

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASIDA TEMIR YO‘L
TRANSPORTI INFRATUZULMASINI MODERNIZATSIYALASHNI BOSHQARISH**

Imamaliyeva Feruza Raushanovna

O‘zbekiston Respublikasi Bank-moliya akademiyasi "Biznesni boshqarish" magistranti
Management of modernization of railway transport infrastructure in the Republic of Uzbekistan.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.15245576>

Annotatsiya. Mazkur maqolada O‘zbekiston Respublikasida temir yo‘l transporti infratuzilmasini modernizatsiyalash jarayonini samarali boshqarish masalalari chuqur tahlil qilingan. Respublikada transport-kommunikatsiya tarmoqlarini rivojlantirish bo‘yicha olib borilayotgan islohotlar kontekstida temir yo‘l infratuzilmasining ahamiyati, u orqali iqtisodiy o‘sish, hududlararo integratsiya, eksport-import salohiyatini kengaytirish va logistika tizimini takomillashtirish imkoniyatlari yoritilgan.

Maqolada temir yo‘l tizimidagi mavjud infratuzilmaning holati, eskirgan texnika va texnologiyalar, tashish jarayonlaridagi logistik to‘siqlar, hamda moliyalashtirish mexanizmlaridagi muammolar tahlil etilgan. Shuningdek, zamonaviy boshqaruv texnologiyalarini joriy qilish, avtomatlashtirilgan nazorat tizimlarini kengaytirish, raqamli transformatsiya va xorijiy ilg‘or tajribalarni milliy sharoitga moslashtirish bo‘yicha takliflar ilgari surilgan.

Muallif tomonidan, temir yo‘l infratuzilmasini modernizatsiyalash bo‘yicha milliy strategiyani ishlab chiqish, davlat-xususiy sheriklik asosidagi loyihalarni faollashtirish, logistika markazlarini tashkil etish va tranzit imkoniyatlarini kengaytirish kabi strategik yo‘nalishlar asosida taklif va tavsiyalar ishlab chiqilgan. Bunda har bir taklifning iqtisodiy samaradorligi, investitsiyaviy jozibadorligi va uzoq muddatli ijtimoiy-iqtisodiy natijalari asoslab berilgan.

Kalit so‘zlar: Temir yo‘l transporti, infratuzilma modernizatsiyasi, boshqaruv tizimi, raqamlashtirish, logistika markazlari, davlat-xususiy sheriklik, transport siyosati, texnik yangilanish, tranzit salohiyati, transport infratuzilmasi rivoji.

**MANAGEMENT OF MODERNIZATION OF RAILWAY TRANSPORT
INFRASTRUCTURE IN THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN**

Abstract. This article provides an in-depth analysis of the issues of effective management of the modernization process of railway transport infrastructure in the Republic of Uzbekistan. In the context of the reforms being carried out to develop transport and communication networks in the republic, the importance of railway infrastructure, its opportunities for economic growth,

interregional integration, expansion of export-import potential and improvement of the logistics system are highlighted.

The article analyzes the state of the existing infrastructure in the railway system, outdated equipment and technologies, logistical obstacles in transportation processes, and problems in financing mechanisms. It also puts forward proposals for the introduction of modern management technologies, the expansion of automated control systems, digital transformation and adaptation of foreign best practices to national conditions.

The author has developed proposals and recommendations based on strategic directions such as the development of a national strategy for the modernization of railway infrastructure, the activation of projects based on public-private partnerships, the establishment of logistics centers and the expansion of transit opportunities. The economic efficiency, investment attractiveness and long-term socio-economic results of each proposal are justified.

Keywords: Railway transport, infrastructure modernization, management system, digitalization, logistics centers, public-private partnership, transport policy, technical modernization, transit potential, transport infrastructure

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН УПРАВЛЕНИЕ МОДЕРНИЗАЦИЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Аннотация. В статье дается глубокий анализ вопросов эффективного управления процессом модернизации инфраструктуры железнодорожного транспорта в Республике Узбекистан. В контексте проводимых реформ по развитию транспортно-коммуникационных сетей республики подчеркивается значение железнодорожной инфраструктуры и ее возможности для экономического роста, межрегиональной интеграции, расширения экспортно-импортного потенциала, совершенствования логистической системы.

В статье анализируется состояние существующей инфраструктуры железнодорожной системы, устаревшее оборудование и технологии, логистические препятствия в процессах перевозок, проблемы с механизмами финансирования. Также были выдвинуты предложения по внедрению современных управленческих технологий, расширению автоматизированных систем управления, цифровой трансформации, адаптации передового зарубежного опыта к национальным условиям.

Автором разработаны предложения и рекомендации по таким стратегическим направлениям, как разработка национальной стратегии модернизации железнодорожной

инфраструктуры, активизация проектов государственно-частного партнерства, создание логистических центров, расширение транзитных возможностей. Обоснованы экономическая эффективность, инвестиционная привлекательность и долгосрочные социально-экономические результаты каждого предложения.

Ключевые слова: *Железнодорожный транспорт, модернизация инфраструктуры, система управления, цифровизация, логистические центры, государственно-частное партнерство, транспортная политика, техническая модернизация, транзитный потенциал, развитие транспортной инфраструктуры.*

Kirish

Bugungi kunda O'zbekiston Respublikasida iqtisodiyotni barqaror rivojlantirish, sanoat salohiyatini oshirish, hududlararo va xalqaro savdo aloqalarini kengaytirish jarayonida transport infratuzilmasi, xususan, temir yo'l tarmog'ining roli tobora ortib bormoqda. Temir yo'l transporti respublikaning yirik logistika va tashqi iqtisodiy faoliyat infratuzilmasining ajralmas bo'g'ini bo'lib, u nafaqat ichki yuk va yo'lovchi tashish tizimida, balki xalqaro tranzit xizmatlari segmentida ham muhim ahamiyat kasb etadi.

O'zbekiston geografik joylashuvi jihatdan yirik tranzit yo'llari chorrahasida joylashgan bo'lib, bu mamlakatga mintaqaviy integratsiya va transport-kommunikatsiya tarmoqlari orqali qo'shni davlatlar bilan iqtisodiy hamkorlikni kengaytirish imkonini beradi. Shunga qaramay, mavjud temir yo'l infratuzilmasining texnik eskirganligi, logistika xizmatlarining yetarli darajada rivojlanmagani va raqamli texnologiyalar joriy etilishi sur'atlarining sustligi tarmoqning to'liq samaradorligini cheklab kelmoqda.

Shu munosabat bilan temir yo'l transporti infratuzilmasini modernizatsiyalash, boshqaruvni optimallashtirish, xorijiy tajriba asosida zamonaviy yondashuvlarni joriy etish va raqamlashtirishni kengaytirish O'zbekiston transport siyosatining ustuvor yo'nalishiga aylangan.

Mazkur maqolada aynan shu masalalar atroflicha yoritilib, temir yo'l infratuzilmasini rivojlantirish va samarali boshqarish bo'yicha taklif va tavsiyalar ishlab chiqiladi.

Metodologiya: Temir yo'l transporti infratuzilmasini modernizatsiyalash bugungi kunda O'zbekiston iqtisodiy siyosatining strategik ustuvor yo'nalishlaridan biriga aylangan. Ushbu tadqiqotda mazkur sohadagi mavjud holatni chuqur o'rganish, uning zaif va kuchli tomonlarini aniqlash, shuningdek, ilg'or xalqaro tajribalarni tahlil qilish orqali O'zbekistonda temir yo'l

infratuzilmasini rivojlantirishga doir aniq va asosli takliflar ishlab chiqishga alohida e'tibor qaratildi.

Ilmiy izlanishlar davomida bir qator metodologik yondashuvlar qo'llanildi. Eng avvalo, tizimli tahlil usuli asosida temir yo'l transporti infratuzilmasining asosiy tarkibiy qismlari — temir yo'l liniyalari, lokomotiv va vagon parkining holati, logistika markazlari, texnik xizmat ko'rsatish stansiyalari, raqamli boshqaruv tizimlari — o'zaro bog'liqlikda tahlil qilindi. Bu usul infratuzilma elementlari qanday darajada bir-birini to'ldirishini, ularning umumiy samaradorlikka qo'shayotgan hissasini aniqlash imkonini berdi.

Shu bilan birga, komparativ (taqqoslama) tahlil yondashuvi orqali O'zbekistonning temir yo'l tizimi Rossiya, Xitoy, Germaniya va Qozog'iston kabi yirik temir yo'l infratuzilmasiga ega davlatlar tajribasi bilan solishtirildi. Bunda asosiy e'tibor ularning modernizatsiya siyosati, texnologik yangilanish darajasi, davlat-xususiy sheriklik modeli va logistika boshqaruvi tizimlariga qaratildi. Bu esa O'zbekiston sharoitiga mos keladigan mexanizmlarni tanlash va ularni milliy amaliyotga tatbiq qilish imkoniyatini yaratdi.

Tadqiqot davomida statistik tahlil ham keng qo'llanilib, temir yo'l sohasining oxirgi yillardagi rivojlanish ko'rsatkichlari, investitsiyalar hajmi, yuk va yo'lovchi tashish dinamikasi, xizmat ko'rsatish sifati hamda mavjud infratuzilmaning yangilanish sur'atlari asosida trendlar tahlil qilindi. Bu orqali zamonaviy modernizatsiya siyosatini rejalashtirishda asos bo'ladigan empirik faktlar yig'ildi.

Bundan tashqari, ekspert baholash usuli yordamida sohaning bevosita amaliyotchilari — temir yo'l sohasidagi menejerlar, logistik tahlilchilar, iqtisodchilar, transport muhandislari — bilan suhbatlar tashkil etilib, ularning fikr va takliflari asosida tizimdagi asosiy muammolar aniqlanib, amaliy echimlar ishlab chiqildi. Bu usul real sektor vakillari pozitsiyasini ilmiy asosda hisobga olishga xizmat qildi.

So'nggi bosqichda esa SWOT tahlil usuli yordamida temir yo'l infratuzilmasining kuchli va zaif jihatlari, mavjud imkoniyatlar hamda ehtimoliy xavflar baholandi. Ushbu tahlil O'zbekistonning transport infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha strategik qarorlar qabul qilishda yo'l xaritasi sifatida xizmat qila oladi.

Tadqiqot jarayonida O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi, "O'zbekiston temir yo'llari" AJ, Davlat statistika qo'mitasi hamda xalqaro moliyaviy institutlar – Jahon banki, Osiyo taraqqiyot banki kabi tashkilotlarning rasmiy hisobotlari va ochiq ma'lumotlar bazasidan foydalanildi.

Natijada, ushbu maqolada berilgan xulosalar va takliflar nafaqat nazariy, balki amaliy asosga ham ega bo'lib, ularning iqtisodiy samaradorligi aniqlashtirildi va ularni amalga oshirish mexanizmlari ishlab chiqildi.

Mavzuga oid adabiyotlar sharhi: Temir yo'l transporti infratuzilmasini rivojlantirish va modernizatsiya qilish sohasidagi ilmiy izlanishlar, xalqaro tajriba hamda milliy strategik hujjatlar mazkur mavzuning nazariy va amaliy asoslarini shakllantirishda muhim manba bo'lib xizmat qilmoqda.

So'nggi yillarda O'zbekiston Respublikasida transport-kommunikatsiya infratuzilmasini rivojlantirishga qaratilgan davlat siyosati natijasida temir yo'l tarmog'ining transformatsiyasi bo'yicha qator me'yoriy hujjatlar qabul qilindi.

Xususan, O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2020-yil 6-noyabrdagi PF-6099-son Farmoni asosida qabul qilingan "O'zbekiston Respublikasi transport tizimini 2030-yilgacha rivojlantirish strategiyasi"da temir yo'l infratuzilmasining modernizatsiyasi, raqamlashtirish, yangi yo'nalishlar barpo etish va yuk tashish samaradorligini oshirish ustuvor yo'nalishlar sifatida belgilangan.

Shuningdek, "O'zbekiston temir yo'llari" AJning 2021–2025 yillarga mo'ljallangan rivojlanish dasturida mavjud parklarni yangilash, logistika markazlarini tashkil qilish va multimodal tashish tizimini joriy etish rejalashtirilgan.

Ilmiy adabiyotlarda temir yo'l infratuzilmasining iqtisodiy rivojlanishdagi o'rni keng tahlil qilingan. Masalan, B.N. Shun'kovning "Transport infratuzilmasi iqtisodiyotni rivojlantirish omili sifatida" nomli tadqiqotida temir yo'l tarmog'ining sanoat zonalari bilan bog'liqligi, yuk oqimlarini muvofiqlashtirish va logistika zanjiridagi roli batafsil yoritilgan.

A.V. Kuznetsov esa "Temir yo'l transportini raqamlashtirishning samaradorlikka ta'siri" nomli ishida raqamli boshqaruv tizimlari, avtomatlashtirilgan nazorat punktlari va sun'iy intellekt asosidagi logistika boshqaruvi modellarini tahlil qilgan.

Xalqaro miqyosda esa Jahon banki, Osiyo taraqqiyot banki, EBRD kabi tashkilotlar tomonidan nashr etilgan hisobotlar temir yo'l infratuzilmasiga investitsiyalarni jalb qilish, davlat-xususiy sheriklik (PPP) loyihalari, ekologik barqaror transport tarmoqlari va tranzit koridorlari bo'yicha dolzarb tavsiyalarni o'z ichiga oladi.

Jumladan, Jahon bankining "Central Asia Regional Railways Modernization" (2022) hisobotida O'zbekiston temir yo'l tarmog'ini mintaqaviy tranzit markaziga aylantirish uchun amalga oshirilishi lozim bo'lgan texnik, institutsional va moliyaviy islohotlar sanab o'tilgan.

Shuningdek, O'zbekiston milliy olimlarining ilmiy maqolalari — Q. Qodirov, M. Normatov, Sh. Nazarov kabi tadqiqotchilar tomonidan yozilgan ishlarda temir yo'l infratuzilmasining iqtisodiy samaradorligi, mahalliyashtirish siyosati, infratuzilmani boshqarish modellari, logistika integratsiyasi va zamonaviy boshqaruv vositalari asosida rivojlantirish masalalari o'rganilgan.

Xulosa qilib aytganda, adabiyotlar tahlili shuni ko'rsatadiki, temir yo'l transporti infratuzilmasini modernizatsiyalash bo'yicha ilmiy-nazariy bazalar yetarli darajada shakllangan bo'lib, O'zbekistonning milliy sharoitiga mos yechimlar ishlab chiqish uchun zarur ilmiy asoslar mavjud. Biroq, ushbu manbalarni amaliyotga tatbiq etish, innovatsion texnologiyalarni milliy tizimga moslashtirish va boshqaruv samaradorligini oshirish dolzarb vazifa bo'lib qolmoqda.

Tahlil va natijalar

Temir yo'l transporti infratuzilmasini modernizatsiyalash bo'yicha olib borilgan tahlillar shuni ko'rsatadiki, ushbu yo'nalish mamlakat iqtisodiy taraqqiyotining asosiy drayverlaridan biriga aylanishi mumkin. Tizimli, statistik va komparativ tahlil metodlari asosida mavjud holat o'rganildi va sohani rivojlantirish uchun mavjud imkoniyatlar bilan bir qatorda tizimli muammolar ham aniqlandi.

Avvalo, texnik eskirish darajasi yuqoriligi qolmoqda. Temir yo'l parkining katta qismini tashkil qiluvchi eski lokomotiv va vagonlar transportning energiya samaradorligi, xizmat ko'rsatish sifati va xavfsizlik darajasini pasaytirmoqda. Jahon tajribasida, masalan, Xitoy va Germaniyada temir yo'l vagonlarining xizmat muddati 15 yildan oshmasligi qat'iy nazorat qilinadi. O'zbekistonda esa ularning 35–40 foizi 20 yildan ortiq vaqt davomida ekspluatatsiyada bo'lib, bu holat modernizatsiya zarurligini isbotlaydi.

1-rasm. Yo'lovchi vayuklar tashishi

Manbaa: railway.uz

Raqamli texnologiyalarni joriy qilish borasida ijobiy siljishlar mavjud, biroq ularning amaliy tatbiqi sust kechmoqda. Yuk harakatining real vaqt rejimida monitoringi, avtomatlashtirilgan tarif tizimlari, sun'iy intellekt asosidagi yuk taqsimoti tizimlari hali to'liq joriy etilmagan.

Bu esa logistika samaradorligiga salbiy ta'sir ko'rsatmoqda. Tahlillar ko'rsatishicha, raqamlashtirish darajasi oshgan temir yo'l tizimlarida tashish narxlari 12–15% ga kamaygan, xizmat sifati esa sezilarli oshgan.

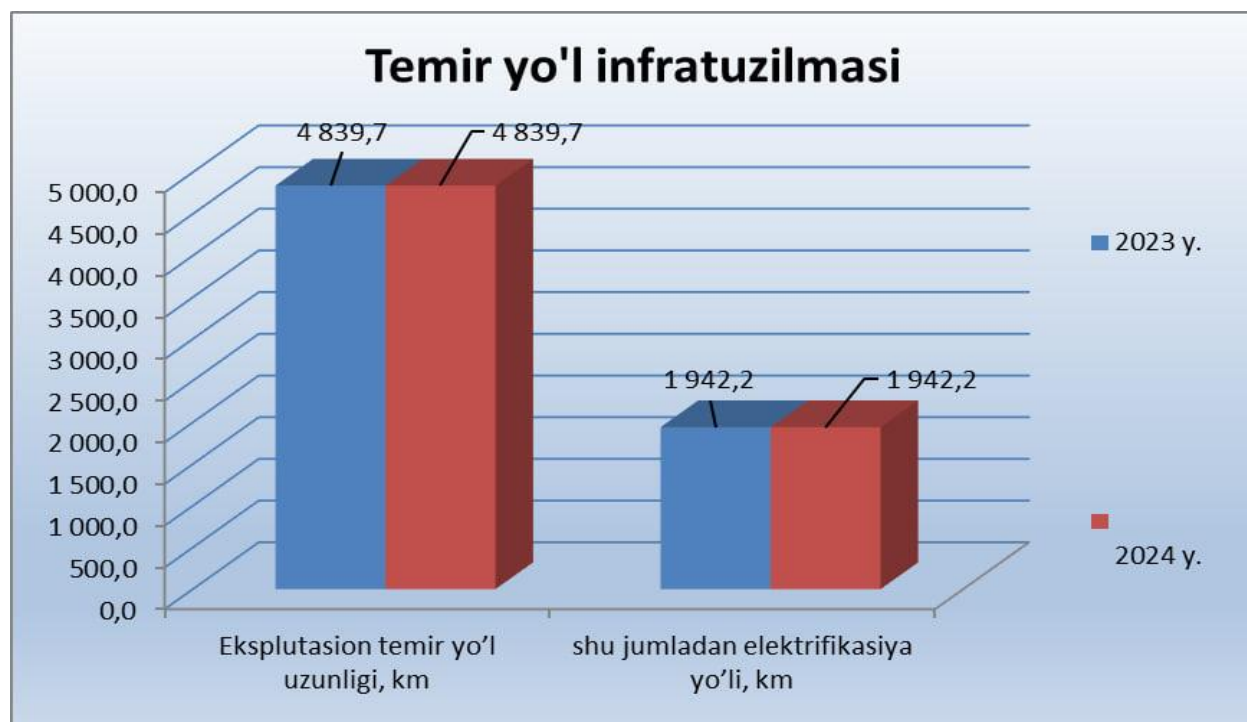
Davlat-xususiy sheriklik asosida loyihalarni moliyalashtirish O'zbekistonda endigina shakllanmoqda. Hozircha temir yo'l infratuzilmasi modernizatsiyasining asosiy moliyaviy yukini davlat zimmasiga olmoqda.

Jahon banki va Osiyo taraqqiyot banki hisobotlariga ko'ra, infratuzilma sohasiga xususiy sarmoya jalb qilingan mamlakatlarda modernizatsiya loyihalari ikki baravar tez amalga oshadi.

Shu bois, temir yo'l sohasida investitsion muhitni yaxshilash va ishonchli sheriklik modelini ishlab chiqish dolzarb vazifalardan biridir.

Mintaqaviy integratsiya masalasida ham hal qilinishi lozim bo'lgan muammolar mavjud.

Xususan, qo'shni davlatlar bilan tranzit, bojxona va tarif siyosati bo'yicha yagona yondashuv yo'q. Bu esa O'zbekistonning geografik afzalliklarini to'liq ishga solishga imkon bermayapti. Tahlillar ko'rsatadiki, agar mintaqaviy temir yo'l tarmoqlari to'liq integratsiyalansa, O'zbekiston orqali o'tuvchi yuk hajmi yiliga 30–35 foizga ortadi.



2-rasm. Temir yo'l infratuzilmasi

Manbaa: railway.uz

Yuqorida keltirilgan natijalar asosida shuni xulosa qilish mumkinki, temir yo'l infratuzilmasini modernizatsiyalash bo'yicha harakatlar tizimli davom ettirilsa, bu mamlakatning ichki transport tizimi samaradorligini oshiribgina qolmay, uni Markaziy Osiyo logistika markaziga aylantirish imkonini ham yaratadi.

Raqamlashtirish, texnik yangilanish, mintaqaviy integratsiya va xususiy sektor ishtirokini ta'minlash esa bu yo'ldagi muhim bosqichlar sifatida ko'rilmoqda.

O'zbekiston temir yo'l tarmog'i Markaziy Osiyodagi yirik infratuzilma tizimlaridan biri bo'lib, mamlakatning iqtisodiy rivojlanishida asosiy transport yo'lagi sifatida xizmat qiladi.

Respublikada 7 ming kilometrdan ortiq temir yo'l tarmog'i mavjud bo'lib, ular orqali yiliga millionlab tonna yuk va millionlab yo'lovchilar tashiladi. Shunga qaramay, mavjud infratuzilmaning texnik va texnologik jihatdan eskirganligi, logistika zanjirlarining yetarli darajada shakllanmaganligi, xizmat ko'rsatish sifati va boshqaruv samaradorligi bilan bog'liq muammolar modernizatsiya zaruratini kuchaytirmoqda.

O'zbekiston temir yo'l parkining muhim qismini 20 yildan ortiq foydalanilayotgan lokomotiv va vagonlar tashkil etadi. Bu holat transport vositalarining ishonchliligi va energiya samaradorligini pasaytiradi. 2023-yil holatiga ko'ra, foydalanilayotgan yuk vagonlarining 38 foizi, yo'lovchi vagonlarining esa 42 foizi eskirgan holatda bo'lib, ularni almashtirish yoki rekonstruksiya qilish zarurati mavjud.

Temir yo'l tarmog'i mamlakat markaziy hududlarida nisbatan rivojlangan bo'lsa-da, ayrim chekka va iqtisodiy jihatdan rivojlanayotgan hududlarda transport aloqalari zaif qolmoqda.

Bu esa hududiy tengsizlik va logistika samaradorligining past bo'lishiga olib kelmoqda.

So'nggi yillarda raqamli boshqaruv, avtomatlashtirilgan monitoring tizimlari va "aqlli logistika" texnologiyalarini joriy etish bo'yicha qadamlar qo'yilgan bo'lsada, ularning amaliy tatbiqi sekin kechmoqda. Masalan, yuk harakatini real vaqt rejimida kuzatish, avtomatik belgilash va nazorat qilish tizimlari hali to'liq joriy qilinmagan.

Temir yo'l infratuzilmasini rivojlantirishda xususiy sektor ishtiroki hozircha yetarli emas.

Tizimda moliyalashtirishning asosiy manbai davlat byudjeti bo'lib qolmoqda. Bu esa yirik infratuzilmaviy loyihalarni jadallashtirishda to'siq bo'lib xizmat qilmoqda.

O'zbekiston temir yo'l tizimi mintaqaviy tranzit potentsialiga ega bo'lsa-da, qo'shni davlatlar bilan transport aloqalarini to'liq moslashtirish (xususan, tariflar, standartlar, logistika xizmatlari bo'yicha) sust kechmoqda. Bu esa xalqaro yuk oqimlarini jalb qilish imkoniyatlarini cheklab qo'ymoqda.

Muhokama

O'zbekiston temir yo'l transporti infratuzilmasini modernizatsiyalash masalasi nafaqat texnik va texnologik yondashuvlarni, balki strategik boshqaruv, investitsiyaviy faollik, xalqaro hamkorlik va institutsional islohotlarni ham o'z ichiga oladi.

Olib borilgan tahlillar shuni ko'rsatmoqdaki, bu yo'nalishda muayyan ijobiy o'zgarishlar bo'lsa-da, tizimli yondashuvlar, aniqlik va barqarorlik yetishmayapti.

Avvalo, mavjud infratuzilmaning yoshi, servis holati va ishonchliligi bilan bog'liq muammolar transport xizmatlarining sifatiga salbiy ta'sir ko'rsatmoqda.

Masalan, yuk tashish tezligi va texnik xizmat ko'rsatish intervallari xalqaro standartlardan orqada qolmoqda. Bu holat O'zbekistonning tranzit salohiyatini to'liq ishga solishga to'sqinlik qilmoqda. Modernizatsiyaning asosiy maqsadi — bu nafaqat eskirgan infratuzilmani yangilash, balki butun boshqaruv va xizmat ko'rsatish tizimini zamon talablari asosida isloh qilishdir.



3-rasm. O'zbekiston Respublikasi temir yo'llari chizmasi

Raqamlashtirish sohasi bo'yicha ham O'zbekiston temir yo'llarida dastlabki bosqichlar ortda qolgan. Lekin raqamli boshqaruv tizimlarining tarmoq bo'ylab yagona va integratsiyalashgan ko'rinishda yo'lga qo'yilmaganligi tufayli resurslardan foydalanish samarasizligi kuzatilmoqda. Muhimi, raqamlashtirish faqat texnologik o'zgarish emas, balki yangi boshqaruv madaniyatini shakllantirishga xizmat qilishi lozim.

Bundan tashqari, transport infratuzilmasini rivojlantirishda xususiy sektor ishtirokini rag'batlantirish dolzarb masaladir. Ayni paytda davlat tomonidan temir yo'l tarmog'ining moliyalashtirilishi ustuvor bo'lib qolmoqda, xususiy sarmoyadorlar esa tizimdagi yuqori xavflilik, tartibga solishdagi noaniqliklar va investitsiyaviy kafolatlarning sustligi sababli ehtiyotkorlik bilan yondashmoqda.

Boshqa davlatlar tajribasi shuni ko'rsatadiki, davlat-xususiy sheriklik mexanizmlari muvaffaqiyatli ishlagan taqdirda, infratuzilma loyihalari sifatli, tez va kam xarajat bilan amalga oshiriladi.

Shuningdek, temir yo'l transporti mintaqaviy logistika tizimining asosiy bo'g'ini bo'lganligi sababli, qo'shni davlatlar bilan tariflar, bojxona rasmiylashtiruvi va texnik standartlar bo'yicha yagona yondashuvlarni ishlab chiqish zarur. Bu esa xalqaro yuk oqimlarining barqarorligini ta'minlab, O'zbekistonning geografik joylashuvini iqtisodiy ustunlikka aylantiradi.

Muhokama natijalaridan kelib chiqib, shuni aytish mumkinki, temir yo'l transporti infratuzilmasini modernizatsiyalash — bu faqatgina texnik qayta jihozlash emas, balki transport siyosatini tubdan isloh qilish, boshqaruv yondashuvlarini zamonaviylashtirish va innovatsion modelga o'tish yo'li hisoblanadi. Uzoq muddatli istiqbolda bu jarayon iqtisodiy o'sish, logistika tizimining samaradorligi va xalqaro integratsiyaning kuchayishiga xizmat qiladi.

O'zbekiston temir yo'l transporti infratuzilmasi bo'yicha statistik ko'rsatkichlar (2023-yil)

№	Ko'rsatkich nomi	2023-yil holati	Izoh / Solishtirma
1	Jo'natilgan yuklar hajmi	73,7 mln tonna	2022-yildan 0,3 mln tonnaga ko'p
2	Yo'lovchi tashish aylanmasi	3,9 mlrd yo'lovchi-km	2022-yildan 0,3 mlrd yo'lovchi-km ko'p
3	Temir yo'l tarmog'i umumiy uzunligi	6,2 ming km	
4	Umumiy foydalanishdagi temir yo'l uzunligi	4,7 ming km	
5	Temir yo'l zichligi (1000 km ² ga)	13,8 km	Turkiya – 13,4 km; Norvegiya – 12,0 km

Manbaa.stat.uz

№	Asosiy ko'rsatkichlar	2023 y.	2024 y.	Farqi (%)
1	Jo'natilgan yuk, ming. tonna	73 674,8	73 964,3	100,4
2	Yuk aylanmasi, mln. tonna-km	27 080,7	27 465,3	101,4
3	Tashilgan yuklar, mln. tonna	109 411,1	102 678,8	93,8
4	Yo'lovchilar aylanmasi, mln.yo'lovchi-km	3 903,7	4 072,9	104,3

5	Jo'natilgan yo'lovchilar, ming. odam	9 626,5	9 829,7	102,1
6	Tashilgan yo'lovchilar, ming. odam	9 809,7	10 104,2	102,2
7	Umumiy ishchi-xodimlar soni, ming odam	71 175	66 263	93,1
8	Yangi tashkil etilgan ish joylar	464	0	0,0
9	Eksplutatsion temir yo'l uzunligi, km	4 839,7	4 839,7	100,0
10	Shu jumladan elektrifikatsiya yo'li, km	1 942,2	1 942,2	100,0

Manbaa: railway.uz

O'zbekiston Respublikasida temir yo'l transporti infratuzilmasini modernizatsiyalash — bu faqat texnik baza va transport vositalarini yangilash bilan cheklanmaydigan, balki butun boshqaruv tizimi, raqamli texnologiyalar joriy etilishi va investitsiyaviy muhitni yaxshilashni o'z ichiga olgan murakkab jarayondir.

Olib borilgan tadqiqotlar shuni ko'rsatdiki, mamlakatda mavjud infratuzilmaning katta qismi texnik jihatdan eskirgan, logistika zanjirlari notekis rivojlangan, raqamlashtirish jarayonlari esa hali ham fragmentar holatda amalga oshirilmoqda.

Xulosa

Statistik ma'lumotlar yuk va yo'lovchi tashish hajmlarida yildan-yilga o'sish mavjudligini ko'rsatmoqda, bu esa infratuzilmani yangilash va uni zamonaviy texnologiyalar bilan uyg'unlashtirishga bo'lgan ehtiyojni yanada kuchaytirmoqda.

Shuningdek, davlat-xususiy sheriklik asosidagi hamkorlik, xorijiy investitsiyalarni jalb etish va mintaqaviy tranzit koridorlarini kengaytirish temir yo'l tarmog'ining raqobatbardoshligini oshirishda muhim omillar hisoblanadi.

Tahlil va muhokama asosida quyidagi xulosalarga kelindi:

- Temir yo'l tarmog'ini texnik modernizatsiya qilish zamonaviy texnologiyalar asosida olib borilishi kerak;
- Raqamli boshqaruv tizimlarini joriy etish orqali xizmat ko'rsatish sifatini oshirish va xarajatlarni kamaytirish mumkin;
- Xususiy sektor ishtirokini faollashtirish infratuzilma loyihalarini tez va samarali amalga oshirish imkonini beradi;
- Mintaqaviy integratsiyani kuchaytirish orqali O'zbekistonning tranzit salohiyatidan to'liq foydalanish mumkin bo'ladi.

Yuqoridagilardan kelib chiqib aytish mumkinki, temir yo‘l infratuzilmasini kompleks modernizatsiya qilish nafaqat milliy transport tizimini zamonaviylashtirishga, balki mamlakatning logistika salohiyati va iqtisodiy raqobatbardoshligini oshirishga xizmat qiladi.

Bu borada strategik rejalashtirish, xorijiy tajribalarni milliy amaliyotga moslashtirish va samarali boshqaruv mexanizmlarini shakllantirish eng muhim yo‘nalishlar sirasiga kiradi.

REFERENCES

1. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti (2020) *Transport tizimini 2030-yilgacha rivojlantirish strategiyasi to‘g‘risida*. PF–6099-son Farmon, 6-noyabr.
2. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti (2020) *“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ faoliyatini takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida*. PQ–4633-son Qaror, 6-mart.
3. O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi (2023) *Rasmiy statistik byulletenlar*. Tashkent: Transport vazirligi nashriyoti.
4. O‘zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo‘mitasi (2023) *Temir yo‘l transportiga oid statistik ma’lumotlar*. Available at: <https://stat.uz> (Accessed: 15 April 2025).
5. O‘zbekiston temir yo‘llari AJ (2021) *Rivojlanish strategiyasi 2021–2025*. Tashkent: OTY AJ.
6. World Bank (2022) *Central Asia Regional Railways Modernization Study*. Washington, D.C.: World Bank Publications.
7. Asian Development Bank (2021) *Uzbekistan: Transport Sector Assessment, Strategy, and Road Map*. Manila: ADB.
8. Kuznetsov, A.V. (2020) *Digitalization in Railway Infrastructure: Global Experience and Regional Practices*. Moscow: Transport Publishing.
9. Shun’kov, B.N. (2019) *Transport infratuzilmasi iqtisodiyotni rivojlantirish omili sifatida*. Tashkent: Iqtisodiyot nashriyoti.
10. Qodirov, Q. (2022) ‘Temir yo‘l infratuzilmasini rivojlantirishning iqtisodiy mexanizmlari’, *Iqtisodiyot va innovatsiyalar*, (1), pp. 45–51.
11. Normatov, M. (2023) *Davlat-xususiy sheriklik asosida transport infratuzilmasini moliyalashtirish*. Toshkent: Toshkent moliya instituti.
12. Nazarov, Sh. (2021) ‘Logistika tizimlarining transport bilan integratsiyalashuvi’, *Innovatsion iqtisodiyot*, (3), pp. 33–40.

13. United Nations ESCAP (2020) *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific*. Bangkok: UN Publications.
14. European Bank for Reconstruction and Development (2022) *Transition Report 2022: Regional Infrastructure Outlook*. London: EBRD.
15. International Union of Railways (2023) *Railway Statistics Synopsis 2023*. Paris: UIC.
Available at: <https://uic.org> (Accessed: 15 April 2025).