

УДК: 658.152.003.12:656.2

ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТ ИНФРАТУЗИЛМАСИНИ РИВОЖЛАНТИРИШНИНГ ИҚТИСОДИЙ САМАРАДОРЛИГИНИ ОШИРИШ

Раҳимов Хасан Шукуржонович,
таянч докторант

Тошкент давлат иқтисодиёт университети

Аннотация. Мазкур мақолада транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг назарий-услубий асосини ташкил этадиган замонавий транспорт концепция услублари таснифи, А, В, С, Д вариантлар бўйича етказиб бериш вақтларининг самарадорлиги ва транспорт тармогини ривожлантиришнинг иқтисодий-математик моделидан фойдаланиш бўйича таклифлар берилган ҳамда темир йўл транспорти фаолиятини ривожлантиришнинг кластер модели таклиф этилган. Шунингдек, мамлакат транзит салоҳияти ўрганилган, темир йўл тизимида мавжуд муаммолар, транспорт-экспедиторлик хизмат кўрсатиш кластер моделидан фойдаланишнинг иқтисодий самарадорлиги баҳоланган.

Таянч тушунчалар: транспорт хизмат кўрсатиш кластер модели, темир йўл транспорти, транспорт ва экспедиторлик хизматлари, транзит ташувлар, иқтисодий самарадорлик, замонавий ёндашувлар.

ПОВЫШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Рахимов Хасан Шукуржонович,
базовый докторант

Ташкентский государственный экономический университет

Аннотация. В статье даны рекомендации по классификации современных концептуальных методов исследования развития транспортной инфраструктуры на основе эффективности сроков доставки для четырех вариантов А, В, С, D и использования экономико-математической модели развития транспортной сети. Также предложена соответствующая экономическая модель, изучены транзитный потенциал страны и существующие проблемы в железнодорожной отрасли, оценена экономическая эффективность использования кластерной модели транспортных и экспедиторских услуг.

Ключевые слова: кластерная модель предоставления транспортных услуг, железнодорожный транспорт, транспортные и экспедиторские услуги, транзитные перевозки, экономическая эффективность, современный подход.

INCREASING ECONOMIC EFFICIENCY OF RAILWAY INFRASTRUCTURE

Rakhimov Hasan Shukurjonovich,
PhD Student

Tashkent State University of Economics

Abstract. This article provides recommendations on the classification of modern transport conceptual methods, which form the theoretical and methodological basis of transport infrastructure development, the efficiency of delivery times for options A, B, C, D and the use of the economic-mathematical model of transport network development. - The study proposes the corresponding economic model; investigates the possibility of using the transit potential of the

country; assesses the existing problems in the railway system and the economic efficiency of using the cluster model of transport and forwarding services.

Keywords: cluster model to provide transport services, railway transport, transport and forwarding services, transit traffic, cost efficiency, modern approach.

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 долл. (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 камайтиришга эришиш имконини беради.

Ўзбекистонда транспорт тизимини ривожлантиришга доимо устувор йўналиш сифатида қараб келинган. Хусусан, Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёев фармони билан тасдиқланган «2017–2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Ҳаракатлар стратегияси»да ҳам мамлакат транспорт тармоғини ривожлантириш бўйича муҳим вазифалар белгилаб берилган. Демак, мамлакат иқтисодиётининг ривожланишида транспорт тизими асосий «локомотив» вазифасини бажаради.

Бугунги интеграция жараёнлари жадаллашаётган бир даврда мамлакат транспорт тармоқларининг бир-бирига боғлиқлик даражасини мамлакат транспорт тизими фаолиятини такомиллаштириш борасидаги мавжуд муаммоларни аниқлаш ва бартараф этиш юзасидан илмий асосланган таклифлар ишлаб чиқиш илмий доиралар олдида турган вазифалардан бири ҳисобланади.

Мавзуга оид адабиётлар таҳлили

Мамлакат транспорт тизимини бошқаришни такомиллаштириш, унинг ўзига хос хусусиятлари ва иқтисодиётнинг бошқа

тармоқларига таъсирини ўрганган бир қатор олимлар транспорт тизимининг иқтисодий самарадорлигини ошириш бўйича турли хил фикрлар билдирган.

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 муаммоларини тадқиқ этади. 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 механизмининг такомиллаштириш масалаларини ўрганган. Транспорт тармоғидаги муаммоларнинг таъсир даражасини аниқлашга мўлжалланган, мамлакат транспорт коридорлари имконияти, транзит 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 транспорти имкониятлари ва камчиликларини 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.

Таъқиқот методологияси

Мамлакатимизда темир йўл транспорт тизимининг 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 фаолиятининг 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 механизми йўлга қўйилганлиги билан боғлиқ. Лекин бугунги кунда мазкур муносабатларни тартибга солиш юзасидан халқаро амалиёт ҳамда илмий доираларда турлича талқинларнинг мавжудлиги уларни, энг аввало, тўғри интерпретация қилиш ҳамда тегишли илмий хулосалар чиқариш лозимлигини белгилайди.

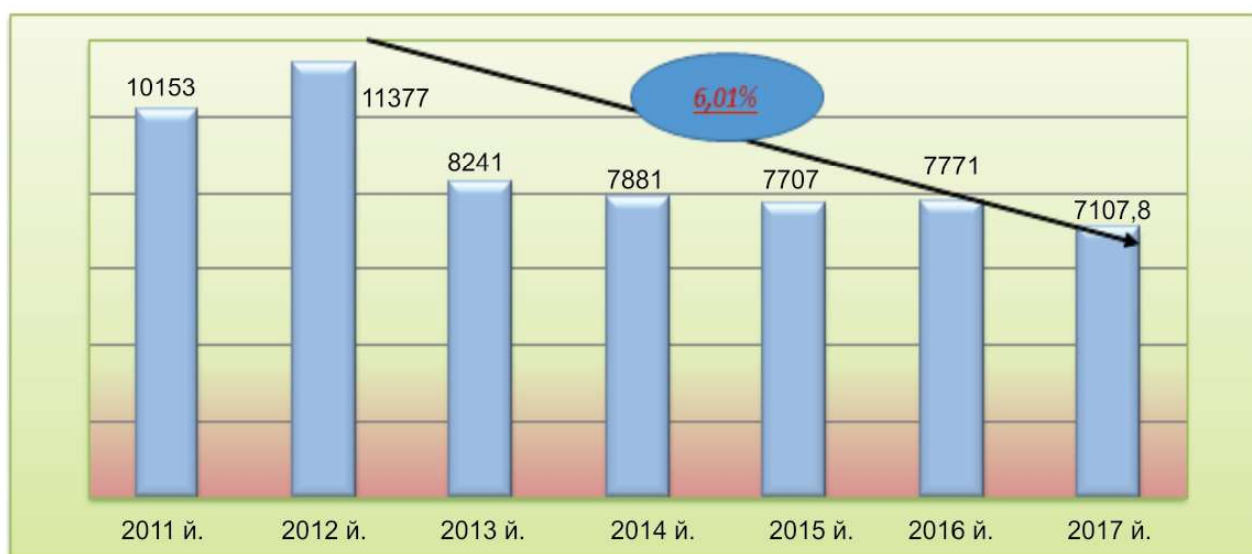
Маълумки, транспорт тизими деганда – транспорт инфратузилмаси, транспорт корхоналари ҳамда транспорт воситалари ва бошқарув мажмуи тушунилади. Транспорт тизимининг муҳим элементи сифатида транспорт коридори қайд этилади ва мазкур тушунча талқинида ҳам турлича ёндашувлар мавжуд.

«Транспорт коридори» тушунчасига нисбатан назарий ва амалиётчилар томонидан турлича таърифлар берилган бўлиб, бунда улар функционал мезонларга асосланади [4].

Мамлакат транспорт коридорларининг самарадорлигини баҳолаш махсус мезонлар тизими асосида амалга оширилиши лозим. Бугунги кунда шартли равишда транспорт коридорларини баҳолаш қуйидаги кўрсаткичлар орқали амалга оширилади [5]:

- коридорларнинг юк ўтказиш қобилияти (аниқ коридор мисолида);
- халқаро аҳамиятдаги автомобиль йўллариининг 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 йўللарга нисбатан рақобатбардошлиги – тежамкорлиги;
- коридорнинг рентабеллиги;
- муқобил вариантларнинг мавжудлиги [6].

Мамлакат транспорт салоҳиятига баҳо беришда яна бир муҳим элементлардан бири



Манба: «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ маълумотлари.

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

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 кўрсаткичлари 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).

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 сўнгги етти йилда автомобиль транспорти томонидан амалга оширилган, транзит ташув ҳажмининг асосий қисми темир йўл транспорти орқали етказиб берилган. Шуни алоҳида таъкидлаш лозимки, транспорт тармоғидаги мавжуд муаммолар мамлакат иқтисодиёти 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 харажатлари юқорилиги;
- айрим давлатлар товарлари учун таъриф ставкаларининг юқорилиги;
- транспорт турлари ўртасида самарали ҳамкорликни йўлга қўювчи 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 олинadиган иқтисодий самара тизимлаштирилиб, 2-расмда схема асосида кўрсатилган.

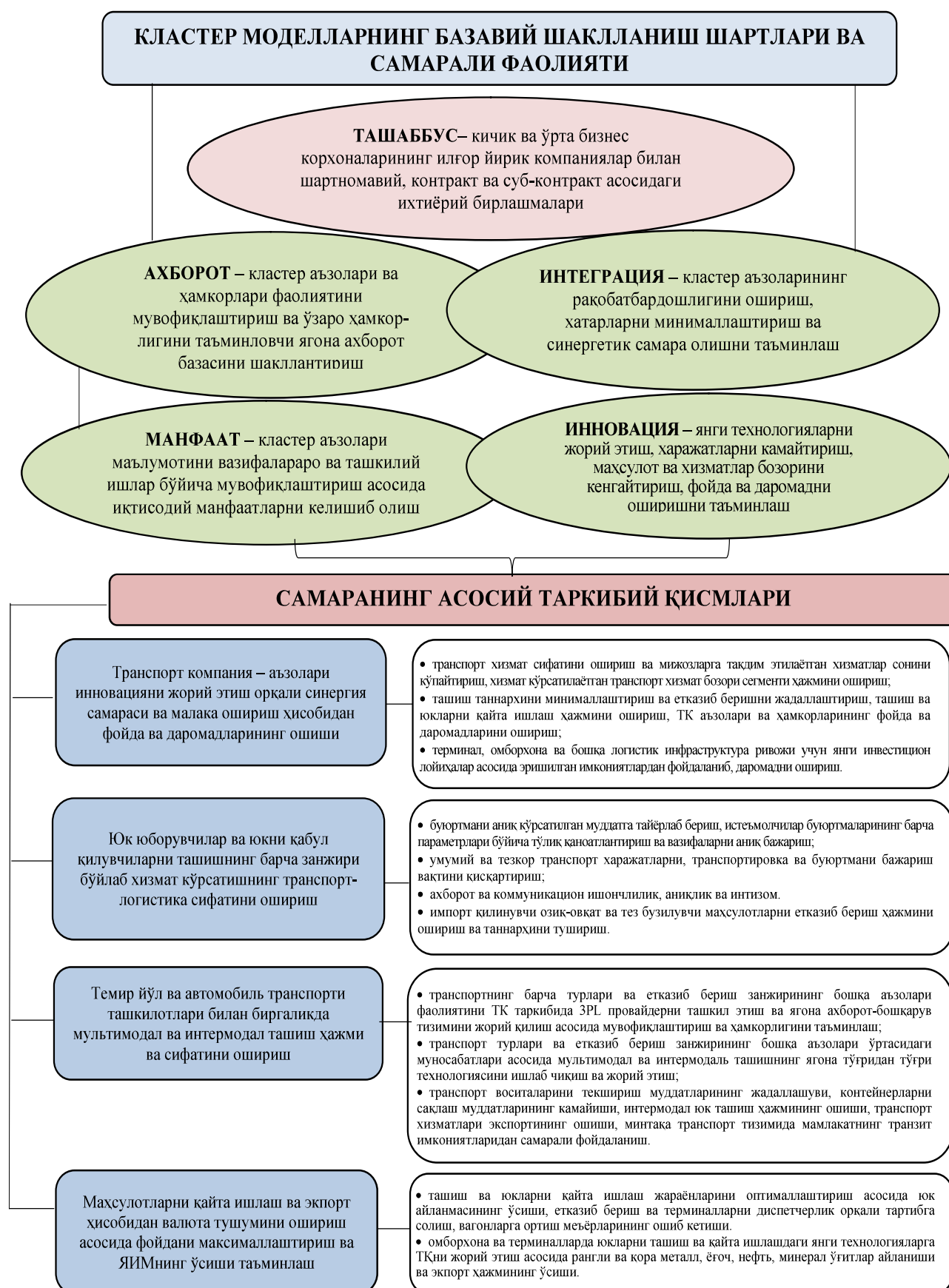
Инновациялар – даромад ва рақобатбардошликни оширишга хизмат қилади; интеграциялаш – синергетик самарани оширади ва хатарларни минималлаштиришни таъминлайди; ахборот – кластер аъзоларини мувофиқлаштириш ва ўзаро ҳамкорлик фаолияти даражасини оширади; манфаат – кластер таълим аъзолари манфаатдорлигини оширади; ташаббус – бизнеснинг қўшимча имкониятларидан фойдаланишни таъминлайди.

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

- синергия ва инновацион фаолиятни ривожлантириш асосида транспорт-экспедиторлик компаниялар даромадларини ошириш;
- 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 ҳажми ва сифатини яхшилаш, транспорт хизматлари экспортининг ортиши, минтақа транспорт тизимига кирувчи мамлакат транзит ҳажмини ошириш;

Темир йўл тармоғида истеъмолчиларга 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 таннархини 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;



Манба: муаллиф ишланмаси.

2-расм. «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ транспорт-экспедиторлик хизмат кўрсатиш кластер моделини қўллашдан олинadиган самарадорлик схемаси

- бажариладиган буюртмаларнинг вақт ва сифат кўрсаткичлари бўйича аниқлилигини 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 экспортерининг 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 терминалларда 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 самарадорликни 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

$$X_m = 40543350,0 \text{ сўмга тенг бўлади.}$$

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 бошлиғининг 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 сўмга тенг. Демак, жами ойлик иш ҳақлари $X_{ойлхар} = (1 \cdot 2500 + 3 \cdot 1650 + 10 \cdot 870 + 25 \cdot 950 + 10 \cdot 1200) \cdot 12 = 622800$ минг сўмга тенг бўлади. Транспорт-экспедиторлик кластер моделини татбиқ қилгунча моддий-техник таъминот соҳасидаги ташиш билан боғлиқ бўлган иш ҳақиға кетадиган харажатлар қуйидагича ҳисобланади.

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

Бошқарувчанлик меҳнатининг иқтисодий самарадорлиги коэффиценти (бир йилга мўлжалланганда) қуйидаги формула билан топилади:

$$k_{\delta c} = \frac{\uparrow P}{\downarrow V_3} \quad (1)$$

бунда $k_{\delta c}$ – бошқариш самарадорлиги коэффиценти. Агар $k_{\delta c} > 1$ бўлса, у ҳолда транспорт тизими бошқарув фаолиятини, умуман олганда, самарали деб баҳолаш мумкин;

Бошқарувдаги тежамкорликни қуйидаги кўринишда ифода этиш мумкин:

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

Бу ерда,

C_m – моддий харажатларни камайтириш туфайли олинган тежамкорлик;

C_t – технологик мақсадларга мўлжалланган ёқилғи ва энергия тежамкорлиги;

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

$C_{ишт}$ – иш ҳақи бўйича тежамкорлик;

$C_{эх}$ – эксплуатация қилишга кетадиган харажатлар бўйича тежамкорлик;

$C_{ўзх}$ – ўзгармас харажатларни камайтириш орқали эришилган тежамкорлик.

Демак, компания транспорт-экспедиторлик кластер моделини қўллашдан эришадиган тежами 346 млн сўмни ташкил этади.

$$k_{\delta c} = \frac{\uparrow P}{\downarrow V_3} = \frac{346758500}{256385220} = 1.35$$

Транспорт-экспедиторлик кластер моде-

лини жорий этиш ҳисобига юкларни етказиб беришнинг моддий харажатлари, техник воситаларга кетадиган моддий харажатлар ҳамда иш ҳақиға сарфланадиган турли харажатларни камайтириш натижасида бошқарув самарадорлик коэффиценти уч мартаға ошди. Шунингдек, маҳсулотларни етказиш бўйича операцияларни бажариш тезкорлигини ошириш ҳамда маблағ ва вақтни сезиларли даражада камайтириш имконини берди.

Хулоса ва таклифлар

Мухтасар қилиб айтганда, «Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг истиқболдаги рентабеллиги 22,8 фоиз бўлганда ва «Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг Логистика, юк ва

тижорат ишлари бошқармасида транспорт-экспедиторлик кластер моделини қўлаганда, «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ муайян захира ва транспорт харажатларини 2-3 фоизга камайтиришнинг қўшимча имкониятлари пайдо бўлади. Хизмат кўрсатиш харажатларининг бир фоизга камайиши 19.9 млн сўм иқтисодий самара беради ва бундай натижаға ташиш таннарининг 29,5 фоизга камайиши орқали эришилади. Шу билан биргаликда, транспорт харажатларининг камайиши, мижозларга кўрсатиладиган хизмат сифатларининг яхшиланиши ва темир йўл транспорт фаолиятининг иқтисодий самарадорлигини ошириш имконини беради.

Манба ва адабиётлар

1. The World Bank: World Development Indicators [Electronic resource]. – Access mode: <http://data.worldbank.org/indicator>.
2. Резер А.Н. Анализ и оценки эффективности управления в организации / И.В. Коврижных. – Барнул: АФ СибАГС, 2016. – 86 с.
3. Носов А.А. Управление и эффективность. – М.: «Экономика», 1981. – 71 с.
4. Зоҳидов А.А. Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизмининг такомиллаштириш: Иқт. фан. док. ... дис. автореф. – Т., 2018.
5. Кўчаров Ч.Ш. Марказий Осиёнинг минтақавий интеграцион жараёни муаммолари. – Т.: Фан, 2008. – 320 б.
6. Равшанов М.А. Йўл-транспорт мажмуаси иқтисодий салоҳияти: Муаммо ва ечимлар. – Т.: Ўзбекистон миллий энциклопедияси, 2012. – 196 б.
7. Икрамов М.А., Зоҳидов А.А., Топалиди В.А. Автомобильно-дорожный сектор государств Центральной Азии: проблемы и перспективы развития. – Т.: Изд-во Нац. библиотеки Узбекистана им. Навои, 2011. – 200 с.
8. Wells S.S., Hutchinson B.G. Impact of commuter-rail services in Toronto region // Journal of transportation engineering. – 1996.
9. 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.

Тақризчи: Абдурахимова С.А., иқтисодиёт фанлари номзоди, доцент, Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Прогнозлаштириш ва макроиқтисодий тадқиқотлар институти докторанти.