

TEMIR YO‘L TRANSPORTINING O‘ZBEKISTON IQTISODIYOTINING YUKSALISHIDAGI O‘RNI

Худойбердиев Ортик Норбоевич

ТДТрУ АТМ-3 гуруҳ талабаси

“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJni Jahon bankini jalb etgan holda 2022-yil 1-iyunga qadar transformatsiya qilish, rivojlantirish va xususiylashtirish strategiyasi ishlab chiqiladi. Bu haqda prezidentning “Tadbirkorlik muhitini yaxshilash va xususiy sektorni rivojlantirish orqali barqaror iqtisodiy o‘lish uchun shart-sharoitlar yaratish borasidagi navbatdagi islohotlar to‘g‘risida”gi qarorida [so‘z boradi](#).

Bosh vazir o‘rinbosari Jamshid Qo‘chqorov boshchiligidagi ishchi guruh 2022-yil 1-avgustga qadar “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJni transformatsiya qilish bo‘yicha quyidagilarni nazarda tutuvchi qaror loyihasini tayyorlaydi:

o‘zining yo‘lovchi va yuk vagonlariga ega xususiy operatorlar faoliyatini rivojlantirish hamda temir yo‘l transporti xizmatlari bozorida raqobatni rivojlantirishga qaratilgan shaffof va moslashuvchan tarif tizimini yaratish yo‘li bilan tarif siyosatini takomillashtirish;

temir yo‘l transporti korxonalarida operatsion va biznes jarayonlar samaradorligini oshirish, shu jumladan, xizmat ko‘rsatuvchi va iste‘molchi o‘rtasidagi munosabatlarni raqamli transformatsiya qilish yo‘li bilan integratsiyalash;

temir yo‘l orqali ichki va xalqaro yuk hamda yo‘lovchi tashuvlarini davlat-xususiy sheriklik yoki franshiza asosida xususiy sektorga berish.

Eslatib o‘tamiz, 2021-yilning avgustida Shavkat Mirziyoyev O‘zbekistondagi temiryo‘l monopoliyasi haqida [gapirgandi](#). Davlat rahbarining o‘shanda “Polvontosh” (Surxondaryo), “Afrosiyob parranda” (Samarqand) korxonalari rahbarlari ichki va tashqi temiryo‘l tariflari o‘rtasida katta farq borligi, ya‘ni xalqaro tashuvlar narxi ancha yuqoriligini bildirgandi. Shu bois Transport vazirligi, Moliya vazirligi va Monopoliya qo‘mitasi bilan birga, ikki oy muddatda temiryo‘l tariflarini qayta ko‘rib chiqish topshirilgan.

2022-yilning martida “O‘zbekiston temir yo‘llari” 2022—2023-yillar uchun 2,5 mingta loyihani ishga tushirish bo‘yicha qabul qilingan dasturni 10 foizga bajarmagani sabab korxona raisi vazifasini bajaruvchi Xusnutdin Xasilovga [hayfsan berilgandi](#).

1991-yilga qadar O‘zbekistonda na yo‘l, na temir yo‘l, na havo transporti janubiy, g‘arbiy va sharqiy xalqaro transport yo‘laklariga chiqish imkoniyatiga ega edi. Faqat shimoliy yo‘nalish mavjud edi. Bu nafaqat tashqi dunyo bilan, balki mamlakat ichida ham cheklangan aloqaga sabab bo‘ldi.

O‘tgan davr mobaynida zamonaviy yo‘l-transport infratuzilmasini shakllantirish, jahon bozorlariga yangi yo‘nalishlar ochish, mamlakatimizni dunyoning boshqa mintaqalari bilan bog‘lovchi zamonaviy transport kommunikatsiyalarini yaratish

borasida ulkan ishlar amalga oshirildi. O'zbekistonda temir yo'llar qurish va yagona temir yo'l tarmog'ini yaratishga katta e'tibor berildi. Birinchi qadam uzunligi 700 km bo'lgan Navoiy-Uchquduq - Sultonuvaystog-Nukus temir yo'l liniyasi hamda Amudaryo bo'ylab uzunligi 681 m bo'lgan Markaziy Osiyodagi yagona zamonaviy Birlashgan temir yo'l va avtomobil ko'prigi qurilishi bo'ldi. So'ngra Toshguzar — Boysun-Qumqo'rg'on temir yo'l liniyasi uzunligi 223 km bo'lgan holda qurildi, bu esa yuk va yo'lovchi tashish masofasini 170 km ga qisqartirish imkonini berdi va tranzit uchun to'lovlardan ozod qildi.

So'nggi yillarda O'zbekistonda umumiy uzunligi 1200 km dan ortiq bo'lgan yangi temir yo'l tarmog'i kengaytirildi, 3800 km dan ortiq yo'llar modernizatsiya va rekonstruksiya qilindi, qariyb 1100 km temir yo'l liniyalari elektrlashtirildi. Natijada mamlakatimizning barcha hududlarini qamrab olgan temir yo'llarning umumiy uzunligi 6500 km. ni tashkil etdi.

Ko'plab taniqli mahalliy va xorijiy olimlar turli yo'nalishlarda oqilona yuk tashish tizimlarini tashkil etish va vazifalarni shakllantirish bilan shug'ullanishgan.

Mintaqaviy integratsiya, izchil va muvofiqlashtirilgan mintaqaviy siyosat O'zbekistonga tranzit tashish sohasidagi aloqalarni mustahkamlash va mintaqa doirasida savdo-sotiqni kengaytirish, umumiy tartibga solish siyosatini muvofiqlashtirish, chegara organlarining hamkorligi va bojxona tartib-taomillarini muvofiqlashtirish imkoniyatlarini ochib beradi [6-20].

Savdo faoliyatini kengaytirish uchun rag'bat-yaxlit, sifatli mintaqaviy infratuzilmani bosqichma-bosqich rivojlantirishdir. Hozirgi kunda O'zbekiston, masalan, ishlab chiqarishning ko'proq texnologik darajasiga tayanadi va tashqi savdoga resurs qaramligidan qochadi.[4] Shunday qilib, qayta ishlanayotgan paxta ipi va tayyor to'qimachilik mahsulotlarini eksport qilishni yo'lga qo'yish vazifasi qo'yildi. Ichki resurslarni sotish, bu ko'proq rivojlantirish yo'naltirilgan usul mamlakat tovar savdo ko'proq foyda keltiradi.

Prezident Shavkat Mirziyoyev 2017-yil mart oyida Davlat tashrifi bilan Qozog'istonga bordi va muzokaralar chog'ida O'zbekiston Respublikasi bilan Qozog'iston Respublikasi o'rtasida strategik sheriklikni yanada chuqurlashtirish va yaxshi qo'shnichilikni mustahkamlash to'g'risidagi qo'shma deklaratsiya imzolandi. Unda transport sohasidagi ikki tomonlama hamkorlikning ustuvorligi va tashqi bozorga yeng qisqa va samarali chiqishni ta'minlaydigan tranzit yo'laklarini rivojlantirish alohida ta'kidlanadi.

Tomonlar ikki mamlakat temir yo'l ma'muriyatlari tomonidan tashqi savdo tovarlarini o'z hududlari orqali tranzit tashishda o'zaro imtiyozlar va qo'shimcha chegirmalar o'rnatilishi bu boradagi hamkorlikni tubdan kengaytirish va tranzit yuklarning katta hajmini jalb etish imkonini berishini ta'kidladilar. Beyneu—Akjigit—O'zbekiston chegara avtomobil yo'lini rekonstruksiya qilish loyihasini, shuningdek, xalqaro dengiz kommunikatsiyalariga muqobil kirish va mintaqa mamlakatlari uchun

istiqbolli bozorlarni ta'minlovchi boshqa qo'shma loyihalarni tezkor amalga oshirishga qiziqish katta.

O'zbekiston harakatlarining belgilangan strategiyasi barqaror iqtisodiy o'sishni ta'minlash uchun davlat va mintaqaviy platformalarni yaratish va rivojlantirishni izchil davom ettirish niyatini tasdiqlaydi. Dengizga chiqmasdan turib, integratsiyaning muqobil yo'llarini ishlab chiqish mamlakatimiz uchun O'zbekistonning kelajagini belgilab beruvchi eng muhim vazifadir.

Ma'lumki, O'zbekiston qadimdan G'arb va Sharqni bog'lovchi Buyuk Ipak yo'lida joylashgan davlat sifatida mashhur bo'lgan.[1] Bugungi kunga kelib, bu qadimiy yo'l xalqlarni bir-biriga bog'lab, yangi shaklda mavjud bo'lib kelmoqda. Hozirgi kunda mamlakat iqtisodiyotini modernizatsiya qilish va yangilash, sifat jihatidan yangi tuzilmalarni shakllantirish, hududlarni kompleks

rivojlantirish transport-kommunikatsiya tizimini takomillashtirish bilan bog'liq.

Temir yo'l transportining ishlab chiqarish va iqtisodiy faoliyati samaradorligini baholash usullarini ishlab chiqish fan va texnika yutuqlariga asoslanadi, ishlab chiqarishni tashkil etishning yangi usullarini joriy etish, temir yo'l transportining ichki jarayonlarini tashqi subyektlar bilan hamkorlikda tartibga solishning iqtisodiy mexanizmlarini takomillashtirishdan iborat bo'ladi.

Temir yo'l transporti zamonaviy iqtisodiyotning asosidir. Shu ma'noda u bozor munosabatlarining obyekti bo'lib xizmat qiladi, iqtisodiyotning barcha tarmoqlari,

korxonalari, ularning birlashmalari va majmualarining faoliyat ko'rsatishi va rivojlanishi ularning samarali faoliyatiga bog'liq. Mamlakat iqtisodiyotiga salmoqli hissa qo'shganiga qaramay, temir yo'l transporti muayyan qiyinchiliklarni boshdan kechirmoqda: bugungi kunga kelib, asosiy vositalarning ma'naviy va jismoniy eskirishi muammosi o'z ahamiyatini yo'qotmadi.[5]

Eng yirik xolding kompaniyalarining xorijiy va mahalliy biznes tajribasini to'plash, sifat menejmenti, ishlab chiqarish tamoyillari, biznes jarayonlarini qayta tiklash mexanizmlari asosida yuqori samarali, mijozlarga yo'naltirilgan, ijtimoiy mas'uliyatli biznes yo'nalishi tanlashadi.

Rivojlantirish, yangi bosqichida maqsadli transport ishlab chiqarish samaradorligini oshirish va uzoq muddatda raqobatbardoshligini saqlab haqida o'ylash, kompaniyaning ish jarayonlarini uzluksiz va har tomonlama optimallashtirish, boshqaruv tamoyillari takomillashtirish hisoblanadi.

Transport ishlab chiqarishining talab darajasida sifatini ta'minlash uchun me'yoriy-huquqiy bazani shakllantirish biznes-jarayonlar samaradorligini oshirish yo'lidagi birinchi qadamdir. Kompaniyaning strategik maqsadlari, uning vazifasi, sifatni boshqarish, resurslar, ishlab chiqarish texnologiyalarini joriy etish, iqtisodiy va ijtimoiy rivojlanishni korporativ boshqarish sohasidagi faoliyati samaradorligini oshirishning asosiy maqsad va vositalarini belgilovchi hujjatlardan biri "2017-2021-

yillarda O'zbekistonni rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishi bo'yicha harakat strategiyasi"dir.

"O'zbekiston Temir yo'llari" OAJ 7-noyabr 1994-yilda tashkil topganiga 20 yildan ortiq vaqt mobaynida O'zbekiston Respublikasi iqtisodiyotining shakllanishi va rivojlanishida eng muhim tarkibiy bo'g'in bo'lib keldi. Barqaror rivojlanish, barqarorlik, innovatsion texnologiyalarni joriy etish, O'zbekiston korxonalarining iqtisodiy va sanoat o'sishi sur'atlarining dinamik o'sishi Temir yo'llari OAJ transport sanoati va umuman O'zbekiston Respublikasining butun iqtisodiyotini rivojlantirish uchun qulay shart-sharoitlar yaratadi.

Davlat va iste'molchilarning ehtiyojlarini hisobga olgan holda ishlab chiqilgan, temir yo'l transporti sohasida ilgari imzolangan xalqaro shartnomalarga muvofiq, ushbu sohaga va shunga muvofiq davlat iqtisodiyotiga investitsiyalarni jalb etishga qaratilgan maqbul shakllangan va amalga oshirilayotgan transport siyosati, shuningdek, rivojlanish strategiyasi davlatning kelajak uchun barqaror ijtimoiy-iqtisodiy siyosatini ta'minlashda bevosita asosiy rol o'ynaydi.

Mamlakat va sanoatni yanada ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirish uchun asosiy nuqtalarini aniqlandi ular quydagilar:

- temir yo'l transportining asosiy vositalarini yangilash zaruriyati; temir yo'l jihozlarining texnik va texnologik darajasini oshirish;
- temir yo'l transport infratuzilmasini bir xilda rivojlantirish, temir yo'l liniyalarining quvvati va o'tkazish qobiliyatini oshirish zarurati;
- temir yo'l transportiga investitsiyalarni jalb qilish va tranzit yuk tashishning o'sishi uchun sharoit yaratish zarurati;
- temir yo'l transporti xavfsizligini oshirish zarurati; elektrlashtirilgan liniyalar uzunligini oshirish zaruriyati;
- tayyor mahsulot, xom ashyo va materiallarni o'z vaqtida etkazib berishda mamlakat iqtisodiyotining ehtiyojlarini qondirish uchun temir yo'l liniyalarining yangi bo'limlarini qurish zaruriyati;
- temir yo'l transportining jozibadorligi va qulayligini oshirish hamda turizm xizmatlarini rivojlantirish uchun respublika quruqliklarida belgilangan harakat tezliklarini oshirish zarurati;
- yangi transport koridorlarini ishlab chiqish va yaratish bo'yicha loyihalarni amalga oshirish uchun investitsiyalarni jalb qilish bilan mamlakat temir yo'llarining jozibadorligini oshirish zarurati;
- yuqori tezlikda va yuqori tezlikda yo'lovchi xizmatlarini rivojlantirish;
- texnik jihatdan tartibga solish, yo'l harakati xavfsizligi va atrof-muhitni muhofaza qilish sohasida muvofiqlashtirilgan siyosatni shakllantirish;
- transport koridorlari tizimini rivojlantirish uchun multimodal transport va logistika markazlari tizimini ishlab chiqish;

➤ davlatlararo temir yo‘l chegara punktlarini rivojlantirish, ularning texnik jihozlanishini takomillashtirish va ekspluatatsion ishlarni bajarish texnologiyasini takomillashtirish;

➤ normativ-huquqiy bazani takomillashtirish, davlatlararo standartlarni uyg‘unlashtirish va temir yo‘l transporti, infratuzilma obektlari sohasida muvofiqlikni baholash tizimi bo‘yicha ishlarni davom ettirish zarurati;

➤ mehnat unumdorligini oshirish, amalga oshirilayotgan ishlarni mexanizatsiyalash va avtomatlashtirish darajasi.

Rivojlanish strategiyasining maqsadi-O‘zbekiston Respublikasi iqtisodiyotining ajralmas qismi sifatida temir yo‘l sanoatini shakllantirish va rivojlantirishni davom ettirish, mamlakatning transport va tranzit salohiyatini oshirish, yangi ish o‘rinlarini yaratish, mahsulotlarni mahalliyashtirish darajasini oshirish, transport va texnik jihatdan tartibga solish sohasida muvofiqlashtirilgan siyosat olib borish, shuningdek, poyezdlar harakati xavfsizligi va qulaylik darajasini oshirish, temir yo‘l transportining investitsion jozibadorligini oshirish.

Sanoatini kompleks rivojlantirish asosiy tamoyillari quyidagi jihatlari bor:

➤ temir yo‘l transporti O‘zbekiston Respublikasi iqtisodiyotining ajralmas qismidir; temir yo‘l transportini rivojlantirishni rejalashtirish iqtisodiyotning boshqa

➤ tarmoqlarini rivojlantirish bilan birgalikda amalga oshirilishi kerak;

➤ temir yo‘l sanoatining jadal rivojlanishi mamlakat iqtisodiyotining ushbu sektori kelajagi uchun barqarorlikning kalitidir;

➤ investitsiyalarni jalb yetish va mahsulotlarni mahalliyashtirish darajasini oshirish davlat tomonidan tartibga solish orqali qo‘llab-quvvatlanishi va ta‘minlanishi lozim;

➤ temir yo‘l qonunchiligini va texnik jihatdan tartibga solish sohasidagi siyosatni uyg‘unlashtirish bo‘yicha keyingi ishlar jalb qilingan vazirlik va idoralar bilan birgalikda, davlatning qo‘llab-quvvatlashi asosida amalga oshirilishi lozim.

REFERENCES:

1. Tohirovich,Q.N.(2021). Xalqaro moliyaviy hisob standartlariga o‘tish dolzarbligi. Nazariy va amaliy tadqiqotlar xalqaro jurnali, 1(2), 56-64.
2. Халиков, А. А., & Мирсагдиев, О. А. (2019). Разработка информационно-измерительных систем на основе волоконно-оптических датчиков. In Проблемы получения, обработки и передачи измерительной информации (pp. 207-212).
3. Садиков, М. А. (2019). Нормативно-правовые аспекты привлечения иностранных инвестиций в Республику Узбекистан. Молодой ученый, (23), 539-541.

4. Mukhamedova, Z. (2017). Mathematical Model for Calculation of Oscillations in the Main Bearing Frame of Railcar with Changing Stiffness and Physical Parameters.
5. Malikov Behzodjon Kurolovich (2021) FUNDAMENTALS OF SPIRITUAL SAFETY -LEGISLATION IN UZBEKISTAN Euro Science: International Conference on Social and Humanitarian Research, Hosted from Cologne, Germany April 25rd -26th 67-69.
6. Malikov B.Q. (2021) Davlat xizmatlari to'g'risidagi qarashlar evolyutsiyasining nazariy asoslari Oriental Renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences 1 (3) 598-609.
7. Маликов Б. Қ. (2021). ЎЗБЕКИСТОНДА ДАВЛАТ ХИЗМАТИНИ ТАРТИБГА СОЛИШДАГИ МУАММОЛАР. ACADEMIC RESEARCH IN EDUCATIONAL SCIENCES, 2(2), 1160-1164.
8. Маликов Б. (2021) РИВОЖЛАНГАН ХОРИЖИЙ МАМЛАКАТЛАРНИНГ ДАВЛАТ ХИЗМАТЛАРИДА КАТЕГОРИЯЛАШТИРИШ ТАЖРИБАЛАРИ UzACADEMIA SCIENTIFIC-METHODICAL JOURNAL VOL 2, ISSUE 1 (12), 97-105
9. Беҳзоджон Қуролович Маликов (2021) Шарқ мутафаккирларининг давлат хизматларига доир сиёсий қарашлари «SCIENTIFIC PROGRESS» Scientific Journal Volume: 1, ISSUE: 4 (pp.207-212)
10. Маликов Беҳзоджон Қуролович (2021) ЁШЛАРНИ САЛБИЙ МАФКУРАВИЙ ТАХДИДЛАРДАН ҲИМОЯ ҚИЛИШ – ҲАЁТИЙ ЗАРУРИЯТ YANGI O'ZBEKISTONDA ILM-FAN VA TA'LIM ILMIY-METODIK JURNALI VOL 1, ISSUE 1 (1) 202-206