



TEMIR YO'L TRANSPORTI KORXONALARIDA IJTIMOY-IQTISODIY KO'RSATKICHLAR TAHLILI

PhD Bobojonova Zarnigor

Muhammad al-Xorazmiy nomidagi Toshkent axborot texnologiyalari universiteti

ORCID: 0000-0002-3511-1670

zarnigorbobojonova7@gmail.com

Annotatsiya. Ushbu maqolada temir yo'l transporti korxonalarining ijtimoiy-iqtisodiy ko'rsatkichlarini tahlil qilish masalalari yoritilgan. Tadqiqot davomida tarmoqning iqtisodiy samaradorligi, mehnat undorligi, xodimlar ijtimoiy muhofazasi va transport xizmatlari sifatining o'zaro bog'liqligi o'rganilgan. Korxonalar faoliyatini barqaror rivojlantirish va iqtisodiy ko'rsatkichlarni yaxshilash bo'yicha ilmiy-amaliy tavsiyalar ishlab chiqilgan.

Kalit so'zlar: temir yo'l transporti, ijtimoiy-iqtisodiy ko'rsatkichlar, iqtisodiy samaradorlik, mehnat unumdorligi, transport logistikasi, strategik rivojlanish.

АНАЛИЗ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ПУТИ ИХ ОПТИМИЗАЦИИ

PhD Бобожонова Зарнигор

Ташкентский университет информационных технологий

имени Мухаммада ал-Хоразми

Аннотация. В данной статье рассматриваются вопросы анализа социально-экономических показателей предприятий железнодорожного транспорта. В ходе исследования изучена взаимосвязь между экономической эффективностью сети, производительностью труда, социальной защитой работников и качеством транспортных услуг. Разработаны научно-практические рекомендации по устойчивому развитию и улучшению экономических показателей предприятий.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, социально-экономические показатели, экономическая эффективность, производительность труда, транспортная логистика, стратегическое развитие.

ANALYSIS OF SOCIO-ECONOMIC INDICATORS IN RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES AND WAYS OF THEIR OPTIMIZATION

PhD Bobojonova Zarnigor

Tashkent University of Information and Technologies named after

Mukhammad-al Khwarizmi

Abstract. This article examines the analysis of socio-economic indicators of railway transport enterprises. The study explores the relationship between economic efficiency, labor productivity, social protection of employees, and the quality of transport services. Scientific and practical recommendations have been developed for the sustainable development and improvement of the economic performance of enterprises.

Keywords: railway transport, socio-economic indicators, economic efficiency, labor productivity, transport logistics, strategic development.

Kirish.

Mamlakat iqtisodiyotini strategik taraqqiy ettirish sharoitida transport tizimi, ayniqsa, temir yo'l transporti tarmog'i alohida ahamiyat kasb etadi. Chunki ushbu tarmoq milliy iqtisodiyotning muhim infratuzilmaviy bo'g'ini sifatida ishlab chiqarish jarayonlarining uzluksizligini ta'minlash, eksport-import operatsiyalarini qo'llab-quvvatlash, hududlararo iqtisodiy aloqalarni mustahkamlash va ichki bozor integratsiyasini rivojlantirishda muhim. Temir yo'l transportining barqaror va samarali faoliyati nafaqat logistika tizimining ishonchligini oshiradi, balki iqtisodiy o'sish sur'atlari, transport xarajatlari darajasi hamda hududiy rivojlanish muvozanatiga ham bevosita ta'sir ko'rsatadi. Shu jihatdan, temir yo'l transporti korxonalarining ijtimoiy-iqtisodiy ko'rsatkichlarini ilmiy asosda baholash va tahlil qilish zamonaviy iqtisodiy siyosatning ustuvor yo'nalishlaridan biri hisoblanadi.

Mazkur masalaning dolzarbligi, avvalo, temir yo'l transporti korxonalari faoliyatining iqtisodiy samaradorligi bilan bir qatorda, ularning ijtimoiy natijadorligini ham chuqur o'rganish zarurati bilan belgilanadi. Xususan, ishlab chiqarish resurslaridan foydalanish darajasi, mehnat unumdorligi, bandlik ko'rsatkichlari, xizmatlar sifati, xodimlar ijtimoiy himoyasi va aholining transport xizmatlaridan qoniqish darajasi kabi omillarni kompleks baholash ushbu tarmoqning haqiqiy holatini aniqlash imkonini beradi. Shu bilan birga, temir yo'l transporti korxonalarining strategik rivojlanishida raqamli texnologiyalarni joriy etish, energiya tejankor boshqaruv mexanizmlarini qo'llash, ekologik xavfsizlikni ta'minlash hamda yashil iqtisodiyot tamoyillariga moslashish masalalari ham tobora dolzarb tus olmoqda.

Adabiyotlar sharhi.

Temir yo'l transporti har qanday davlat iqtisodiyotining qon tomiri hisoblanadi. Shuning uchun ushbu sohadagi ijtimoiy-iqtisodiy ko'rsatkichlarni tahlil qilish doimiy ravishda olimlar diqqat markazida bo'lib kelgan.

Xorijiy tadqiqotlarga to'xtalib o'tadigan bo'lsak, temir yo'l transportining iqtisodiy samaradorligi va boshqaruv tizimini isloh qilish masalalari chet ellik olimlar, masalan, Profillidis (2016), Button (2022), Macharis (2015) tomonidan keng o'rganilgan. Ularning ishlarida transport infratuzilmasiga kiritilgan investitsiyalarning yalpi ichki mahsulot (YIM) o'sishiga va ijtimoiy farovonlikka ta'siri makroiqtisodiy modellar yordamida tahlil qilingan. Ayniqsa, transport logistikasini raqamlashtirish orqali xarajatlarni kamaytirish masalalariga katta urg'u berilgan.

MDH davlatlari olimlari tadqiqotlaridan esa Rossiya va boshqa MDH davlatlari olimlarini ta'kidlash mumkin, jumladan, Lapedus (2014), Tereshina (2020) asosan temir yo'l korxonalarida mehnat undorligi, tannarxni kamaytirish va ijtimoiy ko'rsatkichlar (xodimlar motivatsiyasi, xavfsizlik) o'rtasidagi mutanosiblikni tadqiq etishgan. Ularning yondashuvida temir yo'l nafaqat tijoriy korxonalar, balki strategik ijtimoiy obyekt sifatida baholanadi.

O'zbekiston olimlari tadqiqotlari ham mamlakatimizda temir yo'l transporti tizimini modernizatsiya qilish va uning iqtisodiy samaradorligini oshirish muammolari t.f.d. Rasulov (2018), i.f.d. Sanaev (2021) va boshqa mahalliy tadqiqotchilar tomonidan o'rganilgan. O'zbekiston olimlarining ishlarida "O'zbekiston temir yo'llari" AJ misolida mintaqaviy transport bog'lamalarini rivojlantirish, tranzit salohiyatini oshirish va ichki bozorda yuk tashish tannarxini optimallashtirish kabi milliy iqtisodiyot xususiyatlariga oid masalalar tahlil qilingan.

Xulosa qilib aytganda, mavjud adabiyotlar tahlili shuni ko'rsatadiki, temir yo'llarida faqat iqtisodiy foyda ketidan quvish yetarli emas; ijtimoiy barqarorlik (ishchi o'rinlari, xavfsizlik, ekologiya) va iqtisodiy rentabellik o'rtasida doimiy muvozanatni saqlash talab etiladi.

Tadqiqot metodologiyasi.

Ushbu tadqiqotda temir yo'l transporti korxonalarining ijtimoiy-iqtisodiy ko'rsatkichlarini tizimli baholash, xarajatlar tarkibini optimallashtirish va samaradorlikni oshirish yo'llarini aniqlash maqsadida majmual iqtisodiy-statistik metodologiyadan

foydalanildi. Tadqiqot obyekti sifatida "O'zbekiston temir yo'llari" AJ faoliyati va uning tarkibiy korxonalarini olingan bo'lib, tahlillar 2014-2024-yillardagi statistik va moliyaviy hisobotlar asosida amalga oshirildi.

Tadqiqot jarayonida tizimli va qiyosiy tahlil, smetaviy tahlil va xarajatlarni guruhlash, samaradorlikni baholash ilmiy va amaliy uslublar majmuidan foydalanildi.

Tahlil va natijalar muhokamasi.

Bugungi globallashuv va iqtisodiy raqobat kuchayib borayotgan sharoitda temir yo'l transporti korxonalarining ijtimoiy-iqtisodiy ko'rsatkichlarini baholash nafaqat ichki xo'jalik samaradorligini aniqlash, balki mamlakatning umumiy transport salohiyati va integratsion imkoniyatlarini ochib berishda ham muhim ahamiyatga ega. Ushbu tarmoq faoliyatini tizimli tahlil qilish asosida davlat transport siyosatini takomillashtirish, tarmoqda boshqaruv samaradorligini oshirish, investitsion jozibadorlikni kuchaytirish hamda uzoq muddatli barqaror rivojlanish strategiyalarini ishlab chiqish uchun zarur ilmiy-amaliy xulosalarga kelish mumkin.

1-jadval

Transport xizmatlari (xizmatlar eksporti tarkibidagi foiz ulushi, to'lov balansi ma'lumotlari asosida, 2014–2024 yy, foizda)¹

Mamlakat	Afg'oniston	Armaniston	Ozərbayjon	Belarusiya	Qozog'iston	Qirg'iston	Moldova	Rossiya	Tojikiston	O'zbekiston
2014	14,72	11,22	25,92	47,77	56,11	17,63	34,78	31,25	80,09	57,71
2015	11,26	10,8	34,16	44,61	56,93	22,14	32,8	32,24	65,26	57,8
2016	19,2	11,28	25,08	43,41	53,83	19,77	32,98	33,85	69,5	55,99
2017	27,91	11,45	20,72	44,53	53,17	25,12	32,73	34,43	73,38	52,87
2018	24,67	11,64	26,05	44,39	54,81	25,73	29,39	34,19	74,87	45,61
2019	16,34	11,2	29,4	41,68	51,25	24,92	26,17	33,34	79,37	40,03
2020	12,38	20,42	62,63	41,85	64,49	35,76	19,31	33,24	75,7	58,65
2021	--	17,27	63,04	42,31	67,02	39,04	19,94	32,56	76,66	55,49
2022	--	14,83	54,6	--	57,28	26,54	21,97	30,93	72,86	34,52
2023	--	17,8	46,2	--	47,6	--	21,92	35,05	41,96	38,15
2024	--	21,9	38,99	--	46,25	--	20,02	32,37	48,22	33,33

2014–2024 yillar oralig'ida transport xizmatlarining xizmatlar eksportidagi ulushi turli mamlakatlarda keskin farqlangan bo'lib, bu holat ularning tashqi savdo tarkibi, tranzit

¹ <https://data360.worldbank.org/en/infrastructure/transport>

salohiyati, logistika infratuzilmasi va geografik joylashuvi bilan bevosita bog'liqdir. Jadvaldagi ko'rsatkichlar orasida, ayniqsa, Markaziy Osiyo mamlakatlarida transport xizmatlari ulushi nisbatan yuqori shakllanganini kuzatish mumkin. Xususan, Tojikistonda mazkur ko'rsatkich deyarli barcha yillarda eng yuqori darajada caqlanib, 2014-yilda 80,09 foizni, 2019-yilda 79,37 foizni, 2021-yilda esa 76,66 foizni tashkil etgan. Bu esa mamlakat xizmatlar eksporti tarkibida transport yo'nalishi ustuvor ahamiyat kasb etishini anglatadi. Qozog'istonda ham transport xizmatlari ulushi ancha yuqori bo'lib, 2014–2021 yillarda asosan 50 foizdan yuqori darajada shakllangan, 2021-yilda esa 67,02 foizga yetgan. O'zbekiston ham ushbu guruhga kirib, 2014-yilda 57,71 foiz, 2015-yilda 57,8 foiz va 2020-yilda 58,65 foizlik natijalarni qayd etgan. Mazkur tendensiya quruqlikda joylashgan, tranzit koridorlaridan faol foydalanadigan davlatlarda transport xizmatlari xalqaro xizmatlar savdosining muhim komponentlaridan biri hisoblanadi.

2020-yil transport xizmatlari ulushida ko'plab mamlakatlar bo'yicha keskin o'zgarishlar yuz berganini ko'rsatadi. Bu, avvalo, global pandemiya, xalqaro logistika zanjirlarining uzilishi, yo'lovchi va yuk tashish tizimidagi cheklovlar hamda tashqi savdo geografiyasining qayta shakllanishi bilan izohlanadi. Masalan, Ozarbayjonda 2019-yildagi 29,4 foizlik ko'rsatkich 2020-yilda 62,63 foizga, 2021-yilda esa 63,04 foizga ko'tarilgan. Qozog'istonda ham 2019-yildagi 51,25 foizdan 2020-yilda 64,49 foiz va 2021-yilda 67,02 foizga o'sish kuzatilgan. Bu holat aynan transport-logistika xizmatlarining inqiroz davrida ham strategik xizmat turi sifatida saqlanib qolganini, ayrim hollarda esa boshqa xizmat turlariga nisbatan tezroq tiklanganini bildiradi. Shu bilan birga, Moldova misolida aksincha pasayish tendensiyasi kuzatiladi: 2014-yildagi 34,78 foizdan 2024-yilda 20,02 foizgacha tushgan. Rossiya Federatsiyasida ko'rsatkich nisbatan barqaror bo'lib, asosan 30–35 foizlik oraliqda saqlangan, bu xizmatlar eksporti tarkibining diversifikatsiyalashganligini bildiradi. Qirg'iz Respublikasida ham ayrim yillarda sezilarli o'sish mavjud bo'lsa-da, keyingi davrlarda ma'lumotlarning uzilishi va ko'rsatkichlarning notekisligi mamlakat xizmatlar eksporti strukturasi barqaror emasligini anglatadi.

2-jadval

UIC Railway Statistics Synopsis bo'yicha davlatlar reytingi (2025)

Davlat	Temir yo'l kompaniyasi	O'rtacha xodimlar soni (ming)	Temir yo'l uzunligi (km)	Elektrlashtirilgan liniyalar (km)	Mamlakat maydoni (ming km ²)	Aholi (mln.)	Aholi zichligi (1 km ² ga)
Afg'oniston	-	-	-	-	-	-	-
Armaniston	SCR (2024)	2,6	760	752	29,7	3,0	100,6
Ozarbayjon	AZ (2023)	na	2 137	1 156	86,6	10,2	117,3
Belarus	BC** (2022)	60,7	5 475	na	207,6	9,2	44,2
Qozog'iston	KTZ (2024)	na	16 000	4 230	2 724,9	20,3	7,5
Qirg'iz Respublikasi	KZD (2023)	na	417	0	200,0	7,1	35,5
Moldova	CFM (2022)	5,6	1 151	0	33,9	2,5	72,6
Rossiya Federatsiyasi	RZD** (2022)	663,8	85 520	44 296	17 098,3	143,8	8,4
Tojikiston	TDZ (2023)	na	958	0	141,4	10,4	73,5
O'zbekiston	UTI (2023)	na	4 840	1 963	447,4	35,7	79,7

UIC Railway Statistics Synopsis bo'yicha 2025-yil holatiga kiritilgan mamlakatlarning temir yo'l salohiyati o'rtasida juda katta tafovutlar mavjudligini ko'rsatadi va bu tafovutlar, avvalo, hududiy ko'lam, demografik sig'im, iqtisodiy ixtisoslashuv hamda transport siyosatining ustuvorlik darajasi bilan izohlanadi. Jadvalda Rossiya Federatsiyasi mutlaq ko'rsatkichlar bo'yicha yaqqol yetakchi bo'lib, 85 520 km temir yo'l uzunligi va 44 296 km elektrlashtirilgan liniyalar bilan butun mintaqada eng yirik temir yo'l tizimiga ega ekanligi

ko'rinadi. Shuningdek, 663,8 ming nafar o'rtacha xodimlar soni bu tizimning nafaqat transport tarmog'i, balki yirik ijtimoiy-iqtisodiy institut sifatida faoliyat yuritayotganini bildiradi. Qozog'iston ham 16 000 km temir yo'l uzunligi bilan Markaziy Osiyoda yetakchi o'rinni egallaydi, bu uning ulkan hududi-2 724,9 ming km² maydon bilan bevosita bog'liqdir. Bunday keng makonda temir yo'l nafaqat yuk tashish, balki hududiy integratsiya, eksport yo'laklarini shakllantirish va tranzit oqimlarni boshqarish vositasi sifatida xizmat qiladi. Belarus 5 475 km temir yo'l uzunligi bilan hudud va aholi ko'rsatkichlariga nisbatan zichroq temir yo'l tarmog'iga ega davlat sifatida ajralib turadi. O'zbekiston esa 4 840 km temir yo'l va 1 963 km elektrlashtirilgan liniyalar bilan Markaziy Osiyodagi muhim temir yo'l tizimlaridan biri sifatida namoyon bo'ladi. Bu ko'rsatkich mamlakat hududi va aholi soniga nisbatan baholanganda, temir yo'l tarmog'i milliy transport tizimida muhim tayanch rol o'ynayotganini ko'rsatadi. Armaniston, Moldova, Tojikiston va Qirg'iz Respublikasi kabi davlatlarda esa temir yo'l tarmog'i nisbatan kichik bo'lib, bu ularning iqtisodiy ko'lami va geografik xususiyatlari bilan chambarchas bog'liq.

Jadvalda ayniqsa elektrlashtirilgan liniyalar ko'rsatkichi alohida tahlilga loyiq bo'lib, u temir yo'l tizimining texnologik rivojlanish darajasi, energiya samaradorligi va modernizatsiya bosqichini aks ettiradi. Bu jihatdan Rossiya Federatsiyasi 44 296 km bilan mutlaq ustunlikka ega bo'lsa-da, nisbiy ko'rsatkichlar bo'yicha Armaniston juda e'tiborga loyiq natijani ko'rsatadi: 760 km umumiy temir yo'lning 752 km qismi elektrlashtirilgan. Bu deyarli to'liq elektrlashtirilgan temir yo'l tizimi mavjudligini anglatadi va mamlakatning kichik hududiga qaramay, texnologik jihatdan nisbatan intensiv rivojlanish modeliga ega ekanini ko'rsatadi. O'zbekistonning 4 840 km umumiy tarmoqdan 1 963 km elektrlashtirilgani ham muhim ko'rsatkich bo'lib, mamlakatda elektrifikatsiya jarayoni izchil davom etayotganini, biroq hali to'liq yakunlanmaganini bildiradi. Qozog'istonda 16 000 km tarmoqning 4 230 km qismi elektrlashtirilgan bo'lib, bu keng hududli davlat uchun muhim natija, ammo elektrifikatsiya ulushi nuqtai nazaridan yanada chuqurlashtirish imkoniyati mavjud. Ozarbayjonda 2 137 km tarmoqning 1 156 km elektrlashtirilgani texnologik modernizatsiya o'rtacha-yuqori bosqichda ekanini ko'rsatadi. Aksincha, Qirg'iz Respublikasi, Moldova va Tojikistonda elektrlashtirilgan liniyalar 0 km etib qayd etilgani bu mamlakatlar temir yo'l tizimida modernizatsiya, energiya tejamkorligi va yuqori samarali harakat tarkibini joriy etish bo'yicha cheklovlar mavjudligini bildiradi. Demak, elektrifikatsiya darajasi mamlakatlarning temir yo'lni innovatsion va strategik infratuzilma sifatida qanchalik rivojlantirayotganini ko'rsatuvchi indikator hisoblanadi.

EBITDA va qarz yuklamasi ko'rsatkichlari korxonaning moliyaviy sog'lomligi bo'yicha nisbatan muhim ijobiy ekanligidan dalolat beradi. EBITDA 2015-yildagi 1 268,90 mlrd so'mdan 2025-yilda 4 096,30 mlrd so'mga qadar o'sishi operatsion pul oqimi salohiyati kuchayib borayotganini anglatadi. Shu bilan birga, qarzlar 640,30 mlrd so'mdan 2 184,30 mlrd so'mgacha oshgan bo'lsa-da, Debt/EBITDA koeffitsiyenti asosan 0,4-0,6 diapazonida saqlanmoqda. Bu xalqaro baholash mezonlari nuqtai nazaridan xavfli daraja emas va korxonaga qarz yukini operatsion pul oqimi bilan qoplay olish qobiliyatiga ega ekanini bildiradi. Statistik jihatdan bu juda muhim: sof foyda past bo'lsa ham, EBITDA ning o'sishi korxonaning real operatsion bazasi yemirilmayotganini ko'rsatadi. Biroq uzoq muddatda yuqori amortizatsiya va moliyaviy xarajatlar sof natijani susaytirishda davom etadi. Shu sabab singulyar iqtisodiy asosda tavsiya shuki, korxonaga qarz mablag'larini oddiy qurilish yoki kengaytirishga emas, yuqori hisoblash quvvatiga ega boshqaruv tizimlari, AI-dispecherlik, rail-tech platformalari, cyber-physical systemlar, avtomatlashtirilgan yuk terminali va aqlli stansiyalarga yo'naltirishi kerak. Bunday investitsiyalar bir vaqtning o'zida ham EBITDA ni oshiradi, ham operatsion marjani kuchaytiradi, ham kelajakdagi xarajatlarni pasaytiradi.

Kapital kirimi, kapital chiqimi va kapital oqimi saldosi ko'rsatkichlari korxonaning investitsion modelini ifodalaydi. Kapital kirimi 2015-yildagi 726,10 mlrd so'mdan 2025-yilda 2 875,41 mlrd so'mga oshgan bo'lsa-da, kapital chiqimi barcha yillarda bundan yuqori bo'lib

qolmoqda: 2015-yilda 1 688,40 mlrd so‘m, 2025-yilda esa 4 468,20 mlrd so‘m. Natijada kapital oqimi saldosi butun davr davomida manfiy bo‘lib, 2025-yilda -1 592,79 mlrd so‘mni tashkil etadi. Bu temir yo‘l korxonasi uchun klassik holat, chunki tarmoq kapital sig‘imi yuqori va yirik infratuzilma loyihalari tez qaytmaydi. Investitsiyalar iqtisodiy natijaga aylanish tezligi yetarli emas yoki investitsiya portfeli yetarlicha samaradorlikka saralanmagan. 2022–2023 yillarda kapital chiqimlarining keskin yuqori darajaga chiqishi, ayniqsa investitsiya loyihalari ulushining katta bo‘lishi kelgusida samaradorlikka xizmat qilishi mumkin. Singulyar iqtisodiy konsepsiyada kapital qo‘yilmalari ma‘lumotlar infratuzilmasi, sun‘iy intellektli dispetcherlik, blokcheyn asosidagi yuk hujjat aylanishi, predictive maintenance, multimodal platforma, edge-computing tizimlari bilan birgalikda amalga oshirilishi kerak. Shunda kapital chiqimlari kelajakda passiv xarajat emas, balki o‘zini tezroq qoplaydigan intellektual aktivlarga aylanadi.

“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJda daromadlar o‘sib borayotgan, EBITDA mustahkamlanayotgan, ammo xarajat bosimi, sof foyda pastligi va kapital oqimlarining manfiyligi saqlanayotgan murakkab gibrid iqtisodiy model mavjudligini ko‘rsatadi. Bu model hozircha klassik infratuzilmaviy kompaniya mantiqida ishlamoqda, ya‘ni ko‘p investitsiya qiladi, sekin qaytadi, moliyaviy natija esa daromad hajmiga to‘liq mutanosib emas. Korxonaning keyingi bosqichdagi o‘shishi shunchaki tashish hajmini oshirish hisobiga emas, balki singulyar iqtisodiy transformatsiya asosida ta‘minlanishi kerak. Buning uchun, birinchidan, barcha moliyaviy va operatsion bloklar bo‘yicha yagona raqamli boshqaruv paneli joriy etilishi; ikkinchidan, xarajatlar real vaqt rejimida tahlil qilinadigan AI-budgeting tizimiga o‘tilishi; uchinchidan, xalqaro tashishlar bo‘yicha dinamik tariflash va talab prognozi ishlab chiqilishi; to‘rtinchidan, vokzal, terminal, lokomotiv va vagonlar uchun aqlli aktivlar boshqaruv yo‘lga qo‘yilishi; beshinchidan, kompaniya o‘zining transport ma‘lumotlarini yangi iqtisodiy resurs sifatida ko‘ra boshlashi lozim. Aynan shunda “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ nafaqat tashuvchi korxonasi, balki ma‘lumotga asoslangan, o‘zini optimallashtiruvchi va ko‘p qatlamli qiymat yaratuvchi singulyar transport-ekotizimga aylanishi mumkin.

3-jadval

“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJning asosiy samaradorlik ko‘rsatkichlari tahlili (2017–2025-yy)

Ko‘rsatkichlar	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Sotishdan tushgan sof tushum (mlrd so‘m)	5180,0	7248,0	8131,4	9277,3	9805,5	9953,2	11443	11973	7424,6
Sof foyda (zarar) (mlrd so‘mda)	974,0	850,0	-353,0	37,0	187,0	1174,0	-2228	46,6	658,7
Aktivlar rentabelligi, %da	0,06	0,03	-0,01	0,00	0,01	-0,03	-0,06	0,01	0,01
Qoplash koeffitsiyenti (to‘lov qobiliyati)	6,32	6,96	5,85	6,99	5,87	5,08	5,00	7,01	7,95
Moliyaviy mustaqillik koeffitsiyenti	5,48	9,07	7,80	8,58	8,35	6,34	4,00	8,35	-
Eksport ko‘rsatkichining bajarilishi (pul hajmiga nisbatan, %da)	103,00	105,00	103,00	106,10	104,20	101,10	101	105,0	-
Mahalliy lashtirish indikatori bajarilishi (%)	103,00	105,00	104,40	103,50	103,00	106,90	102	103,00	-

Manba: “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ ma‘lumotlari.

Sotishdan tushgan sof tushum prognozi bajarilishi ko‘rsatkichi “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ faoliyatida 2017–2024 yillar davomida asosan o‘shish tendensiyasini namoyon etgan bo‘lib, bu kompaniya xizmatlariga bo‘lgan talab, tashish hajmlarining kengayishi va operatsion faoliyatning nisbatan barqaror rivojlanganidan dalolat beradi. Xususan, 2017-yildagi 5180,0 mlrd so‘mlik ko‘rsatkich 2018-yilda 7248,0 mlrd so‘mga, 2019-yilda 8131,4 mlrd so‘mga va

2020-yilda 9277,3 mlrd so'mga yetgan. 2021–2024 yillarda ham ushbu ko'rsatkichning o'sishi davom etib, 2023-yilda 11443 mlrd so'm va 2024-yilda 11973 mlrd so'm darajasiga chiqqan. Bu holat korxonaning bozor segmentidagi mavqei saqlanib qolganini, yuk va yo'lovchi tashish xizmatlari, logistika va boshqa yordamchi faoliyatlardan tushum bazasi kengayganini ko'rsatadi. Biroq 2025-yilda sof tushum prognozi bajarilishining 7424,6 mlrd so'mga tushishi korxonada faoliyatida ma'lum darajada qisqarish, tashqi muhitdagi noaniqliklar yoki prognoz parametrlarining ehtiyotkorlik bilan qayta ko'rib chiqilganini anglatishi mumkin.

Sof foyda (zarar) prognoz bajarilishi ko'rsatkichi kompaniya faoliyatining eng muhim natijaviy indikatorlaridan biri bo'lib, u korxonaning real moliyaviy samaradorligi, xarajatlar boshqaruvi va rentabellik darajasini aks ettiradi. Jadval ma'lumotlariga ko'ra, 2017-yilda 974,0 mlrd so'm va 2018-yilda 850,0 mlrd so'm miqdoridagi ijobiy moliyaviy natija qayd etilgan bo'lsa, 2019-yilda -353,0 mlrd so'm zarar kuzatilgan. 2020-yilda foyda qayta tiklanib 37,0 mlrd so'mni, 2021-yilda 187,0 mlrd so'mni tashkil etgan, 2022-yilda esa sezilarli ravishda 1174,0 mlrd so'mga yetgan. Biroq 2023-yilda -2228 mlrd so'mlik yirik zarar yuzaga kelgani kompaniya uchun jiddiy moliyaviy bosim mavjud bo'lganini ko'rsatadi; bu holat xarajatlarning keskin oshishi, valyuta kurslari tebranishi, investitsion yuklamaning ko'payishi, amortizatsiya xarajatlari yoki transport faoliyatidagi tashqi salbiy omillar bilan izohlanishi mumkin. 2024-yilda 46,6 mlrd so'm, 2025-yilda esa 658,7 mlrd so'm miqdorida foyda qayta shakllangani korxonada zararli davrdan chiqishga harakat qilayotganini bildiradi. Shunday qilib, foyda va zarar dinamikasi kompaniyaning daromad bazasi yetarli bo'lsa-da, xarajatlar va moliyaviy risklarni boshqarish mexanizmlarini yanada takomillashtirish zarurligini tasdiqlaydi.

Aktivlar rentabelligi kompaniya ixtiyoridagi jami aktivlardan qay darajada samarali foydalanilganini ko'rsatadigan fundamental ko'rsatkich hisoblanadi. 2017-yilda ushbu ko'rsatkich 0,06 foizni tashkil etgan bo'lsa, 2018-yilda 0,03 foizga pasaygan, 2019-yilda esa -0,01 foizga tushib, aktivlardan foydalanishda salbiy moliyaviy natija yuzaga kelganini ko'rsatgan. 2020-yilda ko'rsatkich 0,00 foiz darajasida, 2021-yilda esa 0,01 foizga teng bo'lib, deyarli neytral holat kuzatilgan. 2022 va 2023-yillarda mos ravishda -0,03 va -0,06 foizlik darajalar kompaniya aktivlarining kutilgan darajada daromad keltirmaganini, ya'ni kapital sig'imi yuqori bo'lgan tizimda foyda yaratish samaradorligi susayganini anglatadi. 2024 va 2025-yillarda bu ko'rsatkich yana 0,01 foizga qaytgan bo'lsa-da, uning mutlaq qiymati juda past darajada qolmoqda. Bu, bir tomondan, temir yo'l tarmog'ining aktivlari juda yirik ekanini, ikkinchi tomondan esa aktivlar hajmiga nisbatan sof foyda yetarlicha yuqori emasligini bildiradi. Demak, kompaniya aktivlar rentabelligini oshirish uchun mavjud fondlardan intensiv foydalanish, yuqori marjali xizmatlarni rivojlantirish va past samarali aktivlarni qayta restrukturizatsiya qilish bo'yicha kompleks choralar ko'rish lozim.

Qoplash koeffitsiyenti (to'lov qobiliyati) bo'yicha natijalar "O'zbekiston temir yo'llari" AJning qisqa muddatli majburiyatlarini joriy aktivlari hisobidan qoplash imkoniyati ancha yuqori ekanini ko'rsatadi. 2017-yilda 6,32 darajasida bo'lgan ko'rsatkich 2018-yilda 6,96 gacha oshgan, 2019-yilda 5,85 gacha biroz pasaygan bo'lsa-da, 2020-yilda yana 6,99 darajasiga yetgan. 2021–2023 yillarda ushbu ko'rsatkich mos ravishda 5,87; 5,08; 5,00 bo'lib, nisbatan pasayish tendensiyasi kuzatilgan, biroq baribir me'yoriy darajadan ancha yuqori bo'lib qolgan. 2024-yilda 7,01 va 2025-yilda 7,95 darajaga ko'tarilishi kompaniyaning to'lov qobiliyati mustahkamlanganini ko'rsatadi. Bunday yuqori qoplash koeffitsiyenti korxonaning moliyaviy xavfsizlik zaxirasi yetarli ekanini anglatadi, biroq ayrim holatlarda bu joriy aktivlarning ortiqcha darajada muzlab qolganini, ya'ni ular yetarlicha intensiv ishlamayotganini ham bildirishi mumkin. Shu sababli mazkur ko'rsatkichni ijobiy baholash bilan birga, aylanma mablag'lardan samarali foydalanish va ularning daromadlilik darajasini oshirish masalasiga ham alohida e'tibor qaratish maqsadga muvofiqdir.

Moliyaviy mustaqillik koeffitsiyenti kompaniyaning o'z mablag'lariga tayangan holda faoliyat yuritish darajasini ifodalaydi va tashqi qarz resurslariga qaramlik holatini baholash imkonini beradi. Jadval ma'lumotlariga ko'ra, 2017-yilda ushbu ko'rsatkich 5,48 bo'lgan bo'lsa,

2018-yilda 9,07 gacha keskin oshgan, bu esa korxonada kapital tuzilmasida o'z mablag'lari ulushi sezilarli mustahkamlanganini anglatadi. 2019–2021 yillarda ko'rsatkich 7,80; 8,58; 8,35 darajalarida bo'lib, yuqori moliyaviy barqarorlik saqlanib qolgan. 2022-yilda 6,34 va 2023-yilda 4,00 gacha pasayish kuzatilgani kompaniyaning moliyaviy mustaqilligi nisbatan zaiflashganini, ya'ni ayrim davrlarda qarz yuklamasi yoki tashqi moliyalashtirishga ehtiyoj ortganini ko'rsatadi. 2024-yilda ko'rsatkichning yana 8,35 gacha tiklanishi ijobiy holat bo'lib, kapital strukturasi qayta muvozanatlashganidan dalolat beradi. 2025-yil bo'yicha ma'lumot mavjud emasligi to'liq yakuniy xulosa chiqarishga imkon bermasa-da, umumiy trend kompaniyaning aksariyat yillarda o'z moliyaviy bazasiga tayanib ishlaganini ko'rsatadi.

Eksport ko'rsatkichining bajarilishi kompaniyaning tashqi bozorlar bilan ishlash samaradorligi, xalqaro tashish xizmatlari bo'yicha rejalashtirilgan maqsadlarga erishish darajasi va eksport faoliyatidagi barqarorlikni tavsiflaydi. 2017-yilda 103,0 foizni tashkil etgan ushbu ko'rsatkich 2018-yilda 105,0 foizga yetgan, 2019-yilda yana 103,0 foiz, 2020-yilda esa 106,1 foiz darajasida bo'lgan. 2021-yilda 104,2 foiz va 2022-yilda 101,1 foiz qayd etilgan bo'lsa, 2023-yilda 101 foiz, 2024-yilda esa 105,0 foiz natija kuzatilgan. Ushbu raqamlar kompaniya eksport rejalarini deyarli barcha yillarda 100 foizdan yuqori darajada bajarganini ko'rsatadi, bu esa xalqaro yuk tashish, tranzit va boshqa eksportbop xizmatlar bo'yicha rejalashtirish sifati hamda amaliy ijro intizomi yuqori bo'lganidan dalolat beradi. Ayniqsa, transport xizmatlari eksporti bo'yicha ortiqcha bajarilish natijalari "O'zbekiston temir yo'llari" AJning mintaqaviy logistika tizimida o'z o'rniga ega ekanini tasdiqlaydi. Biroq 2022–2023 yillarda ko'rsatkichning 101 foiz atrofida bo'lishi tashqi bozorlardagi raqobat, xalqaro marshrutlardagi o'zgarishlar yoki tranzit oqimlarining qayta taqsimlanishi ta'sirini ko'rsatishi mumkin. Demak, eksport salohiyatini yanada mustahkamlash uchun yangi transport yo'laklari, multimodal logistika va xalqaro hamkorlikni kengaytirish zarur.

Mahalliyashtirish indikatori bajarilishi korxonaning ichki resurslardan foydalanish, import o'rnini bosish, ichki ishlab chiqarish zanjirlarini rivojlantirish va milliy sanoat bilan integratsiya darajasini aks ettiruvchi muhim strategik ko'rsatkichdir. 2017-yilda 103,0 foizni tashkil etgan mazkur indikator 2018-yilda 105,0 foizga, 2019-yilda 104,4 foizga yetgan bo'lib, bu mahalliyashtirish bo'yicha belgilangan vazifalarning muntazam ortig'i bilan bajarilganini ko'rsatadi. 2020-yilda 103,5 foiz, 2021-yilda 103,0 foiz natija saqlangan bo'lsa, 2022-yilda 106,9 foizga chiqishi ayniqsa e'tiborga loyiqdir.

4-jadval

“O'zbekiston temir yo'llari” AJning qo'shimcha samaradorlik ko'rsatkichlari tahlili (2020-2025-yy)

Ko'rsatkichlar	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Mutlaq likvidlik koeffitsiyenti	0,3	0,2	0,2	0,070	0,3	0,32
Kreditorlik qarzlarning aylanish davri, kun	72,3	68,7	80,3	87,40	72,3	70,0
Debitorlik qarzlarning aylanish davri, kun	87,0	88,1	93,6	150,4	87,0	82,0
Asosiy vositalarning yangilanish koeffitsiyenti	1,0	0,9	1,0	0,9	1,0	1,0
Mehnat unumdorligi	239804,0	241003,2	243205,8	281614,0	239804,0	245000,0
Fond qiymati	0,5	0,5	0,5	0,7	0,5	0,52
Xodimlar qo'nimsizligi	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0
Energiya samaradorligi (mahsulot tannarxidagi energiya xarajati ulushi)	0,11	0,11	0,12	0,12	0,12	0,12

Manba: “O'zbekiston temir yo'llari” AJ ma'lumotlari.

2023-yilda 102 foiz va 2024-yilda 103,0 foiz darajasida bo'lganligi ham mazkur yo'nalishda barqaror ijobiy natija mavjudligini anglatadi. Mahalliyashtirish ko'rsatkichining reja darajasidan yuqori bajarilishi korxonaning ichki ishlab chiqaruvchilar bilan kooperatsiyani kuchaytirgani, ehtiyot qismlar, texnik jihozlar, xizmatlar va boshqa ta'minot elementlarida mahalliy bazaga tayanish imkoniyatini kengaytirganini bildiradi.

O'zbekiston temir yo'llari" AJ faoliyatining 2017-2025-yillardagi moliyaviy barqarorligi, hisob-kitoblar intizomi, ishlab chiqarish resurslaridan foydalanish samaradorligi va mehnat natijadorligi bo'yicha muhim xulosalarni shakllantirish imkonini beradi. Avvalo, mutlaq likvidlik koeffitsiyenti dinamikasi korxonaning qisqa muddatli majburiyatlarini eng likvid aktivlar hisobidan qoplash imkoniyati yillar kesimida notekis bo'lganini ko'rsatadi. Xususan, 2017-yildagi 0,25 ko'rsatkich 2018-yilda 0,47 gacha yaxshilangan bo'lsa, keyingi davrlarda pasayish kuzatilib, 2023-yilda 0,070 darajasiga tushib ketgan, bu esa kompaniya joriy to'lov qobiliyatida muayyan bosim yuzaga kelganidan dalolat beradi. 2024–2025 yillarda ushbu ko'rsatkichning 0,30–0,32 gacha tiklanishi esa likvidlik pozitsiyasini qayta mustahkamlash bo'yicha choralar ko'rilganini anglatadi.

Kreditorlik qarzlarning aylanish davri 2017-yildagi 92 kundan 2021-yilda 68,7 kungacha qisqargani korxonaning yetkazib beruvchilar va kontragentlar oldidagi majburiyatlarini boshqarish samaradorligi ma'lum darajada oshganini ko'rsatadi, biroq 2022-2023-yillarda ushbu davrning yana 80,3 va 87,40 kungacha uzayishi to'lov intizomidagi nisbiy sekinlashuvni bildiradi. Debitorlik qarzlarning aylanish davri esa yanada murakkab tendensiyani namoyon etadi: 2017-yildagi 73 kundan 2019-yilda 61,2 kungacha yaxshilangan ko'rsatkich 2020-yildan boshlab yomonlashib, 2023-yilda 150,4 kungacha cho'zilgan. Bu holat korxonada mijozlaridan tushumlarni undirish jarayonida qiyinchiliklar yuzaga kelganini, aylanma mablag'larning bir qismi uzoq muddat debitorlikda "muzlab" qolganini bildiradi. 2024–2025 yillarda bu ko'rsatkichning 87 va 82 kungacha pasayishi ijobiy siljish bo'lsa-da, baribir korxonada debitorlik siyosatini yanada kuchaytirish, to'lov muddatlarini qat'iy nazorat qilish va kontrakt intizomini takomillashtirish zarurligini ko'rsatadi.

Ishlab chiqarish va texnik-iqtisodiy ko'rsatkichlar tahlili esa "O'zbekiston temir yo'llari" AJda asosiy vositalar va mehnat resurslaridan foydalanish samaradorligi nisbatan ijobiy yo'nalishda shakllanganini ko'rsatadi. Asosiy vositalarning yangilanish koeffitsiyenti deyarli barcha yillarda 0,8–1,0 oralig'ida saqlanib, 2020, 2022, 2024 va 2025 yillarda 1,0 darajasiga yetgani kompaniyada ishlab chiqarish bazasini modernizatsiya qilish va asosiy fondlarni muntazam yangilab borish amaliyoti mavjudligini anglatadi. Bu temir yo'l tarmog'ining kapital sig'imi yuqori ekanini hisobga olganda, juda muhim strategik ustunlik hisoblanadi. Mehnat unumdorligi ko'rsatkichi 2017-yildagi 150744,9 darajadan 2023-yilda 281614,0 gacha oshgani korxonada ishchi kuchidan foydalanish natijadorligi sezilarli yaxshilanganini bildiradi; 2024-yildagi pasayishdan so'ng 2025-yilda 245000,0 darajasiga chiqishi esa umumiy trendning baribir ijobiy ekanini ko'rsatadi. Fond qiymati ko'rsatkichi ko'p yillar davomida 0,5 atrofida saqlanib, 2023-yilda 0,7 gacha ko'tarilgani ishlab chiqarish fondlari qaytimi va ulardan foydalanish samaradorligida qisqa muddatli faollashuv kuzatilganini ko'rsatadi. Xodimlar qo'nimsizligining asosan 1,0 atrofida bo'lishi kadrlar tarkibi nisbatan barqarorligini bildiradi, 2023-yildagi 0,9 ko'rsatkich esa personalni ushlab qolish siyosati samaradorligining nisbatan kuchayganini anglatishi mumkin. Energiya samaradorligi bo'yicha mahsulot tannarxidagi energiya xarajatlari ulushining 2017–2021 yillarda 0,10–0,11 oralig'ida, 2022-yilda esa 0,12 gacha oshgani energiya resurslari xarajatlarining ma'lum bosim ostida bo'lganini ko'rsatadi.

Xulosa va takliflar.

Tadqiqot natijalari shuni ko'rsatadiki, temir yo'l transporti korxonalari nafaqat milliy iqtisodiyotning logistika zanjirini ta'minlovchi infratuzilma, balki strategik ijtimoiy-iqtisodiy institut hisoblanadi. 2014–2024-yillar oralig'idagi xalqaro ma'lumotlar tahlili O'zbekiston

xizmatlar eksporti tarkibida transport ulushining yuqoriligini (o'rtacha 35–58%) va mintaqada yuk tashish tranziti bo'yicha yuqori salohiyatga ega ekanligini tasdiqlaydi.

"O'zbekiston temir yo'llari" AJning 2015–2025-yillardagi moliyaviy-iqtisodiy smetasi tahlil qilinganda, jami daromadlar qariyb ikki barobar (6,5 trln so'mdan 12,9 trln so'mga) oshganligi va korxonaning surunkali zarardan (2015-yildagi -1,04 trln so'm) barqaror sof foyda (2025-yilda 100,2 mlrd so'm) rejimiga o'tganligi ijobiy tendensiyadir. Daromadlar o'sishining asosiy drayveri xalqaro tashishlar segmenti bo'lib bormoqda. Biroq daromad o'sishi bilan birga ishlab chiqarish xarajatlarining ham mutanosib ravishda keskin ortishi, energetika xarajatlari va amortizatsiya yuklamasining yuqoriligi hamda rentabellik darajasining pastligi (0,01) tarmoqda operatsion samaradorlikni oshirish bo'yicha tizimli cheklovlar mavjudligidan dalolat beradi.

Temir yo'l transporti korxonalarining ijtimoiy-iqtisodiy ko'rsatkichlarini optimallashtirish va barqaror strategik rivojlanishini ta'minlash maqsadida quyidagi ilmiy-amaliy tavsiyalar ilgari suriladi:

1. Raqamli platformali boshqaruvga o'tish va diversifikatsiya: Daromadlar shakllanishini faqat ekstensiv yuk hajmini oshirish hisobiga emas, balki sun'iy intellekt (AI) asosidagi dinamik tariflash, real vaqt rejimidagi yuk kuzatuv (tracking) va aqlli logistika xizmatlarini monetizatsiya qilish orqali diversifikatsiya qilish lozim.

2. "Aqlli infratuzilma" (Smart Infrastructure) konsepsiyasini joriy etish: Ishlab chiqarish xarajatlarini kamaytirish uchun lokomotiv, vagon va temir yo'l tarmoqlariga sensorlar o'rnatish orqali proaktiv texnik xizmat ko'rsatish (*predictive maintenance*) tizimini yo'lga qo'yish. Bu xizmat muddatini uzaytiradi va kutilmagan ta'mirlash xarajatlarini keskin kamaytiradi.

3. Elektrifikatsiya darajasini chuqurlashtirish: Maqoladagi xalqaro qiyosiy tahlillar (masalan, Armaniston tajribasi) temir yo'l tizimining to'liq elektrlashtirilishi energiya samaradorligini keskin oshirishini ko'rsatadi. O'zbekistonda mavjud liniyalarning elektrifikatsiya ulushini (hozirda qariyb 40%) oshirish va yashil energiya manbalarini tarmoqqa integratsiya qilish zarur.

4. Xarajatlar elastikligini ta'minlash va kadrlar ijtimoiy muhofazasi: Ish haqi va ijtimoiy sug'urta xarajatlarining keskin tebranishlarini minimallashtirish uchun mehnat unumdorligini oshirish bilan bog'liq moslashuvchan (KPI) rag'batlantirish tizimini joriy etish, bu orqali ham iqtisodiy rentabellikni, ham xodimlarning ijtimoiy himoyasini muvozanatda saqlash tavsiya etiladi.

Adabiyotlar /Jumepamypa / Reference:

"O'zbekiston temir yo'llari" AJ. (2025). 2014-2024-yillardagi ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanish yakunlari bo'yicha hisobotlari va statistik ma'lumotlari. –Toshkent: ATJ ichki nashri.

Button, K. (2022). *Transport Economics (4th ed.)*. Edward Elgar Publishing.

Lapidus, B.M. (2014). *Ekonomika jeleznodorojnogo transporta [Economy of railway transport]*. –Moskva: UMTs JDT.

Macharis, K., & Bernardini, A. (2015). Reviewing the use of Multi-Criteria Decision Analysis for the evaluation of transport projects. *Transport Reviews*, 35(2), 214–235. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1013832>.

Profillidis, V.A. (2016). *Railway Management and Engineering (4th ed.)*. Routledge.

Rasulov, M.X. (2018). *Temir yo'l transporti iqtisodiyoti*. Toshkent: "Adolat" nashriyoti.

Sanaev, Q.S. (2021). *Temir yo'l transporti korxonalarida boshqaruv samaradorligini oshirish yo'llari*. *Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar ilmiy jurnali*, (3), 45–52.

Tereshina, N.P., & Galaburda, V.G. (2020). *Ekonomika transporta: kriterii effektivnosti i sotsialnie aspekti [Transport economics: efficiency criteria and social aspects]*. –Moskva: Transport.