



TANQIDIY NAZAR, TAHLILIIY TAFAKKUR VA INNOVATSION G'OYALAR



O'ZBEKISTON IQTISODIYOTIDA TEMIR YO'L TRANSPORTINI AHAMIYATI

Fayzullayev Javlonbek Sultonovich

Boliyev Alisher Sobirjonovich

Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti

Annotatsiya. Ushbu maqolada temir yo'l sohasidagi rivojlanish istiqbollari, temir yo'l transportida sifat nazariyasini rivojlantirish tendensiyalari o'rganildi va tahlil qilindi. Tashish jarayonining samaradorligi va sifatining ishlab chiqarish va aholi turmush sharoitida bilan ta'siri chiroyli ko'rsatildi. Temir yo'l transportining tarkibiy bo'linmalarining ishlab chiqarish va xo'jalik faoliyatining iqtisodiy samaradorligini yaxshilash bo'yicha takliflar qilindi.

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

Kirish. 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 biri hisoblanadi.[1] 1991-yilgacha O'zbekistonda na yo'l, na temir yo'l, na havo transporti janubiy, g'arbiy va sharqiy xalqaro transport yo'llariga chiqish imkoniyatiga ega edi. Faqat shimoliy yo'nalish mavjud edi. Bu tashqi dunyo bilan bo'lishib, balki mamlakat ichida ham cheklangan aloqa sabab bo'ldi.

Muhokama va natijalar. 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 katta ishlar amalga oshirildi. O'zbekistonda temir yo'llar qurish va yagona temir yo'l tarmog'ini yaratishga katta e'tibor berildi. Navoiy-Uchquduq - Sultonuvaystog-Nukus temir yo'l liniyasi, birinchi qadam uzunligi 700 km bo'lgan, hamda Amudaryo bo'ylab uzunligi 681 m bo'lgan Markaziy Osiyodagi yagona zamonaviy Birlashgan temir yo'l va avtomobil ko'prigi qurilishi amalga oshirildi. Keyin 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.[2]

Global iqtisodiy jarayonlarning beqarorligi, mamlakatni iqtisodiy rivojlantirish muammolari sharoitida iqtisodiy munosabatlar subyektlarining samaradorligini oshirish masalasi hozirda katta ahamiyatga ega bo'lib qolmoqda. Mintaqaviy integratsiya, izchil va muvofiqlashtirilgan mintaqaviy siyosat O'zbekistonga tranzit tashish sohasidagi





TANQIDIY NAZAR, TAHLILIIY TAFAKKUR VA INNOVATSION G'OYALAR



aloqalarni mustahkamlash va mintaqa doirasida savdo-sotiqni kengaytirish, umumiy tartibga solish siyosatini muvofiqlashtirish, chegara organlarining hamkorligi va bojxona tartib-taomillarini muvofiqlashtirish imkoniyatlarini ochib beradi.

Savdo faoliyatini kengaytirish uchun rag'bat-yaxlit, sifatli mintaqaviy infratuzilmani bosqichma-bosqich rivojlantirishdir. Hozirgi kunda O'zbekiston, masalan, ishlab chiqarishning ko'proq texnologik darajasiga yetishmoqda va tashqi savdoga resurs qaramligidan foydalanmoqda. Shunday qilib, qayta ishlanayotgan paxta ipi va tayyor to'qimachilik mahsulotlarini eksport qilish vazifasi qo'yildi. Ichki resurslarni sotish, bu ko'proq rivojlantirish yo'naltirilgan usul mamlakat tovar savdo ko'proq foyda keltiradi.[3]

Mamlakatimiz tashqi savdodagi mavjud cheklovlarga qarshi kelmoqda va iqtisodiy rivojlanish va o'sishni ta'minlash bo'yicha samarali chora-tadbirlarni amalga oshirmoqda. Ketma-ket o'n yildan ortiq vaqt davomida iqtisodiyotning o'sish sur'ati sakkiz foiz atrofida barqaror bo'lganligi kuzatilmakda. Eksport hajmini oshirish uchun mamlakatimiz barcha mavjud imkoniyatlardan foydalanmoqda. Mintaqaviy hamkorlik va o'zaro savdoni rivojlantirishga katta ahamiyat berilmoqda.

Temir yo'l transporti ishlab chiqarish tizimining asosiy elementi, shuningdek, biznes-jarayonlarning tarkibiy qismi ishlab chiqarish jarayonidir. Transportni amalga oshiruvchi kompaniyaning ishlab chiqarish jarayoni - transport mahsulotlarini ishlab chiqarish uchun odamlar, asboblari va mehnat obyektlarining iqtisodiyot va aholining transportdagi ehtiyojlarini qondirish va ijobiy moliyaviy natijaga erishish uchun mavjud resurslardan oqilona foydalanish bilan o'zaro ta'sirining uyushgan va o'zaro bog'liq jarayoni.[4]

Transportning asosiy vositalarini erta yangilashga to'sqinlik qiluvchi asosiy omil bu moliyaviy resurslarning etishmasligi. So'nggi yillarda prokatlash sifat ko'rsatkichlarining yomonlashuviga sabab temir yo'l liniyalarining optimal quvvat darajasining deyarli toliqishi va buning oqibatida temir yo'llarning normal maromining buzilishidir. Texnik vositalarning noto'g'ri yoki irratsional ishlashi unumsiz harajatlarning ko'payishi tufayli mahsulot tan narxining oshishiga sabab bo'ladi, uning sifati esa yomonlashadi.[5]

Iqtisodiy zararining sabablari haqida O. M. Gorelik quyidagilarni aytadi: "korxonaning asosiy vositalariga bevosita bog'liq iqtisodiy zararining sabablari ishlab chiqarish salohiyatining quyidagi xususiyatlari bo'lishi mumkin: sifat va foydalanish tartibi. Ishlab chiqarish potentsiali sifatining xususiyatlari: - asosiy vositalarning, shu jumladan asbob-uskunalarining yosh tarkibi, ko'rsatkichlaridan biri ularning jismoniy yeskirganlik darajasi; - asosiy vositalar va uskunalarining mavjudligi va yeskirganlik darajasi. Temir yo'l transportining joriy aktivlari inventarizatsiya buyumlari, transport





TANQIDIY NAZAR, TAHLILIIY TAFAKKUR VA INNOVATSION G'OYALAR



mahsulotlari, debitorlik qarzlari va naqd pullardir. Ushbu resurslarni vakolatli boshqarish kompaniyaning raqobatbardosh maqomini oshirish imkonini beradi.

XULOSA. Zamonaviy transport bozorida temir yo‘l transporti tashish hajmi va geografiyasi jihatidan etakchi o‘rinni egallaydi. Biroq, bu haqiqat moliyaviy va iqtisodiy ko‘rsatkichlar yuqori darajada kafolat bermaydi. Narx turkum boshqarish tarif indeksleme darajadagi doirasida bo‘lishi mumkin. Transportning ayrim turlarining ijtimoiy ahamiyatidan kelib chiqib, tijorat samarasizligiga qaramay, ularni ijroga olish zarur bo‘lib qoladi.

Eng yirik xolding kompaniyalarining xorijiy va mahalliy biznes tajribasini to‘plash, sifat menejmenti, ishlab chiqarish tamoyillari, biznes jarayonlarini qayta tiklash mexanizmlari asosida yuqori samarali, mijozlarga yo‘naltirilgan, ijtimoiy mas‘uliyatli biznes yo‘nalishi tanlashadi.

Rivojlantirish, yangi bosqichida maqsadli transport ishlab chiqarish samaradorligini oshirish va uzoq muddatda raqobatbardoshligini saqlab haqida o‘ylash, kompaniyaning ish jarayonlarini uzluksiz va har tomonlama optimallashtirish, boshqaruv tamoyillari takomillashtirish hisoblanadi.





TANQIDIY NAZAR, TAHLILIIY TAFAKKUR VA INNOVATSION G'OYALAR



FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:

1. Mukhamedova, Z. G. (2021). Resource-Saving Maintenance and Repair of Special Self-Propelled Rolling Stock. *Psychology and Education Journal*, 58(1), 3550-3555.

2. Мухамедова, З. Г. (2015). Продольные колебания главной рамы электровоза с учетом установки поглощающего аппарата в автосцепке. *Бюллетень результатов научных исследований*, (3-4 (16-17)).

3. Mukhamedova, Z. M. (2006, October). Issues and contradictions in bioethics of 21st century: Islamic prospects. In *Abstract book, First sub-regional expert meeting on ethics education in science and technology*, Iran, Tehran (pp. 28-29).

4. Mukhamedova, Z. G. Dinamicheskaya model dlya issledovaniya prodolnykh kolebaniy glavnoy ramy elektrovoza s uchetom ustanovki dempfirmuyushchego pogloshchayushchego apparata v avtostsepke [Dynamic model for research of longitudinal oscillations of electric locomotives main frame including installation of actuating draft gear in the coupler]. *Izvestiya Transsiba*, 18-23.

5. Mukhamedova, Z. G. (2019). Analysis and Assessment of Power Efficiency of Special Self-Propelled Railway Rolling Stock. *Acta of Turin Polytechnic University in Tashkent*, 9(3), 104-109.