

3. Ахмедлов Р.М. и др. Инновационные педтехнологии в обучении специалистов дорожной отрасли // Материалы республиканской научно-практической конференции. – Наманган, 2018. – С. 253-255.

4. Прикладной проект на тему “Формирование электронной информационной базы технико-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений в геоинформационной системе, и создание компьютерной программы мониторинга оптимизации материально-технических, трудовых, финансовых ресурсов унитарных предприятий, занимающихся содержанием, ремонтом и реконструкцией автомобильных дорог”, представленный в Министерство инновационного развития Республики Узбекистан для формирования базы тем научных исследований на 2019-2021 годы. Автор проекта академик Р.М.Ахмедов. 2019 год.

5. Подготовка конкурентоспособных специалистов – дорожников на основе интеграции высшего образовательного учреждения и производства. Автор проекта к.э.н., доц. Р.М.Ахмедов. 2018 год.

ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТ ИНФРАТУЗИЛМАСИНИ РИВОЖЛАНТИРИШНИНГ ИҚТИСОДИЙ САМАРАДОРЛИГИНИ ОШИРИШ

Рахимов Хасан Шукуржонович –
ТДИУ, таянч докторант

Аннотация: Мазкур мақолада темир йўл транспорт фаолиятини ривожлантиришнинг кластер модели таклиф этилган, мамлакат транзит салоҳияти ўрганилган, темир йўл тизимида мавжуд муаммолар, транспорт-экспедиторлик хизмат кўрсатиш кластер моделидан фойдаланишнинг иқтисодий самарадорлиги баҳоланган.

Калит сўзлар: транспорт хизмати, кластер модел, темир йўл транспорти, транспорт-экспедиторлик хизмати, транзит ташувлар, иқтисодий самарадорлик, замонавий ёндашувлар.

Аннотация: В данной статье рассматривается кластерная модель развития железнодорожного транспорта, анализируется транзитный потенциал страны, существующие проблемы в железнодорожной системе, а также оценивается экономическая эффективность использования кластерной модели транспортного и экспедиторского обслуживания.

Ключевые слова: услуга транспорта, кластерная модель, железнодорожный транспорт, транспортно-экспедиторские услуги, транзитные перевозки, экономическая эффективность, современные подходы.

Annotation: This article discusses the cluster model for the development of rail transport, analyzes the country's transit potential, existing problems in the railway system, and evaluates the economic efficiency of using the cluster model of transport and forwarding services.

Key words: transport service, cluster model, railway transport, freight forwarding services, transit traffic, economic efficiency, modern approaches.

Кириш. Жаҳон иқтисодиётининг асосий тармоқларидан бири транспорт тизими ҳисобланади. Мазкур соҳани такомиллаштириш мамлакат иқтисодиётини самарали ривожлантиришда муҳим йўналишлардан бўлиб келмоқда. Жаҳон банки гуруҳи маълумотларига кўра, жаҳон транспорт хизматларининг ЯИМ таркибидаги миқдори 4,2 трлн. АҚШ доллари (6,8%) ҳажмида баҳоланиб, йилига 110 млрд. тонна юк ва 1 трлн. дан ортиқ йўловчилар ташилган, транспорт инфратузилмасида банд бўлган ходимлар сони 100 млн. кишини ташкил этади[1]. Юкларни етказиб бериш жараёнларини ташкил этишда транспорт-экспедиторлик хизматларидан фойдаланиш транспорт сарф-харажатларини тахминан 25-30 фоизга камайтиралишига эришиш имконини беради.

Ўзбекистонда транспорт тизимини ривожлантиришга доимо устувор йўналиш сифатида қараб келинган. Хусусан, Ўзбекистон Республикаси Президенти Ш.М.Мирзиёев фармони билан тасдиқланган 2017-2021 йил-

ларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Ҳаракатлар стратегиясида ҳам мамлакат транспорт тармоғини ривожлантириш бўйича муҳим вазифалар белгилаб берилган. Демак, мамлакат иқтисодиётининг ривожланишида транспорт тизими асосий “локомотив” вазифани бажариб беради.

Бугунги интеграция ҳамкорлик жадаллашаётган бир даврда мамлакат транспорт тармоқларининг бир-бирига боғлиқлик даражасини аниқлаш, мамлакат транспорт тизими фаолиятини такомиллаштириш жараёндаридаги мавжуд муаммоларни аниқлаш ва бугунги кунда мазкур муаммоларни бартараф этиш юзасидан илмий асосланган таклифлар ишлаб чиқиш илмий доиралар олдида турган илмий муаммолардан ҳисобланади.

Мавзуга оид адабиётлар таҳлили. Мамлакат транспорт тизимини бошқаришни такомиллаштириш, унинг ўзига хос хусусиятлари ва иқтисодиётнинг бошқа тармоқларига таъсирини ўрганган бир қатор олимлар-

нинг транспорт тизимининг иқтисодий самарадорлигини ошириш бўйича турли хил фикрларни билдирганлар.

А.Н. Резернинг фикрича, иқтисодий таркибий шароитда мамлакат транспорт тизимини бошқариш моделлари ва муаммолари ўрганилади. Мамлакат транспорт турларининг ишлаб чиқариш соҳасига ўзаро таъсир даражалари, транспорт фаолиятини ривожлантириш ва муқобил транспорт коридорларда ташишни ташкил этиш тамойиллари тўлиқ таҳлил қилинади. [2].

А.Л. Носов, бугунги кунда халқаро интеграциялашган транспорт тизимларининг ташкил этилиши ва мақбул фаолият юритиши муаммолари тадқиқ этилади. Халқаро қатновларда аралаш ташқи савдо ташувларини ташкил этишни такомиллаштириш йўналишларини кўрсатган ҳолда аралаш юк ташувларини ривожлантириш истиқболларини алоҳида таъкидлайди[3].

А.А. Зоҳидов ўз ишида Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизмини такомиллаштириш масалалари ўрганилган. Транспорт тармоғидаги муаммоларнинг таъсир даражасини аниқлашга мўлжалланган, мамлакат транспорт коридорлари имкониятини, транзит салоҳияти ҳамда мамлакат транспорт тизими салоҳиятига баҳо берувчи индикаторлар ишлаб чиқилган ҳамда уларнинг меъёрий ва чегаравий қийматлари асосланган[4].

Юқоридаги фикрларни инобатга олган ҳолда, темир йўл транспорт фаолиятини ривожлантириш, транспорт турлари ўртасида кучайиб бораётган рақобатни ҳисобга олиб темир йўл транспортининг имкониятлари ва камчиликларини аниқлаш ҳамда тизимни ривожлантириш жараёнидаги иқтисодий муаммоларни аниқлаш, шу билан бирга тармоқни ривожлантиришнинг ижобий ва салбий омилларини баҳолаш орқали темир йўл транспорт фаолиятининг иқтисодий самарадорлигини ошириш мумкин.

Тадқиқот методологияси. Мамлакатимизда темир йўл транспорт тизимини иқтисодий самарадорлигини ошириш, ушбу жараёндаги муаммоларни ҳал этиш мақсадида ривожланган мамлакатлар транспортининг асосий кўрсаткичлари, темир йўл транспорт тизимини ривожлантиришнинг кластер модели такомиллаштирилди, қиёслаш, синтез таҳлили орқали улар фаолиятини ривожлантириш йўналишлари келтирилди.

Таҳлил ва натижалар. Мамлакатлараро транспорт алоқаларида ўзаро бир-бирини боғловчи транспорт коридорларининг мавжудлиги муҳим омил ҳисобланса, алоқаларнинг ривожини эса транзит ва халқаро ташувларни амалга оширишнинг самарали механизмини йўлга қўйилганлиги билан боғлиқ. Лекин бугунги кунда мазкур муносабатларни тартибга солиш юзасидан халқаро амалиётда ҳамда илмий доираларда турлича талқинларнинг мавжудлиги уларни энг аввало тўғри интерпретация қилиш ҳамда тегишли илмий хулосалар чиқариш лозимлигини белгилайди.

Маълумки, транспорт тизими деганда – транспорт инфраструктураси, транспорт корхоналари ҳамда транспорт воситалари ва бошқарув мажмуи тушунилади. Транспорт тизимининг муҳим элементи сифатида транспорт коридори қайд этилади ва мазкур тушунча талқинида ҳам турлича ёндашувлар мавжуд. “Транспорт коридори” тушунчасига нисбатан назарий ва амалиётчилар томонидан турлича таърифлар берилган бўлиб, бунда улар функционал мезонларга асосланган[5].

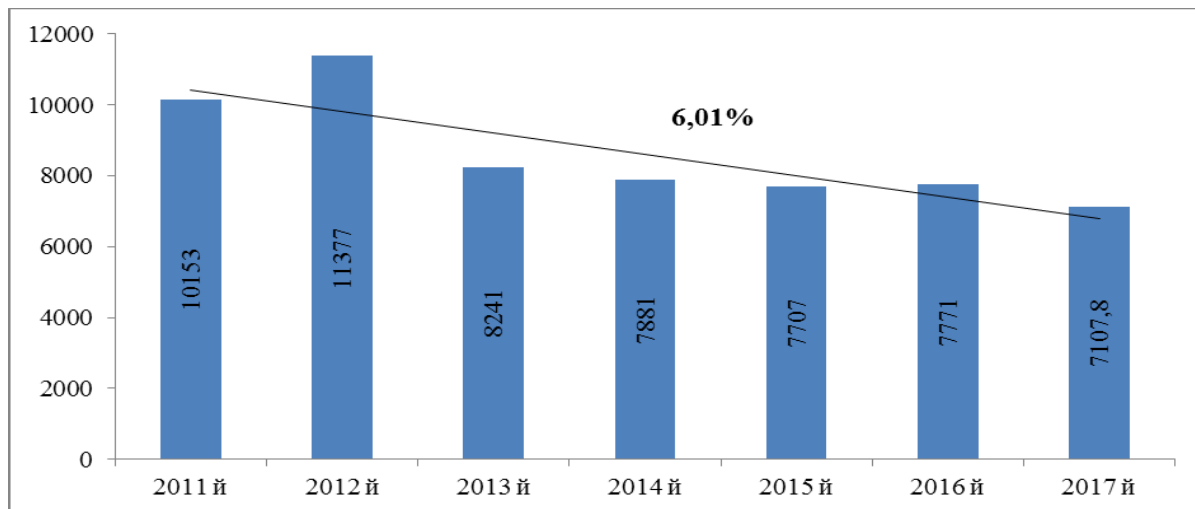
Мамлакат транспорт коридорларининг самарадорлигини баҳолаш махсус мезонлар тизими асосида амалга оширилиши лозим. Бугунги кунда шартли равишда транспорт коридорларини баҳолаш қуйидаги кўрсаткичлар орқали амалга оширилади[6]:

- коридорларнинг юк ўтказиш қобилияти (*аниқ коридор мисолида*);
- халқаро аҳамиятдаги автомобиль йўлларининг сифат даражаси (1-тоифали йўллар улуши);
- халқаро аҳамиятдаги темир йўлларнинг электрлаштирилганлик даражаси;
- темир йўл рельсларининг эскирганлик даражаси;
- савдо муносабатларидан келиб чиқиб коридорга бўлган эҳтиёж;
- халқаро транспорт тизими билан боғланганлик даражаси;
- транспорт коридорларининг зичлиги;
- коридорнинг муқобил йўлларга нисбатан рақобатбардошлиги – тежамкорлиги;
- коридорнинг рентабеллиги;
- муқобил вариантларнинг мавжудлиги[7].

Мамлакат транспорт салоҳиятига баҳо беришда яна бир муҳим элементлардан бири транзит салоҳияти ва мамлакат логистика

тизими салоҳияти ҳисобланади. Логистика самарадорлик индекси натижаларини таҳлил этсак, энг юқори улуш кузатув ва рақобат ҳамда ўз вақтида етказиб бериш кўрсаткичлари нисбатан юқори. Аммо ривожланган давлатларнинг логистика самарадорлик кўр-

саткичлари билан таққослаганда сезиларли даражада паст. Мамлакат ҳудуди орқали ўтувчи темир йўл ва автомобиль транспорти томонидан ташилган транзит юклар ҳажмида охириги саккиз йилда ижобий тенденция кузатилмаган (1-расм).



1-расм. Республика ҳудуди орқали темир йўл транспортида ўтган транзит юклар ҳажми (минг тонна)

Манба: "Ўзбекистон темир йўллари" АЖ маълумотлари.

2012 йилда темир йўл транспорти томонидан 11377 млн.тонна юк ташилган, 2017 йилда эса, 7107.8 млн.тонна юк ўтказиб берилган. Мамлакат транспорт турлари ўртасидаги ички рақобат таҳлил қилинса, 2012 йилда темир йўл транспортида 61.5 млн. тонна юк етказиб берилган, 2017 йилда ушбу кўрсаткич 68.1 млн.тоннага етган. Ички ташув ҳажмининг асосий қисми сўнги етти йилда автомобиль транспорти томонидан амалга оширилган, транзит ташув ҳажмининг асосий қисми темир йўл транспорти орқали етказиб берилган. Шунини алоҳида таъкидлаш лозимки, транспорт тармоғидаги мавжуд муаммолар мамлакат иқтисодиётини ривожланишига бевосита салбий таъсир кўрсатади.

Юқоридаги таҳлилларга асосланиб, мазкур кўрсаткичларнинг ижобий ҳолатда эмаслигини қуйидагилар асосида изоҳлашимиз мумкин:

- ягона ахборот тизими йўлга қўйилмаганлиги;
- транспорт коридоридаги логистик хизмат кўрсатиш етарлича ташкил этилмаганлиги;
- транспорт ҳаражатлари юқорилиги;
- айрим давлатлар товарлари учун таъриф ставкаларининг юқорилиги;

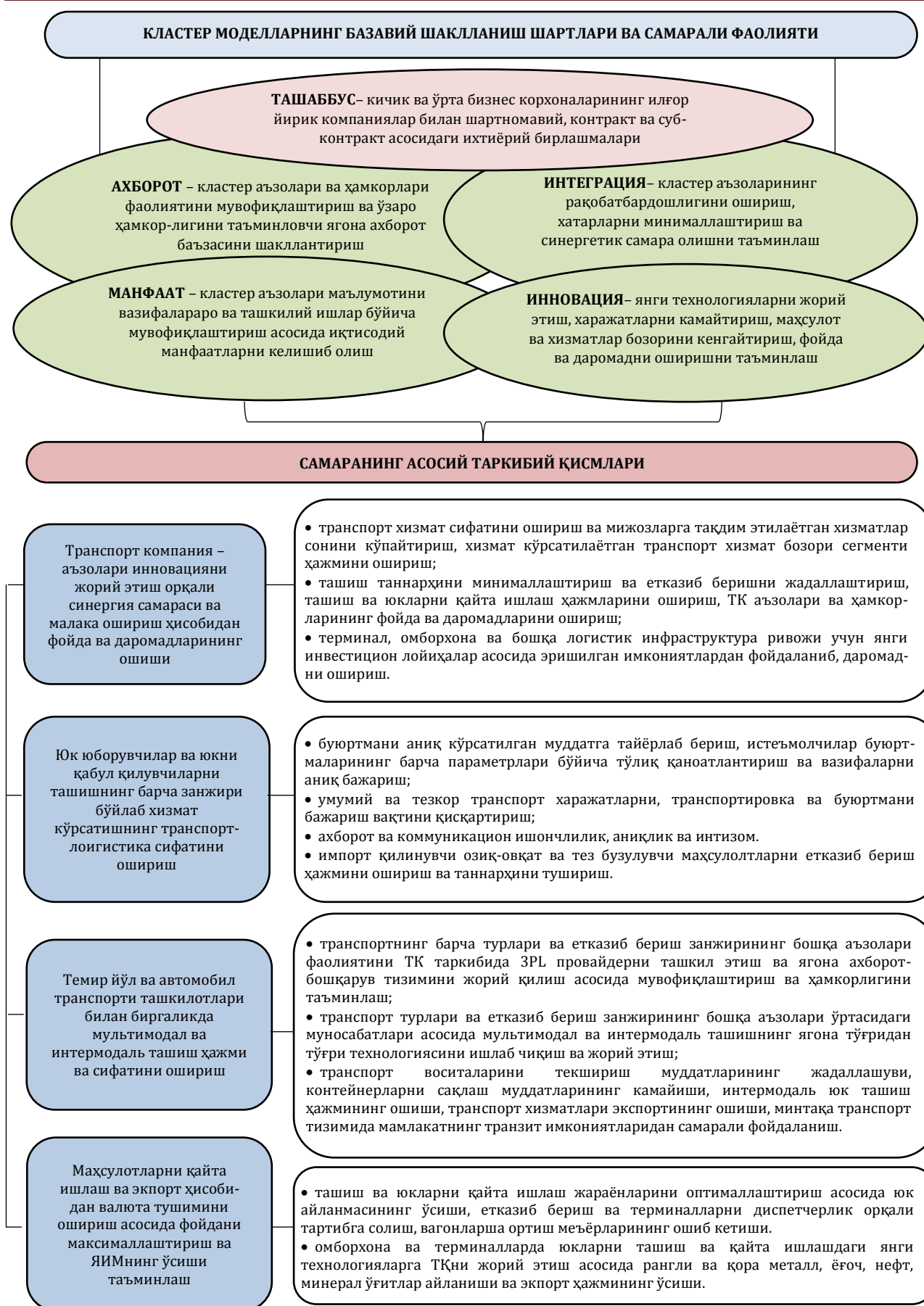
– транспорт турлари ўртасида самарали ҳамкорликни йўлга қўйувчи ташкилий механизмнинг сустлиги каби омиллар таъсир кўрсатмоқда.

Юқорида келтирилган муаммоларни бартараф этиш юзасидан транспорт тармоғида самарали хизмат кўрсатишнинг кластер модели таклиф этилди, транспорт хизмат кўрсатиш кластер моделини қўллашдан олинган иқтисодий самара тизимлаштирилиб схема асосида 2-расмда кўрсатилган.

Инновациялар - даромад ва рақобатбардошликни оширишга хизмат қилади; Интеграциялаш - снергетик самарани оширади ва хатарларни минималлаштиришни таъминлайди; Ахборот - кластер аъзоларини мувофиқлаштириш ва ўзаро ҳамкорлик фаолияти даражасини оширади; Манфаат – кластер таълим аъзолари манфаатдорлигини оширади; Ташаббус - бизнеснинг қўшимча имкониятларидан фойдаланишни таъминлайди.

Транспорт-экспедиторлик хизмат кўрсатиш кластер моделидан фойдаланиш натижасида сезиларли даражада самара олиш кутилади:

- синергия ва инновацион фаолиятни ривожлантириш асосида транспорт-экспедиторлик компаниялар даромадларининг ошиши;



2-расм. “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ транспорт-экспедиторлик хизмат кўрсатиш кластер моделини қўллашдан олинган самарадорлик схемаси.

Манба: Муаллиф ишланмаси.

– юк юборувчи ва юк қабул қилувчининг етказиб бериш умумий занжири бўйича транспорт-экспедиторлик хизмат кўрсатиш сифатини ошириш;

– юкларни ташиш ишларини бажариш билан биргаликда мультимодал ва интермодал ташиш ҳажмини ва сифатини яхшилаш, транспорт хизматлари экспортернинг ортиши, минтақа транспорт тизимида кирувчи мамлакат транзит ҳажмини ошириш.

Темир йўл тармоғида истъмолчиларга хизмат кўрсатувчи транспорт-экспедиторлик кластер бўйича транспорт-экспедиторлик хизмати фаолиятдан олинган самарадорликнинг асосий таркибий қисмлари қуйидагилардан иборат:

– транспорт-экспедиторлик хизматлар сифатини яхшилаш ва мижоз-корхоналарига кўрсатиладиган хизмат турларини кенгайтириш, хизмат кўрсатилаётган транспорт-экспедиторлик хизмат бозори сегменти ҳажмини ошириш;

– ташиш таннарҳини камайтириш ва етказиб беришни жадаллаштириш, ташиш ва юкларни қайта ишлаш ҳажмини ошириш, транспорт-экспедиторлик кластер аъзолари ва ҳамкорларининг фойда ҳамда даромадларини максималлаштириш;

– терминал, омборхона ва бошқа логистика инфраструктураларини ривожлантириш учун янги инвестицион лойиҳалар асосида эришилган имкониятлардан фойдаланиб, даромадни ошириш;

– бажариладиган буюртмаларнинг вақт ва сифат кўрсаткичлари бўйича аниқлигини ошириш;

– транспортировка қилиш харажатларини минималлаштириш билан биргаликда, барча турдаги логистик харажатларни камайтириш;

– етказиб беришнинг ахборот ва коммуникацион ишончлилиги, аниқлилиги ва ўз вақтида амалга оширилишини таъминлаш;

– транспорт турлари ва етказиб бериш занжирининг бошқа аъзолари ўртасидаги муносабатлар асосида мультимодал ва интермодал ташишнинг ягона тўғридан тўғри технологиясини ишлаб чиқиш ва жорий этиш;

– транспорт воситаларини текшириш вақтининг жадаллашуви, контейнерларни сақлаш вақтини қисқартириш, интермодал юк ташиш ҳажмининг ошиши, транспорт хизматлари экспортернинг ошиши, минтақа транспорт тизимида мамлакатнинг транзит имкониятларидан самарали фойдаланиш;

– ташиш ва юкларни қайта ишлаш жараёнларини оптималлаштириш асосида юк айланмасининг ўсиши, етказиб бериш ва терминалларни диспетчерлик орқали тартибга солиш, вагонларга ортиш меъёрларининг ошиб кетиши;

– омборхона ва терминалларида юкларни ташиш ва қайта ишлашдаги янги технологияларга транспорт-экспедиторлик кластер моделини жорий этиш асосида юк айланиши ва экспорт ҳажмининг ўсиши.

Демак, “Ўзбекистон темир йўллари” АЖда транспорт-экспедиторлик хизмат кўрсатиш кластер моделини татбиқ этишдан олинадиган иқтисодий самарадорлигини баҳолашда ҳисоб-китоб базаси сифатида “Ўзбекистон темир йўллари” АЖнинг Логистика, юк ва тижорат ишлари бошқармасининг ҳисобот натижаларидан фойдаланилди. Бевосита моддий харажатлар бу эксплуатацияга кетадиган харажатлар бўлиб, унинг қиймати 695,5 млн.сўмни ташкил этади. Бир йиллик фойдаланиладиган электр энергиянинг қиймати 241,0 сўм бўлганида, ягона транспорт-экспедиторлик тизимга кетадиган моддий харажатлар $X_m = 40543350,0$ сўм.га тенг бўлади.

Меҳнатга ҳақ тўлашга кетадиган харажатлар ҳисоб-китобини қуйидагича амалга ошириш лозим: омборчининг ўртача ойлик маоши –870,0 минг сўм, бўлим бошлиғиники – 1650,0 минг сўм, бошқарма бошлиғи ойлик маошини 2500,0 минг сўм деб оламиз, у бошқармадаги шунга ўхшаш лавозимлардаги маош кўрсаткичларига мос келади, ишчининг ўртача ойлиги 950,0 минг сўм, хизматчиники 1200,0 минг сўм.га тенг. Демак, жами ойлик иш ҳақлари $X_{ойлхар} = (1 * 2500 + 3 * 1650 + 10 * 870 + 25 * 950 + 10 * 1200) * 12 = 622800$ минг сўм.га тенг бўлади. Транспорт-экспедиторлик клатер моделини татбиқ қилгунча моддий-техник таъминот соҳасидаги ташиш билан боғлиқ бўлган иш ҳақиға кетадиган харажатлари қуйидагича ҳисобланади.

$$X_{ойлхар} = (2500 + 3 * 1650 + 40 * 950 + 20 * 870 + 20 * 1200) * 12 = 868500 \text{ минг сўм.}$$

Бошқарувчанлик меҳнатининг иқтисодий самарадорлиги коэффициенти (бир йил-

га мўлжалланганда) қуйидаги формула билан топилади:

$$k_{\text{бс}} = \frac{TP}{\uparrow VZ} \quad (1)$$

бунда $k_{\text{бс}}$ бошқариш самарадорлиги коэф-
фициенти. Агар $k_{\text{бс}} > 1$ бўлса, у ҳолда транс-

порт тизими бошқарув фаолиятини умуман
олганда самарали деб баҳолаш мумкин;

Бошқарувдаги тежамкорликни қуйида-
ги кўринишда ифода этиш мумкин:

$$C = C_m + C_t + C_{\text{иштх}} + C_{\text{ухт}} + C_{\text{эх}} + C_{\text{ўзх}} = 346 \text{ млн. сўм}$$

Бу ерда,
 C_m – моддий харажатларни камайтириш
туфайли олинган тежамкорлик;

C_t – технологик мақсадларга мўлжал-
ланган ёқилғи ва энергиянинг тежамкор-
лиги;

$C_{\text{иштх}}$ – ишлаб чиқаришни тайёрлаш ва
ўзлаштиришга кетадиган харажатлар бўйича
тежамкорлик;

$C_{\text{ухт}}$ – иш ҳақи бўйича тежамкорлик;
 $C_{\text{эх}}$ – эксплуатация қилишга кетадиган
харажатлар бўйича тежамкорлик;

$C_{\text{ўзх}}$ – ўзгармас харажатларни камайти-
риш орқали эришилган тежамкорлик.

Демак, компания транспорт-экспеди-
торлик кластер моделини қўллашдан эриша-
диган тежами 346 млн. сўмни ташкил этади.

$$k_{\text{бс}} = \frac{TP}{\uparrow VZ} = \frac{346758500}{254205110} = 1.35$$

Транспорт-экспедиторлик кластер мо-
делини жорий этиш ҳисобига юкларни ет-
казиб беришнинг моддий харажатлари, тех-
ник воситаларга кетадиган моддий харажат-
лар ҳамда иш ҳақига сарфланадиган турли
харажатларни камайтириш натижасида бош-
қарув самарадорлик коэфффициенти уч мар-
тага ошди. Шунингдек, маҳсулотларни етқа-
зиш бўйича операцияларни бажариш тезкор-
лигини ошириш ҳамда маблағ ва вақтнинг
сезиларли даражада камайтириш имконини
берди.

Хулоса ва таклифлар. Мухтасар қилиб
айтганда, “Ўзбекистон темир йўллари”
АЖнинг истиқболда рентабеллик 22,8 фоиз
бўлганида “Ўзбекистон темир йўллари”

АЖнинг Логистика, юк ва тижорат ишлари
бошқармасида транспорт-экспедиторлик
кластер моделини қўллаганда “Ўзбекистон
темир йўллари” АЖ муайян захира ва транс-
порт харажатларни 2-3 фоизга камайтириш-
нинг қўшимча имкониятлари пайдо бўлади.
Хизмат кўрсатиш харажатларини бир фоизга
камайтириш 19.9 млн. сўм иқтисодий самара
беради ва бундай натижага ташиш таннар-
хининг 29,5 фоизга камайтириш орқали қўлга
киритилади. Шу билан биргаликда транспорт
харажатларини камайтириш, мижозларга кўр-
сатиладиган хизмат сифатларини яхшила-
ниши ва темир йўл транспорт фаолиятининг
иқтисодий самарадорлигини ошириш имко-
ниятини беради.

Манба ва адабиётлар рўйхати:

1. The World Bank: World Development Indicators. <http://data.worldbank.org/indicator>
2. Резер А.Н. Анализ и оценки эффективности управления в организации / И.В. Коврижных. – Барнүл: АФ СибАГС, 2016. – 86с.
3. Носов А.Л. Управление и эффективность. – М.: “Экономика”, 1981. – 71 с.
4. Зоҳидов А.А. Марказий осие транспорт тизимини самарали бошқариш механизмини таккомиллаштириш. Иқт. фан. док. дис. Автореф., Тошкент 2018.
5. Зоҳидов А.А. Марказий осие транспорт тизимини самарали бошқариш механизмини таккомиллаштириш. Иқт. фан. док. дис. Автореф., Тошкент 2018.
6. Қўчаров Ч.Ш. Марказий Осиёнинг минтақавий интеграцион жараёни муаммолари. – Т.: Фан, 2008. – 320 б.
7. Равшанов М.А. Йўл-транспорт мажмуаси иқтисодий салоҳияти. Муаммо ва ечимлар. – Т.: Ўзбекистон миллий энциклопедияси, 2012. – 196 б.
8. Икромов М.А., Зоҳидов А.А., Топалиди В.А. Автомобильно-дорожный сектор государств Центральной Азии: проблемы и перспективы развития. – Ташкент: Изд-во Нац. библиотеки Узбекистана им. Алишера Навои, 2011. – 200 с.
9. Wells S.S., Hutchinson B.G. (1996) Impact of commuter-rail services in Toronto region. *Journal of transportation engineering*.
10. Зиядуллаев К.Ш. Интеграция транспортных коммуникаций Республики Узбекистан в международную транспортно-коммуникационную систему // Современные методы организации бизнеса и маркетинга: Межвузовский сборник. – СПб.: СЗТУ, 2005. – С. 101-106.