

TEMIR YO‘L TRANSPORTINING DAVLATIMIZ TRANSPORT TIZIMIDAGI AHAMIYATI

Begboyev Fazliddin Ismoiljonovich
Andijon Mashinasozlik Instituti Talabasi

Annotatsiya: Ushbu maqolada temir yo‘l sohasida rivojlanish istiqbollari, temir yo‘l transportida sifat nazariyasini rivojlantirish tendensiyalari o‘rganildi va ko‘rib chiqildi. Tashish jarayonining samaradorligi va sifatining ishlab chiqarish va aholi turmush sharoitiga ta‘siri o‘rganildi. Temir yo‘l transporti tarkibiy bo‘linmalarining ishlab chiqarish va xo‘jalik faoliyatining iqtisodiy samaradorligini yaxshilash bo‘yicha takliflar berildi.

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

Zamonaviy iqtisodiy infratuzilmaning eng muhim vazifasi jamiyatning barcha sohalarining bir maromda ishlashini ta‘minlash, ishlab chiqarish va umuman iqtisodiyotni rivojlantirish uchun shart-sharoitlar yaratishdan iborat. Shu bilan birga, transport, ayniqsa, temir yo‘l transporti O‘zbekiston sanoat va ijtimoiy infratuzilmasining asosiy tarkibiy qismi vazifasini o‘taydi. Temir yo‘l transport tashkilotlari yuklarni va yo‘lovchilarni tashish, ularni yo‘lda saqlash, turli yuklarniyuklash va tushirish, kerakli vagonlarni ta‘minlash, ularni tozalash va poyezdga qo‘shish, umuman transport jarayonini ta‘minlaydi. Ushbu jarayonni umumiy boshqarish va operativ boshqarish hozirgi kunda "O‘zbekiston temir yo‘llari" AJ tomonidan amalga oshirilmogda. [3]

Hozirgi kunda O‘zbekiston ulkan transport salohiyatiga ega bo‘lib, mavjud yo‘nalishlarda transportning barcha turlarida yuklar va yo‘lovchilarni tashishdamamlakatning ehtiyojlarini qondirish uchun imkoniyatlarga ega.

2021- yil 1- oktabr holatiga ko‘ra, transport sohasida qariyb 18 723 ta korxon va tashkilotlar jalb qilingan. O‘tgan yilning shu davriga nisbatan ularning soni 1 947 birlikka ko‘paydi, o‘shish 11,6 % ni tashkil etdi.

Shu bilan bir qatorda, temir yo‘l transporti yuk aylanmasi hajmi 18 702,3 mln. t- km.ni tashkil etib, o‘tgan yilning mos davriga nisbatan 958,6 mln. t-km.ga yoki 5,4 % ga o‘shish kuzatildi.

Geografik jo‘ylashuv mamlakatlarning rivojlanish qobiliyatini belgilaydi. Dunyoda dengiz transportiga to‘g‘ridan-to‘g‘ri kirish imkoniga ega bo‘lmagan qirقدan ortiq mamlakat mavjud bo‘lib, shu bilan eng arzon transport turidan uzib qo‘yilmogda. 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 berilmogda.

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.

Global iqtisodiy jarayonlarning beqarorligi, mamlakatni iqtisodiy rivojlantirish muammolari sharoitida iqtisodiy munosabatlar subyektlarining samaradorligini oshirish masalasi dolzarb bo'lib qolmoqda.

Mintaqaviy integratsiya, izchil va muvofiqlashtirilgan mintaqaviy siyosat O'zbekistonga tranzit tashish sohasidagi aloqalarni mustahkamlash va mintaqa doirasidasavdo-sotiqni kengaytirish, umumiy tartibga solish siyosatini muvofiqlashtirish, chegara organlarining hamkorligi va bojxona tartib-taomillarini muvofiqlashtirish imkoniyatlarini ochib beradi [6-20].

Savdo faoliyatini kengaytirish uchun rag'bat-yaxlit, sifatli mintaqaviy infratuzilmani bosqichma-bosqich rivojlantirishdir. Hozirgi kunda O'zbekiston, masalan, ishlab chiqarishning ko'proq texnologik darajasiga tayanadi va tashqi savdoga resurs qaramligidan qochadi.[4] Shunday qilib, qayta ishlanayotgan paxta ipi va tayyor to'qimachilik mahsulotlarini eksport qilishni yo'lga qo'yish vazifasi qo'yildi. Ichki resurslarni sotish, bu ko'proq rivojlantirish yo'naltirilgan usul mamlakat tovar savdo ko'proq foyda keltiradi.

Rivojlanish strategiyasining maqsadi-O'zbekiston Respublikasi iqtisodiyotining ajralmas qismi sifatida temir yo'l sanoatini shakllantirish va rivojlantirishni davom yettirish, mamlakatning transport va tranzit salohiyatini oshirish, yangi ish o'rinlarini yaratish, mahsulotlarni mahalliyashtirish darajasini oshirish, transport va texnik jihatdan tartibga solish sohasida muvofiqlashtirilgan siyosat olib borish, shuningdek, poyezdlar harakati xavfsizligi va qulaylik darajasini oshirish, temir yo'l transportining investitsion jozibadorligini oshirish.

Sanoatini kompleks rivojlantirish asosiy tamoyillari quyidagi jihatlari bor:

temir yo'l transporti O'zbekiston Respublikasi iqtisodiyotining ajralmas qismidir; temir yo'l transportini rivojlantirishni rejalashtirish iqtisodiyotning boshqa

tarmoqlarini rivojlantirish bilan birgalikda amalga oshirilishi kerak;

temir yo'l sanoatining jadal rivojlanishi mamlakat iqtisodiyotining ushbu sektori kelajagi uchun barqarorlikning kalitidir;

investitsiyalarni jalb yetish va mahsulotlarni mahalliyashtirish darajasini oshirish davlat tomonidan tartibga solish orqali qo'llab-quvvatlanishi va ta'minlanishi lozim;

temir yo'l qonunchiligini va texnik jihatdan tartibga solish sohasidagi siyosatni uyg'unlashtirish bo'yicha keyingi ishlar jalb qilingan vazirlik va idoralar bilan birgalikda, davlatning qo'llab-quvvatlashi asosida amalga oshirilishi lozim.

Adabiyotlar

1. Qudbiyev, N. T., Qudbiyeva, G. A. Q., & Abduraximov, B. U. O. (2022). LOGISTIKADA RAQAMLI TEXNOLOGIYALARNI JORIY ETISH VA ULARDANFOYDALANISHNING 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'RNINI VA AHAMIYATI. Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences, 1(10), 719-723.
4. Shaxrinov 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