сўзлар: *темир йўл транспорти, юк ташиш, иқтисодий самарадорлик, таннарх, рентабеллик, логистика, инфратузилма*

Транспорт тизими миллий иқтисодиётнинг ишлаб чиқариш ва истеъмол бозорларини боғловчи муҳим таркибий қисми ҳисобланади. Темир йўл транспорти катта ҳажмдаги ва узоқ масофага ташиладиган юкларни нисбатан барқарор, хавфсиз ҳамда узлуксиз етказиб бериш имконияти билан ажралиб туради. Шу билан бирга, тармоқнинг капиталоғимлиги, инфратузилмани сақлаш харажатлари, вагон ва локомотивлардан фойдаланиш цикли ҳамда тарифларни тартибга солиш хусусиятлари унинг иқтисодий самарадорлигини баҳолашда алоҳида ёндашувни талаб этади.

Диссертацияда иқтисодий самарадорлик транспорт соҳаси учун ресурслардан оқилона фойдаланиш орқали иқтисодий натижага эришиш билан бир қаторда, хизматнинг сифати, ишончлилиги, етказиб бериш муддати ва харажатлар мувозанати билан боғлиқ ҳолда талқин этилган. Демак, темир йўл корхонаси фаолияти натижасини фақат молиявий кўрсаткичлар орқали баҳолаш етарли эмас. Ташиш жараёнида юзага келадиган кутиш, ортиш-тушириш, қайта йўналтириш ва чегарадан ўтиш билан боғлиқ харажатлар ҳам умумий самарадорликка таъсир кўрсатади.

Иқтисодий самарадорлик ва рақобатбардошлик ўзаро боғлиқ тушунчалардир. Самарадорлик ресурслардан фойдаланиш натижасини ифодаласа, рақобатбардошлик ушбу натижани бозор талаблари, хизмат сифати ва муқобил транспорт турлари билан таққослаш имконини беради. Шу сабабли темир йўл транспортида мазкур категорияларни биргаликда ўрганиш мақсадга мувофиқ.

Темир йўл транспорти самарадорлигини баҳолашда тизимли, институционал, трансакцион ва мультимодал ёндашувларни ўзаро уйғунлаштириш лозим. Тизимли ёндашув ташиш жараёнини инфратузилма, ҳаракат таркиби, логистика марказлари, чегара назорати ва рақамли бошқарувнинг бир-бирига боғлиқ фаолияти сифатида кўради. Трансакцион ёндашув эса юк жўнатувчи, оператор, станция, логистика маркази

ва божхона ўртасидаги келишувлар билан боғлиқ вақт ҳамда харажатларни ҳисобга олишга имкон беради.

Диссертацияда темир йўл транспорти учун тонна-километрга тўғри келадиган ташиш харажатлари (СТК), даромаднинг таннархга нисбати (P/C Ratio), транзит вақти индекси (TTI), юк етказиб беришдаги вақт самарадорлиги, ортиш-тушириш жараёни маҳсулдорлиги ва рентабеллик кўрсаткичлари ажратилган. СТК харажатларни ташилган юк ҳажми ва масофа билан боғлаб баҳолайди. P/C нисбати эса олинган даромаднинг харажатларни қоплаш қобилиятини ифодалайди.

Самарадорликни комплекс баҳолаш учун иқтисодий кўрсаткичларга техник ва сифат мезонларини қўшиш зарур. Масалан, вагон айланиши, локомотивлардан фойдаланиш, инфратузилманинг модернизация даражаси, юкларнинг белгиланган муддатда етказилиши, йўқотиш ва шикастланиш ҳолатлари, мижозлар қониқиши каби индикаторлар умумий натижага таъсир қилади. Бу кўрсаткичлар корхонадаги ички захираларни аниқлаш ва самарасиз операцияларни қисқартириш учун ахборот базасини яратади.

Вақт омили алоҳида аҳамиятга эга. Юкнинг белгиланган муддатдан кечикиши мижознинг қўшимча омбор харажатларини келтириб чиқаради, таъминот занжирида узилишларга сабаб бўлади ва темир йўл хизматининг муқобил транспорт турларига нисбатан жозибадорлигини пасайтиради. Шу боис етказиб бериш муддати ва кечикишлар улушини доимий мониторинг қилиш самарадорликни бошқаришнинг муҳим шарти ҳисобланади.

Диссертацияда келтирилган маълумотларга кўра, “Ўзбекистон темир йўллари” АЖнинг юк ташишдан олган даромади 2020 йилда 3 476,7 млрд сўмни ташкил этган бўлса, 2025 йилда 8 244,3 млрд сўмга етган. Шу даврда юк ташиш харажатлари 2 047,3 млрд сўмдан 4 517,73 млрд сўмгача ошган. Юк ташишдан олинган фойда эса 1 726,4 млрд сўмдан 3 726,6 млрд сўмга кўтарилган. Ушбу динамика номинал молиявий натижалар ўсганини кўрсатади, бироқ харажатлар ўзгариши ва рентабеллик кўрсаткичлари билан биргаликда таҳлил қилиниши лозим.

Рентабеллик 2020 йилда 84,33 фоизни ташкил этган, 2022 йилда 66,23 фоизгача пасайган, 2023 йилда 79,26 фоизга, 2024 йилда 73,38 фоизга ва 2025 йилда 82,49 фоизга тенг бўлган. Демак, таҳлил даврида кўрсаткич бир маромда ўсмаган, балки ўзгарувчан динамикага эга бўлган. Бу ҳолат харажатларни бошқариш, операцияларни режалаштириш ва ресурслардан фойдаланиш самарадорлигини доимий назорат қилиш зарурлигини кўрсатади.

Юк ташиш ҳажмлари бўйича ҳам темир йўл транспортининг ўсиш суръати чекланган. Диссертацияда келтирилган маълумотларда темир йўл орқали ташилган юк ҳажми 2021 йилда 70,1 млн тоннани, 2025 йилда эса 73,7 млн тоннани ташкил этгани қайд этилган. Ушбу даврда ўсиш тахминан 5,1 фоиз бўлган. Автомобиль транспортида юк ташиш ҳажмининг тезроқ ўсиши темир йўл хизматларининг бозор талабига мослашувчанлигини кучайтириш зарурлигини англатади.

Хулоса қилиб айтганда, темир йўл транспортида иқтисодий самарадорликни ошириш молиявий кўрсаткичларни яхшилаш билан чекланмайди. Ташиш харажатларини юк тури, масофа ва йўналишлар кесимида таҳлил қилиш, вагонлар айланишини тезлаштириш, бекор туриш вақтини қисқартириш, ортиш-туширишни автоматлаштириш ва юк ҳаракатини рақамли кузатиш муҳимдир. Мижозлар қониқишини баҳолаш ҳамда хизмат сифатини доимий мониторинг қилиш орқали бозор талабига мослашувчанлик оширилади.

Фойдаланилган адабиётлар: 1. “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ маълумотлари. 2. International Transport Forum. Transport Outlook 2019. OECD Publishing, 2019. 3. Rodrigue J.-P., Comtois C., Slack B. The Geography of Transport Systems. 5th ed. Routledge, 2020. 4. Нурходжаева Х.Х. Темир йўл транспортининг рақобатбардошлиги ва самарадорлигини ошириш йўллари: PhD диссертацияси. Тошкент, 2026.

Изоҳ: Матн диссертация мазмуни ва унда келтирилган ҳисоб-китоблар асосида мустақил тезис шаклида қайта ишланди.

Фойдаланилган адабиётлар:

1. “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ маълумотлари.
2. International Transport Forum. Transport Outlook 2019. OECD Publishing, 2019.
3. Rodrigue J.-P., Comtois C., Slack B. The Geography of Transport Systems. 5th ed. Routledge, 2020.
4. Нурходжаева Х.Х. Темир йўл транспортининг рақобатбардошлиги ва самарадорлигини ошириш йўллари: PhD диссертацияси. Тошкент, 2026.