

# “O‘ZBEKISTON TEMIR YO‘LLARI” AJNING TASHKILIY- IQTISODIY FAOLIYATI HOLATI

**Rahmonov G‘ayrat**

TATU, “Menejment va marketing” kafedrası mustaqil tadqiqotchisi

**Annotatsiya.** Mazkur maqolada temir yo‘l transport xizmatining tashkiliy-iqtisodiy tahlili O‘zbekiston misolida qilingan bo‘lib, unga ko‘ra xalqaro va milliy darajadagi o‘rni ham tahlil qilingan.

**Kalit so‘zlar:** transport xizmati, baholash usullari, transport xizmatiga ta‘sir etuvchi omillar, samaradorlik.

## **The state of organizational and economic activity of "Uzbekistan Railways" JSC**

**Abstract.** In this article, the organizational and economic analysis of the railway transport service was made on the example of Uzbekistan, and according to it, its role at the international and national levels was also analyzed.

**Keywords:** transport service, assessment methods, factors affecting transport service, efficiency.

Bugungi kunda temir yo‘l transporti va uning yordamida qilinishi mumkin bo‘lgan xizmatlarsiz iqtisodiy infratuzilmani tasavvur etib bo‘lmaydi. Uning xizmati qishloq xo‘jaligi faoliyatidan boshlab qimmatbaho mineral resurslarni qazib olishga qadar foydalanish darajasi sohaviy ildiz otib ulgurgan zamonda, texnikaning mo‘jizalariga qaramasdan insoniyatning ishonchini va xavfsizlikka bo‘lgan hotirjamligini qozongan. Jahon iqtisodiy globallasuv sharoitida xalqaro temir yo‘l kompaniyalarining texnikaviy takomillashtirilishining o‘zi yetarli bo‘lmay, undagi xizmat sohasini turli biznes modellar yordamida yangi tarmoqlarini ajralib chiqishiga turtki bo‘lmoqda. Jumladan, logistikaning ichki, ichki kombinativ, tashqi-ichki, tashqi muqobil va shu kabi tarmoqlarini vujudga kelishiga xizmat qildi. Biroq, shuni unutmaslik lozimki, temir yo‘l deganda

faqatgina iqtisodiy emas, balki ijtimoiy xizmatlar ham nazarda tutiladi. Ijtimoiy xizmatlar bevosita o'zining ortidan psixologik, ergonomik, ahloqiy, tibbiy hamda ma'naviy ta'sir doirasiga egaligi bilan alohida ahamiyat va dolzarbblik kasb etadi. Mazkur holatda asosan insonlarning temir yo'l xizmatidan foydalanishida ega bo'lishi mumkin bo'lgan xizmatlar va ularning sifatini, maqsadga yo'naltirilganligiga urg'u beradi. Xizmatlarni alohida e'tibor ostida rivojlantirish masalasi temir yo'l kompaniyalarining boshqaruvi uchun zaruriy strategik faoliyat sanaladi.

Temir yo'l xizmatlaridan foydalanishda tashish mumkin bo'lgan yo'nalishlar hamda temir yo'llarning umumiy uzunligi hisobga olinadi. Buning uchun Xalqaro temir yo'llari Ittifoqining har yili olib boradigan kuzatuvlaari hamda statistik kuzatishlariga ko'ra olib boriladi. Bunda mamlakatlarning ISO 3166 standartiga binoan tegishli xususiyatlardan kelib chiqqan holda baholash qilinadi. Bu liniyalarning xizmat qilishiga ko'ra faol tarmoqqa ega sanaladi, shu nuqtai nazardan kelib chiqqan holda quyidagi natijaviylikni ko'rish mumkin:

2.1-jadval

Xalqaro faol temir yo'l tarmog'iga ega mamlakatlar<sup>1</sup>

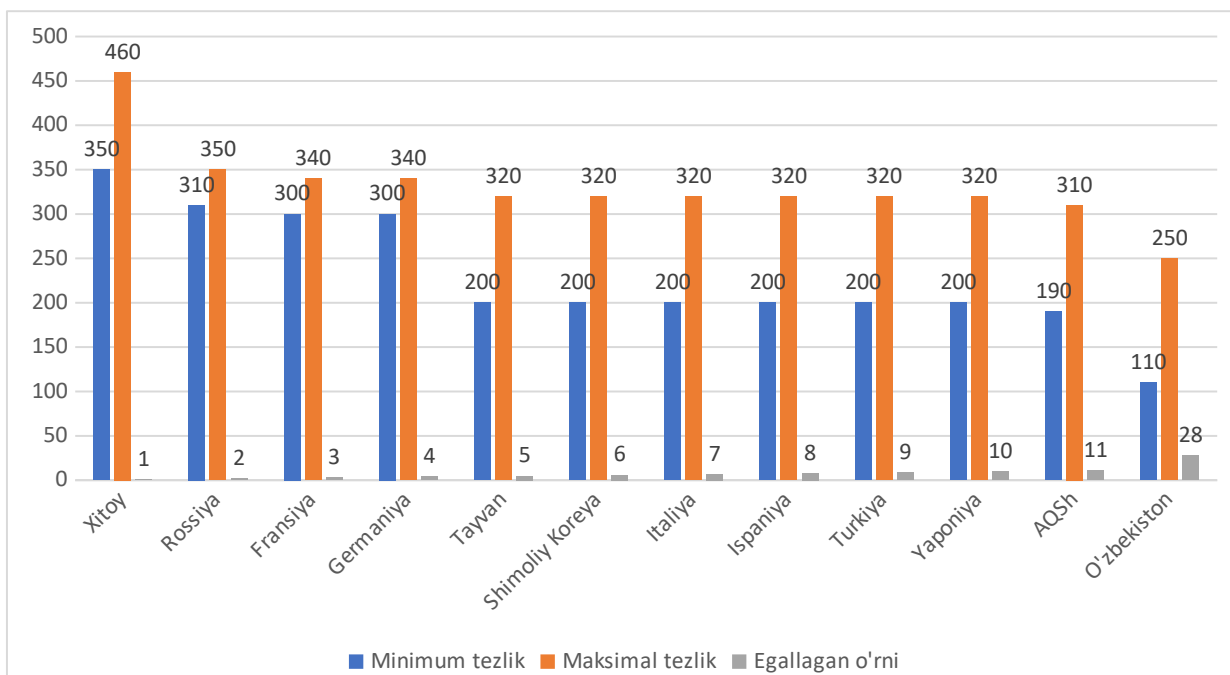
T/r	Mamlakat	Umumiy uzunligi	Egallagan o'rni
1.	AQSh	220044	1
2.	Xitoy	159000	2
3.	Rossiya	105000	3
4.	Hindiston	68043	4
5.	Kanada	49422	5
6.	Germaniya	40625	6
7.	Argentina	36966	7
8.	Avstraliya	33168	8
9.	Braziliya	29817	9
10.	Fransiya	29273	10

<sup>1</sup> <https://uic.org/>

11.	Qozog'iston	15530	21
12.	Turkmaniston	5080	38
13.	O'zbekiston	4669	41
14.	Tojikiston	616	112
15.	Afg'oniston	75	138

Eng faoll tarmoq egasi AQSh sanalib, uning uzunligi 220044 kmni tashkil etadi, umuman olganda bu 1917 yilga qaraganda 2 barobar qisqa temir yo'l uzunligi bo'lishiga qaramasdan, 44,69 km<sup>2</sup> har bir marshrut uzumlgi to'g'ri keladi. Shuningdek, ildamlilikni Xitoy Rosiyya bilan 2-o'rinni bo'lishmagan holda AQSHga nisbatan 60000 km qisqaroq temir yo'l uzunligiga ega bo'lib, unga Rossiyadan 54000 km uzunroq yo'l sohibi bo'ldi. Hindistondan aholisi ko'p mamlakatda 4-o'rinni Rossiyaga qaraganda taxminan 30000 km kaltaroqligi evaziga egallagan. Keyingi o'rinlarda qator nufuzli mamlakatlar o'z o'rinlarini munosib egallagan bo'lsa O'rta Osiyo mamlakatlaridan 25talik tarkibida bo'lgan Qo'zog'iston 21-o'rinni egallashga muvaffaq bo'lgan. O'zbekiston dastlabki 25 talik ichida bo'lmasada, 45 talik orasida 41-o'rinni egallashga erishgan. Bu so'nggi 5 yil ichida 54-o'rindan 13 pog'ona oldinga chiqa olganligini anglatadi.

Temir yo'l transportida xizmat ko'rsatish faoliyatining asosiy muhim jihatlaridan biri, temir yo'l orqali tashishning tezligi va temir yo'l bekatlararo masofa bilan belgilanadi. Bu ko'rsatkich yil sayin oshib bormoqda, bu naqafaqat rivojlangan mamlakatlarning temir yo'l korxonalarining raqobatlashuvi, bali ularning texnika yutuqlari sari ildam qadam bosishlarining mahsuli ham sanaladi. (2.1-rasm).



2.1.-rasm. Eng tezyurar poyezdlarning tezligi (km/soat)<sup>234</sup>

Xitoydek aholisi zich va ishlab chiqarilgan mahsulotlarining aylanmasi yuqori bo'lgan mamlakatning texnika yutug'ining ustunlikka erishish maqsadida kelajak sari intilishi boshqa infratuzilmaviy mahsulot aylanmasi bilan bog'liq muammolarning yechimi bo'la olishga hamda iqtisodiy nomutanosiblikka doir tirbandlikni oldini olishga xizmat qiladi. Rossiya, Fransiya, Germaniya singari mamlakatlarning tezyurar poyezdlarining natijaviyligi asosan mahsulot bilan emas, balki insonlarni ham shaharlararo tezkor harakatlanishi maqsadida yo'lga qo'yilgan bo'lib, uning boshqa temir yo'l tarmoqlari sifatida xalqaro temir yo'l koridorlarini to'smasligi uchun tezkor harakatlanishga bo'lgan ehtiyojidan kelib chiqqan holda ishga tushurilgan. Tayvan, Sh.Koreya, Italiya, Ispaniya, Turkiya hamda Yaponiya sinagri mamlakatlarning tezyurar poyezdlarining tezligi minimal hamda maksimal jihatdan obir xil bo'lsada, egallagan o'rinlarida fjar qiladi. Buni asosan temir yo'llarining o'zaro tarmoqlararo to'rsimon, kesishganliga bog'liq tarzda inobatga olingan bo'lib, eng yuqori temir yo'l tarmoqlarining kesishganligi jihatdan Tayvanga tegishli bo'lgani bois Yaponiyadek mamlakatni ortda

<sup>2</sup> <https://edition.cnn.com/travel/article/worlds-fastest-trains-cmd/index.html#:~:text=1%3A%20Shanghai%20Maglev%20%2D%20460%20kph,steel%20wheels%20on%20steel%20rails>

<sup>3</sup> <https://www.railway-technology.com/features/the-10-fastest-high-speed-trains-in-the-world/>

<sup>4</sup>

qoldirishga muvaffaq bo'lgan. O'zbekiston temir yo'llarini har yili rivojlantirishga qaratilgan chora-tadbirlari natijasida tezyurar poyezdlarga bo'lgan ehtiyojini 2011-yilda ishga tushganidan so'ng mamlakatning eng yirik qantoviga ega hududlar yonalishi uchun ham qo'yila boshlagani evaziga 66-o'rindan (2011-yil) 2023 yilga kelib 28-o'ringa qadar ko'tarilshga turtki bo'ldi. Bu o'z o'rnida temir yo'l transportiga bo'lgan talabning ham yuk, ham yo'lovchi tashish jihatdan qondirilishi, temir yo'llarning qurulishidagi texnik modernizatsiya iqtisodiy rivojlantirish singari o'zgarishlar sodir bo'lganligi bilan izohlanadi. Mamlakatimizda temir yo'llari bilan bog'liq barcha xizmatlarni "O'zbekiston temir yo'llari" AJ tomonidan amalga oshirilishi yuzasidan undagi yuk aylanmasi, yo'lovchi tashish, uning tarkibi, shuningdek jamiyatning tashkiliy-iqtisodiy faoliyati bilan bog'liq tahliliy izlanishni taqozo etadi. Shunga ko'ra, tadqiqot doirasida "O'zbekiston temir yo'llari" AJ ning ustuvor ko'rsatkichlari va tarmoqning samaradorligini ifodalovchi iqtisodiy mezonlarni tadqiq etish vazifasini bajarilishi zaruratini oldimizga qo'ydik.

O'zbekistonda temir yo'llarining qurilishi bilan bog'liq zarurat 1874-yildan boshlab strategik jihatdan Chor Rossiyasi tomonidan ilgari surilgan bo'lib, 1900-yilga qadar hozirgi O'zbekiston hududining Qoqaqalpog'iston Respublikasi, Xorazmdan tashqari barcha viloyatlariga borish imkoniyati yo'lga tushirilgan. Butunjahon I va II urushi davrida temir yo'llarining qurilishi o'ta shiddat bilan yangi temir yo'l bekatlari va hududiy kesishmalari kengayishiga erishilgan bo'lib, mahsulot va odam tashish bilan bog'liq xizmatlar ijtimoiy va tibbiy, shuningdek harbiy maqsadlarni ilgari surgan holda faqatgina tartib asosida olib borilishi hamda buning ortida hech qanday xizmatlarni boshqarishga bo'lgan alohida e'tibor ostida yo'lga qo'yilmagan. Temir yo'l transportida xizmat ko'rsatishning mamlakatimizda yangi islohotlarga yuz tutgan davri O'zbekistonning mustaqillikka erishgan yillariga to'g'ri kelib, xalqaro yuk aylanmasini boshqarish bilan bog'liq masalalarning huquqiy, xavfsizlik, texnik hamda iqtisodiy jihatdan muammolarni bartaraf etilishini taqozo etuvchi vaziyat tufayli alohida e'tibor

berilishi lozim bo'lgan soha sifatida namoyon bo'ldi. Jumladan, temir yo'l transportida mahsulotlarni tashish xizmatining sifatini rivojlantirishda harorat va muddatga ko'ra sifat belgilariga ega mahsulotlarni tashishda tomonlar manfaatini himoya qilish yuzasidan "meva-sabzavot mahsulotlarini yetkazib berish va temir yo'l orqali tashish chog'idagi kamomadi va buzilib qolishi bilan bog'liq nizolarni hal qilish amaliyoti" (O'zbekiston Respublikasi Oliy xo'jalik sudi Plenumining qarori, 05.01.1994 yildagi 22-son), sanoatning soha va tarmoqlariga xizmat ko'rsarishda "O'zbekiston temir yo'llari" davlat-aksiyadorlik kompaniyasi inshootlar bilan birgalikda temiryo'l transporti obyektlari qurilishi bo'yicha buyurtmachi "Sho'rtan gaz-kimyoy komplyeksi"ga xizmat qilishi yuzasidan sanoatning texnik nazorati xizmati (O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining qarori, 06.11.1997 yildagi 505-son), shuningdek undagi islohotlar, ya'ni transport va aloqa kompleksi bo'yicha («Toshkent», «Samarqand», «Buxoro», «Urganch» aeroportlari, magistral temiryo'l va avtomobil yo'llari, Toshkent — Andijon — O'sh avtomobil yo'lining tunnel uchastkasi, telekommunikatsiyalar va shu kabilarni rivojlantirish (O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining qarori, 02.03.1998 yildagi 90-son) kabi chora-tadbirlar O'zbekiston Respublikasining 1990-yildan boshlab 89 ta hokimiyat organlari hamda qonunchilik sohasida qabul qilingan Qarorlar, Farmoyishlar hamda rivojlantirish chora-dasturlar loyihalarida o'z aksini topgan. Bugungi kunda qadar temir yo'l transportida xizmat ko'rsatishning mahsulotlarning o'z muddatida kutilgan va talab etilgan sifat ko'rsatkichlarini saqlash orqali yetkazish, atrof-muhit muhofazasi va ekologik himoyalash, kadrlar malakasini oshirish va yetuk mutaxassislarni jalb etish, favqulodda vaziyatlar tasnifi bo'yicha choralar, turizm va shu kabi muhim jihatlar yuzasidan qonuniy asoslar o'z aprotatsiyasini topgan.

"O'zbekiston temir yo'llari" AJ tomonidan alohida 1994-yilda tashkil topgan bo'lsada, bugungi kunga qadar barcha infratuzilmaviy xizmatlarda ishtiroki hisobiga yiliga kamida yuk ayirboshlashda transport yuk qo'yilmasi 90%ni ortiq

ko'rsatkichni tashkil etishigacha o'rin egalladi.<sup>5</sup> "O'zbekiston temir yo'llari" AJ tomonidan ko'rsatiladigan xizmatlar yil sayin standart mezonlariga talablarini mosligini ta'minlash yuzasidan ichki tarkibiy ustunliklar va qulayliklar yaratishga intiladi.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. G'ayrat I., Olim M., Davlat R. Klaster tizimining qishloq xo'jaligi samaradorligiga ta'siri //Agroiqtisodiyot.–Toshkent. – 2020. – №. 1. – C. 20-23.

2. Ismatulloevich R. G. THE IMPACT OF CYBER THREATS ON E-COMMERCE SITES //Journal of Academic Research and Trends in Educational Sciences. – 2022. – T. 1. – №. 10. – C. 274-284.

3. Fazliddinovich R. G. Some disadvantages of the architectural design of residential buildings and their solutions //ACADEMICIA: An International Multidisciplinary Research Journal. – 2021. – T. 11. – №. 4. – C. 411-416.

4. Raxmonov G'I. Temir yo'l transportida xizmat ko'rsatish jarayonini rivojlantirishning retseptiv tahlili. "YASHIL IQTISODIYOT VA TARAQQIYOT" ijtimoiy, iqtisodiy ilmiy ommabop jurnal, 2024-yil, may. № 5-son, 557-562

5. Shokirovna B. Z., Xurram o'g'li X. S. INNOVATIVE FOUNDATIONS OF A UNIFIED ECONOMY IN THE FIELD OF RELIGIOUS EDUCATION //Western European Journal of Modern Experiments and Scientific Methods. – 2024. – T. 2. – №. 5. – C. 110-113.

6. Shokirovna B. Z., Muxayyo Y., Xurram o'g'li X. S. TOPIC: DIRECTIONS FOR THE DEVELOPMENT OF INNOVATIVE ENTREPRENEURIAL ACTIVITY IN UZBEKISTAN //Scientific Impulse. – 2023. – T. 2. – №. 16. – C. 42-45.

7. Shokirovna B. Z., Xurram o'g'li X. S. INNOVATIVE FOUNDATIONS OF A UNIFIED ECONOMY IN THE FIELD OF RELIGIOUS EDUCATION //Western European Journal of Modern Experiments and Scientific Methods. – 2024. – T. 2. – №. 5. – C. 110-113.

---

<sup>5</sup> [https://railway.uz/uz/gazhk/o\\_kompanii/](https://railway.uz/uz/gazhk/o_kompanii/) "O'zbekiston temir yo'llari" aksiyadorlik jamiyati ma'lumotlari