

O‘ZBEKISTON TEMIR YO‘L TRANSPORTI TIZIMIDA YUK TASHISH SAMARADORLIGINI OSHIRISH VA LOGISTIKA JARAYONLARINI OPTIMALLASHTIRISH

G‘AYRAT NURALIYEV MAMADALI O‘G‘LI

O‘zbekiston temir yo‘llari AJ yetakchi mutaxasissi

Toshkent davlat transport universiteti

ANNOTATSIYA

Mazkur tezisda O‘zbekiston temir yo‘l transporti tizimida yuk tashish samaradorligini oshirish va transport-logistika jarayonlarini optimallashtirishning tashkiliy-iqtisodiy hamda amaliy jihatlari tahlil qilinadi. Temir yo‘l transportining mamlakat iqtisodiyoti, tashqi savdo operatsiyalari, hududlararo yuk almashinuvi va xalqaro tranzit jarayonlaridagi o‘rni yoritiladi. Tadqiqotda yuk tashish hajmining so‘nggi yillardagi o‘zgarishi, temir yo‘l infratuzilmasining o‘tkazuvchanlik imkoniyatlari, vagonlardan foydalanish samaradorligi, logistika markazlarining faoliyati, multimodal tashuvlarni rivojlantirish va tranzit yo‘laklaridan samarali foydalanish masalalari ko‘rib chiqiladi.

Kalit so‘zlar: *“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ, temir yo‘l transporti, transport xizmatlari, xizmat sifati, yo‘lovchi tashish, yuk tashish, logistika, transport samaradorligi, xizmat ko‘rsatish sifati.*

Temir yo‘l transporti O‘zbekiston Respublikasining yagona transport tizimida strategik ahamiyatga ega bo‘lgan tarmoqlardan biridir. Mamlakat hududining katta qismi quruqlik ichkarisida joylashgani sababli eksport-import operatsiyalarida transport xarajatlarini maqbullashtirish, uzoq masofalarga katta hajmdagi yuklarni xavfsiz va barqaror yetkazib berish hamda xalqaro tranzit yo‘laklaridan samarali foydalanish iqtisodiy raqobatbardoshlikning muhim omillaridan hisoblanadi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2025-yil 27-yanvardagi PQ-28-son qarori bilan mamlakat transport-logistika tizimini 2030-yilgacha rivojlantirish konsepsiyasi tasdiqlangan. Mazkur hujjatda tashqi savdo yo'nalishlarini diversifikatsiya qilish, transport-logistika xarajatlarini optimallashtirish, logistika xizmatlari bozorini rivojlantirish, tranzit salohiyatini ro'yobga chiqarish, transport infratuzilmasini kompleks rivojlantirish va logistika markazlarining keng tarmog'ini shakllantirish ustuvor yo'nalishlar sifatida belgilangan.

Hujjatda xalqaro yuk tashish hajmini 2030-yilgacha 119,2 mln tonnaga, tranzit yuk tashish hajmini 22 mln tonnaga yetkazish, elektrlashtirilgan temir yo'llar ulushini 65 foizga oshirish va logistika markazlarida yuklarga ishlov berishning yillik quvvatini 31,2 mln tonnagacha yetkazish kabi maqsadli ko'rsatkichlar belgilangan.

O'zbekistonning temir yo'l transportida yuk tashish hajmi so'nggi yillarda sezilarli darajada oshgan. Milliy statistika qo'mitasining rasmiy SIAT ma'lumotlariga ko'ra, temir yo'l orqali tashilgan yuklar hajmi 2022-yilda 73,4 mln tonna, 2023-yilda 73,7 mln tonna, 2024-yilda 102,7 mln tonna va 2025-yilda 105,8 mln tonnani tashkil etgan.

Bu ko'rsatkichlar temir yo'l transportining mamlakat iqtisodiyotidagi yuk tashish funksiyasi tobora kengayib borayotganini ko'rsatadi. Ayniqsa, 2023–2024-yillar oralig'idagi o'sish transport tizimiga bo'lgan talabning yuqoriligini ko'rsatadigan muhim statistik ko'rsatkichlardan biridir.

Temir yo'l transportining yuk aylanmasi ham o'sish tendensiyasiga ega. Rasmiy statistik ma'lumotlarda ushbu ko'rsatkich 2023-yilda 27,1 mlrd tonna-km, 2024-yilda 27,5 mlrd tonna-km va 2025-yilda 27,9 mlrd tonna-kmni tashkil etgani qayd etilgan.

Mazkur ko'rsatkichlar nafaqat tashilgan yuk miqdori, balki yuklarning qancha masofaga tashilganini ham ifodalaydi. Shu sababli yuk tashish samaradorligini baholashda faqat tonna ko'rsatkichidan emas, balki tonna-kilometr, vagon aylanishi, tashish tezligi, yukning yetkazib berish muddati va

infratuzilma quvvatidan foydalanish darajasidan ham foydalanish maqsadga muvofiqdir.

Logistika markazlarining ahamiyati

2025-yil 8-oktabrda O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 633-son qarori qabul qilinib, transport-logistika markazlari faoliyati va tranzit transport yo'laklarini rivojlantirish tartibi belgilandi.

2025-yil dekabr oyida Transport vazirligi tomonidan e'lon qilingan rasmiy ma'lumotlarga ko'ra, mamlakatdagi transport-logistika markazlari xatlovdan o'tkazilib, 27 ta markazdan iborat reyestr shakllantirilgan. Ularning 26 tasi xalqaro, 1 tasi hududiy yuklarga xizmat ko'rsatishga ixtisoslashgan. Mazkur markazlarning yuklarga ishlov berish bo'yicha umumiy yillik quvvati 27 mln tonnadan ortiq bo'lib, 23 ta markaz temir yo'l-avtomobil, bittasi temir yo'l-avtomobil-havo, bittasi temir yo'l-avtomobil-daryo transportlari kombinatsiyasida xizmat ko'rsatish imkoniyatiga ega.

Bu amaliy jihatdan multimodal logistika tizimining shakllanayotganini ko'rsatadi.

Masalan, eksport qiluvchi korxona mahsulotini avtomobil orqali ishlab chiqarish hududidan logistika markaziga olib kelishi, u yerdan konteynerga yuklashi va temir yo'l orqali uzoq masofaga jo'natishi mumkin. Belgilangan hududga yetib borgach, konteyner yana avtomobil transportiga o'tkazilib, yakuniy iste'molchiga yetkaziladi.

Bunday modelda temir yo'l uzoq masofali asosiy tashish bosqichini, avtomobil transporti esa "birinchi mil" va "oxirgi mil"ni bajarishi mumkin.

Zamonaviy logistika tizimida konteyner tashuvlari yukni bir transport turidan ikkinchisiga qayta ortish jarayonini soddalashtiradi. Konteynerning asosiy afzalligi shundaki, yukning o'zi har safar alohida qayta ortilmaydi, balki konteyner transport vositasi bilan birgalikda boshqa transport turiga o'tkaziladi.

O'zbekiston Respublikasining 2025-yil 27-yanvardagi PQ-28-son qarorida 2030-yilgacha xalqaro yo'nalishlarda konteynerda tashishlar ulushini 9 foizga

yetkazish maqsadi belgilangan. Bu ko'rsatkich 2024-yilda 6,2 foiz sifatida qayd etilgan.

Amaliy misol sifatida O'zbekiston hududidan tranzit sifatida o'tuvchi konteyner yuklarini olish mumkin. Xitoydan kelayotgan yuk Qozog'iston orqali O'zbekistonga kirib, temir yo'l orqali mamlakat hududidan o'tishi va keyingi transport yo'nalishiga ulanishi mumkin. Bunday tizimda chegara, bojxona, stansiya va logistika markazlari o'rtasidagi muvofiqlashtirish yukning umumiy yetkazib berish vaqtiga katta ta'sir ko'rsatadi.

2025-yil 22–23-iyul kunlari Pekin shahrida Xitoy–Qozog'iston–O'zbekiston–Turkmaniston–Eron–Turkiya xalqaro temir yo'l yo'lagi bo'yicha davlatlar temir yo'l ma'muriyatlarining uchrashuvi o'tkazildi. Uchrashuvda yuk oqimini ko'paytirish, tranzit jarayonlarini soddalashtirish, raqobatbardosh tariflarni shakllantirish va multimodal transport tizimlarini rivojlantirish masalalari muhokama qilingan.

Yuk tashish samaradorligining eng muhim ko'rsatkichlaridan biri yetkazib berish vaqtidir. Zamonaviy iqtisodiyotda korxonalar uchun yukning belgilangan vaqtda kelishi ba'zan tarifning o'zidan ham muhim bo'lishi mumkin.

Masalan, qurilish kompaniyasiga sement, metall konstruksiya yoki boshqa materiallar belgilangan muddatdan kechiksa, materialning o'zi uchun to'langan xarajatdan tashqari qurilish texnikasining bekor turishi, ishchi kuchining samarasiz ishlashi va loyiha muddatining uzayishi kabi qo'shimcha xarajatlar yuzaga keladi.

Shuning uchun temir yo'l yuk tashish tizimida “yukning harakatlanish vaqti” bilan bir qatorda “yukning kutish vaqti” ham alohida nazorat qilinishi kerak.

Amaliy boshqaruv nuqtayi nazaridan quyidagi ko'rsatkichlarni muntazam tahlil qilish maqsadga muvofiq:

- Vagonning o'rtacha aylanish vaqti;
- Stansiyada vagonning o'rtacha turib qolish vaqti;
- Yuklash va tushirishning o'rtacha davomiyligi;
- Poyezdning o'rtacha harakat tezligi;

- Yukni yetkazib berishning o'rtacha muddati;
- Bo'sh vagonlar ulushi;
- Yuklangan vagonlarning o'z vaqtida jo'natilish darajasi;
- Bir tonna yukni tashish xarajati;
- Bir tonna-kilometrga to'g'ri keladigan xarajat;
- Logistika zanjirining umumiy davomiyligi.

XULOSA

O'zbekiston temir yo'l transportida yuk tashish hajmining 2023–2025-yillarda o'sishi ushbu transport turining mamlakat iqtisodiyoti va tashqi savdo tizimidagi ahamiyati yuqori ekanligini ko'rsatadi. Shu bilan birga, yuk hajmining o'sishi mavjud infratuzilmadan foydalanish samaradorligini oshirish, vagonlar aylanishini tezlashtirish, stansiyalardagi turib qolish vaqtlarini kamaytirish va logistika jarayonlarini kompleks boshqarishni talab qiladi.

Tahlil natijalariga ko'ra, yuk tashish samaradorligini oshirishning asosiy yo'nalishlari sifatida temir yo'l infratuzilmasini modernizatsiya qilish, elektrlashtirishni jadallashtirish, vagonlardan foydalanish koeffitsiyentini oshirish, logistika markazlari faoliyatini rivojlantirish, konteyner va multimodal tashuvlarni kengaytirish, xalqaro tranzit yo'laklarini diversifikatsiya qilish hamda chegaraoldi transport jarayonlarini optimallashtirishni ko'rsatish mumkin.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. PQ-28, 27.01.2025 transport-logistika tizimini 2030-yilgacha rivojlantirish konsepsiyasi, xalqaro va tranzit yuk tashish maqsadlari, elektrlashtirish va logistika markazlari ko'rsatkichlari. [LexUZ PQ-28-son qaror](#)
2. Milliy statistika qo'mitasi temir yo'l yuklari: 2023 73,7 mln t; 2024 - 102,7 mln t; 2025 - 105,8 mln t. [SIAT rasmiy statistik ma'lumotlari](#)
3. Temir yo'l yuk aylanmasi: 2023 - 27,1 mlrd t-km; 2024 - 27,5 mlrd t-km; 2025 - 27,9 mlrd t-km. [SIAT - yuk aylanmasi](#)

4. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2025-yil 27-yanvardagi PQ-28-son "O'zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi qarori.

5. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2025-yil 8-oktabrdagi 633-son "Transport-logistika markazlari faoliyatini va tranzit transport yo'laklarini rivojlantirish to'g'risida"gi qarori.