НОВАЯ ЭРА НАУКИ И ЗНАНИЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ
global-science-review.com
editor@global-science-review.com

ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТИНИНГ РАҚОБАТБАРДОШЛИК ДАРАЖАСИНИ ИНТЕГРАЛ ИНДИКАТОРЛАР ВА ТРАНСЧЕГАРАВИЙ ЛОГИСТИКА АСОСИДА БАҲОЛАШ

Нурходжаева Х.Х. ЎТЙ(АЖ) мустақил изланувчси.

Аннотатсия:Темир йўл транспорти соҳасидаги рақобатбардошлик тушунчаси сўнгги йилларда мураккаб, кўп қиррали ва стратегик категорияга айланди. У энди фақат нарх ёки хизмат турларининг кенглиги билан эмас, балки транспорт тизимининг функцияларини қай даражада интеграцияланган, технологик ва институционал жиҳатдан самарали ташкил этилгани билан белгиланмоқда.

Таянч сўзлар: индикаторлар, нарх, инфратузилма,темир йўл, транзит.

Фикримизча, рақобатбардошликни умумий иқтисодий тамойиллар орқали баҳолаш бугунги мураккаб логистика муҳитида етарли эмас, чунки транспорт – бу алоҳида тармоқ эмас, балки бутун экспорт, транзит ва иқтисодий динамиканинг ҳаракатлантирувчи механизми ҳисобланади.

Аслида, темир йўл транспортидаги рақобатбардошлик кўрсаткичлари классик саноат тармоқларига нисбатан бутунлай ўзгача ифодага эга. Бу ерда кўп ҳолларда хизматни етказиб бериш вақти, чегара тезкорлиги, тариф шаффофлиги, логистика сифат индекси ва юк эгалари учун таъминот занжиридаги ишонч даражаси ҳал қилувчи омилга айланади. Шу сабабли, рақобатбардошликни фақат иқтисодий самарадорлик билан чегаралаш, кўп жиҳатдан мос келмайди. Темир йўл транспорти – бу бир вақтнинг ўзида инфратузилма, вақт, сифат, хавфсизлик ва трансчегаравий сиёсатларни ўз ичига олган кўп ўзгарувчили тизим ҳисобланади.

Шу нуқтаи назардан, темир йўл тармоғида рақобатбардошлик даражасини баҳолашда интеграл индикаторлар тизими ва трансчегаравий логистика муносабатларини ўзаро боғлиқ ҳолда кўриб чиқиш мақсадга мувофиқ.

Бирламчи мезон сифатида тариф мослашувчанлиги, контейнер хаблар фаолияти, экспортга чиқиш тезлиги, чегарадаги хизмат вақтлари ва халқаро стандартларга мос хизмат кўрсатиш даражаси ҳисобга олинади. Айниқса, транспорт хизматларининг диверсификация даражаси, юк турлари бўйича мослашувчан логистика ечимлари, ва халқаро юк етказиб бериш кафолати – бевосита рақобатдаги устунликни шакллантиради.

Ўзбекистоннинг географик жойлашуви Марказий Осиёнинг марказида бўлиб, у Хитой, Европа, Жанубий Осиё, Россия ва Эрон ўртасида стратегик транзит ҳалқаси вазифасини бажаради. Аммо амалиётда шунчаки географик устунлик етарли эмас. Рақобатбардошлик бевосита юк ҳаракатининг техник, ташкилий ва институционал жараёнлари қандай ташкил этилганига боғлиқ. Афсуски, бу соҳада ўзига хос муаммолар мавжуд. Жумладан, халқаро юкларнинг ўз вақтида етказиб берилишида кечикишлар, чегарадаги IT интеграция даражасининг пастлиги, тарифнинг мослашувчан эмаслиги, хизмат турларининг чекланганлиги ва рақобатбардош логистика платформаларининг етишмаслиги бугунги кунда энг хавфли нуқталардан бири ҳисобланади.

Фикримизча, рақобатбардошликни тўлиқ ва холис баҳолаш учун ягона кўрсаткич етарли эмас. Балки комплекс ёндашув – яъни интеграл индикаторлар асосида ва халқаро логистика талабларига жавоб берадиган, трансчегаравий ўлчамда ишловчи индекслар мажмуаси зарур. Бу нафақат илмий нуқтаи назардан, балки амалиётда транспорт сиёсатини шакллантириш учун ҳам муҳим аҳамиятга эга. Чунки транспорт тармоғининг ташқи бозорларга чиқиш қобилияти, транзитдан олинадиган даромад ва экспорт йўналишларининг самарадорлиги айнан ушбу омиллар орқали аниқланади.

Рақобатбардошликни баҳолашда ягона, универсал кўрсаткичлар тизимининг мавжуд эмаслиги унинг мултикритериал хусусиятидан далолат беради. Айниқса, темир йўл транспорти каби инфратузилмавий, хизмат кўрсатиш ва транзит ролини бир вақтда бажарадиган тармоқ учун рақобатбардошлик – бу

фақат иқтисодий натижа эмас, балки тизим самараси, логистика сифатлари ва халқаро мослик даражасининг интеграциялашган кўриниши ҳисобланади. Европа Иттифоқи, Осиё-Тинч океани ва OECD давлатларида қўлланиладиган интеграл индикаторлар тизими алоҳида аҳамиятга эга. Ўзбекистондаги мавжуд ҳолатни ана шу халқаро мезонлар билан таққослаш ва баҳолаш учун индикаторларни олти асосий стратегик йўналиш бўйича тизимлаштириш мақсадга мувофиқ (2.1-жадвал). Бундай ёндашув рақобатбардошликни субъектив эмас, балки аниқ индекслар асосида ҳисоблаш имконини беради ва темир йўл соҳасининг қайси жиҳатлари халқаро талабларга жавоб бермаслигини очиқ кўрсатади.

2.1-жадвал

Темир йўл транспортининг рақобатбардошлик даражасини баҳолашнинг олтита йўналиши1

№	Йўналиш	Ўзбекистондаги ҳолат	Халқаро меъёр	Ҳисоблаш формуласи	Изоҳ
	Тариф сиёсати	Мослашувчанлик индекси - 0.62	Мослашувчанлик ≥ 0.80	TI = Tarif moslashuvchanlik indeksi	Тариф бозор талабига мослашиш қобилиятини ифодалайди
	Хизмат турлари диверсификацияси	Диверсификация индекси - 0.58	Диверсификация ≥ 0.75	DI = Mavjud xizmatlat / Umumiy	Хизмат турларининг кенглиги рақобатни белгилайди

1 Ўрганилган манбалар асосида муаллиф томонидан шакллантирилган.

				xizmatlar soni	
	Халқаро стандартларга мослик	Халқаро юк ташиш фоизи - 30%	TIR қамрови ≥ 65%	MS = TIR_UZ / TIR_Global	Халқаро сертификатлашув даражаси
	Логистика сифат кўрсаткичлари	LPI = 3.01, TIR = 0.66	LPI ≥ 3.4, Transit indeksi ≥ 0.80	LPI_ratio = LPI_UZ / LPI_std	Логистикада тезкорлик ва самарадорлик кўрсаткичи
	Мижоз марказлилик	Хизмат кафолати кўрсаткичи мавжуд эмас	Tashish indeksi ≥ 0.85	DRI = Ishonchli yetkazib berishlar / Umumiy yetkazib berishlarsoni	Мижоз учун хизмат сифатини баҳолайди
	Инфратузилма ва рақамлаштириш даражаси	Рақамлаштириш индекси - 0.52	Raqamlashtirilgan temir yo‘l imfratuzilma indeksi ≥ 0.70	DII = Raqamli elementlar / Umumiy elemetlar	Автоматлашган ва рақамлашган инфратузилманинг даражаси

Фикримизча, мазкур индикаторлар асосида бажарилган таҳлил нафақат рақобатбардошлик даражасини аниқлаш, балки тармоқда қандай ислоҳотлар биринчи навбатда амалга оширилиши зарурлигини аниқ белгилаш учун ҳам илмий-амалий асос сифатида хизмат қилиши мумкин.Биринчи йўналиш – тариф сиёсати бўлиб, бу ерда фақат тариф даражаси эмас, балки унинг бозор механизмларига қанчалик мослашувчанлиги, шаффофлиги ва мижоз

талабларига индивидуал ечим тақдим этиши ҳисобга олинади. Халқаро меъёрга кўра, транспорт тизимларида тариф мослашувчанлиги индекси 0.80 ва ундан юқори бўлиши керак бўлса, Ўзбекистонда бу кўрсаткич ҳозирда тахминан 0.62 атрофида баҳоланади, бу эса бозорда тариф бўйича манёвр имконияти чекланганлигини англатади.

Иккинчи йўналиш – хизмат турлари диверсификацияси бўлиб, контейнер ташиш, махсус юклар, транзит хизматлари, экспресс етказиб бериш сингари турларни қамраб олади. Меъёрий стандарт – ҳар бир темир йўл операторида камида 4 – 5 хил логистика ечими мавжуд бўлиши ҳисобланади. Ўзбекистонда эса, ҳалигача контейнер хаблар орқали етказиб бериш тўлиқ автоматлашмаган, рефрижератор хизмати чекланган, бу эса хизмат ихтисослашуви индекси 0.58 даражада эканини кўрсатади.

Учинчи йўналиш – халқаро стандартларга мослик: ITF, ESCAP, ISO, TIR каби стандартлардан қай даражада фойдаланилаётгани ва юк ташиш жараёнларининг сертификатлашув даражаси. Яъни, TIR протоколи орқали ишловчи юкларнинг умумий улуши Европа давлатларида 65–70%ни ташкил этса, Ўзбекистонда бу кўрсаткич 30%дан паст. Мослашув индекси сифатида $\frac{X_{uz}}{X^*}$ формуласи асосида ҳисобланади, бунда X_{uz} – Ўзбекистондаги реал кўрсаткич, X^* – халқаро меъёр.

Тўртинчи йўналиш – логистика сифат кўрсаткичлари. Бу ерда етказиб бериш вақти, LPI (Logistics Performance Index), Transit Time Index каби кўрсаткичлар асосий роль ўйнайди. LPI индексида Ўзбекистон 2023 йил ҳолатига кўра 3.01 балл олган, бу эса жаҳон ўртача даражасидан (3.4) 11% пастликни англатади. Айниқса, транзит юклар бўйича вақт самарадорлиги индекси 0.66 атрофида бўлиб, бу юк етказиб бериш тизимида узилишлар мавжудлигидан далолат беради.

Бешинчи йўналиш – мижоз марказлилик, яъни юк эгаси учун хизмат сифати, етказиб бериш кафолати, онлайн кузатув имкони ва хизмат тезкорлиги.

“Delivery reliability index” жаҳонда 0.85 – 0.9 оралиғида бўлса, Ўзбекистонда ушбу кўрсаткични миллий ҳисоботларда аниқ кўрсатиш амалиёти йўқ. Бу йўналишда илмий тадқиқотларнинг етишмаслиги ҳам сезилади.

Охирги – инфратузилма ва рақамлаштириш даражаси, яъни контейнер хаблар сони, автоматлашган терминаллар ва электрон юк кузатув тизимларининг мавжудлиги. “Digital rail infrastructure index” халқаро тадқиқотларда 0.70 даражасида эталон сифатида кўрсатилса, Ўзбекистондаги холат тахминан 0.52 экани қайд этилган.

Темир йўл транспортида юк ташиш фаолиятининг рақобатбардошлигини комплекс баҳолаш учун интеграл индекс моделидан фойдаланилди. Аслида, рақобатбардошлик фақат товар ёки хизмат нархи ёки ташиш ҳажми билан белгиланмайди. Фикримизча, бу атама соҳадаги технологик модернизация, логистика сифатини оптималлаштириш, инфратузилмавий мослашувчанлик ва мижозлар талабига жавоб бериш даражаси билан ҳам чамбарчас боғлиқдир. Шунинг учун ҳам, анъанавий якка кўрсаткичлар орқали баҳолаш аниқ натижа бермайди. Илмий ёндашув сифатида рақобатбардошлик даражасини интеграл кўрсаткич асосида баҳолаш қуйидаги формула орқали аниқланади:

Бу ерда:

RCI – умумий интеграл рақобатбардошлик индекси;

w_i – ҳар бир i – чи индикаторнинг вазн коэффициенти (AHP усули асосида аниқланган);

X_i – Ўзбекистон темир йўл транспортининг амалдаги қиймати;

X^* - халқаро стандарт эталон қиймат.

Фикримизча, айниқса транспорт-логистика тизимида мураккаб боғлиқликлар мавжуд эканлигини инобатга олган ҳолда, ҳар бир индикаторнинг интеграл таъсир даражасини ҳисобга олиш мақсадга мувофиқ. Бунда, тариф сиёсати, хизмат турларининг диверсификация даражаси, логистика тизимининг ишончлилиги, инфратузилма ва рақамлаштириш ҳолати каби омиллар муҳим

аҳамият касб этади.Индикаторлар ўз таъсири ва аҳамиятига қараб салмоқланади. Фикримизча, буни ҳисобга олмаган ҳолда рақобатбардошликни тўлиқ акс эттириш имкони бўлмайди. Айниқса, замонавий транспорт бозорида тариф ва вақт самарадорлиги билан бир қаторда, мижоз марказлилик ва логистик узлуксизликка бўлган талаб юқори эканлиги аниқ кузатилмоқда.

Темир йўл транспорти соҳасида рақобатбардошликни холис ва тизимли баҳолаш учун универсал рейтинг шкаласидан фойланиш мақсадга мувофиқ. Шуни алоҳида таъкидлаш лозим, рақобатбардошлик даражаси фақат иқтисодий кўрсаткичларга эмас, балки хизмат сифатининг етишганлиги, инфратузилманинг технологик даражаси ва трансчегаравий логистика тизимининг самарадорлиги каби факторларга ҳам боғлиқ. Фикримизча, бу ёндашув темир йўл транспортида фақат мавжуд ҳолатни қайд этиш эмас, балки ривожланиш йўналишларини аниқлаш, сифат мезонининг алоҳида ажратилиши рақобатбардошликни фақат миқдорий эмас, балки функционал ва стратегик жиҳатдан баҳолаш имконини беради (2.2-жадвал).

2.2-жадвал

Темир йўл транспортининг рақобатбардошлик даражасининг рейтинг шкаласи2

№	Интерваллар (даража)	Рейтинг шкаласи	Рақобатбардошлик кўрсаткичларининг чегара қийматларининг мазмун-моҳияти	Сифат мезони
	$RCI \geq 0.90$	Жуда юқори рақобатбардошлик	Етакчи технологик ривожланиш ва	Хизматлар тизимида

2 Муаллиф ишланмаси.

			глобал бозорда мустаҳкам позиция	инновацион ёндашув ҳукмрон
	$0.75 \leq RCI < 0.90$	Ўрта-юқори рақобатбардошлик	Барқарор бозор мавқеига эга, хизмат кўрсатиш сифатининг ва инфратузилма самарадорлигининг яхшиланиши талаб этилади	Қисман юқори
	$0.60 \leq RCI < 0.75$	Ўртача рақобатбардошлик	Бозорда барқарор ўрин учун рақобат мавжуд, технологик кечикишлар бор	Ўрта даражада, қисман талабларга жавоб беради
	$RCI < 0.60$	Паст рақобатбардошлик	Тезкор чоралар талаб қилинади, хизмат сифати ва логистика инфратузилмаси жиддий модернизацияга муҳтож	Паст ва хатарли

Темир йўл транспортининг узоқ масофага юк ташишдаги устунлиги ва ташқи бозорларга транзит орқали кириш имкониятлари, рақобатбардошликни баҳолаш мезонларини нафақат иқтисодий самарадорлик, балки логистика инновацияси, хизматнинг узлуксизлиги ва мижоз талабларига жавоб бериш

қобилияти билан боғлашни талаб қилади. Шу нуқтаи назардан, шкалани тўртта даражада (жуда юқори, ўрта-юқори, ўрта ва паст рақобатбардошлик) аниқлаш, ҳар бир босқичнинг ўзига хос инфратузилма даражаси, хизмат турлари диверсификацияси ва мижоз марказлилик қобилиятига боғлиқ ҳолда тўғри ифодаланганини кўрсатади.

Айниқса, юқори рақобатбардошлик даражаси ($RCI \geq 0.90$) етакчи инновацион ечимларни жорий этган, контейнер ва интермодал ташувларни ривожлантирган, рақамлаштирилган логистика тизимларини тўлиқ қўллаган транспорт тизимлари учун хосдир. Ўртача даражада рақобатбардош транспорт тизимлари эса бозорда мавжуд, бироқ технологик кўрсаткичлар ва хизмат сифатини яхшилаш бўйича яна иш олиб боришни талаб этади. Паст рақобатбардошлик кўрсаткичи эса, транспорт тизимининг замонавий халқаро талабларга жавоб бермайдиган, инфратузилмаси эскирган ва логистик хизмат сифатининг паст даражада эканлигидан далолат беради.

Ўзбекистон темир йўл транспортининг рақобатбардошлик даражасини комплекс баҳолаш учун интеграл индикаторлар тизими асосида ҳисоб-китоблар амалга оширилди (2.3-жадвал). Фикримизча, бундай ёндашув соҳанинг барча муҳим омилларини – тариф сиёсатидан тортиб логистика сифати ва рақамлаштириш даражасигача – бир бутун тизимли баҳолаш имконини беради. Умуман олганда ҳар бир индикаторнинг миқдорий ва сифат жиҳатдан баҳоланиши рақобатбардошликни чуқур тушуниш учун зарурий шарт ҳисобланади. Шу нуқтаи назардан, мазкур жадвалда Ўзбекистондаги мавжуд кўрсаткичлар халқаро меъёрларга (X^*) нисбатан солиштирилган, ҳар бир кўрсаткич учун тегишли оғирлик (w_i) белгиланган ва уларнинг интеграл таъсир даражаси аниқланди

2.3-жадвал

Ўзбекистон темир йўл транспорти рақобатбардошлик даражасини баҳолаш учун интеграл индикаторларнинг ҳисоб-китоб натижалари3

№	Индикаторлар	X_i	X^*	w_i	$\frac{X_i}{X^*}$	$w_i * \left(\frac{X_i}{X^*}\right)$
1	Тариф мослашувчанликги	0.62	0.80	0.15	0.775	0.1163
2	Хизмат диверсификацияси	0.58	0.75	0.15	0.776	0.1159
3	Халқаро стандартлар билан мослик	0.30	0.65	0.15	0.462	0.0693
4	Логистика сифат кўрсаткичлари	0.66	0.80	0.20	0.825	0.1650
5	Мижоз марказлилик	0.00	0.85	0.20	0.000	0.0000
6	Инфратузилма ва рақамлаштириш	0.52	0.70	0.15	0.743	0.1114

Темир йўл транспорти соҳасида Ўзбекистоннинг рақобатбардошлик даражаси борасида олиб борилган таҳлиллар шуни кўрсатадики, соҳада бир қатор муаммолар мавжуд бўлиб, уларнинг ечимини комплекс ва тизимли ёндашувлар орқали кетма-кетлик билан аниқлаш талаб этади. Аввало, хизмат кўрсатиш жараёнида мижоз марказлилик тамойилларининг камроқ қўлланиши соҳа самарадорлигига жиддий таъсир кўрсатмоқда. Мижозларга йўналтирилган сиёсатнинг етишмаслиги уларнинг альтернатив транспорт турларига ўтишини тезлаштирмоқда, бу эса тармоқнинг бозордаги улушини қисқартиради. Фикримизча, бундай салбий ҳолатни бартараф этиш учун CRM

3 Ўрганилган манбалар асосида муаллиф томонидан ҳисобланган.

тизимларини жорий қилиш, хизмат стандартларини халқаро мезонлар асосида қайта ишлаб чиқиш ва хизмат персоналининг малакасини мунтазам ошириш зарур.

Аслида, темир йўл инфратузилмасининг халқаро стандартларга мос келмаслиги ҳам катта муаммо ҳисобланади. TIR, ISO 28000 каби халқаро сертификатларга эга бўлмаслик натижасида Ўзбекистон орқали транзит оқими етарли даражада жалб этилмаяпти. Мазкур салбий ҳолат мамлакат транзит салоҳиятидан тўлиқ фойдаланиш имкониятини чеклаб қўяди. Айниқса, халқаро юк ташувчилар учун стандартлашган инфратузилма яратиш ва сертификатлаштириш жараёнларини жадаллаштириш муҳим вазифа сифатида кўзга ташланади.

Бундан ташқари, логистика инфратузилмасининг моддий ва технологик жиҳатдан етарлича ривожланмаганлиги, вагон паркининг эскирганлиги ва станция логистикасининг автоматлашмаганлиги натижасида юк ташиш жараёнларида кечикишлар, логистик харажатларнинг ортиши ва етказиб бериш муддатларининг узайиши кузатилмоқда. Фикримизча, бу муаммони ҳал этиш учун контейнер хабларини ташкил қилиш, автоматлаштирилган логистика марказларини жорий қилиш ва интеллектуал транспорт тизимларини кенг миқёсда татбиқ этиш зарур.

Тариф сиёсатида мослашувчанлик етишмаслиги ҳам рақобатбардошликни чеклаётган асосий омиллардан бири ҳисобланади. Чунки амалдаги тарифлар марказлаштирилган ва бозор шароити талабларига мослаштирилмаган. Бундай ҳолат товар ташувчиларни темир йўлдан бошқа транспорт турларига ўтишга мажбур қилмоқда. Шунинг учун рақобатбардош тариф моделларини ишлаб чиқиш, транзит ва экспорт юклар учун махсус имтиёзли тарифлар тизимини жорий этиш талаб этилади.

Бундан ташқари, Ўзбекистоннинг транзит йўлаклари бўйича фаолиятида ҳам стратегик заифлик мавжуд. Хитойдан Европага қаратилган юк оқимининг

йўналиши ва марказий ўтказиш пунктларининг бошқа мамлакатлар фойдасига ўзгариши Ўзбекистон учун жиддий хатарлар туғдирмоқда. Бозордаги улушни сақлаб қолиш ва кенгайтириш учун мультимодал транспорт схемалари, жумладан “Uzbekistan Through Corridor” каби янги ташаббусларни амалга ошириш зарур.

Қолаверса, рақамлаштириш даражасининг пастлиги, яъни электрон юк кузатув тизимлари ва автоматлашган маълумот алмашинуви платформаларининг етишмаслиги, хизмат тезкорлиги ва сифатини пасайтирмоқда. Фикримизча, юк ташиш жараёнларини рақамли трансформация қилиш ва “Smart Rail” концепциясига асосланган интеграл тизим яратиш нафақат хизмат самарадорлигини оширади, балки глобал логистика бозорида ҳам рақобатдошлик устунлигини таъминлайди.

Умуман олганда, юқорида таърифланган муаммоларнинг келиб чиқиш сабаблари ва уларнинг иқтисодий таъсири аниқ ва чуқур таҳлил қилиб чиқилганда, Ўзбекистон темир йўл транспортида иқтисодий самарадорлик ва рақобатбардошликни ошириш учун туб ислоҳотларни амалга ошириш зарурлиги яққол намоён бўлади. Айниқса, замонавий логистика технологияларини жорий қилиш, халқаро талабларга тўлиқ мослашиш ва мижозлар билан ишлаш маданиятини янги босқичга олиб чиқиш соҳада энг устувор вазифалар қаторида туриши керак.

Юқоридаги 2.1 формуладан фойдаланиб темир йўл транспортининг рақобатбардошлик даражасини интеграл кўрсаткич асосида баҳолаш натижаси қуйидагиги тенглигини кўрсатди.

Олиб борилган таҳлил натижаларига кўра, Ўзбекистон темир йўл транспортининг рақобатбардошлик даражаси учун ҳисобланган интеграл индекс қиймати $RCI = 0.578$ ни ташкил этди. Бу кўрсаткич таклиф этилган шкала бўйича баҳоланганда, паст рақобатбардошлик даражаси (<0.60) қаторига киради. Аслида, ушбу натижа темир йўл транспорти соҳасида

тизимли муаммолар мавжудлигини, бозордаги рақобатда етакчилик эмас, балки ортда қолиш ҳолати ҳукм сураётганини намоён этади.

Фикримизча, бундай паст интеграл кўрсаткич ривожланган инфратузилма, хизмат турларининг кенг диверсификацияси, халқаро стандартларга мослик ва рақамлаштирилган логистика хизматларини тўлиқ йўлга қўйиш зарурлигини кўрсатади. Айниқса, хизматларнинг мижоз талабларига мослашмаганлиги, тариф сиёсатидаги мослашувчанлик етишмаслиги ва халқаро талабларга мувофиқ инфратузилманинг етарли эмаслиги каби омиллар умумий рейтингга салбий таъсир кўрсатмоқда.

Таҳлил қилинган ҳар бир индикатор кесимидаги камчиликлар интеграл кўрсаткичга ўз таъсирини ўтказганини ҳисобга олган ҳолда, келгусида тармоқда кенг кўламли ислоҳотлар ва стратегик янгиланишлар олиб бориш муҳим аҳамият касб этади. Аслида, рақобатбардошлик даражаси 0.60 дан паст бўлган шароитда транспорт бозорида фаол ва барқарор иштирок этиш қийинлашади, бу эса нафақат даромад базасига, балки тармоқнинг умумий барқарорлиги ва халқаро интеграциясига ҳам салбий таъсир кўрсатади.

Темир йўл транспортида рақобатбардошлик даражасини аниқлашда трансчегаравий логистика тизимининг таъсири ниҳоятда муҳим аҳамият касб этади. Аслида, глобал савдо муҳитида фақат ички тармоқ имкониятлари эмас, балки чегараларни кесиб ўтишдаги самарадорлик ва боғлиқлик даражаси ҳам ҳал қилувчи ўрин тутади. Шу нуқтаи назардан, Фикримизча, Ўзбекистоннинг темир йўл транспорти рақобатбардошлигини баҳолашда чегара орқали ташувларнинг сифатини ва логистика тўсиқларини чуқур таҳлил қилиш талаб этилади.

Биринчидан, “Transit Time Index” таҳлили кўрсатадики, юкларнинг чегара кесиб ўтиш вақтида кечикишлари ҳали ҳам муаммоли соҳалардан бири ҳисобланади. Айниқса, PRC–KAZ–UZB ва CKU коридорларида ташиш жараёнлари баъзи ҳолларда 8–12 соатгача ортиқча кечикишлар билан кечади.

Бу эса нафақат хизмат сифатини пасайтиради, балки транзит рақобатини ҳам салбий таъсир остида қолдиради. Шу сабабли, юкларнинг тезкор ҳаракатини таъминлаш мақсадида чегара ҳужжатларини рақамлаштириш ва электрон сертификатлаш тизимларини кенг жорий этиш талаб этилади.

Иккинчидан, тариф шаффофлиги ва халқаро келишувлар даражаси (ESCAP ва CAREC доирасида) ни кўриб чиқсак, Ўзбекистон темир йўлларида ҳали ҳам боғланган давлатлар билан тарифлар ва хизмат шартлари тўлиқ оптималлаштирилмаган. Айниқса, тарифнинг етарлича шаффоф эмаслиги ва қисқа муддатли келишувлар транзит фаолиятининг барқарор ривожланишини чеклаб қўймоқда. Фикримизча, тариф сиёсатида узоқ муддатли келишувлар ва узвий тариф пакетлари яратиш орқали рақобатбардошликни ошириш мумкин.

Учинчидан, қўшни давлатларга юк улуши ва техник боғлиқлик даражаси таҳлил қилинганда, Айниқса, Қозоғистон ва Қирғизистон орқали олиб ўтиладиган юк оқими устувор экани аниқланади. Бироқ, инфратузилмага оид муаммолар ва чегарадаги технико-технологик номувофиқликлар туфайли транзит салоҳияти тўлиқ ишлатилмаяпти. Шу жиҳатдан, техник стандартларни мувофиқлаштириш ва бир хил талабларни жорий этиш долзарб аҳамият касб этади.

Харита таҳлиллари ва кейс-стадилар асосида Тошкент, Навоий ва Термиз логистика марказлари фаолияти ўрганилганда, салоҳиятдан фойдаланиш даражаси (Utilization Rate) ҳали ҳам 50–65% атрофида эканини кўриш мумкин. Бу ҳолат логистика марказлари орқали юк айланмасини ошириш учун уларнинг рақамлаштириш ва автоматлаштириш даражасини ошириш зарурлигини кўрсатади. Аслида, марказлар фаолияти нафақат ички юк оқими, балки минтақавий ва халқаро транзит оқими учун стратегик базани шакллантириши шарт.

Темир йўл транспортида рақобатбардошлик даражасини интеграл баҳолаш натижалари таҳлил қилинганда, Ўзбекистон шароитида мавжуд ҳолатнинг

тизимли муаммолар билан тобора мураккаблашиб бораётгани яққол намоён бўлди. Бир қарашда, баъзи йўналишларда қисман ижобий ўзгаришлар кузатилаётган бўлса-да, аслида рақобатбардошлик даражаси глобал мезонлар бўйича қониқарсиз даражада эканлиги маълум бўлди. Фикримизча, бу ҳолат тармоқдаги бир қатор базавий ва стратегик камчиликлар йиғиндиси сифатида шаклланган.

Айниқса, интеграл индикаторлар таҳлили шуни кўрсатдики, тариф мослашувчанлиги ва хизматлар диверсификациясидаги оғишлар тармоқнинг бозор талабларига жавоб бериш қобилиятини чекламоқда. Тариф сиёсатининг ҳанузгача марказлашган ва мослашувчанлик даражасининг паст бўлиши рақобатдош транспорт занжирларига қўшилиш имкониятини пасайтирмоқда. Шу нуқтаи назардан, тариф тизимини функционал сегментлаш ва бозор шароитига адаптация қилиш зарурати шубҳасиздир.

Халқаро стандартларга мослик даражасининг пастлиги ҳам тармоқнинг глобал транспорт тизимлари билан интеграциялашувини чеклайди. Фикримизча, халқаро сертификатлаштириш (TIR, ISO, ITF) тизимларининг суст жорий этилиши Ўзбекистон орқали транзит юклар оқими учун рақобат устунлигини таъминлаш имкониятларини кескин чекламоқда. Халқаро талабларга мос инфратузилма ва божхона жараёнларини жадал равишда модернизация қилиш мақсадга мувофиқдир.

Айниқса, логистика сифат кўрсаткичларининг етарлича эмаслиги ва етказиб бериш жараёнларида кечикишлар самарадорликнинг пасайишига олиб келмоқда. Хусусан, транзит вақти индексининг халқаро талаблардан паст бўлиши Ўзбекистон орқали юк ташишни иқтисодий жиҳатдан кам фойдали қилиб қўймоқда. Бу эса, миллий транзит салоҳиятидан тўлиқ фойдаланишга жиддий тўсиқ бўлиб хизмат қилмоқда.

Мижоз марказлилик ва хизмат сифатини баҳоловчи кўрсаткичларнинг мавжуд эмаслиги эса хизматларнинг сифатли ва кафолатли тақдим этилишига бўлган

ишончни сусайтирмоқда. Аслида, замонавий логистика тизимларида мижоз учун хизматнинг аниқлиги ва ишончлилиги рақобатдошликнинг асосий драйвери ҳисобланади. Мижоз платформаларини яратиш ва “trusted corridor” каби моделларни жорий этиш орқали бу муаммонинг олдини олиш мумкин.

Инфратузилма ва рақамлаштириш даражасининг етишмаслиги эса глобал рақобат шароитида ўта жиддий тўсиқ сифатида намоён бўлмоқда. Контейнер логистикаси, real-time кузатув тизимлари ва интеллектуал бошқарув платформаларини жорий этишда сезиларли ортда қолиш кузатилмоқда. Шу сабабли, “Smart Transit System” концепциясини ишлаб чиқиш ва амалга ошириш тармоқнинг рақобатбардошлигини тубдан ошириш имконини беради. Халқаро тажриба асосида қаралганда, Германиянинг “Digital Rail Strategy” дастури ва Жанубий Кореянинг экспортчи-марказлашган логистика платформалари айниқса долзарб намуна бўла олади. Бу давлатлар инфратузилма модернизацияси билан бирга рақамли бошқарув механизмларини интеграция қилиш орқали бозорда ўз мавқеини мустаҳкамлади. Фикримизча, Ўзбекистон ҳам бу йўлдан бориши зарур, акс ҳолда тармоқнинг халқаро рақобатчанлиги ёмонлашиб бориши муқаррар.

Шу билан бирга, Ўзбекистоннинг транзит коридорларидан самарали фойдаланиш даражаси паст бўлиб қолмоқда. Middle Corridor ва CKU каби стратегик йўналишларда инфратузилмавий етишмовчиликлар, тариф келишувларининг ноаниқлиги ва боғланган давлатлар билан ҳамкорликдаги муаммолар транзит юклар оқимини чекламоқда. Бундай шароитда, “trusted corridor” лойиҳалари ва минтақавий интеграция ташаббусларини фаол қўллаб-қувватлаш зарур. Аслида, интеграл баҳолаш натижасида олинган 0.578 кўрсаткич темир йўл транспортининг рақобатбардошлик даражаси паст эканлигини кўрсатади ва бу ҳолатни яхшилаш учун нафақат техник модернизация, балки тариф, хизмат сифати, логистика стратегиялари бўйича ҳам туб ислоҳотлар ўтказиш талаб этилади.

Темир йўл транспортининг рақобатбардошлик даражасини интеграл баҳолаш натижалари таҳлил қилинганда, Ўзбекистон темир йўл тизимида мавжуд бўлган стратегик ва тизимли муаммоларнинг юқори даражадаги танқидий таҳлили талаб этилади. Аслида, олинган интеграл индекс қиймати тармоқда рақобатбардошлик даражаси етарли эмаслигини ва жаҳон стандартлари билан солиштирилганда жиддий фарқ мавжудлигини намоён этди.

Хулоса Фикримизча, бу ҳолат фақат ички ресурсларни тўғри бошқариш муаммоси эмас, балки соҳанинг инновацион ва стратегик трансформациясини амалга ошириш заруратини ҳам кўрсатади.

Тармоқ даражасида инновацион платформалар жорий этиш масаласи айниқса долзарб ҳисобланади. Замонавий логистика ва транспорт тизимларида рақамлаштириш ва интеллектуал бошқарув моделлари асосий драйвер сифатида намоён бўлмоқда. Шу нуқтаи назардан, "Smart Transit System" платформасини Ўзбекистон темир йўл тармоғига жорий этиш нафақат юк ташиш жараёнининг тезкорлигини ва шаффофлигини таъминлайди, балки логистика занжирининг узлуксизлигини таъминлайдиган ҳал қилувчи механизмга айланиши мумкин. Аслида, глобал транспорт бозорида рақобатбардошликни ошириш учун реал вақтда кузатув, юклар ҳаракатини оптималлаштириш ва автоматик ҳолда хатарларни бошқариш тизимлари мажбурий талабга айланган.

Тариф сиёсатини сегментлаштириш зарурати эса бозор механизмларига мос равишда тарифларни индивидуаллаштириш талабидан келиб чиқади. Ҳозирги шароитда умумий ва бирхил тарифлар рақобатни чеклаб, юқори қийматли ва тезкор юк сегментларини ривожлантириш имкониятини сусайтирмоқда. Фикримизча, турли хил юк турлари учун алоҳида сегментланган тарифлар, масофага, тезкорлик даражасига ва хизмат турларига қараб тарифлаш тизими жорий қилинса, тармоқнинг даромад базаси ва бозор улуши сезиларли даражада ошади.

Юк етказиб беришда “trusted corridor” модели асосида ишончли ва кафолатланган йўналишлар яратилиши ҳам замонавий талаб ҳисобланади бугунги кунда. Бугунги глобал транзит бозорида юк ташувчилар асосий эътиборни етказиб беришнинг кафолатланганлигига қаратади. Шу сабабли, Ўзбекистон орқали ўтувчи асосий халқаро коридорларда (хусусан, PRC–KAZ–UZB ва Middle Corridor) махсус ишончли логистика платформаларини ташкил этиш талаб этилади. Айниқса, чегарадаги кечикишлар ва техник мослашув етишмаслиги контекстда бу ечим алоҳида аҳамият касб этади.