

TEMIR YO‘L TRANSPORTINI SAMARALI RIVOJLANTIRISH YO‘NALISHLARI

Fayzullayev Javlonbek Sultonovich

Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti, i.f.d., (DSc)

Annotatsiya

Mazkur maqolada temir yo‘l transport tizimingning iqtisodiy faoliyatini rivojlantirishni belgilab beruvchi asosiy yo‘nalishlar, temir yo‘l transport tizimi samarali rivojlanishiga to‘siq bo‘layotgan asosiy muammolar, temir yo‘l transportini strategik integratsiyalash tamoyillari va temir yo‘l transport tizimining tashkiliy-iqtisodiy asosini rivojlantirishning to‘rt yo‘nalishi taklif etilgan.

Kalit so‘zlar: temir yo‘l transporti tizimining tashkiliy-iqtisodiy asosi, logistika samaradorlik indeksi, yuklarni yetkazib berish, vazifalar iyerarxiyasi, transport kompleksi, temir yo‘l transport infratuzilmasi.

Аннотация

В данной статье указаны основные направления, определяющие развитие экономической деятельности системы железнодорожного транспорта, приводятся основные проблемы, не позволяющие эффективно развиваться системе железнодорожного транспорта, принципы стратегического интегрирования железнодорожного транспорта, а также предложены четыре направления развития организационно-экономической основы системы железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: организационно-экономическая основа системы железнодорожного транспорта, индекс логистической эффективности, доставка грузов, иерархия функций (функциональная иерархия), транспортный комплекс, инфраструктура железнодорожного транспорта.

Annotation

In this article, the main directions determining the development of the economic activity of the railway transport system, the main problems that hinder the effective development of the railway transport system, the principles of strategic integration of railway transport and the conceptual model of the development of the organizational and economic basis of the railway transport system are proposed.

Key words: methodological basis of the railway transport system, directions of development, cargo delivery, hierarchy of tasks, transport complex, railway transport infrastructure.

KIRISH

Xalqaro iqtisodiy aloqalarning barqaror rivojlanishi asosan transport faoliyati bilan belgilanadi. Dunyoda transport marshrutlari uzunligini 50 mln. kilometrdan ortiq darajada barqarorlashtirish qayd etilgan. Jahon bankining ma‘lumotlariga ko‘ra, hozirgi kunda “xalqaro transport bozori 2,2 trillionga teng baholanmoqda (YAIMni

6,8%)”. Dunyoning aksariyat mamlakatlarida transportni YAIMda ulushi 4 — 9 foizni, aholi bandligida 3-7 foizni tashkil etadi [1]. Bir tomondan, transport tizimi milliy iqtisodiyotning rivojlanish darajasini, ikkinchi tomondan mamlakatning xavfsizlik darajasini aks ettiradi.

Jahonda transport tizimini samarali rivojlantirish yuzasidan keng qamrovli ilmiy izlanishlar olib borilmoqda. Xususan, temir yo‘l transport tizimini iqtisodiy rivojlantirish masalalariga majmuaviy yondashish, temir yo‘l transport tizimini samarali rivojlanishini ta‘minlaydigan iqtisodiy yondashuvlarni shakllantirish bo‘yicha olib borilayotgan tadqiqotlarda temir yo‘l transport tarmog‘i rivojlanishining ijobiy ta‘sirlari qayd etilgan, shunga qaramay, ushbu ta‘sirlarning yo‘nalishi va ko‘lami bo‘yicha kompleks fikr shakllanmagan. Shundan kelib chiqqan holda, temir yo‘l transport tizimini iqtisodiy rivojlantirish bo‘yicha qo‘shimcha izlanishlar olib borish lozimligini belgilaydi.

Mamlakatimizda iqtisodiyotning muhim tarmog‘i sifatida transport kommunikatsiyalarini jadal rivojlantirishga alohida e‘tibor qaratilmoqda. Bu borada, 2022-2026-yillarda Yangi O‘zbekistonning Taraqqiyot strategiyasida ham “transport va logistika xizmatlari bozori va infratuzilmasini rivojlantirish, temir yo‘l infratuzilmasini elektrlashtirish darajasini 60 foizga yetkazish va avtomobil yo‘llari tarmog‘ini jadal rivojlantirish, transport sohasida tashqi savdo uchun “yashil koridorlar” hamda tranzit imkoniyatlarini kengaytirish va tranzit yuk hajmini 15 million tonnaga yetkazish” kabi ustuvor vazifalar belgilangan [2]. bo‘yicha muhim vazifalar belgilab berilganligi hamda O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Oliy Majlisga Murojaatnomasida “Mahsulotlarimizni ichki va tashqi bozorlarga yetkazish, ularning tannarxini tushirish uchun transport-logistika sohasini rivojlantirishimiz zarur” [3] deb ta‘kidladilar. Bu o‘z navbatida mamlakat transport-tranzit salohiyatidan va zamonaviy yetkazib berish texnologiyalaridan samarali foydalanishni hamda temir yo‘l transport tizimini samarali rivojlantirish yuzasidan ilmiy tadqiqotlar olib borishning maqsadga muvofiqligini ifodalaydi.

ADABIYOTLAR SHARHI

Transport tizimini iqtisodiy rivojlantirishning nazariy-uslubiy asoslari bir qator mahalliy va xorijlik olimlarining ilmiy tadqiqotlarida o‘z aksini topgan. Iqtisodchi olim R Xalturinning fikriga ko‘ra transport kompleksining quyidagi xususiyatlarini ajratib ko‘rsatadi: uning elementlari yagona tizim sifatida faoliyat ko‘rsatadi; transport infratuzilmasi mintaqaviy tizimning boshqa tarkibiy qismlari bilan o‘zaro bog‘liq holda amalga oshiriladi [4].

Yu.N.Golskaya o‘z tadqiqotida transport tizimini rivojlantirishning quyidagi xususiyatlarini ajratib ko‘rsatadi: uning elementlari yagona tizim sifatida faoliyat ko‘rsatadi; temir yo‘l transport tizimini mintaqaviy tizimning boshqa tarkibiy qismlari bilan o‘zaro bog‘liq holda amalga oshiriladi. Demak, temir yo‘l transporti hudud bilan qat’iy tarzda bog‘lanmaganligi bois, harakatlanuvchi tarkib uning elementi

hisoblanmaydi [5].

I.A.Semina va V.A.Kustovlarning fikricha, transport infratuzilmasining hududiy tizimlardagi quyidagi vazifalarini ajratib ko'rsatadilar. Birinchidan, transport – bu hududiy xususiyatlar indikatori va mamlakat ijtimoiy-iqtisodiy sifatining asosiy tarkibiy qismi. Ikkinchidan, transport aloqalar taqsimlovchi va muvofiqlashtiruvchi hisoblanadi, natijada, operatsion makon cheklovchi, boshqacha aytganda, “hududlarni tutashtiruvchi”, ya'ni “transport xabni hosil qiluvchi” kabi vazifalarni keltirib o'tgan [6].

A.B.Maksimov o'zining ilmiy ishlarida transport infratuzilmasini shakllantirishning quyidagi asosiy funksiyalarini ko'rsatib beradi: mamlakat iqtisodiyotini transport yo'llari bilan ta'minlash; iqtisodiyot subyektlarining transport obyektlariga bo'lgan ehtiyojini qondirish; mamlakat transport tarmog'ini shakllantirish; turli transport turlari o'rtasidagi o'zaro hamkorlikni ta'minlash; mamlakat ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanish darajasini yuksaltirish [7].

D. Bauersoksning fikricha, temir yo'l transporti faoliyatini rivojlantirishda an'anaviy usullarga nisbatan yuk tashuvlarini tashkil etishning afzalligi va iqtisodiy samaradorligi masalalarini kiritgan holda multimodal va intermodal yuk tashuvlarini tashkil etish muammolariga alohida e'tibor qaratgan. Shu bilan birga muallif, transport tarmoqlari, transport vositalari va transport kompaniyalari o'z ichiga olgan transport tizimini alohida qayd etadi [8].

Mamlakatimiz olimlaridan G'.Samadov, A.Zoxidov, A.Gulamov va M.Ravshanovlarning fikricha “transport tizimi – bu yuk va yo'lovchilarni o'z manziliga yetkazish jarayonida o'zaro aloqasi bo'lgan transport turari va infratuzilmalari majmuasi, ya'ni o'zaro bog'liq bo'lgan transport sektorlari, mehnat resurslari hamda mamlakat iqtisodiyotini samarali boshqarish maqsadida transportning barcha turlarini boshqaruv tizimi tushuniladi” [9].

METODOLOGIYA

Temir yo'l transport tizimini samarali rivojlantirish muammolarini tahlil etish bilan shug'ullangan milliy va xorijlik olimlarning ilmiy izlanishlari natijalari mazkur tadqiqotning nazariy-uslubiy bazasi sifatida xizmat qildi. Maqolani tayyorlashda abstrakt va analitik mushohada, qiyosiy va omilli tahlil, indikativ, tanlanma kuzatuv, taqqoslash, iqtisodiy-statistik va boshqa usullardan foydalanildi.

TAHLIL VA NATIJALAR

Jahon davlatlari iqtisodiyotining samarali rivojlanishida asosiy “qon aylanish” vazifasini bajaruvchi transport kompleksi alohida ahamiyat kasb etadi. Samarali transport tizimi ichki bozorda xom-ashyo va mahsulot harakatlarini optimallashtiradi,

shu bilan bir qatorda tashqi savdoda mamlakatning iqtisodiy raqobatbardoshligini oshirib, jahon bozoriga integratsiya jarayonlarini tezlashtirish imkoniyatini beradi. Umuman olganda mamlakatni keng ko‘lamda rivojlantirish mintaqalararo iqtisodiy munosabatlarning yuqori sur‘atlarda bo‘lishi keng ma’noda transport infratuzilmasining samarali faoliyatiga ham bevosita bog‘liq [7].

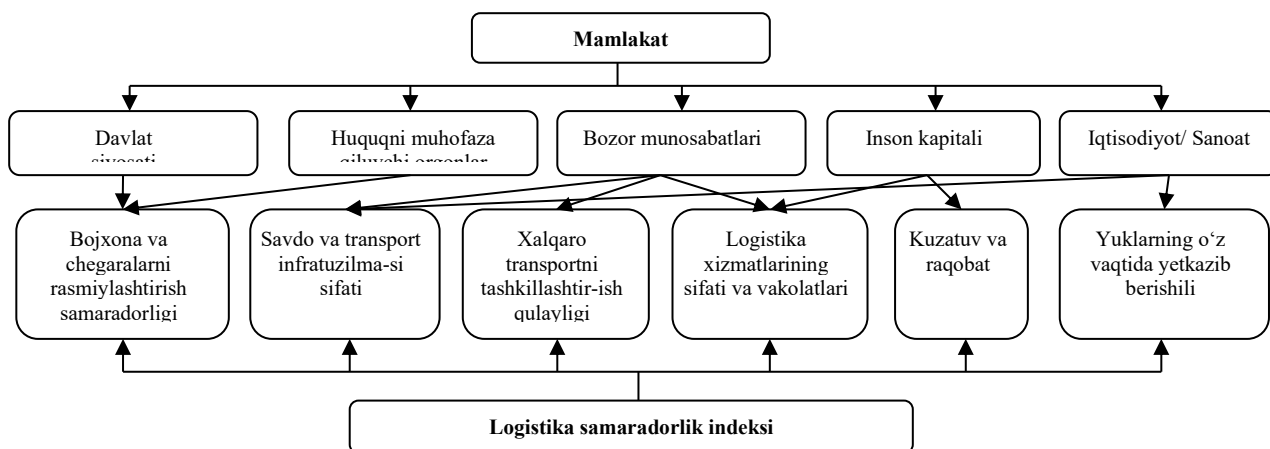
Temir yo‘l transportidagi tub iqtisodiy islohotlar uni rivojlantirishning yangi yo‘nalishlarini ishlab chiqishni taqozo etadi. Shunga muvofiq temir yo‘l transportini iqtisodiy rivojlantirish bo‘yicha yangi qarashlar tizimini ishlab chiqish zarurati paydo bo‘ladi. Bu temir yo‘l ishlab chiqarish tizimining barcha darajalaridagi boshqaruv o‘rtasida, shu jumladan tashish jarayonini ta‘minlash, yetarli miqdordagi tegishli harakatlanuvchi tarkibning mavjudligi, yo‘l sifatini, vagonlarning optimal aylanmasini, samarali rejali ta‘mirlashni, logistika, marketing va boshqalarni ta‘minlash bo‘yicha samarali aloqa hamda hamkorlik qilish maqsadining mavjud emasligi temir yo‘l transport tizimidagi mavjud tashkiliy-iqtisodiy mexanizmining eng muhim muammosi ekanligi bilan tushuntiriladi.

Bugungi kunda yirikroq tizimning tarkibiy qismi sifatida namoyon bo‘luvchi transport masalasiga yangicha yondashuv, tashish jarayonidagi barcha jabhalarni: yukni yuboruvchidan yukni qabul qiluvchigacha, yukni qayta ishlash, qadoqlash, saqlash, joylashtirish va yetkazib berishdagi axborot oqimini qamrab olgan holda ko‘rib chiqishni maqsadga muvofiq deb topmoqda. Bu esa transport-logistika infratuzilmasini yaratish hamda transport-logistika tizimining tarkibiy qismi sifatida ko‘rib chiqishni taqozo etadi. Tashishni amalga oshirish bilan bog‘liq va unga hamkorlik qiluvchi transport turlarini kompleks tadqiq etishni ko‘zda tutgan transport tizimidan farqli ravishda “logistika” atamasining qo‘shilishi vaqt va xarajatlar minimal darajaga olib kelinishini ta‘minlaydi.

Bugungi kunda logistika infratuzilmasi mamlakatning tranzit salohiyatini shakllantiradigan o‘ta muhim elementga aylanib bormoqda. Aynan transport logistika elementlarini rivojlantirish va takomillashtirish, shuningdek mamlakatning logistika samaradorlik indeksini oshirish uchun zamonaviy axborot texnologiyalarini rivojlantirish mamlakatimizning tranzit jihatidan jozibadorligini oshirib, bu yo‘nalishdagi ko‘rsatkichlarini yaxshilanishi hamda tranzit logistika faoliyatidan yuqori darajada daromad olish imkoniyatini beradi.

Ammo xalqaro darajada mamlakatning logistika samaradorlik indeksi natijalarini belgilab beradigan oltita indikatoridan foydalangan holda logistika sohasining olti yo‘nalishiga baho beriladi. Bunda 160 davlatning logistika salohiyati o‘rganilib, har bir respondent logistika samaradorligining oltita asosiy tarkibiy qismlari bo‘yicha

sakkizta xorijiy bozorlarini baholaydi [8] 1-rasmda mamlakat ayrim yoʻnalishlarini logistika samaradorlik indeksiga taʼsiri koʻrsatilgan.



1-rasm. Mamlakat ayrim yoʻnalishlarining logistika samaradorlik indeksiga taʼsiri¹

Oʻzbekiston logistika samaradorlik indeksiga nazar tashlansa, eng yuqori natijalar aynan infratuzilma va oʻz vaqtida yetkazib berish indikatorlarida nisbatan ijobiyligini, ammo xalqaro tashuvlar, logistika raqobat va kuzatuv indikatorlari 2007-2018-yillar davomida besh ballik shkala boʻyicha sezilarli darajada pastligini koʻrish mumkin (1-jadval). Mazkur indikatorlar pastligi mamlakatimizda multimodal logistika markazlarini yetarli darajada yoʻlga qoʻyilmaganligidan, eksport va import operatsiyalari uchun ketadigan vaqt, yukni kuzatib borish va nazorat qilib borish kabi koʻrsatkichlar ancha pastligi sababli, 160 ta davlat ichida Oʻzbekiston mos ravishda 99 oʻrinni egallagan.

1-jadval

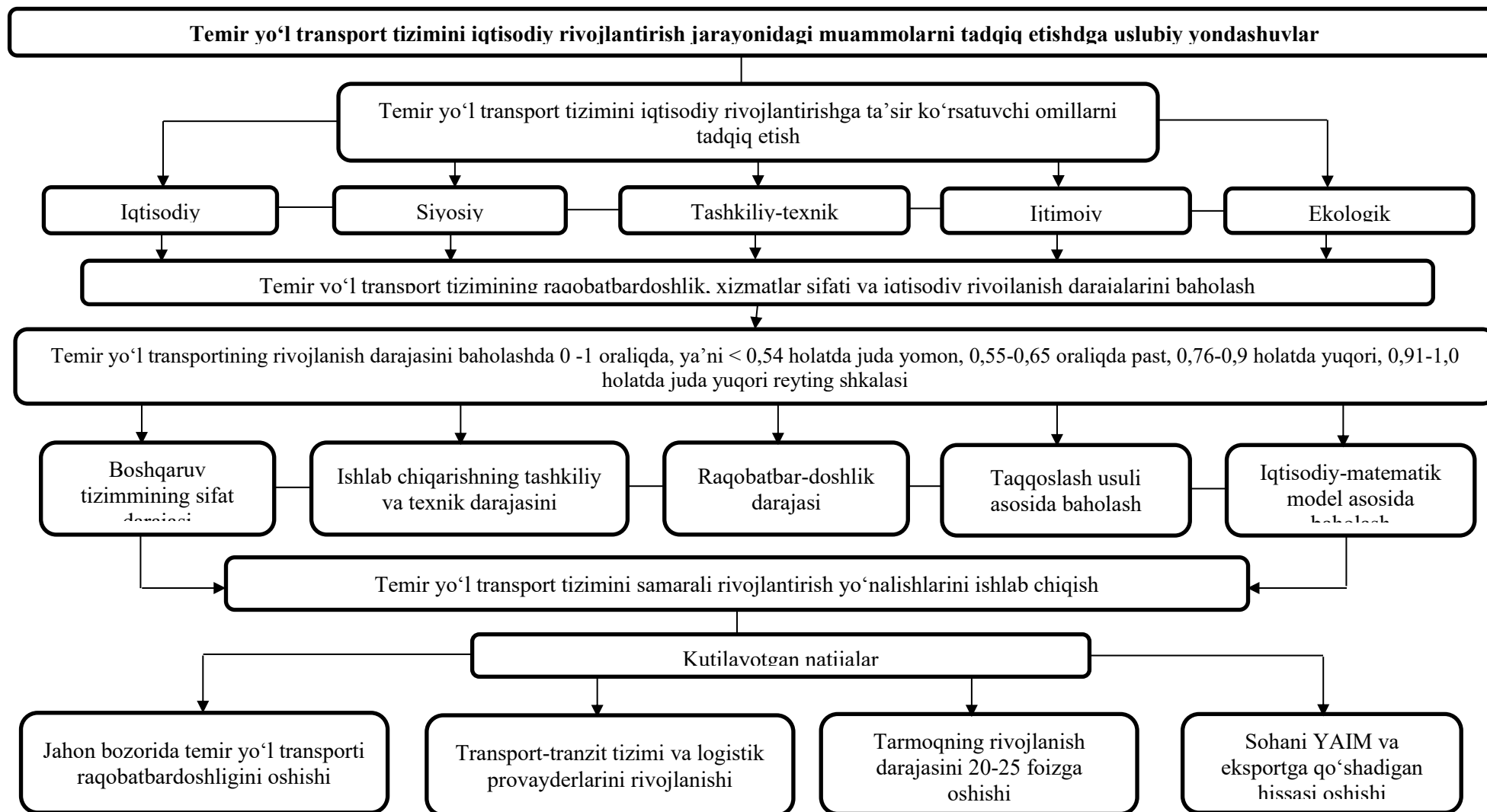
Oʻzbekiston logistika samaradorlik indeksi natijalari (LPI)
(2007-2018)

Yillar	LSI reytingi	Bojxona	Infratuzilma	Xalqaro tashuvlar	Logistik raqobat	Kuzatuv va raqobat	Oʻz vaqtida yetkazish
2007	129	1.94	2.00	2.07	2.21	2.08	2.73
2012	117	2.20	2.54	2.79	2.50	2.96	3.72
2014	1118	2.25	2.25	2.38	2.39	2.53	2.96
2016	129	1.80	2.01	2.23	2.37	2.87	3.08
2018	99	2.32	2.45	2.36	2.39	2.05	2.28
2022	69	2.10	2.57	2.42	2.59	2.71	3.09

Manba: Jahon banki maʼlumotlari.

Temir yoʻl transport tizimini iqtisodiy rivojlantirishning metodologik asosi 2-rasmda keltirilgan va koʻp qirrali muammolarni hal etish yoʻllarini oʻz tarkibiga oladi:

¹ Manba: Olib borilgan tadqiqotlar asosida muallif tomonidan tuzilgan.



2-rasm. Temir yo‘l transport tizimini iqtisodiy rivojlantirishning metodologik asosi⁶⁷

⁶⁷ Manba: Olib borilgan tadqiqotlar asosida muallif tomonidan tuzilgan.

2-jadval

O'zbekiston Respublikasida geografik jihatdan oldindan belgilangan tranzit salohiyatidan to'liq foydalanish talab etiladi. Biroq temir yo'l transportida yuzaga kelgan hozirgi holat quyidagi uch omil bilan tavsiflanadi:

temir yo'l magistrallarining zichligi;

temir yo'llarning umumiy uzunligi 7 401,2 km, elektrlashtirilgan uchastkalarining umumiy uzunligi 3 510,6 km, elektrlashtirilgan yo'llar ulushining past – 47,4% ekanligi, mazkur holat xalqaro darajada inqiroz oldi holatining kritik nuqtasi hisoblanadi;

tarmoqdagi asosiy ishlab chiqarish fondlarining yuqori darajada eskirganligi (70-80%).

“O'zbekiston temir yo'llari” AJning 2020-yil ma'lumotlariga ko'ra, inventar harakat tarkibining “yosh” tarkibi quyidagicha — jami lokomotivlar 473 ta, shundan 314 tasi 30 yildan ortiq ishlatilayotgan lokomotivlar hisoblanadi, ularning ulushi 66 foizni tashkil etadi. Manyovr lokomotivlar jami 197 ta bo'lib, shundan 185 tasi 30 yildan ortiq ishlab kelmoqda, umumiy hajmining 94 %ni tashkil etadi (2-jadval).

2-jadval

“O'zbekiston temir yo'llari” AJning inventar harakat tarkibining “yosh” tarkibi, 2023-yil

Tur	10 yilgacha	10 dan 20 yilgacha	20 dan 30 yilgacha	30 yildan oshgan	Ja'mi
Elektrovozlar	44	12	30	30	116
Teplovozlar	45	7	9	99	160
Manyovr lokomotivlar	-	-	12	185	197
Jami lokomotivlar	89	19	51	314	473

Manba: “O'zbekiston temir yo'llari” AJ ma'lumotlari.

Vagon parki bilan bog'liq vaziyat ham keskinlashgan: ularning 65 foizi xizmat muddati 30 yildan ortiq, 35 foizining xizmat muddati 20-30 yilni tashkil etadi. Shu bilan birga, elektrovozlarning 26 foizi 30 yildan ortiq, 25-30 foizi 20-30 yil, 38 foizi 10 yilgacha faoliyat ko'rsatib, ya'ni elektrovozlarning yarmi ta'mirga muhtoj.

Bugungi kunda temir yo'l transport tizimini rivojlanishiga to'sqinlik qiluvchi asosiy omillarga raqobat yo'qligi (respondentlarning 54%), harakatlanuvchi tarkib yetishmasligi (45%), xizmatlar sifati past bo'lgan holda tariflarning yuqoriligi (35%), korrupsiya (30%) va asosiy fondlarning yuqori darajada eskirganligi (28-30%) kiradi. So'rovda qatnashganlarning 45,6 % tashish paytida shikast yetkazish, yo'qotish va o'g'irlik holatlari mavjudligini qayd etganlar.

2023-yilda jami tashishdan olingan daromad 8 603.5 mlrd.so'm, shundan 96 % yuk tashish hajmiga to'g'ri kelmoqda (3-jadval). Mazkur yilda yuk tashish xarajatlari 5 248.7 mlrd.so'mga, olingan foyda 3 318.8 mlrd.so'mga teng bo'lgan. Keltirilgan ma'lumotlardan yo'lovchi tashishdan olingan daromad 359.2 mlrd.so'mni, unga sarflangan jami xarajatlar 767.016 mlrd. so'mni tashkil etib, yo'lovchi tashishdan ko'rilgan zarar 407.8 mlrd. so'mga teng.

3-jadval

2016-2022-yillarda “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJning asosiy moliyaviy natijalari, mlrd, so‘m

№	Ko‘rsatkichlar	2016	2017	2018	2019	2020	2022
1.	Jami tashishdan daromad	3765,8	4363,2	5767,2	7056,1	7973,3	8603,5
1.1.	Yuk tashish	3 476,7	4 020,2	5 383,8	6 624,8	7 731,3	8 244,3
1.2.	Yo‘lovchi tashish	236,2	343,0	383,4	431,3	242,0	359,2
2.	Jami tashish xarajatlari	2 563,4	2 886,9	4 128,4	4 792,4	5 216,3	5 284,7
2.1.	Yuk tashish	2047,3	2 234,7	3 238,7	3 695,5	4 459,2	4517,73
2.2.	Yo‘lovchi tashish	516,1	652,2	889,6	1 096,8	757,1	767,016
3.	Tashishdan olingan foyda (zarar)	1718,5	1 476,3	1 638,8	2 263,7	2 757,0	3 318,8
3.1.	Yuk tashish	1726,4	1 785,4	2 145,1	2 929,2	3 272,1	3 726,6
3.2.	Yo‘lovchi tashish	-327	-309,1	-506,3	-665,5	-515,1	-407,8
4.	Rentabellik, foydasiz tashish	67,0	73,7	61,2	70,1	67,4	77,3
4.1.	Yuk tashish	69,8	79,9	66,2	79,3	73,4	82,5
4.2.	Yo‘lovchi tashish	-118,5	-90,1	-132,1	-154,3	-212,8	-113,5

Manba: “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ ma’lumotlari asosida muallif tomonidan hisob-kitob qilingan.

Mazkur holat yo‘lovchi tashishda bir qator muammolar bartaraf etilmayotganligidan dalolat beradi. Shuni alohida ta’kidlash lozim, yo‘lovchi tashish temir yo‘lda yuk tashish faoliyatiga ma’lum darajada salbiy ta’sir ko‘rsatmoqda, ko‘p hollarda yo‘lovchi poyezdlarni o‘tkazib yuborish uchun soatlab kutib qolish zarurati paydo bo‘ladi. Bu esa yetkazib berish vaqtiga salbiy ta’sir ko‘rsatadi va yuk egalari boshqa transport turlaridan foydalanish zarurati yuzaga kelmoqda, shu bilan birga, mamlakatning logistika samaradorlik indeksi ko‘tarilishiga to‘siq bo‘lmoqda.

Bugungi kunda mamlakatimizda autsorsing logistika xizmat bozori sust darajada rivojlanib, buning asosiy sabablari mijoz-korxonalar logistika zanjirlarining murakkablashuvi va murakkab logistika xizmatlariga bo‘lgan talabning qondirilmayotganligi, mamlakatimizda sifatli, shu jumladan yirik provayderlar, ya’ni 3PL va 4PL darajadagi logistika xizmatlarining rivojlanmayotganligi bilan bog‘liq. Yana bir nuqsonli jihati, mamlakatimizda logistika xarajatlari umumiy tuzilmasidagi autsorsing ulushi taxminan 12-15 % ni tashkil qilib, shu bilan birga logistika bozori rivojlangan mamlakatlar uchun bu ko‘rsatkich 40-45% ga teng

Shuni ta’kidlash lozimki, temir yo‘l transport tizimi hamda tegishli infratuzilmaning rivojlanish darajasi jahon standartlaridan ortda qolmoqda. Bugun yurtimizda faoliyat yuritayotgan transport-logistika operatsiyalarining asosiy qismi 1PL hamda 2PL formatda, xolos. Ayniqsa 3PL formatda faoliyat ko‘rsatayotgan kompaniyalar yetarli emas. Bugungi kun talablari transportning barcha turlarini qamrab oluvchi yirik logistika operatorlariga ega korxonalar faoliyatini tashkil etishni taqozo qilmoqda, ya’ni transport turlari o‘rtasida samarali hamkorlikni yo‘lga qo‘yadigan yirik operatorlar yetishmaydi. Ushbu holat yuk tashish jarayoni bilan bog‘liq muammolarga sabab bo‘lmoqda. Yuqoridagi mulohazalardan aytish mumkinki, temir yo‘l transport-logistika faoliyati sust kechishiga quyidagi muammolar ta’sir ko‘rsatmoqda (4-jadval).

4-jadval

Temir yo‘l transport-logistika faoliyatiga ta’sir ko‘rsatayotgan muammolar

Muammolar	konteyner tashuv hajmi yetishmasligi;
	temir yo‘l transportida yuk tashish narxlari yuqoriligi;
	3PL va 4PL darajadagi logistik xizmat provayderlarining rivojlanmaganligi;
	temir yo‘l vagonlarining 50% ga yaqin qismi 20-30 yil davomida, 66 foizi esa 30 yildan ortiq xizmat ko‘rsatib kelayotganligi;
	xalqaro tashuvlarda 1,5% refrijerator avtomobillari ishtirok etib (talab 15-20%), ushbu ko‘rsatkich temir yo‘l vagonlarining 4% ni tashkil etadi;
	temir yo‘l transport-logistika tizimini umumiy nazorat qilish metodikasi tizimga solinmaganligi;
	xalqaro tashuvlarda konteyner tashuvlari ulushi 7-8% ni tashkil etishi (YEIda – 14%, Xitoyda – 51%);
	omborxona xo‘jaligi asosiy fondlarining 30 %ga yaqini jismoniy va ma’naviy eskirganligi;
	yuk ortish-tushirish ishlarini mexanizatsiyalashtirish darajasi 20-30 % ni tashkil etishi.

Manba: Olib borilgan tadqiqotlar asosida muallif tomonidan tuzilgan.

Mahalliy sanoatning xom ashyoga ixtisoslashganligi tufayli eksport tovarlari narxidagi transport xarajatlarining ulushi ularning xalqaro bozordagi raqobatbardoshligiga sezilarli ta’sir ko‘rsatmoqda. Ayni paytda magistral temir yo‘l infratuzilmasi O‘zbekistonning barcha hududlarini birlashtiradi. Bundan tashqari, davlatning qulay geografik joylashuvi mahalliy temir yo‘l transportining qo‘shni davlatlarning temir yo‘l tarmoqlari bilan xalqaro tranzit tashuvlarida keng ishtirok etish imkoniyatini beradi. Fikrimizcha, temir yo‘l transport tizimini rivojlantirishning quyidagi yo‘nalishlarini belgilab olish maqsadga muvofiq (5-jadval).

5-jadval

Temir yo‘l transportini rivojlantirishning asosiy yo‘nalishlari

№	Rivojlanish yo‘nalishlari	Yo‘nalishlar bo‘yicha ishlarning mazmuni
Xizmatlarning raqobatbardoshligini oshirish		
1.	Boshqaruv sifatini oshirish	Ilmiy yondashuv va tamoyillarga rioya qilish, qarorlar (ayniqsa strategik qarorlar) qabul qilishda operatsiyalarni modellashtirish va tadqiq etish, bashorat qilish, boshqarishga va raqobatbardoshlikka erishishga yo‘naltirilgan menejment, shu jumladan investitsion menejmentga loyihaviy yondashuvlarni joriy qilish kabi zamonaviy boshqaruv usullari va modellarini qo‘llash.
2.	Zamonaviy axborot texnologiyalarini joriy qilish	Ishlab chiqarish va moliyani boshqarishning integratsiyalashtirilgan axborot texnologiyasini (ATSUP, SAPR, ARM) joriy qilish.
3.	Ishlab chiqarishning tashkiliy-texnik darajasini oshirish. Shu jumladan:	Jarayonlarni loyihalashda operatsiyalarni modellashtirish va tadqiq qilishning zamonaviy usullarini qo‘llash. Jami sarmoyalar hajmida strategik va bazis investitsiyalarning ulushini oshirish (yangi yo‘llar qurish, zamonaviy yo‘l texnikasini sotib olish va h.k.).
3.1	temir yo‘llarning ustki tuzilmasini reabilitatsiya va modernizatsiya qilish	Asosiy maqsad – uning texnik holatini yaxshilash, harakat samaradorligi va xavfsizligini ta’minlash, xalqaro standartlarga muvofiqlashtirish.
3.2	temir yo‘l uchastkalarini elektrlashtirish	Temir yo‘l transporti samaradorligini, faoliyatning ekologik jihatini oshirish.
3.3	stansiya xo‘jaligini rivojlantirish	Stansiya infratuzilmasini yaxshilash, uning o‘tkazish va qayta ishlash qobiliyatini oshirish. Yuklar va tarkiblarni qayta ishlashda texnologik jarayonlarni avtomatlashtirish maqsadida tezkor boshqarish avtomatik tizimlarini joriy qilish.

№	Rivojlanish yo'nalishlari	Yo'nalishlar bo'yicha ishlarning mazmuni
3.4	temir yo'l tarmog'ining tranzit salohiyatini rivojlantirish	Temir yo'l magistralining xalqaro yo'laklar tarkibiga kiruvchi uchastkalarida ishlarni bajarish ustuvorligini hisobga olgan holda temir yo'lni rivojlantirish rejalarini amalga oshirishni davom ettirish.
3.5	harakatlanuvchi tarkibni yangilash	Innovatsion asosda modernizatsiya qilish, muddatni uzaytirgan holda kapital ta'mirlash, yangi avlod vagonlari va lokomotivlarini sotib olish.
Iste'molchilarga xizmatlar va xizmat ko'rsatish sifatini oshirish		
1.	Xizmatlar sifatini yaxshilash	Raqobatdoshlik ko'rsatkichlarini: ishonchlilik, atrof muhitga zararsizlik, texnologiyalarga asoslanganlik, xavfsizlik va h.k. monitoring qilish.
2.	Xizmatlarning iste'molchilariga xizmat ko'rsatish sifatini yaxshilash	Xizmatlarning iste'molchilariga xizmat ko'rsatish sifati ko'rsatkichlarini monitoring qilish: reklama, kafolat majburiyatlari, iste'molchilarni qo'llab-quvvatlash sifati. Xizmatlarning va iste'molchilarga xizmat ko'rsatish sifatini oshirish bo'yicha innovatsion loyihalarni amalga oshirish.

Manba: Olib borilgan tadqiqotlar asosida muallif tomonidan tuzilgan.

XULOSA VA TAKLIFLAR

Shunday qilib, yuqoridagi muammolarning oldini olish maqsadida quyidagi asosiy konseptual yo'nalishni belgilab olish maqsadga muvofiq bo'lar edi. Temir yo'l transporti xizmatlari narxining oshish sur'atlarini pasaytirish uchun quyidagi chora-tadbirlarni amalga oshirish lozim:

- tariflarni belgilash prinsiplarini o'zgartirish va bosqichma-bosqich yangi tarif tizimiga o'tish, tuzatish koeffitsientlari sonini kamaytirish, temir yo'l orqali tashishni har tomonlama mablag' bilan ta'minlash turlarini kamaytirish;

- o'z lokomotiv va vagonlariga ega bo'lgan temir yo'l transportida yuk tashishga mo'ljallangan xususiy kompaniyalar tashkil etilishi uchun shart-sharoitlar yaratish orqali temir yo'lda yuk tashish sohasida raqobat muhitini shakllantirish;

- konteynerlarda tashilgan yuklarning transportga sarflanadigan to'lovlarini 10 foizga kamaytirish uchun konteynerda tashishni 25-30 foizga oshirish zarur.

Quyidagilar orqali transport tizimi samaradorligini oshirish uchun mintaqalarda multimodal transport-logistika markazlari tarmog'ini kengaytirish:

- yuk tashish, intermodal va multimodal yuk tashishlarning normativ hamda huquqiy bazasini, texnik va texnologik reglamentini hamda standartlarini, logistika markazlarini, transport-ekspeditorlik faoliyatini xalqaro standartlarga mos holda uyg'unlashtirish;

- multimodal tashishlar samarali bo'lishini ta'minlash uchun integratsiyalashgan axborot tizimini tashkil etish;

- bojxona logistika markazlarining milliy tarmog'ini shakllantirish, ularda transport-logistika operatsiyalari kamida 3PL darajada bo'lishini ta'minlash lozim.

Taklif etilayotgan yo'nalishlar davlat, jamiyat va temir yo'l transporti manfaatlari o'rtasidagi muvozanatni ta'minlashga qaratilgan huquqiy, boshqaruv, moliyaviy-iqtisodiy, ekologik va innovatsion jihatlarini o'z ichiga oladi. Temir yo'l transportini kompleks rivojlantirish berilgan takliflar insortingli va autsortingli integratsiyani

kuchaytirish, strategik diversifikatsiyani kengaytirish, jahon transport tizimiga qo'shilish orqali uning barqaror va har tomonlama rivojlanishini ta'minlaydi.

Muxtasar qilganda, temir yo'l transport tizimini iqtisodiy rivojlantirish bo'yicha asosiy yo'nalishlar zamonaviy sharoitda temir yo'l transportini rivojlantirishning ilmiy asoslangan strategiyasini ishlab chiqish muammosining hal etilishini belgilab beradi. Kompleks rivojlanishga erishishning taqdim etilayotgan to'rt yo'nalishi temir yo'l transportining strategik raqobatbardoshligini oshirishga, xarajatlarni kamaytirishga, xizmat ko'rsatish darajasini yuksaltirishga va yangi xizmatlarni taklif qilishga imkon beruvchi bozor omillarining rivojlanishiga olib keladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. <https://data.worldbank.org/indicator/is.air.good.mt.k1>
2. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2022 йил 28 февралдаги «2022-2026 йилларга бўлжалланган Янги Ўзбекистоннинг тараққиёт стратегияси тўғрисида»ги ПФ-60-сонли фармони. // www.lex.uz.
3. Ўзбекистон Республикаси Президентининг Олий Мажлисга Мурожаатномаси. 24 январь 2020 йил.
4. Халтурин, Р. Развитие транспортной инфраструктуры: проблемы и возможности / Р. Халтурин // Вестник Института экономики Российской академии наук — №6 — 2012. — С. 21-26.
5. Задворный, Ю. В. Формирование интегрированной транспортной инфраструктуры в регионе / Ю. В. Задворный // дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. — М., 2005.- с. 152
6. Venables, A. J. (2020). Evaluating Urban Transport Improvements: Cost-Benefit Analysis in the Presence of Agglomeration and Income Taxation. *Journal of Transport Economics and Policy*, 41:173–188 p.
7. Рахимов Х.Ш. Мамлакат транспорт инфратузилмаси фаолиятини самарадорлигини ошириш. Иқт. фан. фал. ... дис. Автореф., Тошкент 2021.
8. Fayzullayev J.S. Improvement of Economic Efficiency of Development of Railway // *Asian Journal of Technology & Management Research (AJTMR)* ISSN: 2249 – 0892 Vol9 Issue-2, Dec -2019. http://www.ajtmr.com/papers/Vol9Issue2/Vol9Iss2_P9.pdf
9. Fayzullayev, J.S. (2021) "Economic-mathematical model of evaluating the efficiency of the transport system," *Economics and Innovative Technologies*: Vol. 2021: No. 1, Article 1. <https://uzjournals.edu.uz/iqtisodiyot/vol2021/iss1/1>
10. <https://review.uz/oz/post/infografika-uzbekistan-v-indekse-effektivnosti-logistiki-2016-2018-gg>.
11. Зоҳидов А.А. Марказий осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизмининг такомиллаштириш. Иқт. фан. док. ... дис. Автореф., Тошкент 2018.
12. Frederick Starr S., Filat Yildiz, Martina reiser etc. The New Silk roads: Transport and trade in Greater Central Asia. Monograph Central AsiaCaucasus

institute & Silk Road Studies Programm, Washington, D.C.: Johns Hopkins University-SAIS, 2019. – 514 p.

13. Fayzullayev J. (2020). Effectiveness of modern methods in the development of the integration transport systems. *Архив научных исследований*, 1(3). <https://tsue.scienceweb.uz/index.php/archive/article/view/3892>

14. Fayzullayev J.S. Theoretical Aspects of the Transport Logistics System Management // Asian Journal of Technology & Management Research (AJTMR) ISSN: 2249 –0892 Special Issue–2, Sep -2019. http://ajtmr.com/papers/SplIss2/SplIss2_8.pdf

15. Fayzullayev J.S. Problems And Status Of Efficiency Of The Transport And Logistics System In The Railway Network , Archive of Conferences: Vol. 13 No. 1 (2021): GTIMSC-2021, <https://www.conferencepublication.com/index.php/aoc/article/view/573>