

и.ф.н. Т.Қодиров,
ТАЙИ катта илмий ходим-изланувчиси

ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИНГ РИВОЖЛАНИШ ҲОЛАТИ ТАҲЛИЛИ ВА УНИНГ ИҚТИСОДИЙ ЎСИШДАГИ ЎРНИНИ БАҲОЛАШ

В данной статье проведено исследование по анализу состояния развития транспортной системы и оценке ее роли в экономическом росте с применением методов статистики. Установлены основные тенденции развития рынка транспортных услуг, причинно-следственные связи формирования добавленной стоимости услуг грузового и пассажирского транспорта. В статье также разработаны научные предложения по эффективному использованию транспортного потенциала экономики.

Research on the analysis of the development state of transport system and estimation its role to the economic growth by using statistic methods have been made in this report. The main trends of the transport services market development cause and effect links of value – added cost formation of the freight and passenger transport have been set. Scientific recommendations on efficient use of transport potential of the economy have also been developed.

Калитли сўзлар: ялпи ички маҳсулот, транспорт тизими, ялпи қўшилган қиймат, юк ва йўловчи айланмаси, ташиш тарифи, юк сизими.

Бугун мамлакатимизни модернизация қилиш ва янгилаш, иқтисодиётимизнинг сифат жиҳатидан янги, замонавий таркибий тузилмасини шакллантириш, ҳудудларимизни комплекс ривожлантириш бўйича барча режаларимизнинг муваффақиятли амалга оширилиши инфратузилма тармоқларини юксак суръатлар билан ривожлантиришга узвий боғлиқ экани ҳақида гапиришнинг ҳожати йўқ[1].

Транспорт тизими муҳим инфратузилмавий тармоқ ҳисобланиб, унинг ривожланиши жамият тараққиётини юксалтириш, аҳоли турмуш даражасини ошириш билан бирга мамлакат иқтисодиёти барқарорлигини таъминлашда муҳим омил бўлиб хизмат қилади.

Миллий иқтисодиёт ўсишининг замонавий тенденцияларига кўра: биринчидан ялпи ички маҳсулот (ЯИМ) таркибида хизматлар барқарор ўсиб бормоқда ва бу ўсиш кейинги ўн йилликда умумжаҳон миқёси даражасига етиши мумкин; иккинчидан хизматлар кўрсатишнинг умумий ҳажмида транспорт хизматларининг юқори улуши сақланиб қолмоқда; учинчидан транспорт хизматлари ҳажмининг ошиши бошқа ижтимоий хизматлар кўрсатиш соҳаларининг ҳам жадал ўсиб боришини таъминлайди.

Бугунги кунда республикамызда хизматлар соҳасининг барқарор суръатларда ўсиш тенденцияси кузатилмоқдаки, унинг мамлакат ЯИМ таркибида улуши 2000 йилдаги 37,0 фоиздан 2013 йилга келиб, 53,0 фоизга ўсган. Хизматлар кўрсатиш ҳажмининг қарийб 1/3 қисми транспорт хизматлари ҳиссасига тўғри келади. Шунингдек, республикамызда ялпи ички

махсулотнинг 10-11 фоизи, ялпи фойданинг $\frac{1}{4}$ қисми, асосий фондларнинг 15 фоизи, асосий капиталга инвестицияларнинг 24-25 фоизи, иқтисодиётда банд бўлганларнинг 4 фоизи ҳамда хизматлар экспортининг 60 фоизи атрофида транспорт тизими улушига тўғри келади [5].

Транспорт тизими фаолиятининг ривожланишини таҳлил қилиш ва унинг мамлакат иқтисодиёти ривожланишидаги ўрнини баҳолашга оид кўплаб изланишлар хорижий ва мамлакатимиз олимлари томонидан амалга оширилган бўлиб, уларда транспортда ташиш қонуниятлари шаклланиши ва уни бошқариш усуллари тадқиқ этиш, нафақат тармоқ, балки иқтисодиётнинг бошқа тармоқлари учун ҳам муҳим аҳамиятга эгаллиги етарлича асослаб берилган.

Ташиш қонуниятларини тадқиқ этишда транспортнинг ривожланиш тенденцияларига баҳо бериш учун ишончли асос бўла оладиган узок муддатли барқарор боғлиқлик кўрсаткичларини аниқлаб олиш бирламчи аҳамиятга эгадир. Бундай тадқиқотлар транспорт тизимининг барқарор, тахминий ўзгармас кўрсаткичлари ёки кўрсаткичлар нисбатини аниқлашга асосланади.

Иқтисодиёт ва ижтимоий ҳаётда рўй бераётган ҳар қандай ўзгаришлар пировард натижада юк ва йўловчилар ташилиши сифатида транспорт тизими зиммасига тушади.

Шунинг учун, бугунги иқтисодиёт назарияси ва амалиётда кенг татбиқ этилаётган, яъни иқтисодиёт ёки жамият тараққиётини белгиловчи натурал ёки қиймат ўлчовидаги кўрсаткичлар энг асосий интеграл кўрсаткич – ЯИМга тизимли таъсир кўрсатади, деган қарашга асосланиб, тадқиқотни транспорт фаолияти кўрсаткичларига боғлаб олиб бориш лозим деган хулосага келинди.

Транспорт хизматлари кўрсатиш ижтимоий хизматлар ишлаб чиқариш соҳасида етакчи ўринни эгаллаб, нафақат унинг ЯИМдаги улушининг ўзгариши, балки натурал кўринишдаги фаолият кўрсаткичларининг ўзгаришини ҳам таҳлил қилиш муҳим аҳамиятга эга. Чунки транспорт тизимининг ривожланиши иқтисодиёт ва ижтимоий соҳанинг бошқа тармоқлари ривожланиши билан узвий боғлиқ бўлиб, унга ушбу тармоқлар томонидан, юк ва йўловчилар ташиш ҳажми ҳамда сифатига қўйилувчи талаблар билан бир қаторда, соҳанинг ўз-ўзини ривожлантира олиш имкониятлари, яъни етарлича даромад олиши ва унинг ҳисобидан соҳага инвестициялар жалб қила олиш талаблари қўйилади. Ташиш тезлиги ва сифатининг ошиши, транспорт хизмати баҳосининг арзонлашуви транспорт-иқтисодиёт алоқалари ривожланишини рағбатлантиради, аҳоли ҳаракатчанлиги ва турмуш шароитининг яхшиланишига олиб келади.

Мамлакатимиз иқтисодиётида транспорт ва алоқа соҳасида яратилган ялпи қўшилган қийматнинг (ЯҚҚ) фонд сигими юқори ҳисобланиб, 2010 йил статистик маълумотларига кўра, 2,33 сўмни, саноатда – 1,71 сўм, қишлоқ хўжалигида – 0,8 сўм, қурилишда – 0,61 сўмни ташкил этиб, транспорт хизматини яратишда хомашёнинг моддий ишлаб чиқаришга нисбатан кам сарфланиши фонд билан қоплаш таркибида ўз аксини топади.

Фикримизча, транспорт хизматлари бозори ҳолатини баҳолаш, унинг ўзгариш истиқболлари ва тенденцияларини таҳлил этиш бўйича тадқиқотларни олиб бориш, тармоқнинг узок муддатли стратегияси, унинг жорий сиёсати

ҳамда молиявий, иш кучи ва моддий техника ресурсларига эҳтиёжни аниқлаш, уларни ривожлантириш режасини ишлаб чиқишга асос бўла олади.

Умумиқтисодий нуқтаи назардан ЯИМ таркибида транспорт хизматлари кўрсатиш улушининг ўзгаришини бундай хизматлар кўрсатишда қўшилган қиймат шаклланишининг қонуниятларини тадқиқ этишдан бошлаш лозим деб ҳисоблаймиз. Транспортда ЯҚҚ кўплаб миқдор ва сифат омиллари таъсирида босқичма-босқич шаклланади (1-расм).

Яратилган қўшилган қиймат транспорт-логистика хизматлари кўрсатишдан олинган даромаддан транспорт операторларининг оралик истеъмол учун бошқа ташкилотлардан харид қилган маҳсулот ва хизматларини айириб ташлаш орқали ҳисобланиши мумкин. Демак, унинг шаклланишига нафақат ташилган юк ёки йўловчилар ҳажми, балки ташиш баҳоси ва харажатлари ҳам муҳим рол ўйнайди.



1-расм. Транспортда қўшилган қийматнинг шаклланиши.
Манба: муаллиф ишланмаси.

2012 йилга келиб, Ўзбекистон Республикаси ЯИМ таркибида транспорт ва алоқа тармоғининг улуши 1991 йилдаги 4,3 фоиздан 11,9 фоизга етиб, унинг асосий қисми автомобиль транспорти ҳисобига тўғри келмоқда. Бу ҳолат, ўз навбатида, транспортнинг иқтисодиётдаги неъматлар яратиш жараёнига изчиллик билан кириб бораётгани ва унинг хизматига эҳтиёжнинг ошаётганлигидан далолат беради (1-жадвал).

1-жадвал

ЯИМ таркибида транспорт ва алоқа тизимида яратилган қўшилган қиймат миқдори ва улушининг ўзгариши

Йил	ЯИМ, жорий баҳоларда, млрд. сўм	Таққослама баҳоларда ўсиш суръати, %	ЯИМ, 2012 йил баҳоларида, млрд. сўм	Транспорт ва алоқада ЯҚҚ-жорий баҳоларда, млрд. сўм	Транспорт ва алоқанинг ЯИМдаги улуши, %	Транспорт ва алоқада ЯҚҚ - 2012 йил баҳоларида, млрд. сўм
2000	3255,6	103,8	42209,9	250,6	7,7	3251,8
2001	4925,3	104,2	43982,7	371,3	7,5	3300,4
2002	7450,2	104,0	45742,0	612,9	8,2	3752,7
2003	9844,0	104,2	47663,2	923,7	9,4	4482,6
2004	12261,0	107,4	51190,3	1251,2	10,2	5224,0
2005	15923,4	107,0	54773,6	1676,7	10,5	5754,1
2006	21124,9	107,5	58881,6	2329,7	11,0	6480,2
2007	28190,0	109,5	64475,3	3185,6	11,3	7289,4
2008	38969,8	109,0	70278,1	4866,0	12,5	8789,2
2009	49375,6	108,1	75970,6	5721,9	11,6	8817,0
2010	62388,3	108,5	82428,1	7181,9	11,5	9484,0
2011	77750,6	108,3	89269,7	9129,9	11,7	10450,0
2012	96589,8	108,2	96589,8	11500,4	11,9	11500,4

Манба: ЎзР Давлат статистика қўмитаси маълумотлари асосида муаллиф томонидан тузилган.

1-жадвал маълумотларининг таҳлили натижаларига кўра, 2012 йилда таққослама баҳоларда мамлакат ЯИМ миқдори 2000 йилга нисбатан 2,28 баробарга ошган бўлса, транспорт ва алоқа тизимида яратилган ЯҚҚ 3,5 маротабага ошган. Транспорт ва алоқа тизимининг ЯИМ даги улуши эса 1,54 баробарга ўсган. Транспорт тизими фаолияти натижаларининг натурал кўрсаткичлари – юк ва йўловчи айланмаларининг 2,9 маротабага ўсганлигини инобатга оладиган бўлсак, тармоқда ЯҚҚ миқдорининг ўсишига асосан транспорт хизматлари кўрсатиш баҳосининг ошиши ҳисобига эришилган.

2-жадвал

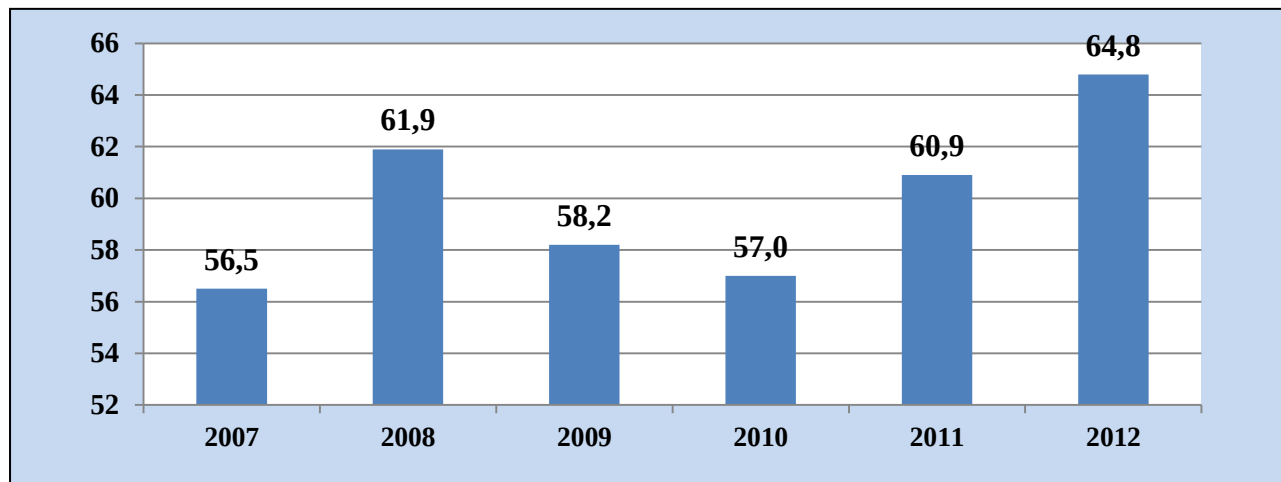
Транспортда ташиш тарифлари индексининг ўзгариши (фоизда)

Кўрсаткич	2005 й.	2006 й.	2007 й.	2008 й.	2009 й.	2010 й.	2011 й.	2012 й.
Истеъмол баҳолари индекси	107,8	106,8	106,8	107,8	107,4	107,3	104,3	107,0
Юк ташиш тарифлари индекси	119,6	102,5	111,3	180,2	100,6	125,0	133,1	119,8
Йўловчи ташиш тарифлари индекси	108,7	117,4	122,3	119,3	111,9	113,5	109,5	109,5

Манба: ЎзР Давлат статистика қўмитаси маълумотлари асосида муаллиф томонидан тузилган.

Транспорт хизматлари кўрсатиш баҳосининг индекси иқтисодиётда истеъмол баҳоси индексидан анча юқори (2-жадвал). Шунингдек, кўрсатилган

транспорт ва алоқа хизматлари ҳажмидаги қўшилган қиймат улуши ҳам юқори бўлиб, ушбу кўрсаткич 2007 йилда 56,4 фоизни, 2012 йилга келиб эса 64,8 фоизни ташкил этган (2-расм).



2-расм. Транспорт ва алоқа тизимида кўрсатилган хизматлар таркибида қўшилган қиймат улушининг ўзгариши (фоизда).

Манба: ЎзР Давлат статистика қўмитаси маълумотлари асосида муаллиф томонидан тузилган.

Статистика назариясига асосан ўзаро боғланган индекслар ёрдамида ҳодисалар ўртасидаги боғланишни, натижавий белгининг умумий ўзгаришларга таъсир қилувчи омиллар кучини таҳлил қилиш мумкин. Баҳо индексини (I_p) сотилган маҳсулотнинг натурал ҳажми индексига (I_q) кўпайтирсак, жами маҳсулот қиймати (товар айланмаси) индексини (I_{qp}) олиш мумкин:

$$I_{qp} = I_p \times I_q = \frac{p_1 q_1}{p_0 q_1} \times \frac{p_0 q_1}{p_0 q_0} = \frac{p_1 q_1}{p_0 q_0} \quad (1)$$

Юқоридаги мисолида транспорт ва алоқа тармоғида яратилган ялпи қўшилган қиймат индекси $I_{pq}=3,53$ ни, хизматлар ҳажми индекси $I_q=2,8$ ни ташкил этади. Бу ердан I_p – хизматлар бирлигига тўғри келувчи ЯҚҚ ўзгариши индексини аниқлашимиз даркор.

$$I_p = \frac{p_1 q_1}{p_0 q_1} = X; I_q = \frac{p_0 2,9 q_0}{p_0 q_0} = 2,9; \quad (2)$$

$$I_{qp} = I_p \times I_q; 3,5 = 2,9X; X = \frac{3,5}{2,9} = 1,2 \quad (3)$$

$$I_p = \frac{p_1 q_1}{p_0 q_1} = 1,2 = \frac{P_1}{P_0}; P_1 = 1,2 P_0 \quad (4)$$

Иқтисодий индекслар бўйича олиб борилган ҳисоб-китоблар натижасидан хулоса қилиш мумкинки, транспорт ва алоқа тизимида хизматлар натурал ҳажмининг 2,9 баробар ва улар бирлигига тўғри келувчи қўшилган қийматнинг 1,2 баробар ўсиши эвазига ЯҚҚ ($2,9 \times 1,2$) 3,5 маротабага ўсган.

ЯИМнинг 54379,9 млрд. сўмга ёки 128 фоизга қўшимча ўсишининг $((8248,6 \cdot 128) / 54379,9 \cdot 100)$ 19,4 фоизи транспорт ва алоқа тармоғида ЯҚҚнинг (11500,4-3251,8) 8248,6 млрд. сўмлик қўшимча ўсиши ҳисобига юз берган.

Транспортнинг иқтисодий жиҳатдан аҳамияти мамлакат иқтисодиёти тармоқларида ишлаб чиқарилган маҳсулотлар таннархидаги транспорт харажатларининг улуши билан ҳам белгиланади. Айниқса, денгиз йўлларида тўғридан-тўғри чиқиш имкониятларига эга бўлмаган мамлакатлар иқтисодиёти автомобиль транспорти хизматлари тарифига ўта сезгир бўлиб, уларнинг бир фоизга ўсиши маҳсулот ва хизматлар таннархида транспорт харажатларининг 8-9 фоизга ошиб кетишига олиб келиши мумкин экан[2].

Демак, транспорт хизматлари кўрсатиш баҳоси шаклланишига ташиш харажатларининг миқдори билан бирга унинг таркиби ҳам ҳал этувчи омил сифатида таъсир кўрсатади.

Иқтисодий тадқиқотлар маркази мутахассисларининг тадқиқотларига кўра, мамлакатимиз автомобиль транспорти операторлари томонидан кўрсатилаётган юк ташиш хизматлари таннархи таркиби ривожланган мамлакатларнинг ўхшаш кўрсаткичларидан жуда фарқ қилар экан. Айниқса таннарх таркибида ёқилғи, амортизация харажатлари, солиқ ва йиғимлар улуши бир неча маротаба юқори бўлиб, рағбатлантиришнинг энг самарали воситаси ҳисобланувчи ҳайдовчилар иш ҳақи улуши 3 баробардан ҳам камроқ экан (3-жадвал). 3-жадвал маълумотларига кўра, ташиш харажатларининг асосий моддалари транспорт воситаларига техник хизмат кўрсатиш ва ёқилғи-мойлаш материаллари ҳисобига тўғри келади. Тармоқда ҳаракат воситалари таркибининг асосий камчиликларидан бири уларнинг номутаносиб тузилмаси ва ўртача юқори ёшидир. Республика ҳудудий автомобиль транспорти бирлашмаларида ишлатилаётган транспорт воситаларининг эскириш даражаси уларнинг автомобиль транспорти хизмати кўрсатиш бозоридаги рақобатга бардош бера олмаслигининг асосий сабабларидан бири бўлиб қолмоқда.

3-жадвал

Автомобиль транспортида юк ташиш таннархининг таркибий тузилиши

№	Харажатлар номи	Ташиш таннархидаги улуши, %	
		Ўзбекистон	Европа Иттифоқи
1.	Ёқилғи	37-40	16-20
2.	Мойлаш материаллари	2-2,2	3
3.	Ҳайдовчиларнинг иш ҳақи	15-16	52-55
4.	Шина харажатлари	2-2,5	1-1,1
5.	Амортизация ажратмалари	10-12	5-6
6.	Солиқ ва йиғимлар	6-7	2
7.	Бошқа харажатлар	20-21	16

Манба: Оптимизация транспортных расходов – важный фактор устойчивого развития экономики: проблемы и решения. Аналитический доклад Центра экономических исследований. –Т., № 09/2013, 49 с.

Маълумотларга кўра, бугунги кунда юк автомобилларининг 85 фоизининг эскириш даражаси юқори бўлиб, 15 йилдан ортиқ эксплуатация қилинмоқда. Автомобилларнинг жисмонан ва маънан эскириши техник хизмат кўрсатиш ва таъмирлаш, шунингдек, ёнилғи харажатларининг меъёридан ортиб кетишига олиб келади. Юк кўтариш қобилияти 16 тоннада юқори бўлган тиркамали ва ярим тиркамали автомобилларнинг улуши 10 фоизга етмай, айникса, шаҳарлараро ва халқаро ташувларда миллий транспорт компанияларининг рақобатдошлигини пасайтириб қўймоқда.

Шунингдек, ёқилғи-мойлаш материаллари баҳосининг ташиш тарифига нисбатан тез ўсиши, шаҳарлараро ташувларда замонавий тиркама ва ярим тиркамаларнинг етишмаслиги, контейнерли ташишлар улушининг пастлиги ҳамда 70 фоиздан ортиқ йўл тармоқларининг транспорт воситаларининг оптимал ҳаракатланиш тезлигини таъминлай олмаслиги ҳам ташиш харажатларининг юқори бўлишига олиб келмоқда[3].

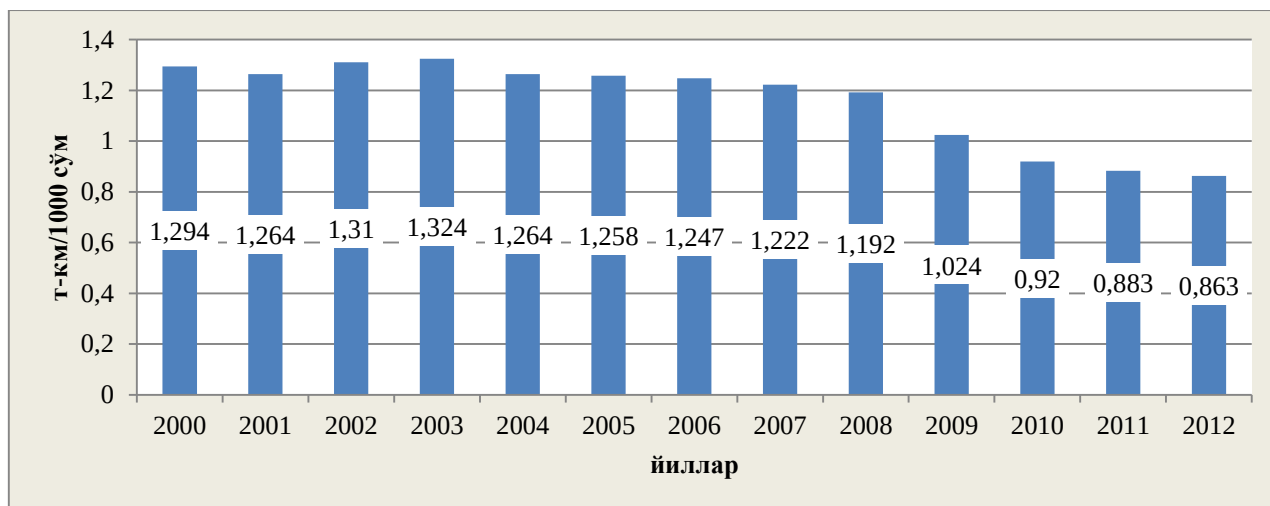
Транспортнинг иқтисодий аҳамиятини баҳолашда “миллий иқтисодиётдаги транспорт юки” (ТЮ) солиштирма кўрсаткичини баҳолаш алоҳида қизиқиш ўйғотади[4]. Мазкур кўрсаткич иқтисодиёт тармоқларида қўлланилувчи ресурсларни, тайёр маҳсулотларни ташиш, ортиш-тушириш, уларнинг йўлда бўлиши билан боғлиқ харажатларни қўшиб ҳисоблаганда ҳосил бўлувчи умумий сарф-харажатнинг мамлакат ялпи ички маҳсулотига нисбатини ифодалайди. Иқтисодиётда транспорт юкини аниқлашнинг бу усулида транспорт турларининг ташиш жараёнидан олувчи даромадлари йиғиндисини мамлакат иқтисодиёти тармоқларининг транспорт хизматларига қилган харажати, деб қараш мумкинлиги эътироф этилиб, 2007 йилда ТЮ=0,1703 ни, 2011 йилда эса – 0,155 ни ташкил этган.

Транспортда ЯҚҚ мантикий шаклланиш босқичларига кўра, транспортнинг ташиш ҳажми ва транспорт айланмаси транспорт хизматлари кўрсатишда яратиладиган ЯҚҚ миқдорига асосий таъсир этувчи кўрсаткич экан, демак улар билан ЯИМ ўртасидаги боғлиқлик ҳам аҳамиятли бўлади.

Дунё амалиётига кўра, иқтисодий ўсишнинг бирмунча паст суръатларида ҳам юк ташишга талаб ортиб бораверади. Масалан, сўнгги 10 йилда Европа Иттифоқида ўртача ўсиш суръати 1,4 фоизни, хусусан, 2008-2012 йилларда 0,1 фоизни ташкил этган бўлса-да, ушбу мамлакатларда юк ташишга талаб 38 фоизга ошган[3].

Мамлакат иқтисодиётида транспортнинг ўрнини баҳолаш имконини берувчи кўрсаткичлардан яна бири иқтисодиётнинг юк сиғими кўрсаткичидир. Бу кўрсаткич дунё амалиётида юк айланмасининг ЯИМга нисбати кўринишида аниқланиб, унинг камайиб бориш анъанасига эга бўлиши иқтисодиёт учун ижобий ҳолат саналади. Алоҳида таъкидлаш керакки, Ўзбекистон миллий иқтисодиётининг юк сиғими сўнгги ўн йилликда ижобий пасайиш тенденциясига эга (3-расм).

2012 йилга келиб, республикамиз бўйича юк ташишнинг умумий ҳажми 1329,3 млн. тоннани ташкил этиб, 2000 йилга нисбатан 65,2 фоизга ўсган.



3-расм. Ўзбекистон миллий иқтисодиётида юк сиғимининг ўзгариши, т-км/минг сўм.

Манба: ЎзР Давлат статистика қўмитаси маълумотлари асосида муаллиф томонидан тузилган.

Умумий юк айланмаси ҳам 83,4 млрд. т-км га етиб, мос равишда ўсиш суръати 2000 йилга нисбатан 2,9 баробарни ташкил этади. Автомобиль транспортида юк айланмаси 27,5 млрд. т-км ни ташкил этиб, мос равишда ўсиш суръати 3,1 баробарни ташкил этган. Ушбу транспорт турида юк ташиш ҳажмининг 2 баробар ортиши шароитида юк айланмасининг бундай ошишига 1 тонна юкни ўртача ташиш масофасининг 12,7 км дан 22,9 км гача узайиши ҳисобига эришилган. Бу эса: биринчидан, иқтисодиётнинг моддий ишлаб чиқарувчи ва асосий юк сиғимини шакллантирувчи саноат ва қишлоқ хўжалиги соҳаларида иқтисодий алоқалари географиясининг кенгайиб бораётганлигидан далолат берса; иккинчидан, шаҳарлараро ва халқаро ташувларда автомобиль транспорти темир йўл транспорти билан рақобатга киришаётганлигини кўрсатади. Йўловчи ташиш соҳасида ҳам сўнгги 15 йилда мунтазам ўсиш кузатилмоқда.

4-жадвал

Транспорт тизими иши фаолияти натижалари ўзгариши

Кўрсаткичлар	2000й.	2001й.	2002й.	2003й.	2004й.	2005й.	2006й.	2007й.	2008й.	2009й.	2010й.	2011й.	2012й.
Жўнатилган юк, млн. тонна	804,6	763,2	733,8	707,6	716,3	755,9	812,8	879,3	950,4	1078,0	1176,8	1275,5	1329,3
Юк айланмаси, млрд. т-км	54,6	55,6	59,9	63,1	64,7	68,9	73,4	78,8	83,8	77,8	75,8	78,8	83,4
Ўртача ташиш масофаси, км	67,9	72,9	81,6	89,2	90,3	91,1	90,3	89,6	88,2	72,2	64,4	61,8	62,7
Ташилган йўловчилар, млн. киши	3595,9	3475,9	3419,2	3375,4	3477,3	3962,4	4188,5	4652,4	5264,7	5654,5	6008,7	6377,1	6705,1
Йўловчи айланмаси, млрд. йўл.-км	30,9	31,8	33,2	36,3	40,0	46,2	49,8	56,9	64,8	70,9	76,5	82,5	89,2
Ўртача ташиш масофаси, км	8,6	9,1	9,7	10,8	11,5	11,7	11,9	12,2	12,3	12,5	12,7	12,9	13,3

Манба: ЎзР Давлат статистика қўмитаси маълумотлари асосида муаллиф томонидан тузилган.

Мазкур тадқиқот вазифаларидан келиб чиққан ҳолда, транспорт тизими иши кўрсаткичларининг ялпи ички маҳсулотга таъсири даражаси кўриб чиқилди. Мантикий-назарий жиҳатдан ушбу кўрсаткичларнинг ўзаро алоқадорлигига ҳеч қандай шубҳа йўқ.

Статистика назариясидан маълумки, тасодифий миқдорлар орасидаги боғланишни ўрганиш учун корреляцион-регрессион таҳлил усулидан фойдаланилади. Мазкур тадқиқотда ЯИМ ва транспорт тизими иши кўрсаткичларининг боғлиқлик даражасини аниқлаш учун ушбу усул қўлланилди.

ЯИМ (Y) - натижавий белги, умумий юк айланмаси ва йўловчи айланмаларини (x_1 ва x_2) - омил белгилари деб олиниб, улар ўртасидаги боғланишни ифодаловчи регрессиянинг чизиқли тенгламаси қуйидагича аниқланади:

$$Y = m_1x_1 + m_2x_2 + \dots m_nx_n + b \quad (5)$$

бу ерда: b -озод ҳад; $m_1, m_2, \dots, m_n$ -регрессия тенгламасининг коэффицентлари.

1- ва 4-жадвал маълумотларидан фойдаланиб корреляцион таҳлилни 2000-2012-йиллар оралиғида таққослама баҳолардаги ЯИМ ҳамда юк ва йўловчи айланмалари устида олиб борилди. Microsoft Office Excel стандарт дастуридан фойдаланган ҳолда қуйидаги регрессия тенгламаси олинди:

$$Y = 166,3x_1 + 961,54x_2 + 22653,58; r^2 = 0,996 \quad (6)$$

5-жадвал

Регрессия тенгламаси натижалари

Кўрсаткичлар	Y	x ₁	x ₂	b
Регрессия тенгламаси коэффиценти, m		166,3	961,54	22653,58
Коэффицентларнинг стандарт хатоликлари	1202,89	75,24	37,56	3626,38
Детерминация коэффиценти, r^2	0,996			
Фишер мезони, F	1366,4			
Озод кўрсаткич, df	10			

5-жадвал маълумотларига асосан регрессия тенгламасининг аҳамиятлилиги текширилди:

1. Детерминация коэффиценти $r^2 = 0,996$ – ЯИМ мутлақ қиймати ўзгаришининг юк ва йўловчи айланмаси вариациясига боғлиқлиги 99,6 фоизни ташкил этар экан.

2. $F = 1366,4$ учун F – Фишер мезонини ҳисоблаш. F – Фишер тақсимоти икки озод кўрсаткич: $v_1 = 12 - 10 - 1 = 1$ ва $v_2 = 10$ лардан иборат бўлиб, $\alpha = 0,05$ даражали қийматда $F_{\text{жадв}} = 4,96$, яъни $F(1366,4) > F_{\text{жадв}}(4,96)$. $r = 0,996$ боғланиш аҳамиятли экан.

3. Стьюдент мезонига асосан текшириш. Регрессия чизиқли тенгламасининг ишончли эканлигини текшириш учун ҳар бир параметрга мос келувчи t мезонлари ҳисобланди. $t_{x_1} = 166,3/75,24 = 2,22$; $t_{x_2} = 961,54/37,56 = 25,6$; $t_b = 22653,58/3626,38 = 6,25$. Стьюдент тақсимотининг жадвалига кўра озод

кўрсаткичнинг сони $df=10$ ва $x=0,05$ даражали қийматда бўлганда $t_{\text{жадв}}=2,2281$, яъни $t_{(x1,x2,b)} > t_{\text{жадв}}$. t мезоннинг барча қийматлари жадвалдаги қийматдан катта бўлганлиги регрессия тенгламасининг параметрлари 0,95 эҳтимол билан ишончлидир.

Демак, детерминация коэффициентининг 0,996 га тенглиги, ЯИМ билан икки кўрсаткич – юк ва йўловчи айланмасининг боғлиқлик даражаси жуда кучли эканлигидан далолат беради. Таҳлил этилаётган йиллардаги юк айланмасининг бир бирлик ўсиши ЯИМнинг 166 сўмга, йўловчи айланмасиники 961 сўмга мутлақ миқдорда ошишига олиб келган.

Фикримизча, транспорт хизматлари кўрсатиш ҳажмининг ижобий суръатларда ўсиб боришига қарамай, унинг миллий иқтисодиёт ўсишига мос равишда ривожланишига қуйидагилар тўсқинлик қилмоқда:

- йўл тармоқлари ва бошқа инфратузилма иншоотлари билан таъминланганлик даражасининг нисбатан пастлиги;
- ташиш сифати, тезлиги, ишончлилиги ва хавфсизлигининг талаб даражасида эмаслиги;
- транспорт хизматлари кўрсатиш баҳосининг юқорилиги;
- атроф-муҳитга зарарли таъсирни камайтиришнинг мушкуллиги;
- мавжуд транспорт паркини замонавий транспорт воситалари билан тўлдириш даражаси сустлиги;
- юк ва йўловчи ташиш ҳажмларининг ҳудудлар кесимида аҳоли ва ишлаб чиқариш объектлари зичлигига нисбатан тақсимланишидаги номуаносиблик;
- ҳудудлар миқёсида транспорт хизматлари сифати даражаси ва баҳоси ўртасидаги тафовутларнинг талаб даражасида эмаслиги.

Олиб борилган изланишлар натижасида мамлакатимиз автомобиль транспорти тизими ҳаракатдаги воситаларининг эскириш даражаси юқорилиги ва номуаносиб парк тузилмаси оқибатида иқтисодиёт тармоқлари маҳсулотлари таннархидаги транспорт улушининг йилдан-йилга ошиб бораётганлиги аниқланди. Бу муаммоларни ҳал этиш учун тармоқнинг инвестиция жозибадорлигини ошириш, уни давлат томонидан солиқ ва бошқа тўловлар бўйича имтиёзлар, ҳаракатдаги воситаларни импорт қилишдаги енгилликларни бериш, малакали кадрлар билан таъминлашни қўллаб-қувватлаш чораларини кўриш лозим.

Фойдаланилган адабиётлар рўйхати

1. Каримов И.А. Бош мақсадимиз – кенг кўламли ислохотлар ва модернизация йўлини қатъият билан давом эттириш. – Т.: // Халқ сўзи, 2013 йил 22 январь.
2. Ефимов В.Б. От экстенсивного к интеллектуальному //РЖД-Партнер. №13-14 (185-186). 2010г. С.35-38.
3. Оптимизация транспортных расходов – важный фактор устойчивого развития экономики: проблемы и решения. Аналитический доклад Центра экономических исследований. –Т., № 09/2013, 49 с.

4. Равшанов М.Н. Йўл-транспорт мажмуаси иқтисодий салоҳияти: муаммо ва ечимлар. –Т.: МЭ, 2012. -209 б.
5. Ўзбекистон Республикаси Давлат Статистика қўмитаси маълумотлари.