

O‘ZBEKISTON IQTISODIYOTIDA TEMIR YO‘L TRANSPORTINING ROLI

Yembergenov Auyezmurat Bekmuratovich

Toshkent davlat transport universiteti, Qurilish muhandisligi

fakulteti Temir yo‘l muhandisligi kafedrası assistenti

Annotatsiya: Ushbu maqolada o‘zbekiston iqtisodiyotida temir yo‘l transportining roli. Hamda temir yo‘l sohasida rivojlanish istiqbollari, temir yo‘l transportida sifat nazariyasini rivojlantirish tendensiyalari o‘rganildi va ko‘rib chiqildi.

Kalit so‘zlar: transport tizimi, rivojlanish istiqbollari, temir yo‘l transporti, mintaqaning raqobatbardoshlig, logistika salohiyati.

Hozirgi kunda O‘zbekiston ulkan transport salohiyatiga ega bo‘lib, mavjud yo‘nalishlarda transportning barcha turlarida yuklar va yo‘lovchilarni tashishda mamlakatning ehtiyojlarini qondirish uchun imkoniyatlarga ega. 2021- yil 1- oktabr holatiga ko‘ra, transport sohasida qariyb 18 723 ta korxonalar va tashkilotlar jalb qilingan. O‘tgan yilning shu davriga nisbatan ularning soni 1 947 birlikka ko‘paydi, o‘shirish 11,6 % ni tashkil etdi. Shu bilan bir qatorda, temir yo‘l transporti yuk aylanmasi hajmi 18 702,3 mln. tkm.ni tashkil etib, o‘tgan yilning mos davriga nisbatan 958,6 mln. t-km.ga yoki 5,4 % ga o‘shirish kuzatildi. Geografik jo‘ylashuv mamlakatlarning rivojlanish qobiliyatini belgilaydi. Dunyoda dengiz transportiga to‘g‘ridan-to‘g‘ri kirish imkoniga ega bo‘lmagan qirqdan ortiq mamlakat mavjud bo‘lib, shu bilan eng arzon transport turidan uzib qo‘yilmoqda. Ularning savdo aloqalari ko‘p jihatdan qo‘shni mamlakatlarning rivojlanish darajasi, tranzit imkoniyatlari va ochiqligi, eng muhimi, siyosiy irodaga bog‘liqdir. O‘zbekistonda bu masalaga alohida ahamiyat berilmoqda. O‘zbekiston Markaziy Osiyo mintaqasidagi dengiz transportiga to‘g‘ridan-to‘g‘ri kirish imkoniga ega bo‘lmagan davlatlar bilan barcha chegaralarini bo‘lishib, dunyodagi nafaqat dengizga chiqish imkoniyatiga ega bo‘lmagan, balki dengiz yo‘llariga chiqish imkoniyatiga ega bo‘lmagan davlatlar bilan chegaradosh ikki davlatdan biridir.[2] 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.

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‘shishni 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 transportkommunikatsiya 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 obykti 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] 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. Texnik vositalarning eng muhim operatsion ko'rsatkichlarga ta'sirini baholash temir yo'l transporti xarajatlarini optimallashtirishning istiqbolli yo'nalishi bo'lib, yuk va yo'lovchi tashishni amalga oshirishda samarasiz xarajatlarni kamaytirish bo'yicha chora-tadbirlarni ishlab chiqish va qabul qilish imkonini beradi. Transport ishlab chiqarishi bozor iqtisodiyotining asosi hisoblanadi. Shu ma'noda, u bozor munosabatlarining obykti bo'lib, uning samarali ishlashi transport, korxonalar, ularning birlashmalari va komplekslari xizmat qilgan iqtisodiyotning barcha tarmoqlarining normal ishlashi va rivojlanishiga bog'liq. Transport ishlab chiqarish tartibga solinadigan bozor munosabatlarining bir mavzu sifatida harakat, ayniqsa, transport uchun talab shakllantirish va transport o'zaro usullari o'rtasida ularning taqsimlashda, transport va yuk egalari o'rtasidagi o'zaro manfaatli iqtisodiy va huquqiy munosabatlarni tashkil etishdan iborat.

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:

1. Qudbiyev, N. T., Qudbiyeva, G. A. Q., & Abduraximov, B. U. O. (2022). LOGISTIKADA RAQAMLI TEXNOLOGIYALARNI JORIY ETISH VA ULARDAN FOYDALANISHNING DOLZARBLIGI. *Scientific progress*, 3(1), 133-142.
2. Tohirovich, Q. N. (2021). XALQARO MOLIYAVIY HISOB STANDARTLARIGA O'TISH DOLZARBLIGI. *Nazariy va amaliy tadqiqotlar xalqaro jurnali*, 1(2), 56-64.
3. O'G'Li, R. U. R., Tohirovich, Q. N., & O'G'Li, Q. N. A. (2021). BILVOSITA SOLIQLARNING SOLIQ TIZIMIDAGI TUTGAN O'RNI VA AHAMIYATI. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 1(10), 719-723.
4. Shaxrinoz Avazxonovna Kurbonova (2021). MAHSULOT TANNARXI HISOBIGA OLISHDA BOSHQARUV HISOBINI TAKOMILLASHTIRISH MASALALARI. *Scientific progress*, 2 (8), 603-607.
5. Ugli, A. B. U., Tohirovich, Q. N., Khatamovna, R. S., & Nigoraxon, M. (2021). Current Assets and Their Role in Company Activity. *Journal of Marketing and Emerging Economics*, 1(7), 25-30.