

**O'ZBEKISTONDA TEMIR YO'L TRANSPORT SOHASINING
RIVOJLANISHI**

Yuldoshev Dilmurod Tura o'g'li.

Toshkent davlat transport universiteti talabasi

[*dilmurodyuldoshev03@gmail.com*](mailto:dilmurodyuldoshev03@gmail.com)

+998 94 334 04 01

Sirojbek Xabibullayevich Sultanov

Ilmiy rahbar, TDTrU dotsenti v.b.

[*sirojbek.sultanov@mail.ru*](mailto:sirojbek.sultanov@mail.ru)

+998 94 620 35 10

Annotatsiya: Ushbu maqolada dunyoda temir yo'l transport sohasini rivojlanish tarixi, xususan, Markaziy Osiyo mintaqasida temir yo'llarning ahamiyati va undagi samarali loyihalar, xalqaro temir yo'l tarmoqlari, temir yo'llardagi ichki va xalqaro yuk tashuvlari hamda transport logistika sohasini takomillashtirish yo'llari, dunyoning yirik megapolis shaharlarida metro va tramvaylarning tutgan o'rni, rivojlangan davlatlarda temir yo'l sohasidagi ilg'or tajribalar tahlil qilingan. Temir yo'l transportida sifat darajasi va metrologik xizmatko'rsatish samaradorligini yaxshilash bo'yicha takliflar berilgan.

Kalit so'zlar: temir yo'l, temir yo'l transporti, elektr energiyasi, tunnel, TRANSOSIYO, mintaqa, muhandis, metrolog, poyezd.

Kirish. Dunyoda ilk marotaba relsli yo'llarga o'xshash yo'laklar bundan 400 yil avval Vavilonda paydo bo'la boshladi. U paytlar tosh yo'laklarda arava g'ildiraklarini yo'naltiruvchi chuqurchalar qazilar edi. Chet davlatlarda birinchi marta XVII – XVIII asrlarda ko'mir konlarida va shaxtalarda ot yordamida harakatlanuvchi temir yo'l izlari dastlab tosh plitalar va yog'ochlardan tashkil topgan bo'lib, vaqt o'tishi bilan tashiladigan yuklarning hajmi va og'irligi ortganligi sababli iste'molchilar talabini qondira olmadi. Ishlab chiqarishning jadal rivojlanishi natijasida kelajakda yog'ochlarning yedirilishini kamaytirish maqsadida temir yo'l izlariga cho'yan va toblangan metall plastina qoplash g'oyasi paydo bo'ladi. Keyinchalik ularning rivojlanishi natijasida temir yo'llarda gardishli g'ildiraklardan foydalanish imkoniyati yaratildi. XIX asr boshlarida paravozlar paydo bo'lishi bilan toblangan relslar, keyinchalik esa izlarga tushadigan og'ir vaznlarga bardoshli po'lat ishlab chiqildi. Hozirgi kunga qadar temir yo'l transportida temir yo'l izlari hamda ularni tutib turuvchi shpallar va mahkamlash vositalari ularga tushadigan bosimni qabul qiluvchi va xavfsiz o'tkazib yuboruvchi element hisoblanadi.

1804-yilda ingliz muhandisi Richard Trevitik relsda yuruvchi ilk bug' poyezdini sinovdan o'tkazdi. Oradan 21 yil o'tgach 1825- yili 27 – sentabrda Jorj va Robert Stefensonlar jahondagi ilk yo'lovchi temir yo'l liniyasini ochdilar. Angliyalik Dj.Stefenson 1814-yilda o'zining „Blyuxer“ nomli birinchi paravozini yaratib, parovoz quruvchi zavodiga asos soldi. Keyinchalik esa Angliyadan keyin temir yo'llar dunyoning boshqa davlatlarida ham qurila boshlandi. Shu jumladan 1830-yil AQSH, 1832-yil Fransiya, 1835-yil Germaniya va Belgiyada, 1837-yil Rossiya kabi bir qator davlatlarga ham temir yo'l transporti kirib bordi. O'sha davrda qurilish sohasining boshqa yetakchi tajribalari ham temir yo'l qurilishida qo'llanila boshladi. Ular asosan temir yo'l transporti uchun barpo etiladigan ko'priklar, tonnellar, ko'chkilardan himoyalovchi devorlar qurilishida qo'llanila boshladi. Keyingi davrda temir yo'llar qurilish ishlari davriy o'zgarishlar bilan davom etdi. XIX asrning 60-80-yillari mobaynida temir yo'llarda tezkor rivojlanish davri kuzatildi. 1891-yildan Buyuk Sibirdan temir yo'li jadal qurila boshlandi va Rossiyaning iqtisodiy taraqqiyotida katta o'zgarishlarga sabab bo'ldi. Xususan, Rossiya mintaqasida temir yo'l transport sohasi jadal rivojlanib bordi. Ural zavodchilari Demidovlar qo'lida ishlagan Nijniy Tagil zavodi mexanigi ota – o'g'il E.A.Cherepanov va M.E.Cherepanovlar Rossiyada birinchi paravoz va birinchi temir yo'lni 1834-yil avgustida Nijniy Tagil metallurgiya zavodida qurib ishga tushirdilar.

Markaziy Osiyo mintaqasida temir yo'l transportining ahamiyati juda beqiyos. Chunki temir yo'l transporti mintaqada eng arzon va ekologik toza transport turi sanaladi. Hozirgi kunda Markaziy Osiyo temir yo'llarining uzunligi 22000 kmga yetdi. Markaziy Osiyoda hozirgi kunda eng yirik va eng ko'p foydalaniladigan temir yo'llar tizimiga ega davlat bu Qozog'iston Respublikasi hisoblanadi. Uning temir yo'llar tarmog'i hissasiga mintaqadagi temir yo'llarning 66 %i va barcha yuk tashishlarning 84 %i to'g'ri keladi. Mintaqadagi temir yo'llarning qariyb 18 % qismi O'zbekiston Respublikasi hududidan o'tadi va barcha tashishlarning qariyb 11 %i mamlakatimiz hissasiga to'g'ri keladi. Turkmaniston Respublikasi taxminan 12 % mintaqaviy temir yo'llarga egalik qiladi va barcha tashishlarning 4 %ini ta'minlab beradi. 1993-yilda Belgiya poytaxti Brusselda Ozarbayjon Respublikasi, Armaniston Respublikasi, Gruziya Respublikasi, Qozog'iston hamda Qirg'iziston Respublikalari, Tojikiston va Turkmaniston Respublikalari, O'zbekiston Respublikasi kabi mamlakatlar ishtirokida Bryussel deklaratsiyasi qabul qilindi. Mazkur hujjat Yevropadan Qora dengiz, Kavkaz, Kaspiy dengizi orqali o'tib, Markaziy Osiyo mamlakatlariga chiqish bo'yicha transport yo'lagini rivojlantirish maqsadida Yevropa Ittifoqi tomonidan moliyalashtirilgan TRASEKA texnik ko'makbo'yicha mintaqalararo dasturining amalga oshirilishini boshlab berdi. Transportning barcha sohalarida elektr energiyasing o'rni beqiyosdir. Shunday ekan temir yo'llarda ham elektr energiyasi o'zgacha ahamiyat kasb etadi. 1971-yilda O'zbekiston Respublikasi temir yo'llar tarmoqlarini doimiy elektr

toki asosida elektrlashtirish ishlari boshlab yuborildi. 1994-yil 7-noyabrda O'rta Osiyo temir yo'llari bazasida „O'zbekiston temir yo'llari “ davlat aksionerlik temir yo'l kompaniyasi tashkil etildi. Shundan so'ng O'zbekiston Respublikasida temir yo'l transport sohasi asta – sekinlik bilan rivojlanib bordi. 1996-yilda Markaziy Osiyo mamlakatlaridan Eron va Turkiya hududlari orqali dunyo bozoriga chiqish imkonini beradigan yangi TRANSOSIYO yo'lagi Tejon – Seraxs – Mashhad temir yo'li ochildi. So'ngi yillarda Markaziy Osiyoda o'zaro ishonch va do'stona muhit sharoitida transport loyihalarini ro'yobga chiqarish bo'yicha amaliy choralar ko'rilmogda. Buning yaqqol isboti sifatida 2016-yil 22-iyun kuni Angren – Pop temir yo'li ochildi. Ushbu yo'nalish Xitoy – Markaziy Osiyo – Yevropa temir yo'lining muhim bo'g'ini sifatida Xitoydan Markaziy Osiyo va Janubiy Osiyo mamlakatlariga eng qisqa yo'l orqali chiqishni ta'minlaydi va O'zbekiston iqtisodiyotini rivojlantirishga xizmat qiladi. 2017-yil mart oyida Toshkent – Olmaota yo'nalishi bo'ylab tezyurar poyezdlar harakati yo'lga qo'yildi. Qolaversa, o'sha yili Amudaryo daryosi orqali o'tadigan Turkmanobod – Forob yangi temir yo'l ko'prigi ochildi. Bu yuk tashish hajmini 2.5 barovar oshirish imkonini berdi. Amudaryo orqali o'tadigan ko'priklar yuk oqimlarini Osiyo va Tinch okeani mintaqasi, Janubiy Osiyo davlatlaridan Kaspiy dengizi, undan keyin Qora dengiz va O'rtayer dengizi mintaqasi, Yevropa, Kavkazorti, Yaqin va O'rta Sharq mamlakatlariga to'g'ridan – to'g'ri olib chiqish imkonini beradi. 2017-yil temir yo'l transporti sohasiga samarali yil keldi desak mubolag'a bo'lmaydi. Chunki o'sha yil mart oyida G'alaba – Amuzang – Xoshadi temir yo'l liniyasi ishga tushirildi. Bu tranzit yuklarni tashishni rivojlantirishda muhim rol o'ynaydi. 2010-yil O'zbekiston Respublikasi Afg'onistonda “Hayraton – Mozori-Sharif” yo'nalishi bo'yicha temir yo'lini qurib, foydalanishga topshirdi. Bu esa Afg'oniston iqtisodiyotini rivojlantirishga katta hissa qo'shadi. Hozirgi kunda bunyod etilayotgan loyiha qiymati qariyb 4 – 5 mlrd. dollarlik, “Termiz – Mozori-Sharif – Qobul – Peshovar” temir yo'l liniyasi qaysidir ma'noda bu ishlarning davomchisi desak mubolag'a bo'lmaydi. O'zbekiston temir yo'llarining bunday yirik loyihalaridan yana biri sifatida 2016- yil xitoyliklar bilan hamkorlikda qurib bitkazilgan Qamchiq dovonidagi 19.6 kmlik tunnelni ham misol qilib, ko'rsatishimiz mumkin. Ushbu tunnel yo'l qurilishi sohasida murakkabligi jihatidan kuchli 10 talikdagi loyihalar ichida turadi.

2022 yil sentabr oyida Samarqand shahrida bo'lib o'tgan Shanxay hamkorlik tashkilotining navbatdagi sammitida “Xitoy – Qirg'iziston – O'zbekiston” temir yo'lining qurilish loyihasi bo'yicha kelishuv imzolandi. Bu temir yo'l liniyasi sharq va g'arbni o'zaro bir – biriga bog'lovchi yo'l sifatida e'tirof etiladi. Mazkur temir yo'l qurilishi butun Markaziy Osiyo mintaqasining transport va tranzit salohiyatini yanada oshiradi. Magistral Xitoy, Qirg'iziston va O'zbekiston Respublikalarini Kaspiy dengizi portlari va undan keyin Yevropa bilan, kelajakda esa Transafg'on temir yo'li orqali Pokiston portlari bilan bog'lanishi mumkin. Hozirgi kunda O'zbekiston xalqaro temir

yo'l yo'nalishlarini ham yo'lga qo'ygan. Bular O'zbekiston – Qozog'iston, Tojikiston – O'zbekiston – Qozog'iston – Rossiya va O'zbekiston – Rossiya kabi bir qator mamlakatlar bilan o'zaro qatnovlardir. Bularning barchasi xalqaro temir yo'l tarmoqlariga misol bo'la oladi. Xalqaro temir yo'l tarmoqlari faqatgina yo'lovchi tashish bilan cheklanib qolmasdan, balki, xalqaro yuk tashuvlari hamda transport lostikasi sohasini ham o'z ichiga qamrab oladi. Hozirgi kunda Markaziy Osiyo mamlakatlari iqtisodiyotini rivojlantirishda temir yo'l transportida yuk tashuvlari alohida o'rin tutadi. Masalan, neft mahsulotlarini tashishda, import – eksport qilishda eng arzon va xavfsiz transport turi temir yo'l transportidir. Bu transport turi shu bilan birga sanoatning boshqa sohalarida ham ichki va xalqaro tashuvlarning asosini tashkil qiladi.

Bugungi kunda mamlakatimizda Ardena Transport, FayzGo Logistics Company, Accel – Trans, Ahlers Logistics, Atlas Logistics kabi ko'plab bir qator logistic kompaniyalar faoliyat yuritishmoqda.

O'zbekiston temir yo'l transport sohasida faqat temir yo'l qurish bilan cheklanib qolmadi. Balki, yangi lokomotivlarni ham xarid qila boshladi. Bu ishlar 2011-yilning 26-avgustida Toshkent va Samarqand shaharlari o'rtasida "Afrosiyob" elektr poyezdlari yo'lga qo'yilganligi bilan boshlandi. Afrosiyob poyezdini O'zbekiston Ispaniyaning Talgo kompaniyasidan xarid qiladi. Hozirgi kunda mamlakatimizning ko'plab shaharlariga Afrosiyob poyezdlari yo'lga qo'yilmoqda. Bu poyezd maxsus yo'llarda tezligini 365 km/soatgacha chiqara oladi. Talgo 350 lokomotivi dunyoning eng tezkor poyezdlari orasida hozircha 9-o'rinda turibdi. Hozirgi kunda O'zbekistondagi temir yo'l transportining barcha temir yo'l tarmoqlari 6 ta mintaqaviy temir yo'l uzellari unitar korxonalariga birlashgan. Bular Toshkent, Qo'qon, Buxoro, Qo'ng'iro't, Qarshi va Termiz MTU kabi korxonalardan iborat.

Takliflar. Temir yo'l transporti qonunchiligini va texnik jihatdan tartibga solish sohasidagi siyosatni uyg'unlashtirish bo'yicha keyingi ishlar jalb qilingan sifat va metrologik idoralar bilan birgalikda, davlatning qo'llab – quvvatlashi asosida amalga oshiriladi. Temir yo'l transportining asosiy vositalarini texnik rivojlantirish sur'atlarining pasayishi ularning ishonchliligini pasaytiradi va yuk tashish sifati parametrlari o'rtasidagi nomuvofiqlik va transport bozorida temir yo'l transportining raqobatbardoshligini pasaytiradi. Mijozlar transport xizmatlarining samaradorligi, sifati va shunga muvofiq raqobatbardoshlik ko'p jihatdan transport jarayonlarining sifati va texnik vositalarning ishonchliligi bilan belgilanadi. Hozirgi kunda temir yo'l transport sohasida sifat darajasi va metrologik xizmat ko'rsatish samaradorligini yaxshilashga sohada asosiy e'tibor qaratishimiz lozim. Chunki, temir yo'l transportida ichki va xalqaro tashuvlarda tashilayotgan tovar va maxsulot sifatiga javob beradigan muhandis – metrolog kerak bo'ladi. Muhandis – metrologning vazifasi bular bilan cheklanib qolmaydi. Temir yo'l transport sohasida sifat tizimiga javob berish, yangi

sotib olingan temir yo'l texnika vositalarida metrologik xizmatni tashkillashtirish, metrologik ko'rikdan o'tkazish ham muhandis – metrologlarning vazifasi hisoblanadi. Bugungi kunda hayotimizning barcha javhalarida aniqlik eng yuqori bosqichga chiqmoqda va shu bilan birgalikda metrologlarga bo'lgan talab ham kuchayib bormoqda. Ayniqsa, transport sohasida metrologlarga bo'lgan talab oshib bormoqda. Shunday ekan, transport sohasiga malakali kadrlar ya'ni tajribali metrologlar kerak bo'lmoqda. Bu esa albatta o'z – o'zidan transport sohasidagi oliy va o'rta maxsus ta'lim muassasalariga muhandis – metrologlar yetishtirib chiqarish vakolatini yuklaydi. Hozirgi kunda O'zbekiston Respublikasida transport sohasida oliy ta'lim beradigan yagona Toshkent davlat transport universitetida avtomobil transport sohasi bo'yicha muhandis – metrologlar yetishib chiqmoqda. Ammo, temir yo'l transport sohasidagi metrolog kadrlar mavjud emas. Ularning o'rniga hozirgi kunda texnika sohalarining metrologlari temir yo'l transport muhandis – metrologi sifatida faoliyat yuritib kelishmoqda. Shuning uchun kelajakda talab o'sib borgan sari metrolog kadrlar kamligini inobatga olgan holda, O'zbekistonda temir yo'l transport sohasidagi muhandis – metrolog kadrlarni o'qitish va ular sonini ko'paytirish taklifi bilan chiqqan bo'lar edik.

REFERENCES

1. A.Sh. Shorustamov, J.R. Qobulov, K.A. Jo'raboyev, R.A. Egamberdiyev. Temir yo'l transporti asoslari. Toshkent 2019.
2. Sarvarbek Rasuljonovich Abduazizov, Gulzodaxon Abdupatto qizi Qutbiyeva, Islomjon Abdusalom o'g'li Abduraimov, Ozodaxon Jahongir qizi Ibrohimova. O'zbekiston iqtisodiyotida temir yo'l transportini ahamiyati.
3. Begboyev Fazliddin Ismoilovich. Temir yo'l transportining davlatimiz transport tizimidagi ahamiyati. Global Technovation. International Multidisciplinary Scientific Conference.
4. Султанов, С. Х. (2013). МЕРЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПРОТИВ КОРРУПЦИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ. *SCIENCE AND WORLD*, 67.
5. Раматов, Ж.С., Баратов, Р.Ў., Султанов, С.Х., Муратова, Д.А., Хасанов, М.Н., & Эрнийёзов, У.К. (2022). ЁШЛАР ЗАМОНАВИЙ МАДАНИЙ ҚИЁФАСИ ВА УМУМИНСОНИЙ ҚАДРИЯТЛАР ТУШУНЧАСИНИНГ МАЗМУН-МОЊИЯТИ. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 2 (10), 376-386.
6. Раматов, Ж. С., Муратова, Д., Султанов, С. Х., Тухтабоев, Э., Кушаков, Ф., & Хасанов, М. Н. (2022). ИЖТИМОЙ АДОЛАТ ВА ҚАДРИЯТЛАР ПЛЮРАЛИЗМИ. *World scientific research journal*, 8(1), 102-108.
7. Султанов, С. Х. (2013). МЕРЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПРОТИВ КОРРУПЦИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ. *SCIENCE AND WORLD*, 67.
8. Исmoil Саифназаров, & Сирожбек Ҳабибуллаевич Султанов (2022). ИЖТИМОЙ АДОЛАТНИ МУСТАҲКАМЛАШДА ИЖТИМОЙ ТАДБИРКОРЛИКНИ УСТУВОР ЖИҲАТЛАРИ. *Academic research in educational sciences*, 3 (TSTU Conference 1), 71-76.