ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТИДА ЮК ТАШИШ ФАОЛИЯТИНИНГ ИҚТИСОДИЙ ҲОЛАТИ ВА РАҚОБАТБАРДОШЛИК КЎРСАТКИЧЛАРИ ТАҲЛИЛИ

Нурходжаева Х.Х.ЎТЙ (АЖ) мустақил изланувчиси

Аннотация: Иқтисодий самарадорлик иқтисодиёт фанининг асосий категорияларидан бири бўлиб, ресурслардан фойдаланиш орқали эришиладиган натижаларни харажатлар билан таққослашда ифода этилади. Аммо транспорт соҳасида, хусусан, темир йўл транспортида мазкур тушунчанинг мазмуни кенгроқ кўлам ва мураккаб алоқалар тизими орқали намоён бўлади.

Калитсўзлар:интермодал,транзакцион,неоклассик,логистика.

Фикримизча, темир йўл транспортидаги иқтисодий самарадорликни стандарт рентабеллик ёки харажат камайиши асосида баҳолаш етарли эмас – бу ерда хизмат тезлиги, логистика занжиридаги узлуксизлик, интермодал интеграция ва инфратузилма ҳолати каби фанлараро омиллар ҳал қилувчи аҳамият касб этади.

Аслида, юк ташиш соҳасида самарадорликнинг тўлақонли таҳлили неоклассик, институционал ва тизимли ёндашувларнинг бирлашувини талаб этади. Неоклассик назария самарадорликни ресурслар тақсимотининг оптималлиги билан боғласа, институционал ёндашув эса тарифлар шаклланиши, монополия ва бозор рақобатининг таъсирини кўриб чиқади. Шу билан бирга, транспортдаги транзакцион харажатлар назарияси (Coase, Williamson)га кўра, кечикишлар, қайта юклаш, логистика узилишлари – самарадорликка тўғридан-тўғри таъсир этувчи кўзга кўринмас, лекин жуда

муҳим омиллардир 1 . Айниқса, юк ҳаракатининг узлуксизлиги, станциялардаги операцион кечикишлар ва автоматлашмаган жараёнлар – “transactional efficiency” тушунчаси орқали тўлиқ қамраб олинади.

Ўзбекистон шароитида темир йўл тармоғининг иқтисодий самарадорлигини алоҳида таҳлил қилиш зарурати, бир неча муҳим омиллар билан изоҳланади. Биринчидан, бу тармоқ – юк ташишдаги энг йирик улушга эга бўлса-да, рентабеллик даражаси паст ва харажатлар юқори. Иккинчидан, давлат субсидияси орқали молиялаштирилаётган ҳолда, самарадорликни назорат қилувчи бозор механизмлари етарли даражада шаклланмаган. Учинчидан, инфратузилманинг техник эскирганлиги, вагон паркининг 40 – 50% қисми амортизация чегарасидан ўтгани ва автоматлашган бошқарув тизимларининг пастлиги билан боғлиқ институционал муаммолар самарадорликни чеклаб келмоқда.

Айниқса, иқтисодий самарадорликни фақат “таннарх” ва “фойда” орқали баҳолаш аниқ натижа бермайди. Ҳозирги глобал иқтисодиётда хизмат сифатининг аниқлиги (delivery reliability), етказиб бериш муддатининг оптималлиги (transit time efficiency) ва харажатлардан ташқари логистикадаги тайёргарлик даражаси (logistics readiness index) каби кўрсаткичлар ҳам катта аҳамият касб этади. Фикримизча, темир йўл транспортида иқтисодий самарадорлик қуйидаги тўртта асосий йўналиш орқали баҳоланса мақсадга мувофиқ бўлади:

молиявий натижалар (таннарх, рентабеллик, фойда/харжат);

операцион самарадорлик (вақт, юк айланмаси, узлуксизлик);

инфратузилмавий ҳолат ва моддий ресурслардан фойдаланиш;

логистика ва хизмат сифатини таъминлаш даражаси.

1

Юк ташиш соҳасида темир йўл транспортининг иқтисодий самарадорлигини тўлиқ тасаввур қилиш учун оддий ҳисоб-китоблар етарли бўлмай қолди. Самарадорликни фақат таннарх ёки рентабеллик билан баҳолаш – масаланинг ярми, холос. Бугунги кунда бу тушунча анча мураккаб ва кўп қиррали тус олган. Фаолият самарадорлигини аниқлашда ресурс харажатларидан ташқари вақт, сифат, моддий-техника таъминоти ва хизмат узлуксизлиги каби кўрсаткичларни ҳам инобатга олиш шарт.

Фикримизча, транспорт соҳасида самарадорликни иккита кесимда таҳлил қилиш мақсадга мувофиқ: макро даражада – бутун тармоқ доирасидаги иқтисодий кўрсаткичлар орқали, ва микро даражада – оператор, йўналиш ёки логистика маркази кесимидаги ҳаракатларни баҳолаш орқали. Темир йўл транспорти юк ташиш фаолияти иқтисодий самарадорлигини баҳолаш учун қуйидаги мезон ва кўрсаткичлар танлаб олинди. Улар ҳам транспорт инфратузилмаси, ҳам иқтисодий натижалар, ҳам операция сифати билан чамбарчас боғланган:

ўртача таннарх (сўм/тонна-км): бу кўрсаткич қуйи операция харажатларини тўғридан тўғри ифодалайди ва хизмат нархи билан чамбарчас боғлиқ;

рентабеллик даражаси: яъни харажатга нисбатан қанча фойда келаётганини кўрсатади. Бу ҳар қандай бизнесда бўлгани каби транспорт соҳасида ҳам марказий кўрсаткич;

юк айланмаси: тонна-кмда ўлчанади ва йўллар, вагонлар ҳамда логистика ресурсларидан фойдаланиш даражасини англатади;

фойда/харжат нисбати: бу ерда фақат соф фойдани эмас, иқтисодий тизимнинг қай даражада “ўзини оқлаётгани”ни баҳолаш мумкин;

вақт тежами ва етказиб бериш аниқлиги: темир йўлнинг асосий муаммоларидан бири – логистикадаги кечикишлар ва узилишлар.

Самарадорлик шунда намоён бўладики, етказиб бериш қанча узлуксиз ва мослашувчан бўлса, тизим шунча фойдали ишлайди;

эксплуатация харажатлари улуши: таъмирлаш, техника хизмат ва амортизация харажатлари жами харажатда қанчалик улушга эга – бу самарадорлик учун жиддий мезон;

бир вагонга тўғри келувчи ташиш ҳажми: моддий база қандай ишлатилмоқда;

контейнер логистикасида фойдаланиш даражаси: интермодал интеграция кўлами қанчалик кенг — хизмат турлари диверсификацияси шунча самарали;

хизмат сифати индекси: мижозлар қониқиши, юклар узлуксиз етиб бориши, онлайн хизматлар ва техник таъминлаш сифатини қамраб олади;

тармоқ қуввати улуши: темир йўлнинг йиллик техник имконияти билан реал фойдаланиш ўртасидаги тафовут – бу ҳам самарадорлик мезони.

Юк ташиш фаолиятида иқтисодий самарадорликни белгилайдиган омиллар нафақат молиявий кўрсаткичлар, балки инфратузилма ва моддий-техника ресурсларининг ишончлилиги, тайёрлик даражаси ва замонавийлиги билан ҳам чамбарчас боғлиқ. Темир йўл транспортида инфратузилма – бу тармоқнинг “асосий скелети”, ундаги ҳар қандай узилиш, самарадорликка тўғридан-тўғри салбий таъсир кўрсатади.

Фикримизча, Ўзбекистонда темир йўл инфратузилмаси бугунги кунда жиддий трансформацияга муҳтож. Биринчидан, вагонлар паркининг катта қисми жисмоний ва маънавий жиҳатдан эскирган. Давлат статистикасига кўра, юк ташишда иштирок этаётган вагонларнинг тахминан 45 фоизидан ортиғи 30 йилдан зиёд вақтдан буён эксплуатацияда. Бу ҳолат нафақат техник носозликлар эҳтимолини оширади, балки юк ташишдаги вақт тежамини йўққа чиқаради, таъмирлаш харажатларини эса ортиқча юкка айлантиради.

Иккинчидан, сигнализация ва бошқарув тизимларининг кўп қисми

ҳалигача механик ва ярим автоматлаштирилган усулларда ишлайди. Халқаро амалиётда эса интеллектуал бошқарув тизимлари – SCADA, SmartRail, ETCS каби платформалар жорий этилган бўлиб, ҳаракатни реал вақтда оптималлаштиришга хизмат қилади. Аслида, автоматлашган бошқарув тизимлари орқали темир йўл ҳаракатидаги тўхтовлар, бўш вақтлар ва маршрутдаги узилишлар кескин камаяди, бу эса самарадорликнинг сезиларли ошишига олиб келади. Бизда эса бу технологик ечимлар ҳали жорий этилмаган ёки оз қўлланилади.

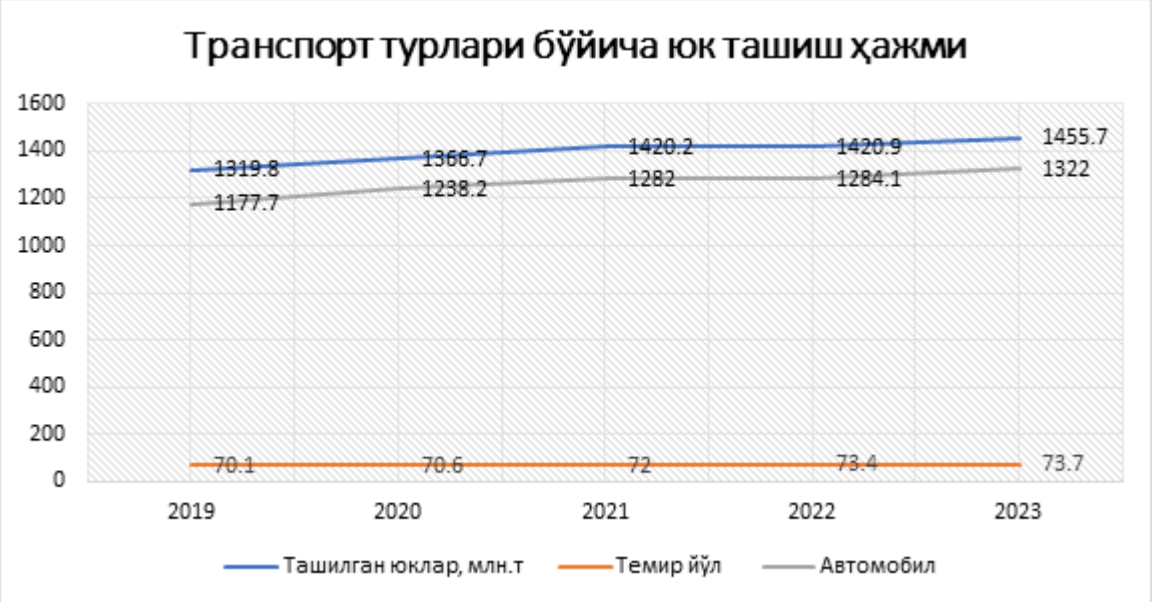
Айниқса, станция логистикаси ва ортиш-тушириш тизимларининг ҳолати самарадорлик учун ҳал қилувчи аҳамиятга эга. Юкларни тез, узлуксиз ва қайта ишлашсиз ҳаракатлантириш имкони – бу юқори самарадорлик белгиси. Фақат афсуски, кўпгина йирик станциялар ҳанузгача механик кранлар, қўл меҳнати ва автоматлашмаган терминалларга таянади. Фикримизча, бу ҳолат нафақат вақт йўқотишга, балки юк йўқотишларига, ортиқча операция харажатларига сабаб бўлмоқда.

Шу билан бирга, логистика марказларининг темир йўл тармоғи билан тўлиқ интеграция қилинмагани ҳам самарадорликни чекламоқда. Мисол учун, Навоий, Тошкент ва Ангренда қурилган логистика хаблари маълум даражада мавжуд бўлса-да, уларнинг темир йўл линияларига боғланиши етарли даражада автоматлаштирилмаган. Юкни поезддан терминалга, у ердан бошқа транспортга ўтказишдаги ҳар бир қўлдаги ҳаракат – бу ресурс йўқотилиши, вақт йўқотилиши ва натижада иқтисодий самарадорликнинг пасайиши.

Халқаро тажриба шуни кўрсатмоқдаки, самарали инфратузилмавий тизимсиз транспорт фаолиятининг юқори самарадорлигини таъминлаб бўлмайди. Жумладан, Германияда 80% дан ортиқ темир йўл станциялари автоматлаштирилган, Японияда эса 100% ҳаракат графиги рақамли режалаштирилади ва 30 сония кечикиш “катта кечикиш” деб ҳисобланади. Бу ўлкаларда эксплуатация харажатларининг камида 15–20 фоизи

автоматлаштириш ҳисобига оптималлаштирилган. Ўзбекистонда эса бундай ечимлар жорий этилмагани сабаб, инфратузилма кўпроқ таъмирлашга, назоратга ва инсон меҳнатига боғланиб қолмоқда.

2019 – 2023 йиллар давомида Ўзбекистонда юк ташиш фаолиятининг транспорт турлари бўйича динамикасини таҳлил қилиш, тармоқдаги рақобатбардошлик ҳолатини аниқлаш ҳамда инфратузилмавий самарадорликни баҳолаш учун муҳим эмпирик асос бўлиб хизмат қилади (2.1-расм). Расмий статистик маълумотларга кўра, умумий юк ташиш ҳажми 2019 йилдаги 1319,8 млн тоннадан 2023 йилда 1455,7 млн тоннагача ошиб, тахминан 10,3% ўсиш қайд этилган. Бу ўсиш ўз-ўзидан ижобий кўриниш касб этса-да, транспорт турлари кесимидаги таҳлил тамомила бошқача манзара яратади.



1-расм. Транспорт турлари бўйича юк ташиш ҳажми2

Алоҳида эътибор қаратиш жиҳати шундаки, 2019 – 2023 йиллар давомида темир йўл транспорти томонидан ташилган юклар ҳажми деярли бир хил ҳолатда бўлиб қолган, яъни 70,1 млн т (2019) дан 73,7 млн т (2023) гача.

2 Стат.уз

Ўсиш суръати сўнги беш йилда 5,1% атрофида бўлиб, бу соҳада амалга оширилган инвестиция, инфратузилма модернизацияси ва ислоҳотлар фонида етарли динамика сифатида баҳоланмайди. Шу билан бирга, автомобил транспортининг юк ташиш ҳажми эса муттасил ва изчил ўсиб, 1177,7 млн т (2019) дан 1322 млн т (2023) гача кўтарилган.

Фикримизча, ушбу тенденция темир йўл транспортининг транспорт бозоридаги рақобат позициясини заифлаштириб борётганини кўрсатади. Шуни алоҳида таъкидлаш лозим, оғир, миқдор жиҳатдан йирик ва масофали ташишларда темир йўл транспорти анъанавий равишда самарадор ва рентабел транспорт тури ҳисобланади. Аммо амалиётда транспорт сиёсатининг нотўғри устуворликлари, тариф мослашувчанлигининг пастлиги, хизмат турлари диверсификациясининг етишмаслиги ва инфратузилманинг эскирганлиги соҳа улушининг пасайишини кўрсатмоқда.

Фикримизча, темир йўл транспорти фаолиятидаги ушбу ўсишнинг паст суръати бир неча ички ва ташқи омиллар билан боғлиқ:

тариф сиёсатининг марказлашганлиги ва бозор талабларига мос эмаслиги – бу ҳолат ташқи логистика операторларининг темир йўл хизматларидан фойдаланишини чеклайди;

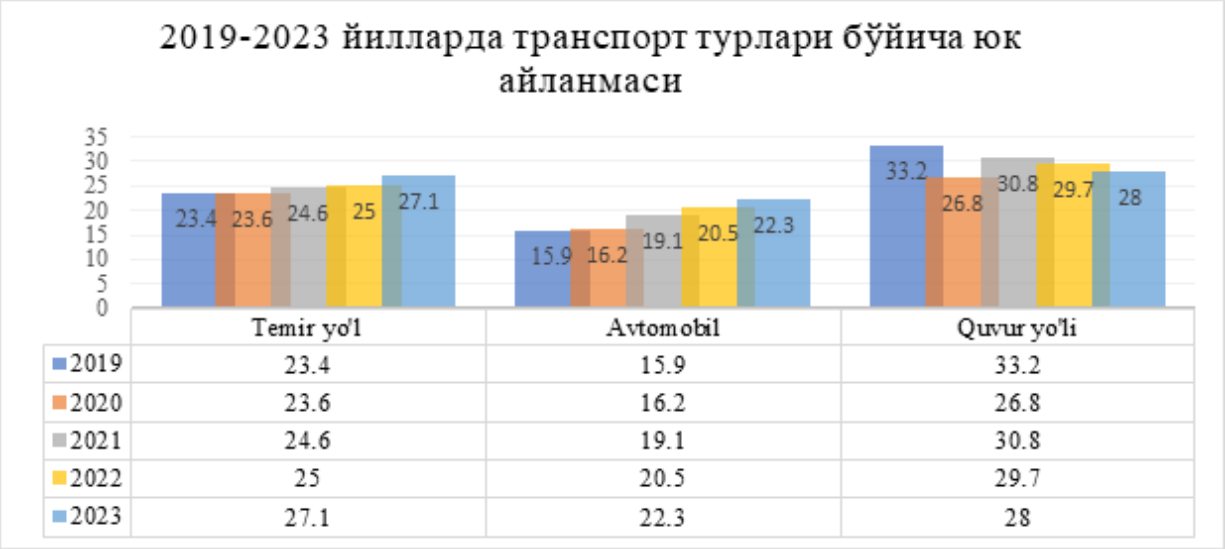
логистика тизимлари билан интеграция даражасининг пастлиги, хусусан контейнер хаблар ва интермодал алоқа нуқталари етарли эмаслиги;

юк ташиш жараёнларининг автоматлашмаганлиги ва рақамлаштирилмаганлиги, бу эса операция тезкорлиги ва мижоз марказлилик даражасини пасайтиради;

станция инфратузилмасининг юқори эксплуатация харажатлари билан тавсифланиши, юк қайта ишлаш жараёнларида кўп вақт ва ресурс йўқотилишини келтириб чиқаради.

Юк айланмаси – транспорт фаолияти самарадорлигини баҳоловчи стратегик кўрсаткичи ҳисобланади. У транспорт тармоғининг технологик

имконияти, логистика тизими билан интеграция даражаси ва бозордаги рақобатбардошлигини акс эттиради. 2019–2023 йиллардаги юк айланмаси кўрсаткичлари асосида ҳар бир транспорт турининг ривожланиш траекторияси ва рақобат салоҳиятини аниқлаш имкониятини беради (2.2-расм).



	Temir yo'l	Avtomobil	Quvur yo'li
2019	23.4	15.9	33.2
2020	23.6	16.2	26.8
2021	24.6	19.1	30.8
2022	25	20.5	29.7
2023	27.1	22.3	28

2.-расм. 2019-2023 йилларда транспорт турлари бўйича юк айланмаси[3]**.**

Темир йўл транспорти учун бу кўрсаткич – ташқи жиҳатдан ижобий натижани ифодалаётган бўлиши мумкин, аммо тармоқ салоҳиятидан тўлиқ фойдаланилмаётганини кўрсатмоқда. 2019 йилда темир йўл орқали 23,4 млрд тонна-км юк ташилган, 2023 йилда бу кўрсаткич 27,1 млрд тонна-кмга етган. Бу тахминан 16% ўсиш дегани. Лекин, назарий ва инфратузилмавий салоҳият нуқтаи назаридан, бу рақам анча юқори бўлиши мумкин эди. Фикримизча, бу ҳолатнинг бир неча асосий сабаблари бор:

автоматлаштириш ва рақамлаштириш даражасининг пастлиги: кўплаб станцияларда юк ортиш-тушириш ҳали ҳам қўл меҳнатига асосланган. Бу эса

3 O`zbekiston Respublikasi Davlat Statistika qo`mitasi ma`lumotlari.

тезкорликни камайтиради, ишончсизлик келтириб чиқаради ва операторларни йўқотишга олиб келади.

юк етказиш муддатидаги узилишлар, яъни “Just-in-time” логистика талабларига жавоб бера олмайдиган тизим мижозлар учун ноқулай ҳисобланади. Ҳозирги бозор шароитида юк эгалари етказиб беришда тезлик ва ишончни биринчи ўринга қўяди.

маршрут эркинлиги йўқлиги бу темир йўлдаги хатловлар, вагон етишмаслиги, ортиқча бюрократик талаблар фаолият самарадорлигига салбий таъсир кўрсатмоқда.

тариф сиёсатидаги тартибга солишлар, яъни давлат томонидан тарифлар қаттиқ белгилангани боис, бозор механизми ишламаяпти. Бу эса хусусий логистика операторлари ва экспортёрлар учун ноқулайлик туғдиради.

Шу билан бирга, автомобил транспортида юк айланмасининг 15,9 млрд тонна-кмдан 22,3 млрд тонна-кмгача ўсгани – бу тармоқнинг мослашувчанлиги ва эркин ҳаракат имкониятлари орқали қандай қилиб бозорни эгаллаб бораётганини кўрсатади. Автомобил транспорти техник жиҳатдан самарали бўлмаса-да, бюрократик енгилликлар ва сервис эркинлиги орқали рақобатбардошлик даражаси юқори.

Темир йўл транспорти самарадорлиги ва рақобатбардошлигини комплекс баҳолашда кўплаб кўрсаткичлар мавжуд бўлиб, улар орасида транзит ташув ҳажми алоҳида аҳамият касб этада. Бу кўрсаткич нафақат ташилган юк миқдорини, балки мамлакатнинг транспорт ва логистика тизимига нисбатан ташқи бозордаги ишонч даражасини, инфратузилманинг сифатини ва хизматларнинг рақобатбардошлигини ҳам изоҳлайди. Юк ташувчилар томонидан Ўзбекистон орқали транзит йўлакларини танлаш – бу тасодиф эмас, балки мамлакат темир йўл тармоғининг халқаро талабларга мос келишини, тариф сиёсатининг нисбатан оптимал эканлигини ва замонавий логистика провайдерлари қай даражада фаолият кўрсатаётганини билдиради.

Фикримизча, транзит ҳажмининг ўсиши биринчи навбатда тармоқнинг иқтисодий самарадорлигини кўрсатади. Шу билан бирги, транзит юклардан олинадиган даромад ички юклардан фарқли равишда юқори рентабелликка эга бўлади. Бу ерда тармоқнинг фойдаланиш даражаси, инфратузилманинг юкламага чидамлилиги, станция ва терминал хизматларининг сифат даражаси ҳам бевосита аҳамиятга эга. Агар транспорт тизими етарлича автоматлаштирилган, божхона ва логистика жараёнлари рақамлаштирилган бўлса, транзит орқали ташилган ҳар бир тонна юк иқтисодиёт учун тоза фойда келтиради.

Айниқса, бу кўрсаткич геоиқтисодий жиҳатдан ҳам давлатнинг нуфузини ифода этади. Чунки Ўзбекистон бугун стратегик ҳудудда жойлашган ҳолда, Осиё ва Европа ўртасидаги юк оқимини жалб этишга қодир. Транзит ҳажми орқали мамлакат фақат транспорт йўлагини эмас, балки минтақавий савдони йўлга қўювчи “логистика хаби” сифатида ўз ролини мустаҳкамлаши мумкин. Қуйида темир йўл транзит ташув ҳажми келтирилган (2.3-расм).



3-расм. Темир йўл транспорти орқали транзит ташув ҳажми, 4 ***млн.тонна***

2020 йилдан бошлаб темир йўл транспорти орқали транзит ташув ҳажмининг ўсиш динамикаси ташқи геоиқтисодий омиллар, хусусан, Хитойнинг “Бир йўл – бир макон” ташаббуси доирасидаги сиёсат ўзгаришлари билан чамбарчас боғлиқ. Хусусан, Хитойнинг денгиз йўлларидаги логистик хатарларни камайтириш мақсадида 10 фоиздан ортиқ юкларини қуруқлик орқали жўнатишга ўтгани Марказий Осиё давлатларига, хусусан, Ўзбекистонга транзит хаби сифатида улкан стратегик имконият яратди.

Таъкидлаш жоизки, 2013–2019 йилларда транзит ҳажм 7 – 8 млн. тонна атрофида сбўлса, 2020 йилдан бошлаб бу кўрсаткич босқичма-босқич ўсиб, 2023 йилда 13,6 млн. тонна, 2024 йилда 14,3 млн. тоннага етди. Бу ўсиш нафақат ички инфратузилмавий ислоҳотлар натижаси, балки ташқи юк оқимларининг қайта тақсимланиш жараёнининг натижаси ҳисобланади. Бироқ ушбу ўсишдаги асосий хатар шундаки, агар Ўзбекистон логистика тизимини рақобатбардош ва интеграциялашган ҳолга келтирмаса, мавжуд оқимлар узоққа чўзилмайди. Айниқса, IT логистика тизимлари, контейнер инфратузилмаси ва транзит жараёнларининг рақамлаштирилиши ҳануз етарли даражада эмас.

Темир йўл транспортида юк ташиш фаолияти самарадорлигини аниқлашда даромад, харажат ва фойда кўрсаткичлари ҳам алоҳида ўрин тутади. Бу кўрсаткичлар орқали фақат молиявий ҳолат эмас, балки темир йўл транспортининг бозордаги рақобатбардошлиги, инвестициявий жозибадорлиги ва операциялар самарадорлиги тўғрисида ҳам хулосалар чиқариш имконини беради. Аслида, юк ташиш фаолиятида олинадиган умумий даромад логистика тизимининг тижорат потенциали, хизмат

4 “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ маълумотлари.

сифатининг бозордаги тан олиниши ва тариф сиёсати самарадорлигининг агрегат кўринишидир. Агар даромад муттасил ўсиб борса, бу бозор талабининг мавжудлигини ва хизматлар рақобатбардош эканлигини англатади. Аммо фақат даромад ўсиши самарадорликни тасдиқламайди – бу ерда харажатлар таркиби ҳал қилувчи аҳамият касб этади.

Тармоқда юк ташиш харажатлари юқори бўлиб қолса, даромаднинг кўпайиши иқтисодий самарадорлик эмас, инфляцион ёки тарифли ўсиш натижасига айланиб қолиши мумкин. Шу сабабли харажатларнинг таркибий таҳлили – масалан, хизмат кўрсатиш, техник таъмир, ёнилғи, меҳнат ва бошқарув харажатларининг улуши – фойдага эришиш моделининг барқарорлигини аниқлаб беради. Агар харажатлардан ортиб қолган фойда нисбати (рентабеллик) паст бўлса, бу тармоқнинг рақобатбардошлиги юқори эмаслигини кўрсатади.

Фойда кўрсаткичи эса, шубҳасиз, энг муҳим сигнал индикатордир. Агар тармоқ муваффақиятли ва оптимал бошқарилаётган бўлса, фойда доимий равишда ўсиб бораверади. Аммо агар даромад харажатларни зўрға қоплаяётган бўлса, бу стратегик жиҳатдан самарасиз ишлашни англатади. Аслида, транспорт фойдаси, айниқса юк ташишдаги фойда, шунчаки соф иқтисодий кўрсаткич эмас, балки операцион самарадорлик, бозордаги талаб ва логистика тизими сифатининг ифодасидир.

1-жадвал

“Ўзбекистон темир йўллари” АЖнинг асосий молиявий натижалари5, ***млрд.сўм***

№	Кўрсаткичлар	2018	2019	2020	2021	2022	2023

5 “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ маълумотлари.

1	Юк ташишдан олинган даромад	3 476,7	4 020,2	5 383,8	6 624,8	7 731,3	8 244,3
2	Юк ташиш харажатлари	2047,3	2 234,7	3 238,7	3 695,5	4 459,2	4517,73
3	Юк ташишдан олинган фойда	1726,4	1 785,4	2 145,1	2 929,2	3 272,1	3 726,6
4	Рентабеллик (%)	84.33	79.89	66.23	79.26	73.38	82.49

2018 – 2023 йиллар давомида “Ўзбекистон темир йўллари” АЖнинг юк ташиш фаолиятидан тушаётган даромад мўътадил ўсиш тенденциясида бўлган. 2018 йилда 3476,7 млрд. сўм бўлган умумий даромад 2023 йилда 8244,3 млрд. сўмга етди – бу 137% ўсишни кўрсатади. Бу ўсиш биринчи ўз навбатида ижобий кўриниши мумкин, аммо ҳар қандай даромад ўсиши харажатлар динамикаси ва фойда самарадорлиги билан қиёсий таҳлил қилиниши мақсадга мувофиқ.

2020 йилдан сўнг юк ташиш харажатлари юқори даражада ўсган, яъни 2018 йилда 2047,3 млрд. сўм бўлган харажатлар 2023 йилга келиб 4517,73 млрд. сўмни ташкил этди. Бу 120%лик харажат ўсишини англатади ва бу ўсиш даромад ўсиши билан мутаносиб эмас. Айниқса, 2020 – 2023 йиллар орасида харажатлардаги ўсиш суръати фойда ўсишидан сезиларли даражада юқори бўлган. Бундай мувозанатсизлик иқтисодий самарадорликка жиддий таъсир кўрсатади.

Рентабеллик кўрсаткичи 2018 йилда 84,33% бўлган бўлса, 2020 йилда 66,23% гача пасайган. Яъни ҳар 100 сўм харажатга 66 сўм фойда тушган. Бу шубҳасиз, темир йўл тизимида харажатларни бошқариш, операциялар режалаштирилиши ва ресурслардан фойдаланиш самарадорлиги билан боғлиқ муаммолар мавжудлигини кўрсатади. Мазкур салбий ҳолатнинг асосий

сабалари қиймат занжиридаги узилишлар, логистикадаги ортиқча туғилган харажатлар ҳамда тариф сиёсати бозор талабларига мос эмаслиги ҳисобланади.

Фойданинг ўсиши ҳам тўлиқ самарали эмас. Агар 2018 – 2023 йиллар оралиғида фойда 1,7 трлн. сўмдан 3,7 трлн. сўмгача ошган бўлса, бу ўсиш даромад ва харажатлар билан боғлиқ абсолют фарқни ифода этади. Аммо фойда нисбий самарадорлик нуқтаи назаридан барқарор эмас, чунки унга нисбатан харажатлар ўсишида тежамкорлик, модернизация, рақамлаштиришнинг таъсири сезиларли эмас.

Темир йўл транспорти – капитал сиғими юқори бўлган соҳалар қаторига киради ва унинг рақобатбардошлиги, хизмат кўрсатиш сифатининг барқарорлиги ҳамда технологик янгиланиш суръати бевосита инвестицион жараёнларнинг изчиллиги ва самарадорлигига боғлиқ. Шу нуқтаи назардан, 2018–2024 йиллар давомида “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ тизимидаги инвестиция ва асосий фондлар ҳажмининг динамикаси соҳадаги институционал барқарорлик ва бошқарув стратегияларини танқидий баҳолаш имконини беради (2.2-жадвал).

2-жадвал

Темир йўл транспортига киритилган инвестициялар ва асосий фондлар ҳажми6**, *млрд.сўм***

№	Кўрсаткичлар	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	Темир йўл транспортига киритилган инвестициялар ҳажми, млрд. сўм	2 107,6	2 679,8	1 521,1	1 639,6	3114,1	2806,5	1991,7

6 “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ маълумотлари.

	Темир йўл транспортда асосий фондлар ҳажми, млрд. сўм	70 014	83 376	93 026	107 066	111 476	132 546	136 232

Маълумотларга кўра, 2018 йилда темир йўл соҳасига киритилган инвестиция ҳажми 2,1 трлн сўмни ташкил этган бўлса, 2024 йилда бу кўрсаткич 1,99 трлн сўмгача пасайган. Формал равишда бу камайиш 5,5% атрофида бўлса-да, реал инфляция, қурилиш материаллари нархлари, технологик ечимлар импорти ва қурилмаларнинг таннархи фонида ушбу рақам янги қиймат яратувчи инвестиция эмас, балки амалда жорий харажатларни қопловчи инвестиция сифатида баҳоланади.

Натижаларга кўра, инвестиция сиёсатида изчиллик йўқ, яъни 2019 йилда инвестиция ҳажми 2,6 трлн сўм бўлган бўлса, 2020 йилда бу кўрсаткич 1,5 трлн сўмгача тушган – тахминан 43%лик кескин пасайиш қайд этилган. Агар ушбу салбий ҳолатни пандемия шароити билан боғлиқ деб ҳисобланса, аммо ундан кейинги 2021 йилда ҳам инвестиция даражаси паст (1,6 трлн сўм) бўлиб қолган. Бу ҳолат ижтимоий-иқтисодий таваккалчиликка тайёрлик даражаси паст, инвестиция ресурслари бўйича диверсификация мавжуд эмаслигини англатади. Фақат 2022 йилда 3,1 трлн сўм миқдоридаги кескин инвестиция ўсиши кузатилган, аммо кейинги йилларда яна тушиш кузатилади. Фикримизча, юқоридаги ҳолатлар стратегик режалаштиришдан эмас, балки реактив харажатлаш моделидан далолат беради.

Темир йўл транспортида юк ташиш фаолиятини иқтисодий жиҳатдан самарали ва бозор талабларига жавоб берадиган рақобатбардош хизмат турига айлантиришда ҳозирда соҳанинг ички тизимида бир қанча аниқ ва чуқур илдиз отган муаммолар мавжуд. Уларнинг асосий хусусияти шундаки, бу муаммоларни ташқи сиёсий ёки глобал шароитлар билан эмас, балки

тўғридан-тўғри ишлаб чиқариш, бошқарув ва инфратузилма тизимидаги амалий етишмовчиликлар билан изоҳлаш мумкин.

Аввало, харажатлар тузилмаси таҳлили шуни кўрсатадики, темир йўл транспортида ҳар тонна юкни ҳаракатга келтириш учун сарфланаётган харажатлар таркибида ортиқча эксплуатацион ва технико-технологик юклама мавжуд. Мазкур ҳолат, асосан, вагонлар ва локомотивлардан қайтарилиш коэффициентининг пастлиги, станцияларо ҳаракат вақтларининг мувозанатсизлиги, юк ташиш графигининг операцион босқичларда синхронлаштирилмаганлиги билан боғлиқ. Бунинг оқибатида, бир неча йўналишда юк бекор туриши ҳолатлари кузатилади, бу эса оператор фаолиятидаги харажатларни 12–15% гача ошириб юборади. Бундай муаммонинг олдини олиш учун эски платформаларни сақлаб қолган ҳолда уларда "интеллектуал юк маршрутлаштириш" алгоритмларини жорий этиш мумкин. Яъни, вагонларни ҳар бир юк тури ва манзилига қараб логистика марказлари ўртасида динамик қайта тақсимлаш имконини берувчи рақамлаштирилган бошқарув тизими талаб этилади.

Иккинчи илдизли муаммо – тармоқ инфратузилмасининг аниқ йўналишлар бўйича функционал дисбаланси. Жумладан, экспортбоп юкларни жўнатишга мўлжалланган йўл участкаларида кўпроқ вагон тўпланади, экспорт йўналишларида станцияларнинг қабул ва жўнатиш қуввати чекланган бўлади. Бу техник ҳолат, айниқса, “сезонал юк оқими” юксаладиган пайтларда логистика тизимида жиддий бўғинлар юзага чиқишига сабаб бўлади. Мазкур ҳолат самарадорликни пасайтиради, юкни вақтинча сақлаш ва оралиқ бекатларда қайта юклаш харажатларини ортишига олиб келади. Бу муаммога ечим сифатида ҳар бир логистика узели учун “мувозанатли юк тақсимоти индекси” ишлаб чиқилиб, автоматлаштирилган диспетчерлаш асосида реал вақтда йўл участкаларини оптималлаштириш таклиф этилади.

Бошқарув тизимидаги катта муаммолардан бири — ҳисоб-китоб ва юк маршрутининг турли звеноларида маълумотлар ишончли интеграция қилинмаган. Турли операторлар, станция диспетчерлари ва чегара нуқталари ўртасида ягона логистика платформаси бўлмагани учун, юк маршрутида маълумотлар такрорланади, йўқотилади ёки кеч берилади. Бу эса, ўз навбатида, хизмат сифатини пасайтиради ва йўловчида темир йўлга ишончни сусайтирувчи омилга айланади. Бу муаммони ҳал қилиш учун ҳозирча тармоқда жорий этилмаган, лекин жаҳонда самара бераётган “Smart Tracking + Blockchain logistics” технологик ечимини жорий этиш мақсадга мувофиқ. Бу ечим оператор, юк эгаси ва назорат органларига юк ҳаракати ҳақида реал вақтда ҳақиқий, тасдиқланган маълумот тақдим этиш имконини беради.

Чегара интеграцияси муаммоси ҳам ҳали тўлиқ ечимини топмаган. Қўшни давлатлар билан чегарада юк текширувлари ва ҳужжатлаштириш жараёнлари аксар ҳолда автоматлаштирилмаган, бу эса юкни етказиб бериш муддатини камида 12 соатга узайтиради. Транзит юклар бозорида бу кечиктишлар нафақат даромад йўқотиши, балки юклар бошқа йўналишларга йўналтирилишига олиб келади. Шундай экан, транзит жараёнида юк ҳаракатининг шифрланган кодлар орқали (QR / RFID) чегара пунктлари орқали текширишини автоматлаштириш, яъни "Borderless transit protocol" концепциясини босқичма-босқич жорий этиш таклиф қилинади.

Тариф масаласида эса, муаммо унинг баландлиги эмас, балки нархнинг бозор реаллиги ва юк тури, масофа, мижоз категориясига қараб мослашмаслигида. Бир хил тариф тамойили экспортчи, транзитчи ва маҳаллий юк ташувчи учун бир хил даражада самара бермайди. Шунинг учун жаҳонда жорий этилаётган "value-based pricing", яъни юкнинг қиймати, тезкорлиги ва юклаш-тузиш хизматлари билан боғлиқ ҳолда нархлаш тизими жорий қилиниши, рақобат учун мантиқий ёндашув ҳисобланади.

Йиғма ҳолда айтганда, муаммолар техник ва бошқарув характерида бўлиб, уларни ҳал қилиш учун умумий сиёсий баёнотлар эмас, балки соҳавий архитектурани қайтадан функциялар асосида ташкил этиш, рақамли бошқарув технологияларини жорий қилиш, ва логистик марказлар ўртасида интеллектуал ҳамкорликни таъминлаш зарур. Бу нафақат самарадорликни оширади, балки рақобатбардошликнинг реал бозорда сезиларли кўтарилишига олиб келади.

Ўтказилган таҳлиллар шуни кўрсатдики, темир йўл транспортида юк ташиш фаолиятининг иқтисодий самарадорлиги ҳали тўлиқ шаклланган ва барқарорлашган тизим эмас. Тармоқда харажатлар тузилмасининг оптимал эмаслиги, техник инфратузилманинг етарлича янгиланмагани, логистика занжирларининг узлуксизлиги таъминланмагани ва бошқарувда рақамли ёндашувлар етишмаслиги самарадорлик кўрсаткичларининг паст сақланишига олиб келмоқда.

Хулоса: Ҳисоб-китоблардан кўринадики, юк ташиш харажатлари юқори, рентабеллик паст ва юк айланмасидаги трансформация жараёнлари секин кечмоқда. Маҳсус мезонлар ва динамик кўрсаткичлар асосида берилган таҳлиллар, соҳадаги муаммоларни тармоқ ичидаги аниқ омиллар билан боғлаш имконини берди. Шу асосда, юк ташиш фаолиятида техник қайта қуриш, интеллектуал логистика ечимларини жорий қилиш, тариф сиёсатида дифференциацияни амалга ошириш ва рақамлашган бошқарув моделини шакллантириш тармоқ самарадорлигини оширишнинг асосий йўналишлари сифатида белгиланди.

Адабиётлар рўйхати: 1.Ўзбекистон Республикаси ижтимоий ва ишлаб чиқариш инфратузилмасини ривожлантириш тузилмасини ривожлантири чора- тадбирлари тўғрисида. 2020,ПК – 4936.

2.Ўзбекистон Республикасида инвестиция дастурини шакллантириш ва амалга оширишнинг сифат жиҳатидан янги тизимга ўтиш чора-тадбирлари

тўғрисида ПП3-422-30 сонлиЎзбекистон республикаси Президентининг қарори 2021й.