IQRO JURNALI , IQRO JOURNAL, ИКРО ЖУРНАЛИ
ISSN:2181-4341| wordlyknowledge.uz/index.php/iqro
Volume 24. Issue 01. Oktabr, 2026

UO'K: 656.2:338.5

TEMIR YO‘L TRANSPORTINING IQTISODIY BARQARORLIGINI TA’MINLASH MEXANIZMLARINI TAKOMILLASHTIRISH

Usmonov Shermuhammad Xaydar o‘g‘li
Toshkent davlat transport universiteti
https://doi.org/10.5281/zenodo.23494302

Annotatsiya

Mazkur maqolada temir yo‘l transporti korxonalarining iqtisodiy barqarorligini ta’minlash mexanizmlarini takomillashtirishning nazariy va metodologik asoslari tadqiq etilgan. Temir yo‘l korxonalarining iqtisodiy barqarorligi daromadlar va xarajatlar muvozanati, operatsion rentabellik, pul oqimlarining yetarliligi, qarz majburiyatlarini bajarish imkoniyati hamda asosiy fondlarni takror ishlab chiqarish salohiyati bilan uzviy bog‘liqlikda ko‘rib chiqilgan. Tadqiqotda moliyaviy-iqtisodiy tahlil, ko‘rsatkichlarni tizimli baholash, qiyosiy tahlil va iqtisodiy-mantiqiy umumlashtirish usullaridan foydalanish yondashuvi ishlab chiqilgan. Temir yo‘l korxonalarining iqtisodiy barqarorligiga ta’sir ko‘rsatuvchi ichki va tashqi omillar tasniflangan hamda ularni boshqarishning integratsiyalashgan mexanizmi taklif etilgan. Mazkur mexanizm xarajatlarni faoliyat turlari bo‘yicha hisobga olish, xizmatlar tannarxini aniqlashtirish, daromad manbalarini diversifikatsiya qilish, aktivlardan foydalanish samaradorligini oshirish va moliyaviy xatarlarni monitoring qilishni qamrab oladi. Tadqiqot natijalari temir yo‘l transporti korxonalarida moliyaviy boshqaruv sifatini oshirish va uzoq muddatli iqtisodiy barqarorlikni mustahkamlashga qaratilgan amaliy tavsiyalarni ishlab chiqishga xizmat qiladi.

Kalit so‘zlar: temir yo‘l transporti, iqtisodiy barqarorlik, moliyaviy barqarorlik, daromadlar, xarajatlar, rentabellik, tannarx, pul oqimi, moliyaviy xavf, aktivlardan foydalanish samaradorligi.

Abstract

This article examines the theoretical and methodological foundations for improving mechanisms that ensure the economic sustainability of railway transport enterprises. Economic sustainability is considered in relation to the balance between revenues and costs, operating profitability, cash flow adequacy, debt-servicing capacity, and the ability to renew fixed assets. The proposed research framework incorporates financial and economic analysis, comparative assessment, a system of performance indicators, and economic reasoning. Internal and external factors affecting railway economic sustainability are classified, and an integrated management mechanism is proposed. The mechanism includes activity-based cost accounting, more accurate service costing, revenue diversification, improved asset utilization, and financial risk monitoring. The findings provide a methodological basis for strengthening financial management and supporting the long-term economic sustainability of railway enterprises.

Keywords: railway transport, economic sustainability, financial stability, revenues, costs, profitability, service costing, cash flow, financial risk, asset utilization.

Аннотация

В статье исследуются теоретические и методологические основы совершенствования механизмов обеспечения экономической устойчивости предприятий железнодорожного транспорта. Экономическая устойчивость рассматривается во взаимосвязи с балансом доходов и расходов, операционной рентабельностью, достаточностью денежных потоков, возможностью обслуживания долговых обязательств и воспроизводства основных фондов. Предлагаемый исследовательский подход включает финансово-экономический анализ, сравнительную оценку показателей и системное обобщение. Классифицированы внутренние и внешние факторы экономической устойчивости железнодорожных предприятий и предложен интегрированный механизм управления, предусматривающий учет затрат по видам деятельности, уточнение себестоимости услуг, диверсификацию доходов, повышение эффективности использования активов и мониторинг финансовых рисков. Практическая значимость исследования заключается в возможности использования предложенных рекомендаций для совершенствования финансового управления и укрепления долгосрочной экономической устойчивости железнодорожных предприятий.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, экономическая устойчивость, финансовая устойчивость, доходы, расходы, рентабельность, себестоимость, денежный поток, финансовый риск, эффективность использования активов.

1. KIRISH

Transport tizimining samarali faoliyat yuritishi mamlakat iqtisodiyotining hududiy yaxlitligini ta’minlash, ishlab chiqarish va iste’mol bozorlari o‘rtasidagi aloqalarni rivojlantirish hamda tashqi savdo operatsiyalarini qo‘llab-quvvatlashda muhim ahamiyatga ega. Ushbu tizimda temir yo‘l transporti katta hajmdagi yuklarni uzoq masofalarga tashish, yo‘lovchilar harakatini tashkil etish va xalqaro transport yo‘laklaridan foydalanish imkoniyatlari bilan ajralib turadi. Shu bilan birga, temir yo‘l infratuzilmasining yuqori kapital sig‘imi, asosiy fondlarni saqlash va yangilash zarurati, energiya resurslari sarfi hamda uzoq muddatli investitsiyalarga bo‘lgan ehtiyoj mazkur sohada iqtisodiy barqarorlikni ta’minlash masalasini dolzarb qiladi.

Temir yo‘l korxonasining iqtisodiy barqarorligi faqat joriy davrda foyda olish bilan cheklanmaydi. U korxonaning daromad yaratish qobiliyati, xarajatlarni nazorat qilish imkoniyati, majburiyatlarni o‘z vaqtida bajarishi, investitsion faoliyatni moliyalashtirishi va tashqi iqtisodiy o‘zgarishlarga moslashishi bilan tavsiflanadi. Shu sababli iqtisodiy barqarorlikni baholashda daromadlar va xarajatlar dinamikasi bilan bir qatorda likvidlik, moliyaviy mustaqillik, qarz yuki, aktivlar rentabelligi va pul oqimlarining sifati ham hisobga olinishi lozim.Jahon bankining temir yo‘l sohasini isloh qilish bo‘yicha metodik materiallarida moliyaviy barqarorlik, operatsion samaradorlik, davlat tomonidan qo‘llab-quvvatlash mexanizmlari va boshqaruv tizimining o‘zaro bog‘liqligi alohida ko‘rib chiqilgan . Xalqaro transport forumi tomonidan tayyorlangan tadqiqotda esa temir yo‘l faoliyati samaradorligini baholashda xizmatlar xususiyati, infratuzilma holati va faoliyat natijalarini kompleks hisobga olish zarurligi ta’kidlangan . Ushbu yondashuvlar temir yo‘l korxonalarining moliyaviy natijalarini alohida ko‘rsatkichlar orqali emas, balki yagona iqtisodiy tizim doirasida baholash muhimligini ko‘rsatadi.

O‘zbekiston sharoitida mazkur masala temir yo‘l transportining tranzit salohiyatini kengaytirish, yuk va yo‘lovchi tashish xizmatlari sifatini yaxshilash, infratuzilmani

modernizatsiya qilish va korporativ boshqaruv samaradorligini oshirish bilan hamohangdir. Bu holat temir yo‘l transportida moliyaviy boshqaruvni takomillashtirishning amaliy ahamiyatini kuchaytiradi.Muammoning muhim jihati shundaki, temir yo‘l korxonalarida iqtisodiy barqarorlikni faqat xarajatlarni qisqartirish orqali ta’minlash mumkin emas. Asossiz qisqartirishlar texnik xizmat ko‘rsatish sifatining pasayishiga, infratuzilma eskirishining tezlashishiga va kelgusidagi ta’mirlash xarajatlarining ortishiga olib kelishi mumkin. Xuddi shuningdek, daromadni oshirish maqsadida tariflarni xarajatlar va bozor talabidan uzilgan holda belgilash ham barqaror natija bermaydi. Demak, korxonaning tijorat manfaatlari, transport xizmatlarining ijtimoiy ahamiyati, infratuzilmani saqlash talablari va uzoq muddatli investitsiya ehtiyojlari o‘rtasida iqtisodiy jihatdan asoslangan muvozanat zarur.

2. ADABIYOTLAR TAHLILI

Temir yo‘l transportining iqtisodiy barqarorligini ta’minlash mexanizmlarini takomillashtirish masalasi transport korxonalarining moliyaviy holatini mustahkamlash, infratuzilmani modernizatsiya qilish, investitsion resurslardan samarali foydalanish, daromad manbalarini diversifikatsiya qilish va sohada raqobat muhitini rivojlantirish bilan chambarchas bog‘liq. Mazkur masalani ilmiy jihatdan o‘rganishda iqtisodiy barqarorlikni alohida moliyaviy ko‘rsatkichlar orqali emas, balki moliyaviy, tashkiliy, investitsion va operatsion omillarning o‘zaro ta’siri asosida baholash muhim hisoblanadi. O‘zbekiston temir yo‘l transporti sohasida olib borilayotgan islohotlar ham ushbu yo‘nalishlarni o‘zaro uyg‘unlashtirish zaruratini yuzaga keltirmoqda.

K.Iskandarovning “Temir yo‘l vokzallarida qo‘shimcha xizmatlar rivojlanishi: iqtisodiy samaradorlik va moliyaviy barqarorlik omili” nomli maqolasida temir yo‘l vokzallarining tijorat faoliyatini rivojlantirish orqali moliyaviy barqarorlikni mustahkamlash masalasi ko‘rib chiqilgan.[1] Tadqiqotda qo‘shimcha xizmatlarni rivojlantirish, daromad manbalarini diversifikatsiya qilish va davlat-xususiy sheriklik mexanizmlaridan foydalanish imkoniyatlari tahlil qilingan. Muallif vokzal faoliyatini faqat yo‘lovchilarga transport xizmatlarini ko‘rsatish bilan cheklamasdan, qo‘shimcha tijorat xizmatlari orqali ham iqtisodiy natijadorlikni oshirish imkoniyatlariga e’tibor qaratadi.

D.Samandarovning “Xususiy kapitalni jalb qilish va DXSH vositalari asosida temir yo‘l transportining moliyaviy barqarorligini ta’minlash mexanizmlari” nomli maqolasida temir yo‘l sohasini isloh qilish sharoitida xususiy investitsiyalarni jalb etish, davlat-xususiy sheriklikni rivojlantirish, moliyaviy nazoratni raqamlashtirish va uzoq muddatli moliyalashtirish vositalaridan foydalanish masalalari yoritilgan.[2] Muallif infratuzilma loyihalarining katta moliyaviy resurslarni talab etishini hisobga olib, moliyalashtirish manbalarini kengaytirish hamda temir yo‘l tizimining tashkiliy tuzilmasini takomillashtirishga e’tibor qaratadi.

Z.Bobojonovaning “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJning singulyar va barqarorlik ko‘rsatkichlari tahlili” nomli maqolasida temir yo‘l korxonasining rivojlanish tendensiyalari, tizimli xavf-xatarlari va operatsion samaradorligi barqarorlik ko‘rsatkichlari asosida o‘rganilgan.[3] Tadqiqotda transport-logistika tizimida yuzaga kelishi mumkin bo‘lgan inqirozli nuqtalarni aniqlash va ularning korxonaning umumiy moliyaviy-iqtisodiy holatiga ta’sirini baholashga e’tibor qaratilgan. Mazkur yondashuv iqtisodiy barqarorlikni mavjud natijalarni qayd

etish bilangina cheklamasdan, xavf-xatarlarni oldindan aniqlash va boshqarish nuqtayi nazaridan o‘rganish imkonini beradi.

Temir yo‘l transportining iqtisodiy barqarorligini ta’minlash masalasining huquqiy asoslarini o‘rganishda O‘zbekiston Respublikasining 2024-yil 27-noyabrdagi O‘RQ-1006-son “Temir yo‘l transporti to‘g‘risida”gi Qonuni alohida ahamiyatga ega.[4] Ushbu qonun temir yo‘l transporti sohasidagi munosabatlarni huquqiy jihatdan tartibga solish uchun asos bo‘lib xizmat qiladi. Uning normalari temir yo‘l transporti faoliyatini tashkil etish, tarif munosabatlari, moliyaviy-xo‘jalik faoliyati va sohani rivojlantirish bilan bog‘liq masalalarni huquqiy jihatdan ko‘rib chiqish imkonini beradi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023-yil 10-oktabrdagi PQ-329-son “O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l transporti sohasini tubdan isloh qilish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi qarori sohaning institutsional va tashkiliy rivojlanishi uchun muhim normativ asos hisoblanadi.[5] Qarorda temir yo‘l transporti sohasida raqobat muhitini shakllantirish, xususiy sektorni jalb etish, biznes jarayonlarini raqamlashtirish, zamonaviy boshqaruv usullarini joriy qilish va mamlakatning tranzit salohiyatidan samarali foydalanish kabi ustuvor yo‘nalishlar belgilangan.

Milliy statistika qo‘mitasining SIAT rasmiy statistika bazasida temir yo‘l transportida tashilgan yuklar hajmi va yuk aylanmasi bo‘yicha ko‘p yillik ma’lumotlar e’lon qilingan. Xususan, 2024-yilda temir yo‘l transportida 102,7 mln tonna, 2025-yilda esa 105,8 mln tonna yuk tashilgani qayd etilgan [6]. Ushbu ko‘rsatkichlar temir yo‘l transportiga bo‘lgan talab va tashish faoliyatining dinamikasini baholash imkonini beradi. Biroq tashish hajmining o‘sishi o‘z-o‘zidan moliyaviy barqarorlikni anglatmaydi: uning iqtisodiy natijasi xizmatlar tannarxi, tarif darajasi, ekspluatatsion xarajatlar va mavjud quvvatlardan foydalanish samaradorligiga ham bog‘liq.

O‘zbekiston Respublikasining 2024-yil 27-noyabrdagi O‘RQ-1006-son Qonunining 32-moddasida temir yo‘l transportiga investitsiyalarni jalb qilish va infratuzilmani rivojlantirishni moliyalashtirish masalalari belgilangan [7]. Unda o‘z mablag‘lari, davlat budjeti, xalqaro moliya institutlari va xorijiy hukumat moliya tashkilotlari mablag‘lari, shuningdek, davlat-xususiy sheriklik kabi manbalardan foydalanish imkoniyatlari nazarda tutiladi. Bu qoidalar temir yo‘l transportining iqtisodiy barqarorligini ta’minlashda moliyalashtirish manbalarini diversifikatsiya qilish, investitsion loyihalarning samaradorligini baholash va infratuzilmani yangilash uchun uzoq muddatli moliyaviy resurslarni shakllantirish muhimligini ko‘rsatadi.

“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJning 2026-yil 20-avgustda e’lon qilingan rasmiy axborotida sohada yangi tarif metodologiyasini ishlab chiqish masalasi yoritilgan [8]. Unda tariflarni shakllantirishning shaffof mexanizmlarini joriy etish, infratuzilmadan foydalanish samaradorligini oshirish va xorijiy investitsiyalarni jalb qilish uchun qulay sharoit yaratish masalalari muhokama qilingani qayd etilgan. Ushbu material temir yo‘l transportining iqtisodiy barqarorligini ta’minlashda tarif siyosatining ahamiyatini asoslash uchun foydalidir. Ilmiy nuqtayi nazardan, tariflarni takomillashtirishda xarajatlarni qoplash, infratuzilmani saqlash uchun yetarli mablag‘ shakllantirish, tashuvchilarning raqobatbardoshligini saqlash va iste’molchilar manfaatlarini muvozanatlashtirish mezonlari birgalikda hisobga olinishi lozim.

3. TADQIQOT METODOLOGIYASI

Tadqiqot temir yo‘l transporti korxonalarining iqtisodiy barqarorligini kompleks baholashga yo‘naltirilgan tizimli va tahliliy yondashuv asosida tashkil etiladi. Metodologik jihatdan iqtisodiy barqarorlik korxonaning joriy faoliyatini moliyalashtirish, o‘z majburiyatlarini bajarish, foyda yaratish va uzoq muddatli ishlab chiqarish salohiyatini saqlash imkoniyatlarining birligi sifatida talqin qilinadi.

Tadqiqotda quyidagi usullardan foydalanish nazarda tutiladi:

1. Tizimli tahlil — daromadlar, xarajatlar, foyda, pul oqimlari va aktivlardan foydalanish o‘rtasidagi bog‘liqlikni aniqlash.

2. Moliyaviy koeffitsiyentlar usuli — rentabellik, likvidlik va moliyaviy mustaqillik ko‘rsatkichlarini hisoblash.

3. Qiyosiy tahlil — ko‘rsatkichlarning yillar, faoliyat yo‘nalishlari va reja ko‘rsatkichlari bo‘yicha o‘zgarishini baholash.

4. Tarkibiy tahlil — daromadlar va xarajatlarning umumiy hajmdagi ulushlarini aniqlash.

5. Omilli tahlil — moliyaviy natijalar o‘zgarishiga xizmatlar hajmi, tariflar, tannarx va resurslardan foydalanishning ta’sirini o‘rganish.

6. Iqtisodiy-mantiqiy umumlashtirish — aniqlangan bog‘liqliklar asosida boshqaruv mexanizmini shakllantirish.

4. NATIJALAR

Tadqiqot doirasida temir yo‘l korxonalarining iqtisodiy barqarorligini ta’minlashga qaratilgan ko‘rsatkichlar tizimi, barqarorlikka ta’sir etuvchi omillar tasnifi va integratsiyalashgan boshqaruv mexanizmi ishlab chiqildi.

4.1. Iqtisodiy barqarorlikni baholash ko‘rsatkichlari tizimi

Temir yo‘l korxonalarining iqtisodiy barqarorligini kompleks baholash uchun ko‘rsatkichlarni beshta asosiy guruhga ajratish taklif etiladi.

Ko‘rsatkichlar guruhi	Asosiy indikatorlar	Baholash maqsadi
Daromadlar	Jami tushum, daromad o‘sishi, xizmatlar ulushi	Daromad manbalari va ularning barqarorligini aniqlash
Xarajatlar	Operatsion xarajatlar, xarajatlar/daromad nisbati, birlik tannarxi	Xarajatlarni boshqarish va tejamkorlik imkoniyatlarini aniqlash
Rentabellik	Operatsion rentabellik, ROA, ROE	Foyda yaratish va resurslardan foydalanish samaradorligini baholash
Moliyaviy barqarorlik	Joriy likvidlik, moliyaviy mustaqillik, qarzga xizmat ko‘rsatish qobiliyati	Majburiyatlarni bajarish va moliyaviy xavflarni baholash
Operatsion va investitsion holat	Tashish hajmi, aktivlardan foydalanish, ta’mirlash ehtiyoji, investitsiyalar	Ishlab chiqarish salohiyati va uzoq muddatli barqarorlikni aniqlash

Manba: muallif ishlanmasi

Ushbu tizimning asosiy xususiyati shundaki, moliyaviy natijalar operatsion faoliyat va aktivlarning texnik holati bilan birgalikda baholanadi. Natijada korxona joriy foydani oshirishga qaratilgan qarorlarning uzoq muddatli xarajatlar va infratuzilma ishonchliligiga ta’sirini ham hisobga olishi mumkin.

4.2. Daromadlar va xarajatlar o‘rtasidagi muvozanatni boshqarish

Tahliliy yondashuv daromadlar o‘sishi o‘z-o‘zidan iqtisodiy barqarorlikning mustahkamlanganini anglatmasligini ko‘rsatadi. Agar daromadlar o‘sishi xarajatlarning undan yuqori sur’atda oshishi bilan birga kechsa, korxonaning operatsion marjasi pasayishi mumkin. Aksincha, xarajatlarning pasayishi tashish hajmi va xizmat sifati yomonlashuvi hisobiga yuz bersa, bunday natija uzoq muddatli barqarorlikni zaiflashtirishi ehtimoli mavjud.

Shu sababli xarajatlarni boshqarish mexanizmi uchta o‘zaro bog‘liq yo‘nalishda tashkil etilishi taklif qilinadi:

1. **Xarajatlarning iqtisodiy asoslanganligini baholash.** Energiya, ta’mirlash, mehnat va materiallar xarajatlari bo‘yicha reja va amaldagi qiymatlar muntazam taqqoslanadi.

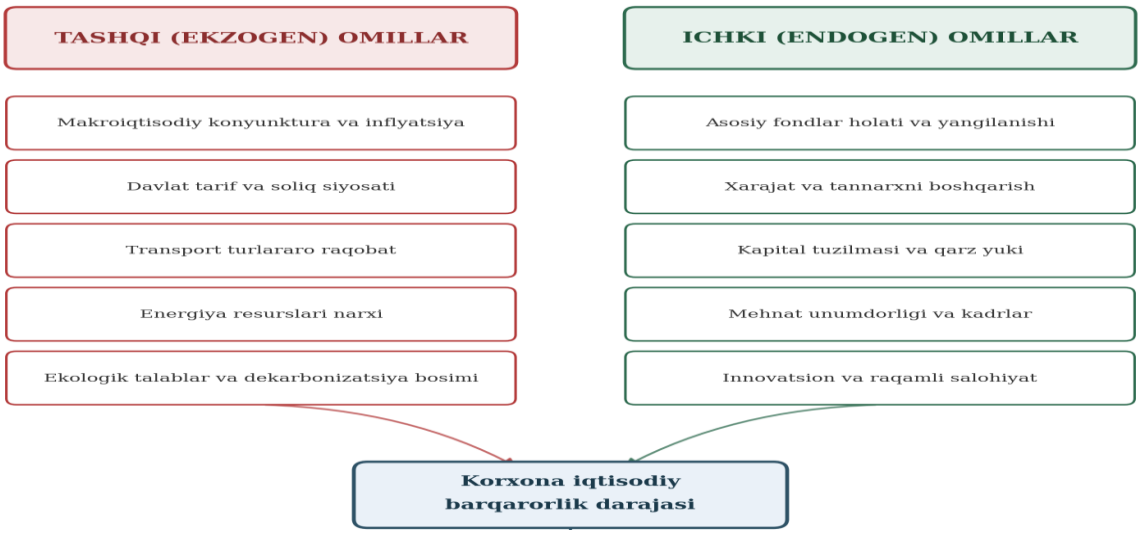
2. **Xizmatlar tannarxini aniqlashtirish.** Yuk tashish, yo‘lovchi tashish, infratuzilma va yordamchi xizmatlarning xarajatlari imkon qadar tegishli faoliyat turlariga bevosita biriktiriladi, umumiy xarajatlar esa asoslangan taqsimlash mezonlari orqali hisobga olinadi.

3. **Tejamkorlik va ishonchlilikni uyg‘unlashtirish.** Xarajatlarni qisqartirish choralari xavfsizlik, texnik xizmat ko‘rsatish va aktivlarning xizmat muddati bilan bog‘liq talablarni buzmasligi kerak.

Mazkur yondashuv xarajatlarni faqat umumiy summa bo‘yicha emas, balki xizmat birligi, tashish hajmi va resurs sarfi bo‘yicha ham nazorat qilish imkonini beradi.

4.3. Temir yo‘l korxonalarining iqtisodiy barqarorligiga ta’sir etuvchi omillar

Tadqiqot natijasida iqtisodiy barqarorlikka ta’sir etuvchi omillar ichki va tashqi omillarga ajratildi.



Manba: muallif ishlanmasi

Ichki omillar korxona boshqaruvi orqali nisbatan bevosita ta’sir ko‘rsatish mumkin bo‘lgan omillardir. Tashqi omillar esa to‘liq nazorat qilinmasa-da, ularning ta’sirini prognozlash, ssenariylar ishlab chiqish va moslashuvchan boshqaruv qarorlari orqali kamaytirish mumkin. Jumladan, energiya narxining oshishi operatsion xarajatlarni ko‘paytirishi mumkin. Bunday vaziyatda energiya sarfini hisobga olish, lokomotivlardan foydalanish rejalarini takomillashtirish va energiya samaradorligini oshirish xarajat bosimini yumshatishga yordam beradi. Valyuta kursining o‘zgarishi esa import qilinadigan ehtiyot qismlar, uskunalar va tashqi qarzlar qiymatiga ta’sir ko‘rsatishi mumkin. Bu holat investitsiya loyihalarini baholashda valyuta xavfini alohida hisobga olishni talab etadi.

4.4. Iqtisodiy barqarorlikni ta’minlashning integratsiyalashgan mexanizmi

Tadqiqot doirasida temir yo‘l korxonalarining iqtisodiy barqarorligini mustahkamlash uchun besh bosqichli boshqaruv mexanizmi taklif etiladi.

Birinchi bosqich — diagnostika. Korxonaning daromadlari, xarajatlari, foydasi, pul oqimlari, qarz majburiyatlari va aktivlarining texnik holati bo‘yicha boshlang‘ich holat aniqlanadi.

Ikkinchi bosqich — rejalashtirish. Tashish hajmi, tariflar, xarajatlar, investitsiyalar va moliyalashtirish manbalari o‘zaro muvofiqlashtirilgan holda rejalashtiriladi. Bunda bazaviy, salbiy va ijobiy ssenariylardan foydalanish ko‘zda tutiladi.

Uchinchi bosqich — operatsion boshqaruv. Xarajatlar faoliyat turlari bo‘yicha nazorat qilinadi, xizmatlar tannarxi aniqlashtiriladi, aktivlardan foydalanish samaradorligi oshiriladi va daromad manbalarini diversifikatsiya qilish imkoniyatlari baholanadi.

To‘rtinchi bosqich — moliyaviy xavflarni boshqarish. Likvidlik, debitorlik qarzlari, kredit to‘lovlari, foiz xarajatlari va valyuta xavflari monitoring qilinadi. Pul mablag‘lari harakati asosida qisqa va o‘rta muddatli moliyalashtirish ehtiyojlari aniqlanadi.

Beshinchi bosqich — monitoring va tuzatish. Haqiqiy ko‘rsatkichlar reja bilan taqqoslanadi, chetlanish sabablari aniqlanadi va tegishli boshqaruv qarorlari qabul qilinadi. Ushbu mexanizmning farqli jihati moliyaviy rejalashtirishni operatsion boshqaruv va investitsiya siyosati bilan birlashtirishdan iborat. Natijada xarajatlarni qisqartirish, daromadlarni oshirish va aktivlarni yangilash bo‘yicha qarorlar bir-biridan uzilgan holda emas, balki yagona iqtisodiy maqsad asosida qabul qilinadi.

5. NATIJALAR MUHOKAMASI

Tadqiqot doirasida ishlab chiqilgan yondashuv temir yo‘l korxonalarining iqtisodiy barqarorligini ta’minlashda uchta muhim ilmiy-amaliy masalaga e’tibor qaratishni talab qiladi: moliyaviy natijalarni to‘g‘ri o‘lchash, xarajatlarni iqtisodiy jihatdan asoslangan taqsimlash va uzoq muddatli aktivlar barqarorligini moliyaviy rejalashtirish bilan bog‘lash.

Birinchidan, daromad va xarajatlarning umumiy hajmi korxonaning moliyaviy holatini to‘liq tavsiflamaydi. Bir xil daromad darajasiga ega bo‘lgan ikki korxonaning moliyaviy barqarorligi xarajatlar tarkibi, qarz majburiyatlari, aktivlarning eskirish darajasi va pul tushumlarining muddatlari tufayli farq qilishi mumkin. Shu sababli moliyaviy

ko‘rsatkichlar tizimi likvidlik, rentabellik, moliyaviy mustaqillik va pul oqimlarini qamrab olishi lozim.

Ikkinchidan, temir yo‘l transportining kapital sig‘imi yuqori bo‘lgani uchun ta’mirlash va infratuzilmani saqlash xarajatlarini faqat qisqa muddatli moliyaviy natijalarni yaxshilash maqsadida qisqartirish maqsadga muvofiq emas. Jahon bankining infratuzilmani saqlashga oid tahlillarida muntazam texnik xizmat ko‘rsatishning ishonchlilik va uzoq muddatli xarajatlarni boshqarishdagi ahamiyati ko‘rsatilgan . Demak, xarajatlarni optimallashtirishning maqsadi ularni eng past darajaga tushirish emas, balki belgilangan xizmat sifati va xavfsizlik talablarini ta’minlagan holda iqtisodiy samaradorlikka erishishdan iborat bo‘lishi kerak.

Uchinchidan, xizmatlar tannarxini aniq hisoblash tarif siyosati va resurslarni taqsimlash uchun zarur. OECDning temir yo‘l infratuzilmasidan foydalanish to‘lovlariga oid tadqiqotlari infratuzilma xarajatlari va undan foydalanish shartlari o‘rtasidagi iqtisodiy bog‘liqlikni baholash muhimligini ko‘rsatadi. O‘zbekiston sharoitida ham xizmatlar tannarxini asoslangan tarzda hisoblash tijorat faoliyati natijalarini aniqlashtirish, zarar bilan ishlayotgan yo‘naishlarni aniqlash va ijtimoiy ahamiyatga ega xizmatlarni moliyalashtirish mexanizmlarini asoslash uchun foydali bo‘lishi mumkin.

To‘rtinchidan, iqtisodiy barqarorlikni mustahkamlashda daromad manbalarini diversifikatsiya qilish muhim o‘rin tutadi. Bunda logistika xizmatlari, yuklarni saqlash, terminal xizmatlari, vagonlardan foydalanish va boshqa qo‘shimcha xizmatlarni rivojlantirish imkoniyatlari korxonaning mavjud infratuzilmasi va bozor talabidan kelib chiqib baholanishi lozim. Diversifikatsiya o‘z-o‘zidan daromadni oshiradi, deb hisoblash to‘g‘ri emas; har bir yangi faoliyat turi bo‘yicha talab, qo‘shimcha xarajatlar, kapital ehtiyoji va kutilayotgan pul oqimlari alohida tahlil qilinishi kerak.

Beshinchidan, davlat tomonidan tartibga solinadigan yoki ijtimoiy vazifalarni bajaruvchi temir yo‘l xizmatlarida tijorat samaradorligi bilan jamoat manfaatlari o‘rtasidagi farqni hisobga olish zarur. Agar muayyan xizmat iqtisodiy yoki ijtimoiy siyosat sababli xarajatlarni to‘liq qoplamaydigan tariflarda ko‘rsatilsa, uning moliyaviy natijalarini boshqa tijorat xizmatlari natijalaridan ajratib baholash maqsadga muvofiq. Bunday hisob alohida xizmatlar bo‘yicha moliyaviy shaffoflikni oshirishga va tegishli moliyalashtirish ehtiyojlarini aniqlashga yordam beradi. Taklif etilgan mexanizmning amaliy samarasi korxonaning axborot tizimlari sifati, boshqaruv hisobi rivojlanganligi, xarajatlarni taqsimlash qoidalari va moliyaviy ma’lumotlarning ishonchliligiga bog‘liq. Shu sababli joriy etish jarayonida ko‘rsatkichlarning yagona metodikasini tasdiqlash, mas’ul bo‘linmalarni belgilash va monitoring davriyligini aniqlash talab etiladi.

6. XULOSA

Tadqiqot natijalarini umumlashtirish asosida quyidagi xulosalarga kelindi.

Birinchidan, temir yo‘l transporti korxonalarining iqtisodiy barqarorligi daromadlar va xarajatlar muvozanati, rentabellik, likvidlik, moliyaviy mustaqillik, qarz majburiyatlarini bajarish qobiliyati va asosiy fondlarni takror ishlab chiqarish imkoniyatlarining o‘zaro uyg‘unligiga bog‘liq. Shu sababli iqtisodiy barqarorlikni faqat sof foyda yoki tushum hajmi orqali baholash yetarli emas.

Ikkinchidan, daromadlar tahlilida xizmat turlari bo‘yicha tushumlar, ularning umumiy daromaddagi ulushi va o‘sish sur’atlarini hisobga olish zarur. Bunday yondashuv daromad

manbalarining konsentratsiyasini aniqlash va yangi xizmat yo‘nalishlarini iqtisodiy asosda baholash imkonini beradi.

Uchinchidan, xarajatlarni boshqarishda faoliyat turlari bo‘yicha hisob yuritish, xizmatlar tannarxini aniqlashtirish va reja-amal ko‘rsatkichlarini muntazam taqqoslash muhim ahamiyatga ega. Bunda xarajatlarni qisqartirish texnik xizmat ko‘rsatish, harakat xavfsizligi va infratuzilmaning uzoq muddatli ishonchliligiga salbiy ta’sir ko‘rsatmasligi lozim.

To‘rtinchidan, moliyaviy barqarorlikni mustahkamlash uchun korxona likvidlik, qarz majburiyatlari, pul oqimlari va debitorlik qarzlarini muntazam monitoring qilishi kerak. Qisqa muddatli moliyaviy ehtiyojlarni uzoq muddatli investitsiyalar bilan muvofiqlashtirish moliyaviy uzilishlar xavfini kamaytirishga yordam beradi.

Beshinchidan, temir yo‘l korxonalarining iqtisodiy barqarorligini ta’minlash uchun besh bosqichli integratsiyalashgan mexanizm — diagnostika, rejalashtirish, operatsion boshqaruv, moliyaviy xavflarni boshqarish hamda monitoring va tuzatish tizimini joriy etish taklif qilindi. Ushbu mexanizm moliyaviy natijalarni operatsion samaradorlik va investitsiya ehtiyojlari bilan bog‘lashga qaratilgan.

Foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxati

1. Iskandarov, K. (2025). Temir yo‘l vokzallarida qo‘shimcha xizmatlar rivojlanishi: iqtisodiy samaradorlik va moliyaviy barqarorlik omili. Muhandislik va iqtisodiyot, 3(9). https://muhandislik-iqtisodiyot.uz/index.php/journal/article/view/999 .
2. Samandarov, D. (2026). Xususiy kapitalni jalb qilish va DXSH vositalari asosida temir yo‘l transportining moliyaviy barqarorligini ta’minlash mexanizmlari. Ilg‘or iqtisodiyot va pedagogik texnologiyalar, 3(1), 403–409. https://doi.org/10.60078/3060-4842-2026-vol3-iss1-pp403-409 .
3. Bobojonova, Z. “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJning singulyar va barqarorlik ko‘rsatkichlari tahlili. Green Economy and Development. https://www.yashil-iqtisodiyot-taraqqiyot.uz/journal/index.php/GED/article/view/10921 .
4. O‘zbekiston Respublikasining 2024-yil 27-noyabrdagi O‘RQ-1006-son “Temir yo‘l transporti to‘g‘risida”gi Qonuni. https://lex.uz/docs/-7239390 .
5. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023-yil 10-oktabrdagi PQ-329-son “O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l transporti sohasini tubdan isloh qilish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi qarori. https://lex.uz/uz/acts/-6631602 .
6. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi. Temir yo‘l transportida tashilgan yuklar hajmi (yillik). SIAT rasmiy statistika bazasi. https://siat.stat.uz/data/525/
7. O‘zbekiston Respublikasining 2024-yil 27-noyabrdagi O‘RQ-1006-son “Temir yo‘l transporti to‘g‘risida”gi Qonuni. 32-modda. https://lex.uz/uz/acts/-7239390
8. “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ. “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJda tarif metodologiyasi muhokama qilindi. 20.08.2026. https://railway.uz/uz/informatsionnaya_sluzhba/novosti/38840/