

**TRANSFORMATSIYA JARAYONLARINI TEMIR YO’L SOHASIDA
QO’LLASHNING XORIJ TAJRIBASI VA UNI RESPUBLIKAMIZ
SHAROITIDA QO’LLASH IMKONIYATLARI**

Yermatova Dilnoza Axmadjanovna

Toshkent davlat transport universiteti (Toshkent, O’zbekiston)

Transport iqtisodiyoti kafedrasida doktoranti

Annotatsiya: Albatta, bugungi kunda yuksak darajada rivojlangan va zamonaviy transport-logistika tizimlari mamlakatimiz iqtisodiy raqobatbar-doshligini ta’minlovchi asosiy omillardir. Maqolada "raqamli iqtisodiyot" tushunchasi va uning temir yo'l transportining rivojlanishi bilan bog'liqligi ko'rib chiqiladi. Ishning asosiy xulosasi shundan iboratki, mamlakatimizda raqamli iqtisodiyotda temir yo'l transporti infratuzilmasini rivojlantirishning yaxshi istiqbollari mavjud. Shu jumladan, temir yo'l transporti sohasida bo'layotgan va amalga oshirilayotgan transformatsiya jarayonlari va shu bilan birgalikda xorij davlatlaridagi o'zgarishlar tahlili amalga oshirilgan.

Kalit so'zlar: transformatsiya, temir yo'l transporti, xorij tajribasi, infratuzilma, raqamli iqtisodiyot, hamkorlik

**FOREIGN EXPERIENCE OF APPLICATION OF TRANSFORMATION
PROCESSES IN THE RAILWAY FIELD AND POSSIBILITIES OF ITS
APPLICATION IN THE CONDITIONS OF OUR REPUBLIC**

Tashkent State Transport University (Tashkent, Uzbekistan)

Doctoral student of the Department of Transport Economics

Yermatova Dilnoza Akhmadjanovna

Abstract: Of course, today highly developed and modern transport and logistics systems are the main factors that ensure the economic competitiveness of our country. The article examines the concept of "digital economy" and its connection with the development of railway transport. The main conclusion of the work is that there are good prospects for the development of railway transport infrastructure in the digital economy in our country. Including, the transformation processes taking place in the field of railway transport and the analysis of changes in foreign countries.

Key words: transformation, railway transport, foreign experience, infrastructure, digital economy, cooperation

Dunyo doimiy ravishda o'sib bormoqda va rivojlanmoqda, axborot texnologiyalari va innovatsiyalarning iqtisodiyotdagi roli ortib bormoqda. Transportda davlat tomonidan tartibga solish tushunchalari va usullari o'zgarmoqda. Temir yo'l islohoti modelining samaradorligi ma'lum bir davlatda temir yo'l transportining ishlash shartlariga bog'liq. Dunyoda yuk tashishning 80% dan ortig'i va temir yo'l transportida yo'lovchi tashishning 50% dan ortig'i infratuzilmasi va transport faoliyati integratsiyalashgan temir yo'llar hisobiga amalga oshirilishini eslash o'rinlidir. Ayrim

davlatlar temir yo‘l transporti samaradorligini oshirish muammolarini hal qilish maqsadida, uni tubdan isloh qilish – xususiylashtirish yo‘liga o‘tdi.

Buyuk Britaniya temir yo‘l islohoti tahlili shuni ko‘rsatadiki, sanoatni xususiylashtirish va infratuzilmani (Railtrack kompaniyasini tashkil etish) ekspluatatsiyadan ajratish (70 dan ortiq alohida tijorat kompaniyalarini yaratish) davrida hukumat tomonidan qo‘yilgan dastlabki maqsadlar Buyuk Britaniya temir yo‘llarida operatsion samaradorlikni oshirish, xizmat ko‘rsatish sifatini va umuman xavfsizlikni ta‘minlash butunlay qamrab olinmagan bo‘lsada, islohotning juda sezilarli ijobiy oraliq natijalarini ko‘rishimiz mumkin:

- sanoatning moliyaviy ko‘rsatkichlari keskin yaxshilandi;
- davlat byudjeti to‘ldirildi;
- infratuzilmaga katta miqdorda kapital qo‘yilmalar bor edi .

Tadqiqotlar shuni ko‘rsatadiki, Britaniya temir yo‘l tarmog‘iga sarmoya kiritish xususiylashtirish, aktsiyalarni sotish va xususiylashtirish sektor kreditlarisiz amalga oshirilmaydi. Islohotlar dasturi amalga oshirilgach, bozor ulushi va transport hajmi o‘shishni boshladi, mehnat unumdorligi ikki baravar oshdi.

Buyuk Britaniya tajribasi shuni ko‘rsatadiki, xususiylashtirish zarur, ammo islohotlarning muvaffaqiyatli natijalariga erishish uchun etarli emas. Iqtisodiy erkinlik, ya‘ni soha ishiga davlatning aralashuvining yo‘qligi ham birdek muhim. Shuning uchun islohot investitsiyalar muammosini hal qilishga olib kelmadi, va mamlakat temir yo‘llarida yuk va pochta jo‘natmalarini nazorat qilish xorijiy - amerikalik kompaniyalarga o‘tdi.

Amerika Qo‘shma Shtatlarida temir yo‘l transportini isloh qilish va boshqarish yuk tashishni o‘z infratuzilmasiga ega bo‘lgan bir nechta vertikal integratsiyalashgan kompaniyalar tomonidan, yo‘lovchi tashish esa alohida kompaniya tomonidan amalga oshirilishini nazarda tutadi. Bu infratuzilma va poyezdlar harakatini boshqarishni muvofiqlashtirish zarurati bilan bog‘liq xarajatlarni sezilarli darajada kamaytiradi, transportni rivojlantirishga sarmoya kiritish uchun imtiyozlar mavjud. Ayni paytda Qo‘shma Shtatlarda 500 dan ortiq xususiylashtirish yuk tashuvchi temir yo‘l kompaniyalari muvaffaqiyatli faoliyat yuritmoqda, ulardan 7 tasi yillik daromadi kamida 346,8 million dollar bo‘lgan birinchi darajali kompaniyalardir. Raqobat muhiti transport xarajatlarini, shu jumladan infratuzilmani saqlash va tashishni tashkil etishning eng yangi texnologiyalarini joriy etish orqali kamaytirish zaruratini keltirib chiqaradi. Amerika temir yo‘llari 1 km uzunlikdagi yo‘lga (1 km ga 1 xodimdan kam) ishchilar soni bo‘yicha dunyodagi eng past ko‘rsatkichga va dunyodagi eng yuqori mehnat unumdorligiga erishdi.

1994 yilda boshlangan **Germaniya** temir yo‘llarini qayta qurish jarayonida mustaqil faoliyat yurituvchi xo‘jalik yurituvchi sub‘ektlar ajratildi, so‘ngra Deutsche Beteiligungs AG (DBAG) temir yo‘l xoldingi doirasida yuk tashishni amalga oshiradigan aktsiyadorlik jamiyatlari tuzildi, uzoq muddatli masofaviy yo‘lovchi tashish, hududiy yo‘lovchi tashish hamda transport xizmatlarini mustaqil ko‘rsatish huquqini olgan infratuzilma, xizmat ko‘rsatish shoxobchalari faoliyati yo‘lga qo‘yildi. Hozirgi vaqtda mamlakatning iqtisodiy muvaffaqiyatini belgilab bergan muhim omillardan biri intermodal transport tizimlari loyihalarini ishlab chiqish bo‘ldi. Ushbu

yo'nalishda DB International GmbH turli transport turlarini umummilliy tarmoqqa birlashtirish sohasida boy tajriba va bir qator nou-xaularni to'plagan. Shunday qilib, Germaniya temir yo'llari islohoti boshqa transport turlari bilan solishtirganda temir yo'l transporti pozitsiyasining raqobatbardoshligini kuchaytirdi, so'nggi 15 yil ichida mehnat unumdorligini 160 foizga oshirishga, xodimlarni esa 39 foizga qisqartirishga yordam berdi.

1997 yilda **Fransiyada** Fransiya temir yo'llarini isloh qilish to'g'risidagi qonun qabul qilindi, buning natijasida yangi tuzilma - Fransiya temir yo'llari tarmog'i (RFF) shakllandi va u temir yo'l tarmog'ining egasiga aylandi. Harakatni nazorat qilish funksiyalari SNCF (Fransiya milliy temir yo'llari kompaniyasi) mas'uliyati ostida qoldi, Fransiya temir yo'llari milliy jamiyati ilgari barcha temir yo'l operatsiyalari uchun javobgarlikni o'z zimmasiga olmagan va endi infratuzilmaga sarmoya kiritish bilan bog'liq soliq yukining katta qismidan ozod qilingan. . Hozirgi vaqtda SNCF daromadining muhim qismi (taxminan 30%) logistika biznesini rivojlantirish hisobiga shakllantirilmoqda. SNCF RFF ostida infratuzilmani boshqaradi va temir yo'l tarmog'iga texnik xizmat ko'rsatishni tashkil qilish uchun javobgardir. Uning vazifalariga quyidagilar kiradi:

- poezdlar harakat jadvalini ishlab chiqish va ularning bajarilishini nazorat qilish;
- joriy tarkibni ta'minlash;
- infratuzilma ob'ektlarini rejali va favqulodda ta'mirlash.

RFF ushbu xizmatlar uchun SNCF to'lash majburiyatini oldi, SNCF tomonidan to'langan infratuzilma to'lovi RFFdan infratuzilmani ta'mirlash to'lovidan pastroq. Bundan tashqari, RFF infratuzilmani modernizatsiya qilish va rivojlantirish, shuningdek, investitsiya loyihalarini rejalashtirish, moliyalashtirish va amalga oshirish uchun javobgarlikni o'z zimmasiga oldi. Yuqorida muhokama qilingan uch mamlakat – Buyuk Britaniya, Germaniya va Fransiya tajribasi shuni ko'rsatadiki, ochiq kirish yangi operatorlarga tariflar darajasi va xizmat ko'rsatish sifatining (narx-sifat nisbati) yaxshiroq kombinatsiyasi hisobiga qo'shimcha yuk tashish hajmlarini jalb qilish imkonini beradi.

1994 yilning 7 noyabrida **O'zbekiston Respublikasi** Prezidentining PF-982 sonli farmoni asosida, O'zbekiston Respublikasi hududida joylashgan temir yo'l transporti tarmoq qismlarning, korxonalar, tashkilot va muassasalari tarkibida, "O'zbekiston temir yo'llari" davlat-aksiyadorlik temir yo'l kompaniyasi tashkil etilgan. 2001 yilda O'zbekiston Respublikasi Prezidenti qarori bilan belgilangan va Vazirlar Mahkamasining temir yo'l transportini isloh qilish bo'yicha Davlat dasturiga muvofiq, "O'zbekiston temir yo'llari" davlat unitar korxonasi, 100% davlat ulushi bo'lgan ochiq aksiyadorlik jamiyatga aylantirildi. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2015 yil 24 apreldagi №PQ-4720 sonli qarorini ijrosini ta'minlash maqsadida hamda 2015 yil 3 apreldagi kompaniya Kengashi va yagona aksioner umumiy yig'ilishida «O'zbekiston temir yo'llari» Davlat aksionerlik temir yo'l kompaniyasi «O'zbekiston temir yo'llari» Aksiyadorlik Jamiyatiga o'zgartirildi. Bu qarorni qabul qilinishi natijasida, 2002 yilda islohot jarayonida, bir qator korxonalar Ochiq aksiyadorlik jamiyatlariga o'zgartirildi:

- konteynerlarda yuk tashish bo'yicha “O'ztemiryo'lkonteyner”OAJ,

- muzlatgich bo'limlarda tez buziluvchan mahsulotlarni tashish bo'yicha “Yo'lrefrans” OAJ,
- xalqaro, mahalliy va shahar atrofiga yo'lovchilarni tashish bo'yicha “O'ztemiryo'lyo'lovchi” OAJ,
- yuk vagonlarini ta'mirlash bo'yicha “O'ztemirvagon” OAJ,
- yo'lovchi vagonlarini qurish va ta'mirlash bo'yicha “TashVQTZ” OAJ.

Bu korxonalarining ish faoliyatini kuzatadigan bo'lsak, ochiqlik foydadan holi bo'lmagan.

Xulosa o'rnida shuni aytishimiz mukinki, chet elda temir yo'l faoliyatini tartibga solish bo'yicha yetarli tajriba to'plangan va ichki temir yo'l transportini isloh qilish sharoitida u O'zbekistonga namuna yoki tajriba sifatida yordam berishiga ko'mak beradi. Bunga misol tariqasida, Germaniya Federativ Respublikasi Prezidenti Janob Frank-Valter Shtaynmayerning 2019-yil may oyidagi O'zbekiston Respublikasiga tashrifi doirasida “O'zbekiston temir yo'llari” AJ faoliyatini takomillashtirish bo'yicha shartnoma imzolangan bo'lib, unda “O'zbekiston temir yo'llari” AJni Germaniya temir yo'llarining ilg'or tajribasiga asoslangan holda takomillashtirish ishlari olib borilayotganligini aytishimiz mumkin..

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. Пенязь И. М. Опыт регулирования железных дорог Великобритании: итоги приватизации и ренационализации железных дорог Великобритании, негативные и положительные моменты // Транспорт: наука, техника, управление. 2012. № 11.
2. Пенязь И. М. Особенности реформирования железных дорог в странах Евросоюза и в мире // Транспорт: наука, техника, управление. 2012. № 7
3. Александрова К. Сделка с прицелом на будущее: о приобретении ОАО «РЖД» акций французского логистического оператора GFCO // РЖД-Партнер. 2012. № 24.
4. Кириллова А. Г. Опыт реформирования рынка железнодорожных перевозок в Швеции // Тарифы. 2012. № 4.
5. www.railway.uz