

ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ОЛИЙ ВА ЎРТА МАХСУС
ТАЪЛИМ ВАЗИРЛИГИ

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ

Қўлёзма ҳуқуқида
УДК: 338.24+658 (575.1)

РАХИМОВ АЗИМЖОН ИНОМОВИЧ

**ЎЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙЎЛЛАРИ КОМПАНИЯСИДА
БОШҚАРУВ СТРАТЕГИЯСИНИ ИШЛАБ ЧИҚИШ ВА УНИНГ
САМАРАДОРЛИГИ**

08.90.13 – Менежмент ва маркетинг

Иқтисод фанлари номзоди
илмий даражасини олиш учун тақдим этилган
диссертация

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т И

ТОШКЕНТ – 2011



Диссертация иши Фарғона политехника институтида бажарилган

- Илмий раҳбар:** иқтисод фанлари доктори, профессор
Зайнутдинов Шавкат Нуритдинович
- Расмий оппонентлар:** иқтисод фанлари доктори, профессор
Икрамов Мурат Акрамович
- иқтисод фанлари доктори, профессор
Карриева Якутжан Каримовна
- Етакчи ташкилот:** **Тошкент темир йўл транспорти мухандислари институти**

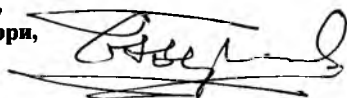
Химоя 2011 йил «16» сентябр соат 9⁰⁰ да Тошкент давлат иқтисодиёт университети хузуридаги иқтисод фанлари доктори илмий даражасини олиш учун диссертациялар химояси бўйича Д.067.06.01 рақамли ихтисослашган кенгаш мажлисида ўтказилади.

Манзил: 100003, Тошкент шаҳри, Ўзбекистон кўчаси, 49-уй.

Диссертация билан Тошкент давлат иқтисодиёт университети кутубхонасида танишиш мумкин.

Автореферат 2011 йил «15» август да тарқатилди.

**Ихтисослашган
кенгаш илмий котиби,
иқтисод фанлари доктори,
профессор**


Б.Беркинов

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ УМУМИЙ ТАВСИФИ

Мавзунинг долзарблиги. Глобллашув шароитида республикамиз жаҳон бозорида борган сари нуфузли ва ишончли ҳамкорга айланмоқда. Аммо Ўзбекистон табиий-жўғрофий жойлашишига кўра турли мамлакатлар билан жаҳон океани орқали бевосита боғланиш имкониятига эга эмас. Шунинг учун республикада экспорт-импорт юкларини ташиш асосан темир йўллар орқали амалга оширилади. Шу туфайли иқтисодийни модернизациялаш шароитида республикамизда темир йўл транспортининг ривожланишига катта аҳамият берилмоқда. Бу борада Ўзбекистон Республикаси Президенти И.А.Каримов таъкидлаганидек, "... йўловчи ташиш локомотивлари паркани янгилаш, юк ташиш локомотивлари ва вагонларини модернизация қилиш ва қайта тиклаш бўйича лойиҳаларни амалга оширишни жадаллаштириш зарур"¹.

Барча мамлакатларда катта ҳажмдаги юкларни узоқ масофаларга юқори даражада хавфсиз ташиш, энергиядан фойдаланиш ва атроф-муҳитга минимал таъсир кўрсатиш нуқтаи назаридан самарадорлигига кўра темир йўлларнинг аҳамияти ошиб бормоқда.

Статистик маълумотлар таҳлиллари кўрсатишича, темир йўл транспортининг бошқа транспорт турларидан афзаллиги шундаки, юкни улар орқали ташиш автйўл транспортга ташишга нисбатан 8 дан 10 бараварича, ҳаво транспортда ташишга нисбатан эса 50 дан 80 маротаба арзонга тушади². Темир йўл транспортининг юк ва ёнлиги харажатлари ҳам автйўл ва ҳаво транспортининг бу борадаги харажатларига нисбатан кам. Бу транспорт турининг электр қуввати ёрдамида бошқарилиши экологик нуқтаи назардан ҳам анча афзал.

"Ўзбекистон темир йўллари" давлат акционерлик компанияси (ДАК) бошқарувининг янги тузилмасини яратиб кўп қиррали мураккаб комплекс муаммо. Бу муаммонинг ҳал этилиши Ўзбекистондаги бош транспорт бўғинининг самарали фаолиятини таъминлаш имконини беради.

Жаҳон молиявий-иқтисодий инқирози шароитида темир йўл соҳаси ва бу соҳа бошқаруви такомиллашиши мамлакат иқтисодийни барқарорлаштиришда, иқтисодий тармоқлари ва туризм соҳаси интеграциялашувида, иш билан бандлик муаммолари ҳамда бошқа долзарб ижтимоий ва иқтисодий муаммоларни ҳал этишда муҳим ўрин тутди.

Собик Иттифокнинг парчаланиши ҳамда марказлашган иқтисодийдан бозор иқтисодийга ўтиш оқибатида юзага келган танглик Ўзбекистон темир йўллари транспортга ҳам жиддий таъсир кўрсатди. Хусусан, биринчидан, кўшни республикалар ҳудудидан ўтадиган темир йўллар ўша

¹Каримов И.А. Асосий вазирамиз - Ватанимиз паракети ва халқимиз фаровонлигини янада юксалтиришди. - Т.: Ўзбекистон, 2010. Б.20.

²Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитасининг маълумотлари.

давлатнинг мулкига айланди. Уларнинг худудидан ўтиш учун валюта ҳисобида кўп бож тўловлари талаб қилина бошланди. Иккинчидан, 1991 йилдан бошлаб, темир йўл ташишлари ҳажми кескин камайиб кетди ва шунга мос тарзда сарф-харажатлар камаймаган ҳолда олинган даромад миқдори пасайди. Шу жиҳатдан Ўзбекистонда давлат мустақиллиги қўлга киритилгандан кейин ўтган қисқа вақт мобайнида темир йўл транспортини ривожлантириш борасида улкан ўзгаришлар амалга оширилмоқда. Айнан шу ўзгаришларни ҳисобга олиб, темир йўл тармоғида маркетинг хизмати ва бошқариш услубларини такомиллаштириш долзарб масала ҳисобланади.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Миллий иқтисодиёт ва унинг тармоқлари бошқаруви масалаларини ўрганиш натижалари хорижлик ва маҳаллий олимларнинг илмий изланишларида ўз аксини тошган. Хусусан, бу борадаги масалаларни хориж олимларидан В.Медведев, М.Мескон, Г.Попов, И.Герчикова, В.Абчук, Р.Фатхудинов, Г.Купу, С.Одониел, Д.Вудворд, Д.Томпсон, Ч.Перроу, П.Лоуренс, Д.Лорги, Д.Дальтон, Д.Морз, Р.Моклер ва бошқалар³ ўз тадқиқотларида ёритишган. Маҳаллий олимлардан С.Ғуломов, М.Шарифхўжаев, И.Искандаров, Қ.Абдурахмонов, Ш.Зайнутдинов, Ғ.Қосимов, М.Икромов, А.Пардаев, Э.Набиев И.Тухлиев, М.Турсунходжаев, К.Ўлжабоев, Д.Рахимова, Р.Раҳманбердиев ва бошқалар⁴ ўз илмий тадқиқотларида тармоқлар ва корхона менежментини ривожлантириш масалаларини тадқиқ этишган.

Юқорида номлари зикр қилинган хорижлик ва маҳаллий олимларнинг илмий тадқиқотларида бошқарувнинг у ёки бу масалалари иқтисодиётнинг айрим тармоқлари мисолида кўриб чиқилган. Улар айнан республикамиз темир йўл тизимида бошқарув стратегиясини ишлаб чиқиш ва самарадорлигини ошириш масалаларини илмий тадқиқ этишни ўз олдига мақсад қилиб қўймаганлар. Мазкур диссертация иши мавзуси шу ҳолатлардан келиб чиқиб танланган, унинг мақсад ва вазифалари доираси ҳам шу нуқтага назардан белгиланган.

³Воронин Э.М. Менеджмент предприятия и организации – М. МГУ, 2004 –156 с; Экономика железнодорожного транспорта. Под ред. Ф.И.Мулюкина – М.: Транспорт, 2004 – 236 с; Мескон М. и др. Основы менеджмента. – М.: Дело. 2005 – 236 с; Менеджмент организации. Под. ред. Румянищевой И. – М.: ИНФРА, 2005. – 324 с; Медведев В.П. Основы менеджмента. – М.: ДЭКА, 2002. – 234 с; Гурков И.Б. Стратегический менеджмент организации. – М.: ТЕНС, 2004. – 210 с; Мухамедьяров А.М. Инновационный менеджмент. – М.: Инфра-М, 2004. – 239 с; Попов С.А. Стратегический менеджмент. – М.: Дело, 2003. – 169 с; Фатхутдинов Р.А. Стратегический менеджмент. – М.: Дело, 2007. – 187 с; Фатхутдинов Р.А. Производственный менеджмент. СПб – Питер, 2007. – 190 с; Бусыгин А.В. Эффективный менеджмент. – М: Финпресс, 2004. – 256 с; Виханский О.С., Науров А.И. Менеджмент. – М.: Экономика, 2004. –178 с; Веснин В.Р. Основы менеджмента – М.: Элит, 2004. – 219 с; Герчикова И.Н. Менеджмент. Учебник. М.: ЮНИТИ, 2003– 398 с; Дафт Р. Менеджмент. СПб– Питер, 2004 – 243 с.

⁴Ғуломов С.С. Менежмент. Бошқарув санъати, назарияси ва амалиёти. Ўқув қўлланма. – Т.: 2002 –189 б; Қосимов Ғ. Менежмент. Дарслик. – Т.: Ўзбекистон, 2002 – 235 б; Раҳманбердиев Р.Х. Основы транспортного права. –Т.: 1994 –128 б; Шарифхўжаев М, Абдуллаев Ё. Менежмент: 100 савол ва жавоб. – Т.: Меҳнат, 2001. – 289 б; Зайнутдинов Ш.Н., Шермухамедов А. Риск менежмента. – Т.: IQTISOD - MOLIYA, 2007 – 256 с; Набиев Э., Рахимова Д.Н., Мавлоний Ш.И. Замоначий менежмент назарияси ва амалиёти. – Т.: Akademiya, 2006– 252 б.

Диссертация ишнинг илмий-тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги. Тадқиқот иши мавзуси Фарғона политехника институти “Менежмент” кафедраси илмий-тадқиқотлари режаси доирасида бажарилган.

Тадқиқотнинг мақсади: Ўзбекистон темир йўл тармоғида бошқарув стратегиясини ишлаб чиқиш бўйича илмий, услубий ҳамда амалий таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқишдан иборат.

Тадқиқот вазифалари. Белгиланган мақсаддан келиб чиқиб, қуйидагилар тадқиқот вазифалари этиб белгиланган:

- темир йўл тармоғининг республика иқтисодиётидаги ўрни ва аҳамиятини баҳолаш;

- иқтисодиётни модернизациялаш шароитида темир йўл тармоғини давлат томонидан тартибга солиш йўллари асослаш;

- темир йўл тармоғида бошқарув стратегиясини ишлаб чиқиш бўйича илмий таклифлар тайёрлаш;

- темир йўл тармоғида амалга ошириладиган иқтисодий ислохотларнинг бориши ва уларнинг натижаларини баҳолаш;

- “Ўзбекистон темир йўллари” ДАК ривожланишининг стратегик жиҳатларини асослаб, илмий хулосалар чиқариш;

- жаҳон иқтисодиётига глоблалашув шароитида темир йўл тармоғининг янги тизимини яратиш тамойиллари ва йўналишларини белгилаш;

- жаҳон молиявий-иқтисодий инқирози шароитида темир йўл тармоғини бошқарувида янги тизимга ўтишнинг турли вариантларини ишлаб чиқиш;

- темир йўл транспорти бошқаруви самарадорлигининг кўп омилли вариантларини ишлаб чиқиш.

Тадқиқот объекти ва предмети. Тадқиқотнинг объекти “Ўзбекистон темир йўллари” ДАК ва унинг бўлинмалари, предмети темир йўл тармоғини бошқариш тизими ва унинг ташкилий-иқтисодий механизмлари ҳисобланади.

Тадқиқот усуллари. Тадқиқотни амалга оширишда статистик, SWOT-таҳлил, тизимли, вазиятли ёндашув, прогноз усулларидан фойдаланилди.

Тадқиқот гипотезаси. Миллий темир йўл тизимини барқарор ривожлантириш, бошқарув стратегиясини ишлаб чиқиш бўйича берилган илмий таклиф ва тавсиялар истиқболда тармоқнинг бошқарув самарадорлигини ошириш ҳамда менежмент тизимини такомиллаштириш имконини беради.

Ҳимояга олиб чиқилаётган асосий ҳолатлар:

- темир йўл тармоғида бошқарув стратегиясини шакллантиришнинг ташкилий-иқтисодий механизмлари;

- темир йўл транспортда бошқарув самарадорлигини ошириш юзасидан ишлаб чиқилган илмий таклифлар;

• темир йўл тармоғида кадрлар салоҳиятини баҳолаш бўйича илмий ёндашувлар;

• темир йўл тармоғи корхоналарида инновацион бошқарув усулларида фойдаланиш бўйича таклифлар.

Илмий янгилиги. Республикамиз темир йўл тармоғида бошқарув стратегиясини ишлаб чиқиш, ташкилий-иқтисодий механизмини такомиллаштириш бўйича илмий таклиф ва амалий тавсиялар ишлаб чиқилган. Хусусан:

– миллий темир йўл тармоғининг иқтисодиётда тутган ўрни ва ўзига хос хусусиятлари асослаб берилган;

– темир йўл тармоғида бошқарув стратегиясини ишлаб чиқиш ва самарадорлигини баҳолашнинг назарий жиҳатлари ўрганилган;

– темир йўл тармоғида инновацион бошқарувни шакллантиришнинг назарий- услубий жиҳатлари асослаб берилган;

– Ўзбекистон темир йўл тармоғи таркибидаги кадрлар салоҳиятини юксалтириш бўйича илмий тавсиялар берилган;

– темир йўл тармоғида бошқарув самарадорлигини ошириш бўйича илмий таклифлар ишлаб чиқилган;

– темир йўл транспортда менежмент фаолиятини ташкил этиш ҳамда уни бошқариш стратегиясини такомиллаштириш йўллари асослаб берилган.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Диссертацияда ишлаб чиқилган назарий хулосалар ва илмий тавсиялардан темир йўл иқтисодиёти ва тармоқларини бошқаришда, махсус дастурлар ва чора-тадбирлар ишлаб чиқишда фойдаланилиши, шунингдек, тадқиқот давомида ўтказилган амалий таҳлиллар транспорт тармоғини самарали бошқариш ва бу соҳадаги ислохотларни чуқурлаштиришда, ишлаб чиқилган айрим илмий-назарий тавсиялар олий ўқув юртиларида “Менежмент”, “Тармоқлар иқтисодиёти”, “Транспорт иқтисодиёти” каби фанларни ўқитишда қўлланилиши мумкин.

Натижаларнинг жорий қилиниши. Тадқиқот натижалари ва асосий хулосалари “Ўзбекистон темир йўллари” ДАК тассаруфидаги Кўкон темир йўл узели (12.06.09 йилдаги 128 /33-сонли далолатнома) амалиётига қўллаш учун татбиқ этилган. Айрим назарий тавсиялардан Тошкент темир йўл транспорт муҳандислари институти (17.04.08 йилдаги 2-36/Б-68-сонли маълумотнома)да “Менежмент”, “Тармоқлар иқтисодиёти”, “Тармоқни бошқариш”, “Транспорт иқтисодиёти”, “Стратегик менежмент” каби фанларни ўқитишда фойдаланилмоқда.

Ишнинг синондан ўтиши. Диссертациянинг асосий хулоса ва натижалари “Менежмент железнодорожного транспорта в условиях рынка” (Москва, 2006), “Менежмент фанини ўрганишнинг услубий жиҳатлари” (Бухоро, 2006), «Вопросы моделирования транспортных перевозок и эффективность функционирования системы управления» (Ташкент, 2006), «Инвестиция как фактор развития транспортной системы Узбекистана»

(Москва, 2007), «Развитие системы управления железнодорожного транспорта Узбекистана» (Москва, 2009) мавзусидаги халқаро ва республика илмий-амалий конференцияларида маъруза қилинган ва ижобий баҳоланган. Диссертация иши шунингдек, Фарғона политехника институти “Менежмент” кафедраси, Андижон муҳандислик иқтисодиёт институти, Тошкент давлат техника университети илмий семинарларида ҳамда Тошкент давлат иқтисодиёт университети ҳузуридаги Д.067.06.01 рақамли ихтисослашган кенгаш қошидаги 08.00.13 – “Менежмент ва маркетинг” ихтисослиги бўйича илмий семинарда муҳокама қилинган ва ҳимояга тавсия этилган.

Натижаларнинг эълон қилинганлиги. Диссертация мавзуси ва натижалари бўйича умумий ҳажми 2,5 босма табоқдан иборат 9 та илмий мақола ва маъруза тезислари чоп этилган.

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Тадқиқот иши кириш, уч боб, хулоса, фойдаланилган адабиётлар рўйхати ҳамда иловалардан, умумий ҳажми 150 бетдан иборат.

Диссертациянинг **кириш қисмида** мавзунинг долзарблиги, муаммонинг ўрганилганлик даражаси, тадқиқотнинг мақсад ва вазифалари асосланган ва илмий янгилиги ҳамда назарий ва амалий аҳамияти кўрсатилган.

Диссертациянинг **“Илмий иқтисодиётда темир йўл тармоғининг тутган ўрни ва ундаги бошқарув тизимининг назарий -услубий асослари”** деб номланган биринчи бобида умумий бошқарувнинг назарий-услубий асослари, хусусан, темир йўл корхона ва ташкилотларида бошқаришнинг илмий-услубий жиҳатлари, бу борадаги турли илмий йўналишлар, Ўзбекистон иқтисодиётида темир йўл компаниясининг аҳамияти каби масалалар ёритилган.

Диссертациянинг **““Ўзбекистон темир йўллари” компаниясининг амалдаги бошқарув стратегияси”** деб номланган иккинчи бобида темир йўл транспорти бошқарувининг ҳозирги ҳолати ва иқтисодий кўрсаткичлари таҳлили, уни монополиядан чиқариш ва ривожлантириш, амалдаги бошқарув стратегияси баён қилинган.

Диссертациянинг **“Ўзбекистон темир йўллари давлат-акционерлик компанияси бошқарув стратегиясини такомиллаштириш”** номли учинчи бобида темир йўл компанияси бошқарувини такомиллаштиришнинг асосий йўналишлари, уни ислоҳ қилишнинг турли вариантларини қиёсий тадқиқ қилиш, маркетинг тизими ва унинг шакллари жорий этиш йўллари, ривожланиш стратегияси илмий тадқиқ этилган.

Диссертация ишининг **хулоса** қисмида тадқиқот натижаларидан келиб чиқиб, темир йўл транспортининг бошқарув стратегиясини янада такомиллаштириш ва самарадорлигини ошириш юзасидан илмий тақриф ва тавсиялар ишлаб чиқилган.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Иқтисодчи олимлар бошқарувнинг таркибий қисмлари ва элементларини таҳлил этганда, улардаги ўзгаришларни ҳамда бир хил омиллар таъсирини турлича баҳолайдилар.

Хорижлик олим И.Н.Герчикова бошқарувнинг янада оқилона ташкил этиб ҳамда хизматчиларнинг тегишлича касбий тайёргарлигини таъминлаб, Ғарбий Европа мамлакатларида маъмурий ходимларнинг 15-20 фоизини қисқартириш мумкин бўлар эди⁵, деб таъкидлайди. Бу борада хорижлик олимлар бошқарувга тизимли ёндашувнинг умумий тамойилларини баён қилишга алоҳида эътибор қаратадилар⁶. Бу қайдани танқид остига олиш янги услубий йўналиш – "вазиятли ёндашув"ни юзага келтирди.

Илмий нуқтаи назардан вазиятли ёндашув бошқарув вазифаларининг ўзига хос томонларини "тизимости" шаклида баён қилиш учун замин тайёрлайди, унинг муваффақиятли қўлланилиши ўрганилаётган ўзгарувчилар ўртасидаги эмпирик алоқалар қанчалик текширилган ва асосланганлиги, энг асосийси эса, "вазият" таҳлилига асос қилиб олинган ташкилий тизимларнинг умумий назарий модели ва уларга мослаштирилган бошқарув қарорлари қанчалик асосланганлигига боғлиқ.

Ўз навбатида маҳаллий олимлар ва мутахассислар "бошқарув"нинг мазмун ва моҳиятидан келиб чиққан ҳолда, уни турли талқинда таърифлашга ҳаракат қилишган. Хусусан, академик С.С.Ғуломов "бошқарув сиёсий, иқтисодий, технологик, ижтимоий ва ахлоқий тизимларнинг қисми бўлиб, ўзининг йўналиши, тамойиллари, услубларига эга. Бошқача қилиб айтганда, бошқарув жиддий илмий-услубий асосга таянади"⁷, деб таърифласа, профессор Ғ.Қосимов "Бошқарув ижтимоий тараққиётнинг ҳар қандай босқичида унга хос бўлиб, у кишилар меҳнатининг ижтимоий тавсифидан, меҳнат фаолияти жараёнида алоқа боғлаш, бу фаолият маҳсулотларини айирбошлаш заруриятидан келиб чиқади"⁸, и.ф.д.,проф. С.С.Ғуломов "Бошқарув, бу – ташкилотнинг ўз олдига қўйган мақсадига эришиши учун йўналтирилган жараёндир. Бу бошқарув фаолияти ҳаракатининг кетма-кет бажарилган жараёни бўлиб, фирманинг бир қатор ишлаб чиқариш ва ижтимоий масалаларини ечиш ва уларни амалга ошириш учун зарур"⁹, деб таърифлайди.

Охириги йилларда хориж адабиётларида маҳаллий менежментни бошқариш тўғрисидаги фан, бошқарув жараёни, бошқарув санъати, бошқарув функцияси сифатида таърифловчи турли хил услубий ёндашувлар учрамоқда. Юқоридаги таърифлардан ҳар бири етарли даражада асосга эга,

⁵ Герчикова И.Н. Менеджмент. Учебник – М.: ЮНИТИ – М, 2003. – 57 с.

⁶ Румянцева З.П., Саломатин Н.А. Менеджмент организации – М.: Инфра – М, 1997 – 123 с.

⁷ Ғуломов С.С. Менеджмент. Бошқарув санъати, назарияси ва амалиёти. Ўқув қўлланма. – Т.: Ўзбекистон, 2002. – 16 б.

⁸ Қосимов Ғ. Менеджмент. Дарслик. – Т.: Ўзбекистон, 2002. – 35 б.

⁹ Ғуломов С.С.Менежмент асослари. Ўқув қўлланма – Т.: Ўзбекистон, 2002. – 107 б.

чунки бу кўлина мамлакатларнинг кўп йиллик амалиёти билан тасдиқланган.

Муаллиф фикрича, бошқарув, бу – жараён, бошқарув тизими эса ушбу жараённи таъминловчи механизмдир. Бошқарув жараёнининг ўзига хослиги уни шакллантирувчи қисмлар яхлитлиги ва бир-бири билан боғланганлигидадир.

Ўзбекистон иқтисодиётини барқарор ривожлантиришда темир йўл тармоғи муҳим ўрин тутди. Сўнгги йилларда темир йўл тармоғини самарали бошқариш ва унинг тизими фаолиятини ривожлантиришда республикамизда кўплаб ижобий ишлар амалга оширилмоқда. Аммо темир йўллар манзили мустақил давлатлар ўртасида чегараланиб қўйилиши ва божхона ташкил этилиши бу зарур тармоқни бозор муносабатларига ўтказишда қийинчиликларга олиб келди. Шунга қарамаздан, ўтказилаётган иқтисодий ислохотлар натижасида бу тармоқни барқарор ривожлантириш борасида бир қатор чора-тадбирлар ишлаб чиқилди. Хусусан, “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат-акционерлик компанияси ташкил топиб, бошқарувнинг янги тизими яратилди.

Темир йўл хизмати асосан икки йўналишда, яъни йўловчига хизмат кўрсатиш ва юк ташиш йўналишларида фаолият олиб боради.

Темир йўл транспорти иқтисодиёт тармоқларидаги тузилмавий ўзгаришларга бевосита таъсир кўрсатади.

Ўзбекистон ўз иқтисодий салоҳиятини ошириш мақсадида экспорт ҳажмини ошириб бориши зарур. Демак, ташқи иқтисодий алоқаларда юк ташиш хизматини кўлайғиришда темир йўл транспорти муҳим омига айланди.

Компания Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 1994 йил 14 ноябрдаги “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат-акционерлик темир йўл компаниясида бошқариш фаолияти масалалари тўғрисида”ги 551-сонли қарорига асосан ташкил этилди.

2001 йил 24 апрелда Ўзбекистон Республикаси Президентининг “Темир йўл транспортини монополиядан чиқариш ва акционерлаштириш чоралари тўғрисида”ги 11Ф-2815 - сонли Фармони эълон қилинди. Унда темир йўл хизматлари бозоридан монополиядан чиқариш ва рақобатчилик муҳимини шакллантириш, йўловчиларни ташиш, ҳаракатланувчи таркибни, рефрижератор ва контейнерларни таъмирлаш корхоналарини босқичма-босқич акционерлаштириш, ижтимоий инфратузилма объектларини, юклар ва йўловчиларга хизмат кўрсатувчи, қурилиш-таъмирлаш, савдо ва таъминот ташкилотларини тезкор суръатда давлат тасарруфидан чиқариш ва хусусийлаштириш, уларнинг негизда нодавлат мулкчилик шаклидаги корхоналарни, шу жумладан, хусусий корхоналарни ташкил этиш, юк ва йўловчилар ташиш жараёни бошқаруви тизимига ва унинг иштирокчилари ўртасидаги алоқаларга бозор воситалари ва механизмларини жорий этиш каби масалалар киритилди.

Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2004 йил 3 августдаги 366-сон қарорига мувофиқ темир йўл компаниясининг янги тизими тасдиқланди. Ҳозирги кунда компания тизими таркибига бта минтақавий темир йўл узеллари (Гошкент, Қўқон, Бухоро, Қўнғирот, Қарши ва Термиз), 3 та унитар корхона, 23 та ижтимоий инфратузилма объектлари, 6 та очиқ турдаги акциядорлик жамиятлари ва бошқа функционал бошқарма ва марказлар киради.

Бугунги кунда темир йўл транспорти улушига мамлакат ялпи ички маҳсулотининг 1,7 фоизи, иктисодиётда банд бўлганларнинг 0,49 фоизи тўғри келади.

2009 йил компания жами 12,63 млн. йўловчига хизмат қилган, бу кўрсаткич 1998 йилга нисбатан 37,6 фоизга камайди, лекин юк ташиш ҳажми эса 39 фоизга кўпайди¹⁰.

Маълумки, Ўзбекистонда юк ташишда нафақат темир йўл транспортидан, балки бошқа транспорт воситаларидан ҳам фойдаланилади. Ҳозирда асосий юкни ташиш республикада автомобиль транспорти орқали амалга оширилади. Агарда транспорт йўллари бўйича юк ташиш тузилишини кўриб чиқадиган бўлсак, бу ерда автомобиль транспортининг улуши 84,2 фоизни, кувур орқали ташишнинг улуши 9,4 фоизини, темир йўл транспортиники эса 6,4 фоизни ташкил этади.

Тахлиллар шуни кўрсатадики, мустақиллик йилларида “Ўзбекистон темир йўллари” компанияси темир йўл хизмати сифат даражасини ошириш билан биргаликда тепловоз, электровоз, вагон, темир йўллари таъмирлашга катта аҳамият берди. Шу билан бирга янги йўллар очилиши ёки йўллар узайтирилиши давлатимиз мустақиллиги йилларидаги муҳим вазифаларга айланди. Марказий Осиё республикаларидан Эрон, Туркия ва Транскавказ йўлаги орқали Европага транспорт йўлаги (коридор) барпо қилиниши, республиканинг Яқин Шарқ ва Европа давлатлари билан ташқи савдо алоқалари ривожланишини сезиларли даражада жадаллашгирди.

Келажақда темир йўллари Афғонистон ва Покистон орқали қисқа йўллар билан Ҳиндистон портларига чиқиш имконини беради. Бу билан жаҳон бозорига чиқиш учун МДҲ давлатларига “Жанубий йўл” очилади. Андижон – Ўш – Қашқар темир йўлининг қурилиши эса Марказий Осиё ва Кавказ бўйи давлатлари Осиё–Тинч океани региондаги давлатлар бозорларига чиқиши учун қисқа йўл очиб беради.

Республикамизнинг Шимолий-Ғарбий ва Жанубий регионлари жадал ривожланиши кўп ҳолларда Навоий – Учқудуқ – Султонувайстог – Нукус, Ёузор – Бойсун – Қумқўрғон темир йўллариининг қурилиши ва реконструкция қилиниши билан боғлиқ.

Ўзбекистон ҳудудлари бўйлаб, 2009 йилга келиб, жами фойдаланишда бўлган темир йўллар узунлиги 6,8 минг километрдан, «Ўзбекистон темир

¹⁰ Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитасининг 2009 йил ҳисоботи маълумотлари.

йўллари” компаниясига қарашли темир йўллар узунлиги эса 4,2 минг километрдан ошди.

Яқин йилларда эса бу кўрсаткич ундан ҳам ортиши кутилмоқда. Демак, истиқболда мамлакатимиздаги юк ва йўловчиларнинг асосий қисми темир йўл транспорти орқали ташилади.

1-жадвал маълумотлари кўрсатишича, республикаимизда юк ташиш ҳажми темир йўл транспорти орқали 1998 йилда 41,76 млн. тоннага тўғри келган бўлса, 2009 йилга келиб 65,6 млн. тоннага етди ёки 57,1 фоизга кўпайди.

2009 йилда 1998 йилдагига нисбатан темир йўл транспорти орқали жўнатишган юкларда кимёвий маҳсулотлар, минерал ўғитлар қарийб 2 марта кўпайган. Бунга асосий сабаб – республикаимизда фойдали қазилмалар манбалари, Қизилқумдаги фосфор конлари, Дехқонобод калий кони каби янги конлар очилиши ва қазиб олинаётган хом ашёларни қайта ишлаш учун мамлакат ичида ташиш ҳажми ортишидир.

1 - жадвал

Ўзбекистонда темир йўл транспорти орқали жўнатишган юклар ҳажмининг ўзгариш динамикаси¹¹

Жўнатишган юк турлари	1998 й.	Жами юк ташиш-даги улуши, фоиз	2009й.	Жами юк ташиш даги улуши, фоиз	2009 йилда 1998 йилдагига нисбатан мутлоқ ўзгариши (+;-)	2009 йилда 1998 йилдагига нисбатан нисбий ўзгариши, фоиз
Жами юклар, млн. тонна шу жумладан:	41,76	100	65,6	100	+23,9	157,1
тошкўмир	2,4	5,7	3,6	5,5	+1,2	150,0
нефть маҳсулотлари	13,6	32,5	16,9	25,8	+3,3	124,2
қора металллар	0,47	1,1	1,2	1,8	+0,73	255,3
кимёвий маҳсулотлар (минерал ўғит ва бошқалар)	2,96	7,1	5,7	8,7	+2,74	192,5
қурилиш юклари	11,8	28,3	8,6	13,1	-3,2	72,8
цемент	2,63	6,3	6,9	10,5	+4,27	262,3
ёғоч	0,36	0,9	0,14	0,2	-0,22	38,8
дон ва дон маҳсулотлари	2,13	5,2	1,6	2,4	-1,13	75,1
Бошқа ҳар хил юклар	5,41	12,9	20,96	32,0	+15,55	3,9 м.

¹¹ «Ўзбекистон темир йўллари» компаниясининг 1998 – 2009 йиллардаги статистика ҳисоботлари асосида тузилган.

Мустақил юргимизда олиб борилаётган улкан қурилишлар, шаҳар ва кишлоқларда янги турар–жойлар қурилиши учун цемент маҳсулотига бўлган талаб ортиши натижасида ишлаб чиқарилган цементни ташиш ҳажми 2,6 марта, Ўзбекистон металлургия комбинати эҳтиёжи учун мамлакатимизда ҳар йили металл чиқиндиларини тўплаш ва қайта ишлаш натижасида, темир йўллар орқали истеъмолчиларга тайёр қора меғалларни ташиш ҳажми 2,5 мартага, шунингдек, Ан-рен кўмир ҳавзаси ва Бойсун конидан қазиб олинган кўмирни республикамыз ичидаги истеъмолчиларга ташиш натижасида тошкўмир ҳажми 1,5 марта, нефть маҳсулотлари ҳажми эса 24,2 фоизга кўпайган.

Шу билан бирга, 2009 йилда 1998 йилдагига нисбатан маҳсулотларни ишлаб чиқарилган жойларда истеъмол қилиш кўпайиши сабабли, қурилиш юклари жўнатиш ҳажми 27,2 фоизга, дон ва дон маҳсулотлари жўнатиш ҳажми 24,9 фоизга камайган.

Мамлакатимизда буғдой ва пахта етиштиришнинг кўпайиши, мева, полиз маҳсулотлари ҳажми ошиши, озиқ-овқат тармоғи ривожланиши келажакда темир йўл транспорти орқали юк ташиш ҳажмини кўпайтиради.

Тадқиқотда республикамыз темир йўлларида юк ва йўловчи ташиш ҳажмларининг ўзгариши таҳлил этилиб, илмий хулосалар чиқарилган (2-жадвал).

2 - жадвал

Ўзбекистон темир йўлларида юк ва йўловчи ташиш ҳажмларининг ўзгариш динамикаси¹²

Кўрсаткичлар номи	Йиллар					2010 йилда 2006 йилдагига нисбатан ўсиш, фоиз
	2006	2007	2008	2009	2010	
Юк айланмаси, млн. т-км	19280	21593	23540	24238	22282	115,6
Ташилган юк ҳажми, млн. тонна	58,22	67,84	78,31	79,1	76,50	131,4
Йўловчи айланмаси, млн. пассаж-км	2136	2262	2479	2628	2905	136,0
Йўловчи ташиш, млн. киши	13,07	12,63	14,29	15,3	15,57	119,1

2-жадвал маълумотлари мамлакатимизда 2010 йилда темир йўл транспорти орқали юкларни ташиш ҳажми 2006 йилдагига нисбатан 31,4 фоизга, юк айланмаси ҳажми 15,6 фоизга, йўловчи айланмаси ҳажми 36,0

¹² «Ўзбекистон темир йўллари» компаниясининг 2006 – 2010 йиллардаги статистика ҳисоботлари асосида тузилган.

фоизга ортганлигини кўрсатди. Бу ерда йўловчилар ташиш учун янги йўналишлар ташкил этилиши, масалан, йўловчи поездлар “Тошгузар–Бойсун–Қумқўрғон” янги темир йўли қурилиши натижасида, қўшни Туркменистон орқали олиб эмас, балки мамлакатимиз ичидаги янги темир йўл линияси орқали, Санкт-Петербург, Саратов шаҳарларига “Навоий–Учкудук–Султонвайсого–Нукус” йўналиши орқали ўтиши сабабли, йўловчи-километрлар миқдори ортиши натижасида йўловчи айланмаси ҳажми ҳам кўпайган.

Транспорт йўлларида юк айланмасини ўрганиш муҳим масала ҳисобланади. 2009 йили жами юк айланмаси 84,14 млрд.т-км, жумладан, темир йўл транспортида 24,2 млрд. т-кмга тенг бўлган. Жами юк айланмасида темир йўл транспортининг улуши 28,0 фоизни ташкил этиб, 2006 йилдагига нисбатан 1,9 фоизга кўпайган.

Транспорт турлари бўйича юк ташиш ҳолатининг таҳлили шуни кўрсатмоқдаки, сўнги уч йил давомида барча транспорт турларида юк ташиш ҳажми сезиларли даражада кўпайган. Муаллиф фикрича, бундай ҳолат мамлакатдан цемент, газ маҳсулотлари экспорти кўпайиши билан боғлиқ.

Ўзбекистондан ташқарига 2005 йилда 38,7 млн. тонна маҳсулот экспорт қилинган. Унинг 4,5 млн. тоннаси ёки 11,8 фоизи темир йўл транспорти орқали ташилган. 2009 йилга келиб, ушбу рақамлар мос равишда 44,9 млн. тоннани, 6,42 млн. тоннани ёки 14,3 фоизни ташкил этди¹³.

Тадқиқотда темир йўл соҳасидаги хорижий тажрибалар илмий тадқиқ этилган. Хорижий мамлакатларда темир йўл транспорти соҳасида амалга оширилаётган ислохотларнинг умумий натижаси шундан иборатки, у ерда темир йўл транспорти соҳасидаги корхоналарни қайта ташкиллаштириш шаклидан қатъи назар давлат ўз қўлида мулк ҳуқуқини сақлаб қолмоқда.

Темир йўл транспортини ислох қилишда аксарият мамлакатларда қуйидаги ягона талаблардан келиб чиқилмоқда:

- миллий темир йўл тизимларига тўлиқ ҳўжалик эркинлигини бериш;
- темир йўл транспортининг молиявий аҳволини соғломлаштириш;
- темир йўл транспортининг ижтимоий аҳамиятга моликлигини, уни автомобиль ва ҳаво транспортига нисбатан паст таннархга эга эканлигини ва тежамлигини ҳисобга олган ҳолда барча даражаларда йўловчилар ташувларини аҳамиятли даражада молиявий қўллаб-қувватлаш;
- ҳаракатдаги таркиб, вагонлар, локомотивларни янгилаш ва темир йўлларни модернизация қилиш натижасида темир йўлда ҳаракат тезлигини ошириш ҳисобига автомобиль ва ҳаво транспорти билан рақобатда йўловчиларни темир йўл хизматидан фойдаланишга янада кўпроқ жалб қилиш.

¹³ www.stat.uz, 2009

Тадқиқотда кадрлар тайёрлаш самарадорлигини оширишга хизмат қилувчи барча ижтимоий-иқтисодий ва ташкилий тадбирларни такомиллаштириш вазифаларини иккита йирик қисмга ажратиш тавсия этилган: кадрлар тайёрлашни бозор иқтисодиёти талабларига мос ҳолга келтиришга қумаклашувчи тадбирлар мажмуаси; кадрлар тайёрлаш тизими ва меҳнат бозори талабларини мослаштириш.

Тадқиқотда темир йўл тизимини иқтисодий ва ташкилий жиҳатдан бошқариш механизмини такомиллаштиришга оид илмий-назарий таклифлар ва тавсиялар ишлаб чиқилди (1-расм).



1-расм. Темир йўл тармоғида бошқарувнинг ташкилий-иқтисодий механизмини шакллантириш¹⁴

Темир йўл тармоғи бошқарувининг ташкилий-иқтисодий механизмини шакллантириш учун тадқиқотда бошқарув қарорларини мақсадли ишлаб чиқиш, бунинг негизда иқтисодий қонувларни амалга ошириш, бошқарув функцияларини баҳолаш, ишлаб чиқариш ривожланишининг ўзига хос хусусиятларини баҳолаш самарали эканлиги ҳамда ишлаб чиқариш кучларини ривожлантиришда, кўрсатилаётган транспорт хизмати ҳажми ва сифатини оширишда бошқарувни ташкил этиш муҳим аҳамиятга эга эканлиги асослаб берилди.

Рақобат шароитида юқори малакали кадрларнинг роли янада ошади, чунки улар олимлар ва муҳандис-техник ходимлар билан биргаликда техника тараққиёти жараёнини ривожлантиришда асосий куч бўлиб қоладилар.

¹⁴ Муаллиф томонидан ишлаб чиқилган.

Кадрлар муаммосини мақсадли ҳал этиш, уларнинг меҳнат фаолиятини жамиятнинг ривожланиш талабларига йўналтириш зарур.

Муаллиф фикрича, кадрлар масаласини ҳал этиш куйидаги хусусиятларга асосланиши керак:

- кадрларни алоҳида корхоналарга жойлаштириш режали ва муътадил тақсимлаш асосида олиб борилиши;
- ишловчиларнинг маданий, техникавий ва касбий савияси муттассил ошириб борилиши;
- меҳнат ресурсларини режали равишда тайёрлаш, уларнинг малакаси доимий оширилишини темир йўл тармоғи маблағи ҳисобидан таъминлаш;
- ходимларнинг турмуш даражасини узлуксиз ошириб бориш ва х.к.лар.

3-жадвал

“Ўзбекистон темир йўллари” компаниясида ишлаётган ходимлар таркиби таҳлили (2009 й.)

Кўрсаткичлар номи	Жами руҳнадаги ходимлар (4+8)	жумладан, хотин - хотин	Хизматчилар	ш.ж. раҳбарлар	Мутахассис- лар	Техник ижрочи	Йилчилар
1	2	3	4	5	6	7	8
Ходимлар, киши	53175	11568	17560	1924	10683	4953	35615
- олий маълумотли	7107	2145	6128	1325	4086	717	979
- ўрта махсус маълумотли	9562	3497	5875	437	3794	1644	3687
- ўрта ва туликсиз ўрта маълумотли	36506	5926	5557	162	2803	2592	30949
- 16 ёшгача	-	-	-	-	-	-	-
- 16-24 ёшдагилар	7337	1304	1857	31	1219	607	5480
- 25-29 ёшдагилар	8112	1647	2646	256	1609	781	5466
- 30-39 ёшдагилар	15267	3232	5047	520	2746	1781	10220
- 40-49 ёшдагилар	14547	3379	4560	655	2673	1232	9987
- 50-54 ёшдагилар	5031	1313	2109	296	1421	392	2922
- 55 ёш ва ундан катта ёшдагилар	2881	693	1341	166	1015	160	1540

Манба: “Ўзбекистон темир йўллари” компаниясининг 2009 йил буйича статистика ҳисоботлари.

3-жадвал маълумотлари кўрсатишича, 2010 йилнинг 1 январь ҳолатига компанияда 53175 ходим бўлиб, уларнинг 33,0 фоизини хизматчилар ва 67,0 фоизини ишчилар ташкил этмоқда. Хизматчиларнинг 11 фоизи раҳбарлар, 60,8 фоизи мутахассислар, 28,2 фоизи техник ижрочи ходимлардан иборат. Жами ходимларнинг 21,8 фоизи хотин-қизлар, 29 фоизи 30 ёшгача бўлган

ёшлар. Олий ва ўрта махсус маълумотли ходимлар сони 16669 киши бўлиб, улар жами ходимларни 31,3 фоизини ташкил этмоқда.

Темир йўл транспортида юк ташишнинг асосий усули контейнерда юк ташишдир. 2009 йилда умуман, мамлакат бўйича 20 мингдан ортиқ контейнерда юк ташилган. Шунга қарамасдан олдинги йиллардагига нисбатан контейнерда юк ташиш камайган. Тадқиқот ишида келусида контейнер усулида юк ташишни қўнайгириш учун қуйидаги тавсиялар ишлаб чиқилди:

- иқтисодий самара бермаётган айрим терминалларни ёпиш ва фақат фойда келтирувчи терминалларни қолдириш;
- контейнерларнинг терминаллар атрофида жойлашган автомобиль йўллари бўйича етказилишига хизмат кўрсатиш;
- тўлиқ ёки қисман ижарага бериш имкониятларини излаш.

Тадқиқот ишида “Ўзтемирйўлийўловчи” корхонасининг иқтисодий ва молиявий фаолияти таҳлил этилиб, зарур хулосалар чиқарилган (4-жадвал).

4-жадвал
“Ўзтемирйўлийўловчи” корхонасининг ишлаб чиқариш ва молиявий–иқтисодий кўрсаткичлари¹⁵

Кўрсаткичлар	2006	2007	2008	2009	2009 йил 2006 йилга нисбатан, фонзда
Йўловчи ташиш, млн. киши	13,07	12,63	14,29	15,3	117,0
Йўловчи ташиш узюқлиги, минг.км.	163,5	169,0	171	174	106,4
Вагондаги ўртача йўловчилар сони, киши	32,8	30,9	31,25	32,5	99,0
Йўловчи ташиш вагонларининг тубдан таъмири, дона	186	125	126	100	53,7
Вагонларни депода таъмирлаш, дона	150	220	218	220	146,6
Вагонларга ТО-3 ҳажмда техник хизмат, дона	564	684	726	742	131,5
Йўловчи вагонлар сони, дона	758	723	693	677	89,3
Ходимлар сони, киши	4164	4373	4734	4893	117,5
Олинган жами даромад, млн. сўм	32199,2	49244	83607,4	100325	3,11 м.
Шу жумладан, маҳаллий ва халқаро ташувлар	21238	33765	63072	75665	3,6 м.
Шаҳар апрофи йўналишида	1841,4	2385	3370	4042,8	2,2 м.
Жами харажатлар, млн. сўм	40501,8	43714	64798,5	71843	177,3
Шу жумладан, вагонларни тубдан таъмирлаш, млн. сўм	1778,9	1102,5	2557,8	3212,1	180,6
Фойда ёки зарар, млн. сўм	-8302,6	5530	18808,9	28482	-

¹⁵ Маиба: “Ўзтемирйўлийўловчи” корхонасининг статистик ҳисоботлари асосида тузилган.

4-жадвал маълумотлари кўрсатишича, йўловчи ташини корхонасининг асосий ип кўрсаткичларидан бири – йўловчи айланмаси 2007 йилдан буён йилдан-йилга кўпайиб бормоқда. Бу ўсишга ташилаётган йўловчилар сонининг ортиши (2006 йилдагига нисбатан 17 фоизга) ва йўловчиларни ташини масофаси кўпайиши (2006 йилдагига нисбатан 6,4 фоиз) ҳисобига эришилган. Йўловчиларни автомобиль транспортдан темир йўл транспортга жалб қилиш мақсадида, 2006 йилдан Тошкент–Бухоро йўналишида “Шарк” поезди, 2008 йил декабрдан Тошкент–Қарши йўналишида “Насаф”, 2009 йилдан Тошкент–Самарқанд йўналишида “Регистон” тезюрар поездлари ташкил этилган. Ушбу поездлар қип ойларида юриш тезлиги (110-120 км/соат) бўйича автотранспорт билан рақобатлашмоқда. Шунингдек, йўловчи ташувчи вагонларнинг жисмоний эскириши сабабли, уларни таъмирлаш харажатлари йилдан-йилга кўпаймоқда, хизмат муддатини ўтаб бўлган вагонлар ишчи парки ҳисобидан чиқарилиши натижасида, ишчи вагонлар сони 2006 йилдагига нисбатан 10,7 фоизга камайган. Корхонада янги соғиб олинган вагонлар сони ортиши натижасида уларни 1 йилда бир марта депода таъмирлаш ҳажми 1,5 марта ва ҳар 6 ойда ўтказиладиган ягона техник қаров ҳажми 1,3 мартага кўпайган. Эскирган вагонлар ҳисобдан чиқарилиши натижасида, тубдан таъмирталаб вагонлар сони камайиб борган. Агарда, йўловчи ташувчи вагонлар ўз вақтида янгилаб борилмаса, келгусида йилдан-йилга ортиб бораётган аҳолининг ташувларга бўлган эҳтиёжини қондириш масаласида муаммолар пайдо бўлиши мумкин.

Таҳлил натижалари кўрсатишича, 2007 йилгача “Ўзтемирйўлийўловчи” корхонаси дотацион корхона ҳисобланар эди ва унинг асосий фаолиятдан кўрган зарари “Ўзбекистон темир йўллари” ДАКнинг юк ташиндан олинган фойдаси ҳисобига қопланар эди. Корхонанинг молиявий натижаси темир йўл компаниясининг иқтисодий фаолиятига бевосита таъсир кўрсатади. Шу боис ушбу корхонанинг даромадини кўпайтириш ва харажатларини камайитириш вазифаси муҳим аҳамиятга эга бўлган стратегик вазифадир. Ушбу вазифадан келиб чиқиб, “Ўзтемирйўлийўловчи” корхонаси компания таркибига кирувчи темир йўл корхоналарига ва аҳолига кўрсатаётган хизматлари учун “эгилувчан” тариф асосида хизмат ҳақи тўланиши йўлга қўйилган, чипталар нархи ўз вақтида ошириб борилган. Натижада, 2009 йилга келиб, зарар ўрнига иқтисодий фойда олишга эришилган.

Темир йўл транспортда тузилмавий ислохотлар унинг фаолиятини ривожлантиришнинг муҳим шартидир, тармоқнинг ишлаб чиқариш имкониятларидан фойдаланиш ва унда рақобатбардош муносабатларни

шаклантириш, муаллиф фикрича, қуйидаги йўналишларни ривожлантиришни талаб этади:

- транспорт хизмати бозори инфратузилмасини жадаллаштириш асосида, тармоқ банклари, реклама компаниялари транспорт хизматини ҳужжатлаштириш марказлари транспорт-экселдиторлиги ва бошқа воситачи компанияларини ривожлантириш;

- транспорт хизмати бозорини ўрганиш бўйича маркетинг тадқиқотлар ва илмий прогнозлаш ишлари даражасини кучайтириш;

- компанияда замонавий мониторингни ташкил қилиш ишлари, жумладан, транспорт хизмати ва маҳсулот ҳужжатлари юритилишини тўғри йўлга қўйиш;

- мутахассисларнинг, айниқса, раҳбар ходимларнинг иқтисодий тайёргарлиги, корхоналарда раҳбар ходимлар ва мутахассислар малакасини ошириш ҳамда уларни қайта тайёрлаш бўйича ишларни ривожлантириш.

Бозор иқтисодиёти шароитида темир йўл компанияси миссияси (мақсади) – темир йўл хизматидан фойдаланувчи мижозларнинг, юк жўнатувчи ва юк қабул қилувчиларнинг темир йўл транспорти орқали ташишга бўлган эҳтиёжини тўлароқ қондириш, ташилаётган юкларнинг бутлигини ва сифатини сақлаган ҳолда, хавфсиз ва ўз вақтида истеъмолчиларга етказиб бериш, йўловчиларга поездларда ва шохбехатларда қулай шароитлар яратиш орқали иқтисодий фойда олиш ва соҳани янада ривожлантириш.

Компанияда ходимлар менежментини янада яхшилаш учун амалиётда қўлланилаётган бошқарув стратегияларидан бирини, яъни “ташкилий маданиятни ўзгартириш стратегиясини” қўллаш таклиф этилади.

Ташкилий маданият стратегиясининг шаклланиши ва ўзгариши бир қатор ички ва ташқи омиллар таъсирига боғлиқ. Ташкилий маданиятни шакллантирувчи бешта бирламчи омил мавжуд. Улар қуйидагилар: раҳбариятнинг диққат-эътибори қаратилган масала; корхона, ташкилотда юз бераётган ноҳуш, танқидий вазиятлардан раҳбариятнинг таъсирланиши; раҳбарларнинг ишга бўлган муносабати ва ўзини тутиш услуби; ходимларни рағбатлантиришга қўйилган талаблар тизими; ходимларни танлаш, ишга тайинлаш, хизмат бўйича юқорига кўтариш (раҳбарлик лавозимларига қўйиш учун заҳира) ва ишдан бўшатишга бўлган талаблар тизими.

Темир йўл транспорти бошқарувини ташкил қилишининг янги тизимига қўйилаётган муҳим талаблар қуйидагилар:

- иқтисодий усуллар билан компаниянинг бошқарувчилик ролини кучайтириш ва корхоналарнинг хўжалик фаолиятига тўғридан-тўғри маъмурий аралашувини камайтиришда "Ўзбекистон темир йўллари" ДАК бошқармасининг юқори поғонаси ваколатларини аниқ белгилаш;

• хўжалик тизимини ҳаражатли иқтисодиётдан хўжалик юриштирининг даромад келтирувчи фаолиятига қайта йўналтириш, маҳсулот рақобатбардошлигини кучайтириш ва ишлаб чиқариш самарадорлигини ошириш учун муҳим шароитларни яратиш, тармоқ корхоналарини илмий таъминлаш шакллари ва турларини ривожлантириш;

• ходимларга кўрсатилаётган тиббий, маориф-таълим, маданий дам олиш хизматлари сифати ва кўламини сақлаб туриш учун ижтимоий соҳа объектларини темир йўл транспорти компанияси таркибида қолдириш;

• махсус руҳсатномага эга бўлган ҳаракатдаги вагонлар эгаларига темир йўл транспортининг таъмирлаш базасига ва инфратузилмасига кириш учун тенг ҳуқуқлик шароитлар яратиш;

• янги темир йўл тармоқлари ва бошқа темир йўл объектлари қурилиши жараёнида иқтисодий интеграцияни кучайтириш ва кооперацияни кенгайтириш.

Темир йўл соҳасидаги юқорида таъкидлаб ўтилган туб ислохотлар тармоқ корхоналари хўжалик юриштирининг бозор усулларига ўтиши жараёнида бошқаришдаги янги усулларнинг ўзига хос хусусиятларини белгилаб беради. Иқтисодиётни модернизациялаш шароитида темир йўл тармоғини иқтисодий мустақамлигини ва жавобгарлигини ошириш учун етарли ишончли қафолат берилмоқда.

Муаллиф фикрича, республика темир йўл тармоғи олдида турган вазифаларни ҳал қилиш учун махсус давлат дастурини қабул қилиш, унинг моддий-техникавий базасини янгилаш ва бошқарув тизимини такомиллаштириш зарур. Темир йўл транспортини ислох қилишнинг якуний мақсади тармоқ фаолиятининг иқтисодий, ижтимоий самарадорлигини оширишдан ва транспорт ҳаражатларини қисқартиришдан иборат. Шу муносабат билан темир йўл транспортини кейинги ривожлантириш дастурини босқичма-босқич амалга ошириш лозим:

1-босқичда – 2010–2012 йилгача – фаолиятнинг айрим соҳаларини монополиядан чиқаришга шарт-шароитлар яратиш ва бундай корхоналарни давлат тасарруфидан чиқариш билан бир қаторда бозор рақобатини ривожлантириш;

2-босқичда – 2012–2015 йилгача – корхоналарнинг ишлаб чиқариш ва молиявий фаолиятига ва хизматлари истеъмолчилари учун зиён келтирмаган ҳолда монопол фаолият турларидаги корхоналарни давлат тасарруфидан чиқаришга замин яратиш;

3-босқичда – 2015 ва 2020 йилгача – монопол фаолият турларидаги корхоналарни давлат тасарруфидан чиқариш жараёнини амалга ошириш.

Тадқиқотда таъкидланишича, темир йўл транспортини ислох қилишнинг ушбу босқичлари доирасида қуйидагиларни амалга ошириш

лозим: темир йўл транспорти соҳасини қайта ташкил этиш дастурини амалга ошириш учун керак бўладиган қонуний ва меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларни ишлаб чиқиш, ҳўжалик юрителининг янги шароитларида темир йўл транспорти фаолияти ҳолати, динамикаси ва истиқболларини мос равишда акс эттирувчи икисодий индикаторлар ва кўрсаткичлар тизимини ўз ичига олувчи мутлақо янги методология ва усулларни ишлаб чиқиш; темир йўл ташувлари соҳасида рақобат секторини ривожлантириш, шу жумладан, ҳаракатдаги составларига эга бўлган юк ташувчи оператор-компанияларни яратиш, ташувларнинг илғор усулларини ривожлантириш ва истеъмолчиларга хизмат кўрсатиш сифатини яхшилашни ҳисобга олган ҳолда темир йўл транспорти орқали юкларни ташишга бўлган тарифларнинг жорий тизимини такомиллаштириш ва бошқалар.

“Темир йўл транспортини ривожлантиришнинг давлат дастури”нинг асосий қондалари яхлит ишлаб чиқариш инфратузилмасини ва темир йўл транспорти фаолияти устидан давлатнинг тўлиқ назоратини сақлаб қолиш имконини беради.

ХУЛОСА

Темир йўл тармоғини замонавий бошқариш, кадрлар менежменти ва маркетинг хизматини такомиллаштириш борасида қуйидаги илмий таклиф ва тавсиялар берилди:

1. Темир йўл компаниясининг юк ташиш ва йўловчиларга хизмат кўрсатиш соҳаларида маркетинг бўлимлари фаолиятини янада яхшилаш, ривожланган давлатлар темир йўлларининг бу борадаги иш тажрибаларини ўрганиб, энг илғор маркетинг дастурларини ишлаб чиқиш.

2. Йўловчиларни ташиш соҳасида компания қуйидаги стратегияни амалда қўллаши мақсадга мувофиқ:

- йўловчи поездларида ва вокзалларда кўрсатилаётган хизматлар сифати ва савиясини янада ошириш;

- шаҳарлараро ва шаҳар атрофида қатновчи поездлардаги йўловчилар ўртасида маркетинг тадқиқотлари ўтказиб, поезд ва вокзалларда кўрсатилаётган хизмат турларини кўнайитириш ва хизмат сифатини янада яхшилаш, поездларнинг жўнаш, юриш, етиб келиш вақтлари, улардаги ўринлар сони, қулайликлар бўйича ҳамда йўловчиларга телефон ва интернет орқали чиғта сотишни ташкил қилиш ва бошқа масалалар бўйича жамоатчилик фикрини ўрганиш асосида тегишли қарорлар қабул қилиш;

- мамлакатимизнинг Хива, Бухоро, Самарқанд, Шаҳрисабз, Термиз каби тарихий шаҳарларига янги истиқболли қатнов йўналишларини излаб топиш ва ушбу йўналишда экспресс ва сайёҳ поездларини ташкил этиш;

• темир йўлнинг техник ҳолатини яхшилаб, йўлнинг техник сифат кўрсаткичи – баллини кўтариш орқали йўловчи поездларнинг ҳаракатланиш тезлигини ошириш ҳисобига мамлакатимизнинг жанубий вилоятларига қатновчи поездларнинг юриш вақтини қисқартириш ва кушели, шайқарт вагонлар ўрнига юмшоқ кресло ўриндиқли, шинам ва қулай вагонларни, оғир вагон-ресторан ўрнига салқинлангирувчи ичимликлар, ширишликлар, енгил таомлар билан савдо қилиш мумкин бўлган жиҳозланган вагон-барни поездларга улаш.

3. Темир йўл транспортда бошқарувни таркибий қайта ўзгартиришда қуйидагиларга амал қилиш тавсия этилади: темир йўл тизимидаги ташиш жараёналари хизматчилар, ҳаракат иштирокчилари ва бошқа фуқаролар учун оширилган хавф-хатар манбаи бўлганлиги сабабли, соҳада меҳнатни муҳофаза қилиш талаблари ва меъёрлари бажарилишини таъминлаш алоҳида ва муҳим аҳамиятга эга. Бунга эришиш учун барча ишчи, хизматчи ва раҳбар ходимларни узлуксиз ўқитиш ва аттестациялардан ўтказиб туриш, ишлаб чиқариш объектларини сертификатлаш лозим.

4. Тадқиқот ишида «Ўзбекистон темир йўллари» ДАК фаолияти устувор йўналишларининг қуйидаги жиҳатларига эътибор қаратилиши тавсия этилди:

- кўрсатилаётган хизматлар ҳажмини, тармоқ ривожланишига кўмаклашувчи корхоналар молиявий барқарорлигини ошириш чора-тадбирларини кўриш;

- бевосита шартномалар тузиш йўли билан сифатли хизмат кўрсатиш ва юкларни манзилларга етказиш учун шарт - шароитлар яратиш;

- маркетинг ва инжиниринг хизматларини такомиллаштириш чора - тадбирларини ишлаб чиқиш ва амалга ошириш.

5. Ҳозирги шароитда темир йўл соҳаси бошқарув тизимини такомиллаштиришнинг, бошқарув самарадорлигини оширишнинг асосий йўналишлари сифатида қуйидалар тавсия этилади:

- тайёрланаётган мутахассислар билим ва кўникмаларини ошириш мақсадида хорижий давлатларнинг бу соҳадаги тажрибаларини кенроқ доирада ўрганиш;

- компания ходимлари малакасини оширишнинг бош вазифаси сифатида ходим томонидан малака ошириш курсларида олинган илмий, техникавий, ташкилий, иқтисодий гоёларни, илгор билим ва кўникмаларни тезроқ корхона амалиётига татбиқ этиш;

- бошқарув ходимлари томонидан киритилган самарали инновацион таклифларни, ихтирочилик ва рационализаторлик ташаббусларни қўллаб-қувватлаш ва ўз вақтида рағбатлантириш;

- етакчи раҳбарнинг бугунги кундаги вазифаси – замонавий менежмент технологияларидан кенг фойдаланиш, айниқса, корхона, ташкилот фаолиятининг иқтисодий самарадорлигини оширувчи услублардан, масалан, “иқтисодий педагогика” услубидан унумли фойдаланиш йўли билан ходимни ўз устида доимий ишлашга, билими ва касбий маҳоратини мустақил равишда муттасил ошириб боришга рағбат яратишдир.

6. Компаниянинг келгуси тараққиёти учун ишлаётган ходимларни ўқитиш, уларнинг малакасини доимий равишда ошириш, нафақа ёшига яқинлашган мутахассислар ўз ўринларига муносиб ўринбосарларни тарбиялаб, ўргатиб кетишлари лозим. Ўтган даврлардан буён корхоналарда давом эттириб келинаётган “Устоз – шогирд” анъанасини сақлаб туриш зарур.

7. Республика темир йўл тармоғи ривожланишида эришилган натижаларнинг атрофлича таҳлили шунини кўрсатадики, келажакда тармоқни барқарор суръатлар билан ривожлантиришга эришиш бошқарув қарорларининг энг мақбул вариантларини яратиш мақсадида ҳуқуқий - иқтисодий - ташкилий - меъёрий базани янада такомиллаштиришни тақозо этади.

ЧОП ЭТИЛГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ

1. Рахимов А.И. Менежмент железнодородного транспорта в условиях рынка.//Тезисы докладов. Девятнадцатые международные Плехановские чтения. – Москва, 2006. – С.162-163.

2. Рахимов А.И. Менежмент фанини ўрганишнинг услубий жиҳатлари. //Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Бухоро, 2006. – Б.32-36.

3. Зайнутдинов Ш.Н., Рахимов А.И. Вопросы моделирования транспортных перевозок и эффективность функционирования системы управления. // Тезисы докладов «Сиражиддиновские чтения». – Ташкент, 2006. – С.104–105

4. Рахимов А.И. Темир йўл транспортида маркетинг фаолиятини ривожлантириш.//Ж.Бозор, пул, кредит. – Тошкент, 2006, №6. – Б.66-68

5. Рахимов А. И. Инвестиция как фактор развития транспортной системы Узбекистана.//Тезисы докладов. Двадцатые международные Плехановские чтения. – Москва, 2007. –С.54-56

6. Рахимов А.И. Темир йўл транспортини бошқариш стратегияси //Ж.Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2007, №1. – Б.64–65

7. Рахимов А.И. Иқтисодий эркинлаштириш шароитида темир йўл транспортининг ривожланиши. //Ж.Иқтисодий ва таълим. – Тошкент, 2008, №1. – Б.49-51

8. Рахимов А.И. Развитие системы управления железнодорожного транспорта Узбекистана.// Тезисы докладов. Двадцать вторые международные Шлехановские чтения. – Москва, 2009. – С.240-241.

9. Рахимов А.И., Саидов К.И. Ўзбекистон темир йўл тармоғини миллий иқтисодий ривожлантиришдаги ўрни ва ўзига хос хусусиятлари.//Иқтисодий, демографик, экологик барқарорлик ва хавфсизликни мустаҳкамлашнинг устувор вазифалари мавзусидаги республика илмий - амалий анжуман материаллари. – Урганч, УРДУ, 2010. – Б.118-120.

иқтисод фанлари номзоди илмий даражасига талабгор Рахимов Азимжон Иномовичнинг 08.00.13 – «Менежмент ва маркетинг» ихтисослиги бўйича «Ўзбекистон темир йўллари компаниясида бошқарув стратегиясини ишлаб чиқиш ва унинг самарадорлиги» мавзусидаги диссертацияси

РЕЗЮМЕСИ

Таянч (энг муҳим) сўзлар: менежмент, стратегик бошқарув, бошқарув тизими, бошқарув жараёни, бошқарув технологияси, бошқарув механизми, транспорт тузилмаси, темир йўл тармоғи.

Тадқиқот объекти: “Ўзбекистон темир йўллари” ДАК ва унинг бўлимлари.

Ишнинг мақсади: Ўзбекистон темир йўл тармоғида бошқарув стратегиясини ишлаб чиқиш ҳамда бошқарув самарадорлигини ошириш бўйича илмий, услубий ҳамда амалий таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқишдан иборат.

Тадқиқот методлари: тадқиқот жараёнида статистик, прогнозлаш, вазиятли ёндашув ва SWOT-таҳлил методларидан фойдаланилди.

Олинган натижалар ва уларнинг янгилиги: глобаллашув шароитида темир йўл тармоғининг бошқарув стратегияси ишлаб чиқилган ҳамда тапқилий-иқтисодий механизмини баҳолаш бўйича амалий таклиф ва тавсиялар тадбиқ этилган. Хусусан, бошқарувнинг назарий ва услубий жиҳатлари асослаб берилган; темир йўл тармоғининг бошқарув стратегияси илмий асосланган; Ўзбекистон темир йўллари бошқаришнинг замонавий усуллари таклиф қилинган; Ўзбекистон темир йўл тармоғи таркибида маркетинг хизматини ривожлантириш йўллари асослаб берилган; Ўзбекистон темир йўл транспортининг бошқарув самарадорлигини ошириш йўналишлари белгиланган.

Амалий аҳамияти: асосий таклиф ва тавсиялардан темир йўл иқтисодиёти ва тармоқларини бошқаришда фойдаланилиши, шунингдек, тадқиқотда ўтказилган амалий таҳлиллار транспорт тармоғини самарали бошқариш ва бу соҳадаги ислохотларни чуқурлаштиришда қўлланилиши мумкин.

Татбиқ этиш даражаси ва иқтисодий самарадорлиги: асосий хулосалар ва натижалар “Ўзбекистон темир йўллари” ДАК, унинг тассаруфидаги Қўқон минтақавий темир йўл узели амалиётига ҳамда айрим назарий тавсиялар Тошкент темир йўл транспорти муҳандислари институти ўқув жараёнида қўллаш учун татбиқ этилган.

Қўлланиш (фойдаланиш) соҳаси: асосий натижалардан темир йўл тармоғи бошқарув тизимини такомиллаштиришда фойдаланилади.

РЕЗЮМЕ

диссертации Рахимова Азимджона Ииновича на тему «Разработка стратегии управления компанией «Узбекистон темир йуллари» и ее эффективность», представленной на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.13 – «Менеджмент и маркетинг»

Ключевые слова: менеджмент, стратегическое управление, система управления, процесс управления, технология управления, механизм управления, транспортная система, железнодорожная отрасль.

Объект исследования: объектом исследования является ГАК «Узбекистон темир йуллари» и его подразделения.

Цель работы: разработать стратегию управления и научно-методические, практические рекомендации, а также предложения для повышения эффективности управления в железнодорожной сети Узбекистана.

Методы исследования: в процессе исследования использованы статистические методы, методы прогнозирования, ситуационного подхода и SWOT-анализ.

Полученные результаты и их новизна: разработка стратегии управления железнодорожной отраслью в условиях глобализации и внедрения практических рекомендаций и предложений по оценке эффективности организационно-экономических механизмов. В частности, обоснованы теоретические и методические аспекты управления; научно обоснована стратегия управления железнодорожной отраслью Узбекистана; обоснованы направления развития маркетинговой службы в структуре железнодорожной отрасли Узбекистана; определены пути повышения эффективности управления железнодорожным транспортом Узбекистана.

Практическая значимость: основные предложения и рекомендации могут быть использованы в управлении экономикой железнодорожной отрасли, а также, проведенные исследования практические разработки могут быть использованы для повышения эффективности управления в отрасли железнодорожного транспорта и углублении реформ в этой отрасли.

Степень внедрения и экономическая эффективность: основные выводы и предложения внедрены в ГАК «Узбекистон темир йуллари» и его региональном структурном подразделении в Коканде, а также некоторые теоретические рекомендации используются в учебном процессе Ташкентского института инженеров железнодорожного транспорта.

Область применения: основные результаты могут быть использованы при совершенствовании системы управления железнодорожной отрасли.

RESUME

Thesis of Rakhimov Azimjon Inomovich on the scientific degree competition of the doctor of the philosophy in economics on specialty 08.00.13 – “Management and marketing” on the subject “Elaboration and efficiency of management strategy of “Uzbekiston Temir Yullari” company”

Key words: management, administration, system of management, process of management, technology of management, mechanism of management, transport system, railway branch

Subjects of research: State Joint-Stock Company “Uzbekistan Temir Yullari”, and its subdivision.

Purpose of work: develop methodological and practical recommendations and proposals on the strategy and the management system in order to increase the efficiency of the management of railway network of Uzbekistan,

Methods of research: statistical methods, forecasting methods, situational approach and the SWOT analysis are used,

The results obtained and their novelty: the strategy of railway network management in conditions of globalization and the practical recommendations and proposals on estimation of efficiency of organization-economic mechanism have been developed. In particular, the theoretical and methodological aspects of management have been grounded, the management strategy of the railway network of Uzbekistan has been scientifically proved, the trends of development of service marketing in the structure of railway network of Uzbekistan have been grounded, the ways of increasing the efficiency of management of railway transport of Uzbekistan are proposed.

Practical value: the basic proposals and recommendations can be used in economy of railways and its branches, and also the practical investigations made in dissertation can be applied while deepening the economic processes in this branch.

Degree of embed and economic effectivity: the general conclusions and proposals have been introduced in SJSC “Uzbekiston Temir Yullari” and its regional structural branch in Kokand, and also some theoretical recommendations are used in educational process of the Tashkent Railway Engineering Institute.

Field of application: the basic results of research can be used in the developing of the management system of railway industry.