



## ТЕМИР ЙЎЛ ТАРМОҒИНИ ИҚТИСОДИЙ РИВОЖЛАНТИРИШ ЙЎНАЛИШЛАРИ

**Файзуллаев Жавлонбек Султонович** -  
Тошкент давлат иқтисодий университетининг  
докторанти, (DSc), и.ф.ф.д., (PhD)

[https://doi.org/10.55439/ECED/vol23\\_iss4/a42](https://doi.org/10.55439/ECED/vol23_iss4/a42)

**Аннотация.** Мазкур мақолада темир йўл транспорт тизимининг иқтисодий фаолиятини ривожлантиришни белгилаб берувчи асосий йўналишлар, темир йўл транспорт тизими самарали ривожланишига тўсиқ бўлаётган асосий муаммолар, темир йўл транспортини стратегик интеграциялаш тамойиллари ва темир йўл транспорт тизимининг ташкилий-иқтисодий асосини ривожлантиришнинг тўрт йўналиши таклиф этилган.

**Калит сўзлар:** темир йўл транспорти тизимининг ташкилий-иқтисодий асоси, логистика самарадорлик индекси, юкларни етказиб бериш, вазифалар иерархияси, транспорт комплекси, темир йўл транспорт инфратузилмаси.

## НАПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

**Файзуллаев Жавлонбек Султонович** -  
докторант Ташкентского Государственного  
экономического университета, (DSc), (PhD)

**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.

## DIRECTIONS OF ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE RAILWAY NETWORK

**Fayzullayev Javlonbek Sultanovich** -  
doctoral student of Tashkent State  
University of Economics, (DSc), PhD

**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.

**Кириш.** Халқаро иқтисодий алоқаларнинг барқарор ривожланиши, асосан, транспорт фаолияти билан белгиланади. Дунёда транспорт маршрутлари узунлигини 50 млн. километрдан ортиқ даражада барқарорлаштириш қайд этилган. Жаҳон банкининг маълумотларига кўра, ҳозирги кунда “халқаро транспорт бозори 2,2 триллионга тенг баҳоланмоқда (ЯИМнинг 6,8 %и)”. Дунёнинг аксарият мамлакатларида транспортнинг ЯИМдаги улуши 4-9 фоизни, аҳоли бандлигида 3-7 фоизни ташкил этади[1].

Бир томондан, транспорт тизими миллий иқтисодиётнинг ривожланиш даражасини, иккинчи томондан мамлакатнинг хавфсизлик даражасини акс эттиради.

Жаҳонда транспорт тизимини самарали ривожлантириш юзасидан кенг қамровли илмий изланишлар олиб борилмоқда. Хусусан, темир йўл транспорт тизимини иқтисодий ривожлантириш масалаларига мажмуавий ёндашиш, темир йўл транспорт тизимининг самарали ривожланишини таъминлайдиган иқтисодий ёндашувларни шаклланти-

риш бўйича олиб борилаётган тадқиқотларда темир йўл транспорт тармоғи ривожланишининг ижобий таъсирлари қайд этилган, шунга қарамай, ушбу таъсирларнинг йўналиши ва кўлами бўйича комплекс фикр шаклланмаган. Шундан келиб чиққан ҳолда, темир йўл транспорт тизимини иқтисодий ривожлантириш бўйича қўшимча изланишлар олиб бориш лозимлигини белгилайди.

Мамлакатимизда иқтисодиётнинг муҳим тармоғи сифатида транспорт коммуникацияларини жадал ривожлантиришга алоҳида эътибор қаратилмоқда. Бу борада 2022-2026 йилларда Янги Ўзбекистоннинг Тараққиёт стратегиясида ҳам “транспорт ва логистика хизматлари бозори ва инфратузилмасини ривожлантириш, темир йўл инфратузилмасини электрлаштириш даражасини 60 фоизга етказиш ва автомобиль йўллари тармоғини жадал ривожлантириш, транспорт соҳасида ташқи савдо учун “яшил коридорлар” ҳамда транзит имкониятларини кенгайтириш ва транзит юк ҳажмини 15 миллион тоннага етказиш” каби устувор вазифалар белгиланган [2]. Бу бўйича муҳим вазифалар белгилаб берилган.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг Олий Мажлисга Мурожаатномасида: “Маҳсулотларимизни ички ва ташқи бозорларга етказиш, уларнинг таннархини тушириш учун транспорт-логистика соҳасини ривожлантиришимиз зарур” [3], – деб таъкидланган. Бу, ўз навбатида, мамлакат транспорт-транзит салоҳиятидан ва замонавий етказиб бериш технологияларидан самарали фойдаланишни ҳамда темир йўл транспорт тизимини самарали ривожлантириш юзасидан илмий тадқиқотлар олиб боришнинг мақсадга мувофиқлигини ифодалайди.

#### **Мавзуга оид адабиётлар таҳлили.**

Транспорт тизимини иқтисодий ривожлантиришнинг назарий-услубий асослари бир қатор маҳаллий ва хорижлик олимларнинг илмий тадқиқотларида ўз аксини топган. Иқтисодчи олим Р.Халтурин транспорт комплексининг қуйидаги хусусиятларини ажратиб кўрсатади: унинг элементлари ягона тизим сифатида фаолият кўрсатади; транспорт инфратузилмаси минтақавий тизимнинг бошқа таркибий қисмлари билан ўзаро боғлиқ ҳолда амалга оширилади [4].

Ю.Н.Гольская ўз тадқиқотида транспорт тизимини ривожлантиришнинг қуйидаги хусусиятларини ажратиб кўрсатади: унинг элементлари ягона тизим сифатида фаолият кўрсатади; темир йўл транспорт тизимини ривожлантириш минтақавий тизимнинг бош-

қа таркибий қисмлари билан ўзаро боғлиқ ҳолда амалга оширилади. Демак, темир йўл транспорти ҳудуд билан қатъий тарзда боғланмаганлиги боис, ҳаракатланувчи таркиб унинг элементи ҳисобланмайди [5].

И.А. Семина ва В.А. Кустов транспорт инфратузилмасининг ҳудудий тизимлардаги қуйидаги вазифаларини ажратиб кўрсатадилар. Биринчидан, транспорт – ҳудудий хусусиятлар индикатори ва мамлакат ижтимоий-иқтисодий сифатининг асосий таркибий қисми. Иккинчидан, транспорт алоқалар тақсимловчи ва мувофиқлаштирувчи ҳисобланади, натижада операцион макон чекловчи, бошқача айтганда, “ҳудудларни туташтирувчи”, яъни “транспорт хабни ҳосил қилувчи” каби вазифаларни бажаради [6].

А.Б.Максимов ўзининг илмий ишларида транспорт инфратузилмасини шакллантиришнинг қуйидаги асосий функцияларини кўрсатиб беради:

- мамлакат иқтисодиётини транспорт йўллари билан таъминлаш;
- иқтисодиёт субъектларининг транспорт объектларига бўлган эҳтиёжини қондириш;
- мамлакат транспорт тармоғини шакллантириш;
- турли транспорт турлари ўртасидаги ўзаро ҳамкорликни таъминлаш;
- мамлакат ижтимоий-иқтисодий ривожланиш даражасини юксалтириш [7].

Д.Бауэрсокснинг фикрича, темир йўл транспорти фаолиятини ривожлантиришда анъанавий усулларга нисбатан юк ташувларини ташкил этишнинг афзаллиги ва иқтисодий самарадорлиги масалаларини киритган ҳолда мультимодал ва интермодал юк ташувларини ташкил этиш муаммоларига алоҳида эътибор қаратган. Шу билан бирга, муаллиф транспорт тармоқлари, транспорт воситалари ва транспорт компаниялари ўз ичига олган транспорт тизимини алоҳида қайд этади [8].

Мамлакатимиз олимларидан Ғ.Самадов, А.Зоҳидов, А.Гуламов ва М.Равшановнинг фикрича, “транспорт тизими – юк ва йўловчиларни ўз манзилига етказиш жараёнида ўзаро алоқаси бўлган транспорт турлари ва инфратузилмалари мажмуаси, яъни ўзаро боғлиқ бўлган транспорт секторлари, меҳнат ресурслари ҳамда мамлакат иқтисодиётини самарали бошқариш мақсадида транспортнинг барча турлари бошқарув тизими тушунилади” [9].

**Тадқиқот методологияси.** Темир йўл транспорт тизимини самарали ривожланти-

риш муаммоларини таҳлил этиш билан шуғулланган миллий ва хорижлик олимларнинг илмий изланишлари натижалари мазкур тадқиқотнинг назарий-услубий базаси сифатида хизмат қилди. Мақолани тайёрлашда абстракт ва аналитик мушоҳада, қиёсий ва омилли таҳлил, индикатив, танланма кузатув, таққослаш, иқтисодий-статистик ва бошқа усуллардан фойдаланилди.

**Таҳлил ва натижалар.** Жаҳон давлатлари иқтисодиётининг самарали ривожланишида асосий “қон айланиш” вазифасини бажарувчи транспорт комплекси алоҳида аҳамият касб этади. Самарали транспорт тизими ички бозорда хомашё ва маҳсулот ҳаракатларини оптималлаштиради, шу билан бир қаторда, ташқи савдода мамлакатнинг иқтисодий рақобатбардошлигини ошириб, жаҳон бозорига интеграция жараёнларини тезлаштириш имкониятини беради. Умуман олганда, мамлакатни кенг қўламда ривожлантириш, минтақалараро иқтисодий муносабатларнинг юқори суръатларда бўлиши кенг маънода транспорт инфратузилмасининг самарали фаолиятига ҳам бевосита боғлиқ [7].

Темир йўл транспортидаги туб иқтисодий ислохотлар уни ривожлантиришнинг янги йўналишларини ишлаб чиқишни тақозо этади. Шунга мувофиқ, темир йўл транспортини иқтисодий ривожлантириш бўйича янги қарашлар тизимини ишлаб чиқиш зарурати пайдо бўлади. Бу темир йўл ишлаб чиқариш тизимининг барча даражаларидаги бошқарув ўртасида, шу жумладан, ташиш жараёнини таъминлаш, етарли миқдордаги тегишли ҳаракатланувчи таркибнинг мавжудлиги, йўл сифатини, вагонларнинг оптимал айланмасини, самарали режали таъмирлашни, логистика, маркетинг ва шу кабиларни таъминлаш бўйича самарали алоқа ҳамда ҳамкорлик қилиш мақсадининг мавжуд эмаслиги темир йўл транспорт тизимидаги мавжуд ташкилий-иқтисодий механизмнинг энг муҳим муаммоси эканлиги билан тушунтирилади.

Бугунги кунда йирикроқ тизимнинг таркибий қисми сифатида намоён бўлувчи транспорт масаласига янгича ёндашув, ташиш жараёнидаги барча жабҳаларни: юкни юборувчидан юкни қабул қилувчигача, юкни қайта ишлаш, қадоқлаш, сақлаш, жойлаштириш ва етказиб беришдаги ахборот оқимини қамраб олган ҳолда кўриб чиқишни мақсадга мувофиқ деб топмоқда. Бу эса транспорт-логистика инфратузилмасини яратиш ҳамда транспорт-логистика тизимининг таркибий қисми

сифатида кўриб чиқишни тақозо этади. Ташишни амалга ошириш билан боғлиқ ва унга ҳамкорлик қилувчи транспорт турларини комплекс тадқиқ этишни кўзда тутган транспорт тизимидан фарқли равишда “логистика” атамасининг қўшилиши вақт ва харажатлар минимал даражага олиб келинишини таъминлайди.

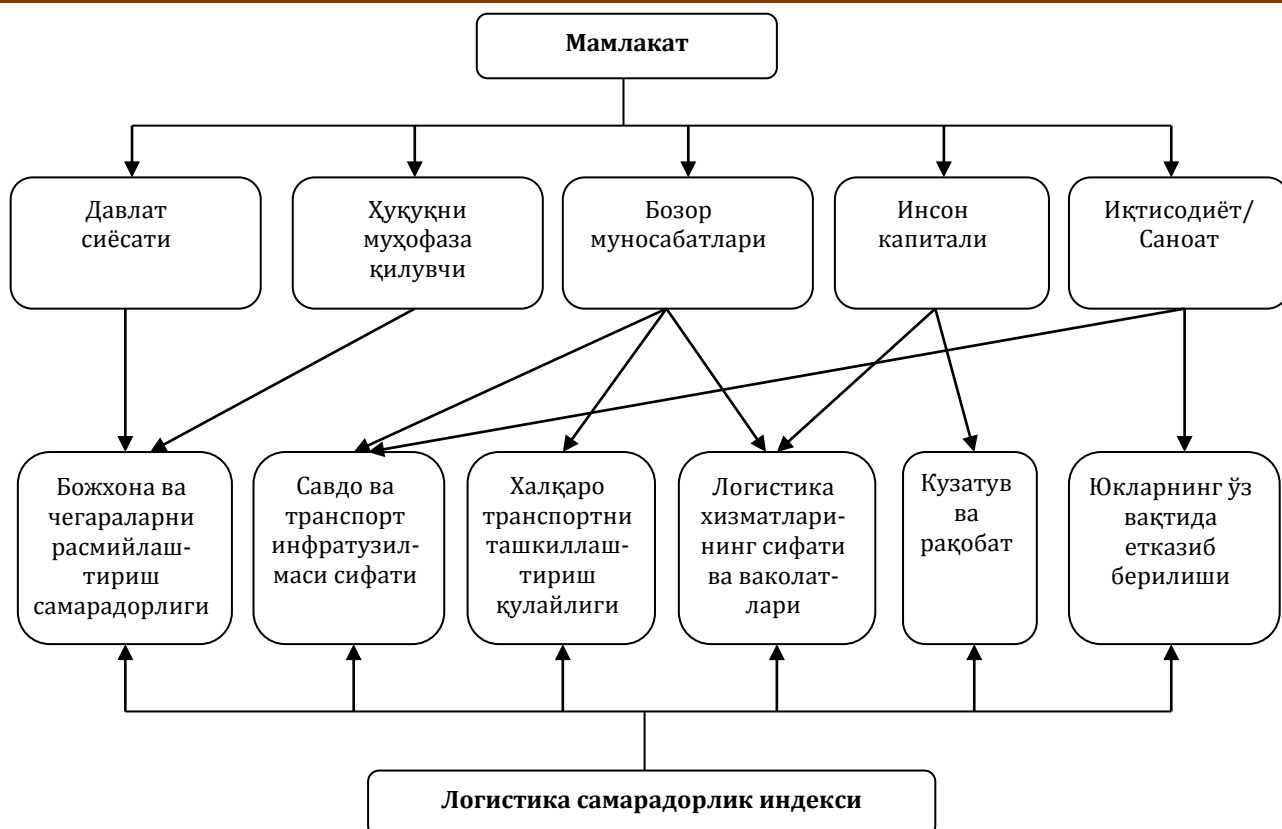
Бугунги кунда логистика инфратузилмаси мамлакатнинг транзит салоҳиятини шакллантирадиган ўта муҳим элементга айланиб бормоқда. Айнан транспорт логистика элементларини ривожлантириш ва такомиллаштириш, шунингдек, мамлакатнинг логистика самарадорлик индексини ошириш учун замонавий ахборот технологияларини ривожлантириш мамлакатимизнинг транзит жиҳатидан жозибадорлигини ошириб, бу йўналишдаги кўрсаткичларнинг яхшиланиши ҳамда транзит логистика фаолиятдан юқори даражада даромад олиш имкониятини беради.

Аммо халқаро даражада мамлакатнинг логистика самарадорлик индекси натижаларини белгилаб берадиган олти индикатордан фойдаланган ҳолда логистика соҳасининг олти йўналишига баҳо берилади. Бунда 160 та давлатнинг логистика салоҳияти ўрганилиб, ҳар бир респондент логистика самарадорлигининг олти асосий таркибий қисмлари бўйича саккизта хорижий бозорни баҳолайди [8]. 1-расмда мамлакат айрим йўналишларининг логистика самарадорлик индексига таъсири кўрсатилган.

Ўзбекистон логистика самарадорлик индексига назар ташланса, энг юқори натижалар айнан инфратузилма ва ўз вақтида етказиб бериш индикаторларида нисбатан ижобийлигини, аммо халқаро ташувлар, логистика рақобат ва кузатув индикаторлари 2007-2018 йиллар давомида беш баллик шкала бўйича сезиларли даражада пастлигини кўриш мумкин (1-жадвал).

Мазкур индикаторлар пастлиги мамлакатимизда мультимодал логистика марказлари етарли даражада йўлга қўйилмаганлигидан, экспорт ва импорт операциялари учун кетадиган вақт, юкни кузатиб бориш ва назорат қилиб бориш каби кўрсаткичлар анча пастлиги сабабли 160 та давлат ичида Ўзбекистон мос равишда 99 ўринни эгаллаган.

Темир йўл транспорт тизимини иқтисодий ривожлантиришнинг методологик асоси 2-расмда келтирилган ва кўп қиррали муаммоларни ҳал этиш йўлларини ўз таркибига олади:



1-расм. Мамлакат айрим йўналишларининг логистика самарадорлик индексига таъсири

Манба: Олиб борилган тадқиқотлар асосида муаллиф томонидан тузилган.

Ўзбекистон Республикасида географик жиҳатдан олдиндан белгиланган транзит салоҳиятидан тўлиқ фойдаланиш талаб этилади. Бироқ темир йўл транспортида юзага келган ҳозирги ҳолат қуйидаги уч омил билан тавсифланади:

темир йўл магистралларининг зичлиги;  
темир йўлларнинг умумий узунлиги – 7 401,2 км, электрлаштирилган участкаларнинг

умумий узунлиги – 3 510,6 км, электрлаштирилган йўллар улушининг паст – 47,4 % эканлиги, мазкур ҳолат халқаро даражада инқироз олди ҳолатининг критик нуқтаси ҳисобланади;

тармоқдаги асосий ишлаб чиқариш фондларининг юқори даражада эскирганлиги (70-80 %).

1-жадвал

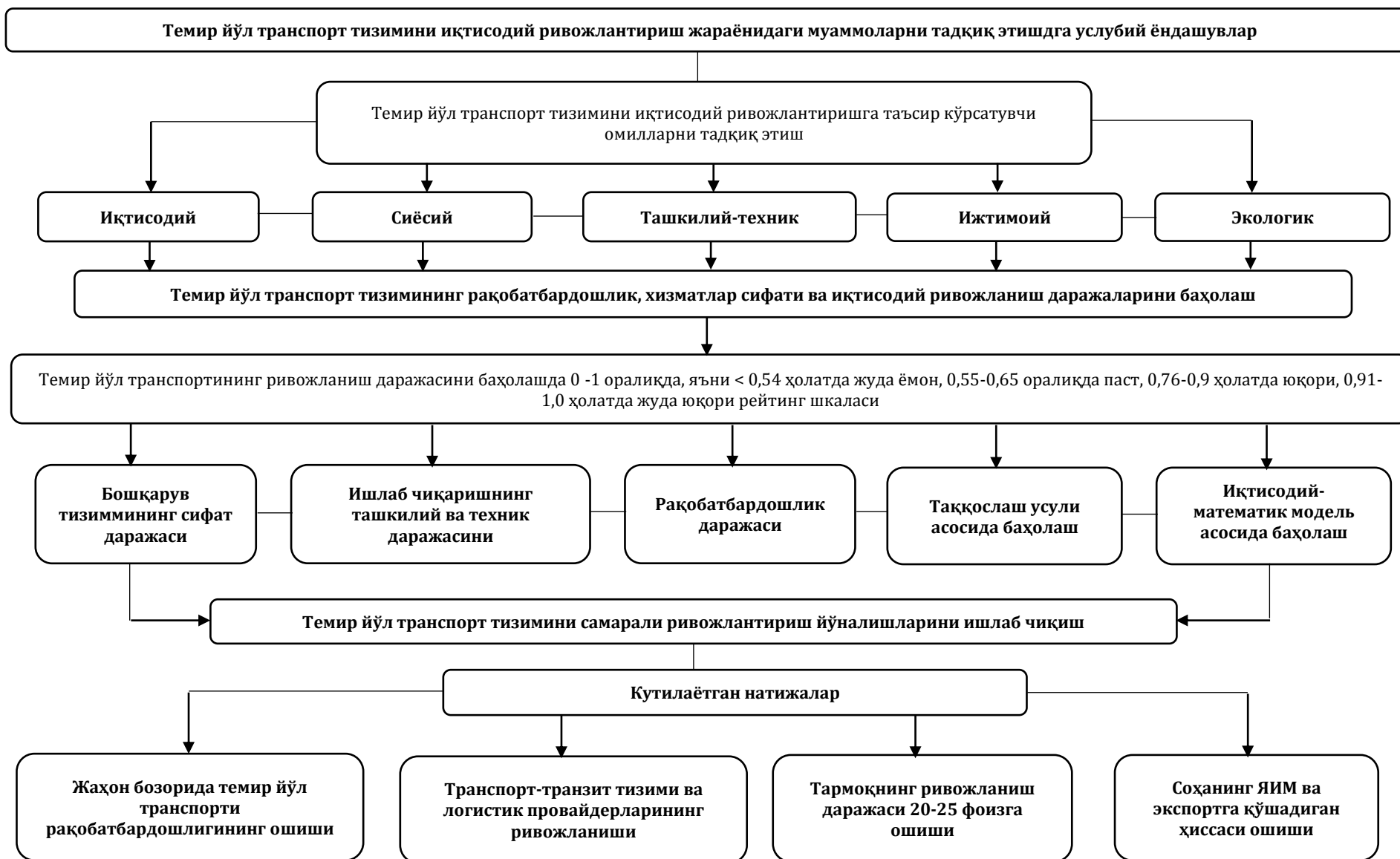
Ўзбекистон логистика самарадорлик индекси натижалари (LPI) (2007-2018)

Йиллар	ЛСИ рейтинги	Божхона	Инфра-тузилма	Халқаро ташувлар	Логистик рақобат	Кузатув ва рақобат	Ўз вақтида етказиш
2007	129	1.94	2.00	2.07	2.21	2.08	2.73
2010	68	2.20	2.54	2.79	2.50	2.96	3.72
2012	117	2.25	2.25	2.38	2.39	2.53	2.96
2014	129	1.80	2.01	2.23	2.37	2.87	3.08
2016	118	2.32	2.45	2.36	2.39	2.05	2.28
2018	99	2.10	2.57	2.42	2.59	2.71	3.09

Манба: жаҳон банки маълумотлари.

“Ўзбекистон темир йўллари” АЖнинг 2020 йил маълумотларига кўра, инвентар ҳаракат таркибининг “ёш” таркиби қуйидагича: жами локомотивлар – 473 та, шундан 314 таси 30 йилдан ортиқ ишлатилаётган локомотив-

лар ҳисобланади, уларнинг улуши 66 фоизни ташкил этади. Манёвр локомотивлар жами 197 та бўлиб, шундан 185 таси 30 йилдан ортиқ ишлаб келмоқда, умумий ҳажмининг 94 %ини ташкил этади (2-жадвал).



2-расм. Темир йўл транспорт тизимини иқтисодий ривожлантиришнинг методологик асоси

Манба: Олиб борилган тадқиқотлар асосида муаллиф томонидан тузилган.

“Ўзбекистон темир йўллари” АЖнинг инвентар ҳаракат таркибининг “ёш” таркиби,  
2021 йил

Тур	10 йилгача	10 дан 20 йилгача	20 дан 30 йилгача	30 йилдан ошган	Жами
Электровозлар	44	12	30	30	116
Тепловозлар	45	7	9	99	160
Манёвр локомотивлар	-	-	12	185	197
<b>Жами локомотивлар</b>	<b>89</b>	<b>19</b>	<b>51</b>	<b>314</b>	<b>473</b>

Манба: “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ маълумотлари.

Вагон парки билан боғлиқ вазият ҳам кескинлашган: уларнинг 65 фоизи хизмат муддати 30 йилдан ортиқ, 35 фоизининг хизмат муддати 20-30 йилни ташкил этади. Шу билан бирга, электровозларнинг 26 фоизи 30 йилдан ортиқ, 25-30 фоизи 20-30 йил, 38 фоизи 10 йилгача фаолият кўрсатиб, яъни электровозларнинг ярми таъмирга муҳтож.

Бугунги кунда темир йўл транспорт тизими ривожланишига тўсқинлик қилувчи асосий омилларга рақобат йўқлиги (респондентларнинг 54 %), ҳаракатланувчи таркиб етишмаслиги (45 %), хизматлар сифати паст бўлган ҳолда тарифларнинг юқорилиги (35 %), коррупция (30 %) ва асосий фондларнинг юқори даражада эскирганлиги (28-30 %) ки-

ради. Сўровда қатнашганларнинг 45,6 %и ташиш пайтида шикаст етказиш, йўқотиш ва ўғирлик ҳолатлари мавжудлигини қайд этганлар.

2021 йилда жами ташишдан олинган даромад 8 603,5 млрд. сўм, шундан 96 %и юк ташиш ҳажмига тўғри келмоқда (3-жадвал). Мазкур йилда юк ташиш ҳаражатлари 5 248.7 млрд. сўмга, олинган фойда 3 318.8 млрд. сўмга тенг бўлган. Келтирилган маълумотлардан йўловчи ташишдан олинган даромад 359.2 млрд. сўмни, унга сарфланган жами ҳаражатлар 767.016 млрд. сўмни ташкил этиб, йўловчи ташишдан кўрилган зарар 407.8 млрд. сўмга тенг.

2016-2021 йилларда “Ўзбекистон темир йўллари” АЖнинг асосий молиявий натижалари, млрд. сўм

Т/р	Кўрсаткичлар	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>1.</b>	<b>Жами ташишдан даромад</b>	<b>3765,8</b>	<b>4363,2</b>	<b>5767,2</b>	<b>7056,1</b>	<b>7973,3</b>	<b>8603,5</b>
<i>Шу жумладан:</i>							
1.1.	Юк ташиш	3 476,7	4 020,2	5 383,8	6 624,8	7 731,3	8 244,3
1.2.	Йўловчи ташиш	236,2	343,0	383,4	431,3	242,0	359,2
<b>2.</b>	<b>Жами ташиш ҳаражатлари</b>	<b>2 563,4</b>	<b>2 886,9</b>	<b>4 128,4</b>	<b>4 792,4</b>	<b>5 216,3</b>	<b>5 284,7</b>
<i>Шу жумладан:</i>							
2.1.	Юк ташиш	2047,3	2 234,7	3 238,7	3 695,5	4 459,2	4517,73
2.2.	Йўловчи ташиш	516,1	652,2	889,6	1 096,8	757,1	767,016
<b>3.</b>	<b>Ташишдан олинган фойда (зарар)</b>	<b>1718,5</b>	<b>1 476,3</b>	<b>1 638,8</b>	<b>2 263,7</b>	<b>2 757,0</b>	<b>3 318,8</b>
<i>Шу жумладан:</i>							
3.1.	Юк ташиш	1726,4	1 785,4	2 145,1	2 929,2	3 272,1	3 726,6
<b>3.2.</b>	<b>Йўловчи ташиш</b>	<b>-327</b>	<b>-309,1</b>	<b>-506,3</b>	<b>-665,5</b>	<b>-515,1</b>	<b>-407,8</b>
<b>4.</b>	<b>Рентабеллик, фойдасиз ташиш</b>	<b>67,0</b>	<b>73,7</b>	<b>61,2</b>	<b>70,1</b>	<b>67,4</b>	<b>77,3</b>
<i>Шу жумладан:</i>							
4.1.	Юк ташиш	69,8	79,9	66,2	79,3	73,4	82,5
<b>4.2.</b>	<b>Йўловчи ташиш</b>	<b>-118,5</b>	<b>-90,1</b>	<b>-132,1</b>	<b>-154,3</b>	<b>-212,8</b>	<b>-113,5</b>

Манба: “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ маълумотлари асосида муаллиф томонидан ҳисоб-китоб қилинган.

Мазкур ҳолат йўловчи ташишда бир қатор муаммолар бартараф этилмаётганлигидан далолат беради. Шунини алоҳида таъкидлаш лозим, йўловчи ташиш темир йўлда юк

ташиш фаолиятига маълум даражада салбий таъсир кўрсатмоқда, кўп ҳолларда йўловчи поездларни ўтказиб юбориш учун соатлаб кутиб қолиш зарурати пайдо бўлади. Бу эса ет-

казиб бериш вақтига салбий таъсир кўрсатади ва юк эгалари бошқа транспорт турларидан фойдаланиш зарурати юзага келмоқда, шу билан бирга, мамлакатнинг логистика самарадорлик индекси кўтарилишига тўсиқ бўлмоқда.

Бугунги кунда мамлакатимизда аутсорсинг логистика хизмат бозори султ даражада ривожланиб, бунинг асосий сабаблари мижоз-корхоналар логистика занжирларининг мураккабланиши ва мураккаб логистика хизматларига бўлган талабнинг қондирилмаётганлиги, мамлакатимизда сифатли, шу жумладан, йирик провайдерлар, яъни 3PL ва 4PL даражадаги логистика хизматларининг ривожланмаётганлиги билан боғлиқ. Яна бир нуқсонли жиҳати, мамлакатимизда логистика харажатлари умумий тузилмасидаги аутсорсинг улуши тахминан 12-15 %ни ташкил қилиб, шу билан бирга, логистика бозори ривожланган мамлакатлар учун бу кўрсаткич 40-45 %га

тенг.

Шуни таъкидлаш лозимки, темир йўл транспорт тизими ҳамда тегишли инфратузилманинг ривожланиш даражаси жаҳон стандартларидан ортда қолмоқда. Бугун юртимизда фаолият юритаётган транспорт-логистика операцияларининг асосий қисми 1PL ҳамда 2PL форматда, холос. Айниқса, 3PL форматда фаолият юритаётган компаниялар етарли эмас. Бугунги кун талаблари транспортнинг барча турларини қамраб олувчи йирик логистика операторларига эга корхоналар фаолиятини ташкил этишни тақозо қилмоқда, яъни транспорт турлари ўртасида самарали ҳамкорликни йўлга қўядиган йирик операторлар етишмайди. Ушбу ҳолат юк ташиш жараёни билан боғлиқ муаммоларга сабаб бўлмоқда. Юқоридаги мулоҳазалардан айтиш мумкинки, темир йўл транспорт-логистика фаолияти султ кечишига қуйидаги муаммолар таъсир кўрсатмоқда (4-жадвал).

4-жадвал

Темир йўл транспорт-логистика фаолиятига таъсир кўрсатаётган муаммолар

Муаммолар	контейнер ташув ҳажми етишмаслиги;
	темир йўл транспортида юк ташиш нархлари юқорилиги;
	3PL ва 4PL даражадаги логистик хизмат провайдерларининг ривожланмаганлиги;
	темир йўл вагонларининг 50 %га яқин қисми 20-30 йил давомида, 66 фоизи эса 30 йилдан ортиқ хизмат кўрсатиб келаётганлиги;
	халқаро ташувларда 1,5 % рефрижератор автомобиллари иштирок этиб (талаб – 15-20 %), ушбу кўрсаткич темир йўл вагонларининг 4 %ини ташкил этади;
	темир йўл транспорт-логистика тизимини умумий назорат қилиш методикаси тизимга солинмаганлиги;
	халқаро ташувларда контейнер ташувлари улуши 7-8 %ни ташкил этиши (ЕИда – 14 %, Хитойда – 51 %);
	омборхона хўжалиги асосий фондларининг 30 %га яқини жисмоний ва маънавий эскирганлиги; юк ортиш-тушириш ишларини механизациялаштириш даражаси 20-30 %ни ташкил этиши.

**Манба:** Олиб борилган тадқиқотлар асосида муаллиф томонидан тузилган.

Маҳаллий саноатнинг хомашёга ихтисослашганлиги туфайли экспорт товарлари нархидаги транспорт харажатларининг улуши уларнинг халқаро бозордаги рақобатбардошлигига сезиларли таъсир кўрсатмоқда. Айна пайтда магистраль темир йўл инфратузилмаси Ўзбекистоннинг барча ҳудудларини бирлаштиради.

Бундан ташқари давлатнинг қулай географик жойлашуви маҳаллий темир йўл транспортининг қўшни давлатларнинг темир йўл тармоқлари билан халқаро транзит ташувларида кенг иштирок этиш имкониятини беради. Фикримизча, темир йўл транспорт тизимини ривожлантиришнинг

қуйидаги йўналишларини белгилаб олиш мақсадга мувофиқ (5-жадвал).

**Хулоса ва таклифлар.** Шундай қилиб, юқоридаги муаммоларнинг олдини олиш мақсадида қуйидаги асосий концептуал йўналиш-ни белгилаб олиш мақсадга мувофиқ бўлар эди. Темир йўл транспорти хизматлари нархининг ошиш суръатларини пасайтириш учун қуйидаги чора-тадбирларни амалга ошириш лозим:

– тарифларни белгилаш принципларини ўзгартириш ва босқичма-босқич янги тариф тизимига ўтиш, тузатиш коэффициентлари сонини камайтириш, темир йўл орқали ташиш-ни ҳар томонлама маблағ билан таъминлаш турларини камайтириш;

Темир йўл транспортини ривожлантиришнинг асосий йўналишлари

T/p	Ривожланиш йўналишлари	Йўналишлар бўйича ишларнинг мазмуни
<b>Хизматларнинг рақобатбардошлигини ошириш</b>		
1.	Бошқарув сифатини ошириш	Илмий ёндашув ва тамойилларга риоя қилиш, қарорлар (айниқса, стратегик қарорлар) қабул қилишда операцияларни моделлаштириш ва тадқиқ этиш, башорат қилиш, бошқариш ва рақобатбардошликка эришишга йўналтирилган менежмент, шу жумладан, инвестицион менежментга лойиҳавий ёндашувларни жорий қилиш каби замонавий бошқарув усуллари ва моделларини қўллаш.
2.	Замонавий ахборот технологияларини жорий қилиш	Ишлаб чиқариш ва молияни бошқаришнинг интеграциялашган ахборот технологиясини (АЦУП, SAPR, АРМ) жорий қилиш.
3.	Ишлаб чиқаришнинг ташкилий-техник даражасини ошириш Шу жумладан:	Жараёнларни лойиҳалашда операцияларни моделлаштириш ва тадқиқ қилишнинг замонавий усуллари қўллаш. Жами сармоялар ҳажмида стратегик ва базис инвестицияларнинг улушини ошириш (янги йўллар куриш, замонавий йўл техникасини сотиб олиш ва ҳ.к.).
3.1	темир йўлларнинг устки тузилмасини реабилитация ва модернизация қилиш	Асосий мақсад – унинг техник ҳолатини яхшилаш, ҳаракат самарадорлиги ва хавфсизлигини таъминлаш, халқаро стандартларга мувофиқлаштириш.
3.2	темир йўл участкаларини электрлаштириш	Темир йўл транспорти самарадорлигини, фаолиятнинг экологик жиҳатини ошириш.
3.3	станция хўжалигини ривожлантириш	Станция инфратузилмасини яхшилаш, унинг ўтказиш ва қайта ишлаш қобилиятини ошириш. Юклар ва таркибларни қайта ишлашда технологик жараёнларни автоматлаштириш мақсадида тезкор бошқариш автоматик тизимларини жорий қилиш.
3.4	темир йўл тармоғининг транзит салоҳиятини ривожлантириш	Темир йўл магистралининг халқаро йўлаклар таркибига кирувчи участкаларида ишларни бажариш устуворлигини ҳисобга олган ҳолда темир йўлни ривожлантириш режаларини амалга оширишни давом эттириш.
3.5	ҳаракатланувчи таркибни янгилаш	Инновацион асосда модернизация қилиш, муддатни узайтирган ҳолда капитал таъмирлаш, янги авлод вагонлари ва локомотивларини сотиб олиш.
<b>Истеъмолчиларга хизматлар ва хизмат кўрсатиш сифатини ошириш</b>		
1.	Хизматлар сифатини яхшилаш	Рақобатдошлик кўрсаткичларини: ишончилиқ, атроф-муҳитга зарарсизлик, технологияларга асосланганлик, хавфсизлик ва ҳ.к.ни мониторинг қилиш.
2.	Хизматларнинг истеъмолчиларига хизмат кўрсатиш сифатини яхшилаш	Хизматларнинг истеъмолчиларига хизмат кўрсатиш сифати кўрсаткичларини мониторинг қилиш: реклама, кафолат мажбуриятлари, истеъмолчиларни қўллаб-қувватлаш сифати. Хизматларнинг ва истеъмолчиларга хизмат кўрсатиш сифатини ошириш бўйича инновацион лойиҳаларни амалга ошириш.

*Манба: Олиб борилган тадқиқотлар асосида муаллиф томонидан тузилган.*

– ўз локомотив ва вагонларига эга бўлган темир йўл транспортда юк ташишга мўлжалланган хусусий компаниялар ташкил этилиши учун шарт-шароитлар яратиш орқали темир йўлда юк ташиш соҳасида рақобат муҳитини шакллантириш;

– контейнерларда ташилган юкларнинг транспортга сарфланадиган тўловларини 10 фоизга камайтириш учун контейнерда ташишни 25-30 фоизга ошириш зарур.

Қуйидагилар орқали транспорт тизими самарадорлигини ошириш учун минтақаларда мультимодал транспорт-логистика марказлари тармоғини кенгайтириш:

– юк ташиш, интермодал ва мультимодал юк ташишларнинг норматив ҳамда ҳуқу-

қий базаси, техник ва технологик регламенти ҳамда стандартлари, логистика марказлари, транспорт-экспедиторлик фаолиятини халқаро стандартларга мос ҳолда уйғунлаштириш;

– мультимодал ташишлар самарали бўлишини таъминлаш учун интеграциялашган ахборот тизимини ташкил этиш;

– божхона логистика марказларининг миллий тармоғини шакллантириш, уларда транспорт-логистика операциялари камида 3PL даражада бўлишини таъминлаш лозим.

Таклиф этилаётган йўналишлар давлат, жамият ва темир йўл транспорти манфаатлари ўртасидаги мувозанатни таъминлашга қаратилган ҳуқуқий, бошқарув, молиявий-иқтисодий, экологик ва инновацион жиҳатларни



ўз ичига олади. Темир йўл транспортини комплекс ривожлантириш берилган таклифлар инсортингли ва аутсортингли интеграцияни кучайтириш, стратегик диверсификацияни кенгайтириш, жаҳон транспорт тизимига қўшилиш орқали унинг барқарор ва ҳар томонлама ривожланишини таъминлайди.

Мухтасар қилганда, темир йўл транспорт тизимини иқтисодий ривожлантириш бўйича асосий йўналишлар замонавий ша-роитда темир йўл транспортини ривожланти-

ришнинг илмий асосланган стратегиясини ишлаб чиқиш муаммосининг ҳал этилишини белгилаб беради. Комплекс ривожланишга эришишнинг тақдим этилаётган тўрт йўналиши темир йўл транспортининг стратегик рақобатбардошлигини ошириш, харажатларни камайтириш, хизмат кўрсатиш даражасини юксалтириш ва янги хизматларни таклиф қилишга имкон берувчи бозор омилларининг ривожланишига олиб келади.

#### Манба ва фойдаланилган адабиётлар рўйхати

1. <https://data.worldbank.org/indicator/is.air.good.mt.k1>
2. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2022 йил 28 февралдаги “2022-2026 йилларга мўлжалланган Янги Ўзбекистоннинг Тараққиёт стратегияси тўғрисида”ги ПФ-60-сонли фармони. // [www.lex.uz](http://www.lex.uz).
3. Ўзбекистон Республикаси Президентининг Олий Мажлисга Мурожаатномаси. 2020 йил 24 январь.
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 фаолияти самарадорлигини ошириш. Иқт. фан. фал. дис. автореф. – Т., 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](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 механизмини таккомиллаштириш. Иқт. фан. док. дис. автореф. – Т., 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](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>