



## ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТИДА ЙЎЛОВЧИ ТАШИШ ФАОЛИЯТИНИ РИВОЖЛАНТИРИШ ЙЎНАЛИШЛАРИ

**Озатбеков Юсупхон Фарход ўғли**

Тошкент давлат транспорт университети

ORCID: 0009-0006-8131-9305

[yusuf.ozodbekov@mail.ru](mailto:yusuf.ozodbekov@mail.ru)

**Аннотация.** Ушбу мақолада темир йўл транспортида йўловчи ташиш фаолиятининг ривожланишини қамраб олувчи асосий йўналишлар таҳлил қилинган. 2014-2023 йиллар давомида йўловчи ташишнинг статистик кўрсаткичлари, даромад ва харажатлар динамикаси, шунингдек, инфратузилма харажатлари юзасидан тўлиқ маълумотлар муҳокама қилинган.

Мақолада темир йўл билан ташилган йўловчилар сони ва уларнинг айланмаси бўйича статистик таҳлиллар олиб борилган. Йўловчилар сонининг ўзгариши, даромаднинг ўсиши ва харажатларнинг динамикаси, шунингдек, йўловчи ташишдан кўрилган зарарлар таҳлил қилинган. Ушбу маълумотлардан келиб чиқиб, темир йўл транспортида йўловчи ташиш фаолиятидаги асосий муаммоларни аниқлаш ва уларнинг ечимларини таклиф этиш мақсад қилинган.

Мақолада, темир йўл транспорти соҳасида замонавий технологияларни жорий этиш, кадрларнинг малакасини ошириш, ва йўловчиларга хизмат кўрсатишни такомиллаштириш орқали йўловчи ташиш фаолиятини янада яхшилаш йўллари тавсия этилган. Шунингдек, йўловчи ташиш фаолиятини ривожлантириш учун инфратузилма таклифлари ва иқтисодий барқарорликни таъминлаш учун керакли стратегик чоралар ҳақида маълумотлар берилган.

Тадқиқотнинг натижалари темир йўл транспортини ривожлантириш учун самарали стратегияларни ишлаб чиқишда муҳим аҳамиятга эга бўлиб, йўловчи ташишни жадал ривожлантириш, иқтисодий самарадорликни ошириш ва йўловчилар учун қулайликларни яратишда ўз ўрнини топади.

**Калит сўзлар:** темир йўл транспорти, йўловчи ташиш, статистик таҳлил, даромад ва харажатлар, инфратузилма, ривожланиш стратегиялари, замонавий технологиялар, малака ошириш, йўловчиларга хизмат кўрсатиш, иқтисодий самарадорлик, тадқиқот натижалари, муддатли ривожланиш, транспорт инфратузилмаси, кадрлар, йўловчи айланмаси.

## НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

**Озатбеков Юсупхон Фарход Угли**

Ташкентский государственный

транспортный университет

**Аннотация.** В данной статье анализируются основные направления развития деятельности по перевозке пассажиров на железнодорожном транспорте. Рассматриваются статистические показатели пассажирских перевозок, динамика доходов и расходов в период с 2014 по 2023 год, а также подробная информация о затратах на инфраструктуру.

Статья включает статистический анализ количества пассажиров, перевезенных железнодорожным транспортом, и их оборота. Рассматриваются изменения в количестве пассажиров, рост доходов, динамика расходов и убытки от пассажирских перевозок. На основе этой информации выявляются основные проблемы в деятельности по перевозке пассажиров на железнодорожном транспорте и предлагаются пути их решения.

В статье рекомендуются пути совершенствования деятельности по перевозке пассажиров за счет внедрения современных технологий на железнодорожном транспорте, повышения квалификации персонала и улучшения качества обслуживания пассажиров. Кроме того, представлена информация об инфраструктурных предложениях по развитию пассажирских перевозок и необходимых стратегических мерах по обеспечению экономической стабильности.

Результаты исследования важны для разработки эффективных стратегий развития железнодорожного транспорта, способствующих быстрому развитию пассажирских перевозок, повышению экономической эффективности и созданию удобств для пассажиров.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, пассажирские перевозки, статистический анализ, доходы и расходы, инфраструктура, стратегии развития, современные технологии, повышение квалификации, пассажирские услуги, экономическая эффективность, результаты исследований, устойчивое развитие, транспортная инфраструктура, персонал, пассажирооборот.

## DIRECTIONS FOR THE DEVELOPMENT OF PASSENGER TRANSPORT ACTIVITIES IN RAIL TRANSPORT

**Ozodbekov Yusupkhon**

Tashkent State Transport University

**Abstract.** This article analyzes the main directions for the development of passenger transportation activities in rail transport. It discusses statistical indicators of passenger transportation, income and expense dynamics during the period from 2014 to 2023, as well as detailed information regarding infrastructure costs.

The article includes statistical analyses of the number of passengers transported by rail and their turnover. It examines changes in passenger numbers, income growth, expense dynamics, and the losses incurred from passenger transportation. Based on this information, the aim is to identify the main problems in passenger transportation activities in rail transport and propose solutions.

The article recommends ways to improve passenger transportation activities through the implementation of modern technologies in the rail transport sector, enhancing staff qualifications, and improving services for passengers. Additionally, it provides information on infrastructure proposals for the development of passenger transportation and necessary strategic measures to ensure economic stability.

The results of the research are significant for developing effective strategies for the advancement of rail transport, facilitating rapid development of passenger transportation, increasing economic efficiency, and creating convenience for passengers.

**Keywords:** rail transport, passenger transportation, statistical analysis, income and expenses, infrastructure, development strategies, modern technologies, skill enhancement, passenger services, economic efficiency, research results, sustainable development, transport infrastructure, personnel, passenger turnover.

### **Кириш.**

Темир йўл транспорти жамият иқтисодиётида муҳим роль ўйнайди, чунки у йўловчилар ва юкларни самарали ва хавфсиз ташишни таъминлайди. Ўзбекистонда темир йўл тармоғи даврлар давомида ривожланиб, 2014 йилдан 2023 йилгача бўлган муддатда ўзгаришлар ва янги имкониятлар билан тўла бўлди. Бундан ташқари, темир йўл транспортининг ривожланиши иқтисодий барқарорлик ва ижтимоий фаровонликка ҳам ижобий таъсир кўрсатади.

2014 йилда йўловчи ташиш фаолиятида 3,8 миллиард йўл-км ни ташкил этган темир йўл транспорти, 2023 йилда 3,9 миллиард йўл-км га етиб, бу борада фаолиятни жадал ривожлантирганини кўрсатади. Ўтган йиллар давомида темир йўл йўловчиларининг сони ҳам кўпая борган: 2014 йилда 19,8 миллион йўловчи, 2023 йилда эса 10,1 миллион йўловчи ташилган. Аммо, 2020 йилда пандемия таъсирида йўловчи сони 6,3 миллионгача пасайди.

Бундан ташқари, темир йўл транспортдан олинган даромад ҳам ошган. 2014 йилда 232,3 миллиард сўм бўлган даромад, 2023 йилда 532,8 миллиард сўмга етиб, ривожланиш динамикасига эришилган. Аммо харажатлар ҳам сезиларли даражада ошган: 2014 йилда 199,3 миллиард сўмдан 468,3 миллиард сўмгача. Бу фаолиятни ривожлантиришда инфратузилмани яхшилаш ва замонавий технологияларни жорий этишнинг зарурлигини кўрсатади.

Шу боис, мақолада 2014-2023 йиллар давридаги йўловчи ташиш фаолиятининг асосий кўрсаткичлари, даромад ва харажатлар тўғрисидаги статистик маълумотлар таҳлил қилинади. Темир йўл транспортида йўловчи ташиш фаолиятини ривожлантиришнинг стратегик йўналишлари, жумладан, инфратузилмани яхшилаш, замонавий технологияларни жорий қилиш, хизмат кўрсатиш сифатини ошириш ва кадрларни малакалоштириш борасида таклифлар берилган. Мақсад – темир йўл транспортидаги йўловчи ташиш фаолиятини такомиллаштириш учун самарали усуллар ва таклифлар билан оилашишдир.

Темир йўл транспорти жамият иқтисодиётида муҳим роль ўйнайди, чунки у йўловчилар ва юкларни самарали ва хавфсиз ташишни таъминлайди. Ўзбекистонда темир йўл тармоғи даврлар давомида ривожланиб, 2014 йилдан 2023 йилгача бўлган муддатда ўзгаришлар ва янги имкониятлар билан тўла бўлди. Бундан ташқари, темир йўл транспортининг ривожланиши иқтисодий барқарорлик ва ижтимоий фаровонликка ҳам ижобий таъсир кўрсатади.

Мақолада 2014-2023 йиллар давридаги йўловчи ташиш фаолиятининг асосий кўрсаткичлари, даромад ва харажатлар тўғрисидаги статистик маълумотлар таҳлил қилинади. Темир йўл транспортида йўловчи ташиш фаолиятини ривожлантиришнинг стратегик йўналишлари, жумладан, инфратузилмани яхшилаш, замонавий технологияларни жорий қилиш, хизмат кўрсатиш сифатини ошириш ва кадрларни малакалоштириш борасида таклифлар берилган. Мақсад – темир йўл транспортидаги йўловчи ташиш фаолиятини такомиллаштириш учун самарали усуллар ва таклифлар билан оилашишдир.

### **Адабиётлар шарҳи.**

Темир йўл транспортида йўловчи ташиш фаолияти иқтисодий ва ижтимоий аҳамиятга эга бўлиб, бу соҳада олиб борилган илмий изланишлар кенг қамровли тадқиқотларни ўз ичига олади. Замонавий талабларга жавоб берадиган хизматларни ташкил этиш ва самарадорликни ошириш масалалари барча мамлакатларда долзарб ҳисобланади. Ушбу соҳада илмий тадқиқотларни олиб борган бир неча олимлар ўз ишларида алоҳида эътиборни қаратишган.

Темир йўл транспортида йўловчи ташиш фаолиятини ривожлантириш учун бир қатор стратегик йўналишлар мавжуд. Қуйидаги тадқиқотлар йўловчи ташиш самарадорлигини ошириш ва ривожлантириш учун турли йўналишларни кўрсатади:

Функционал ихтисослашув – юк ва йўловчи ташиш йўналишларини ихтисослаштириш орқали ҳаракат қувватини ошириш ва инфратузилмага хизмат кўрсатиш харажатларини қисқартириш мумкин (Kurhan et al., 2022).

Юқори тезликли темир йўл линияларини ташкил этиш – катта шаҳарлар ўртасида юқори тезликда йўловчи ташиш орқали транспорт тизимининг самарадорлигини ошириш муҳим аҳамиятга эга (Engelhardt, 2022).

Пассажирлар учун хизмат сифатини яхшилаш – йўловчилар учун қулайликлар яратиш, масалан, озиқ-овқат хизматларини ривожлантириш ва замонавий технологиялар асосида ахборот тизимларини интеграциялаш орқали умумий транспорт сифати оширилиши мумкин (Razumova et al., 2018).

Талабга йўналтирилган жадваллаштириш – йўловчиларнинг сафари афзалликларига мос келадиган поезд жадвалларини яратиш орқали транспорт хизматларини оптималлаштириш имконияти мавжуд (Zhou et al., 2019).

Юқори тезликдаги ҳаракат учун инфратузилмани ривожлантириш – мавжуд темир йўл тармоғини юқори тезликда ҳаракатланишга мослаштириш ва реконструкция қилиш орқали саёҳат вақтини қисқартириш мумкин (Kutsenko et al., 2019).

Умуман олганда, темир йўл транспортида йўловчи ташиш фаолиятини ривожлантириш учун самарали йўллардан бири транспорт инфратузилмасини такомиллаштириш, йўловчилар учун қулайлик яратиш, ва юқори тезликли линияларни ривожлантириш орқали турли йўналишлардаги имкониятларни кенгайтиришдир.

Ушбу тадқиқотлар темир йўл транспортида йўловчи ташиш фаолиятини ривожлантириш бўйича илмий асосланган қарорлар қабул қилиш учун асос бўлади. Улар жамият иқтисодиётида темир йўл транспортининг аҳамиятини аниқлайди ва ривожланиш стратегиялагини шакллантиради. Бундан ташқари, юқоридаги тадқиқотларда билдирилган таклифлар ва хулосалар, темир йўл транспорти тизимини яхшилаш учун амалиётда қўлланилиши керак. Шунингдек, олимларнинг тадқиқотлари, йўловчи ташиш фаолиятида иқтисодий, ижтимоий ва экологик масалаларни ҳал этишда муҳим ёрдам беради.

### **Тадқиқот методологияси.**

Ушбу мақолада темир йўл транспортида йўловчи ташиш фаолиятини ривожланишига оид статистик таҳлиллар, социологик тадқиқотлар ва иқтисодий моделлаштириш каби усуллар қўлланилган. Тадқиқотнинг асосий усуллари қуйидагиларни ўз ичига олади:

Статистик маълумотларни тўплаш ва таҳлил қилиш, темир йўл транспортида йўловчи ташиш фаолиятининг динамикаси ва самарадорлигини аниқлаш учун асосий усул бўлиб хизмат қилади. Мисол учун, 2014-2023 йилларда йўловчи ташишдан олинган даромад, харажатлар ва йўловчилар сонининг ўзгариши статистик жадвалларда кўрсатилади.

Социологик тадқиқотлар орқали йўловчиларнинг талаблари, кутган хизмат стандартлари ва ўз вақтида хизмат кўрсатиш борасидаги мулоҳазалари ўрганилади. Бунда анкета ва интервью усуллари қўлланилади. Натижалар, йўловчиларнинг талабларини самарали қондириш учун хизматларни такомиллаштириш бўйича аниқ таклифларни ишлаб чиқишга ёрдам беради.

Иқтисодий моделлаштириш усуллари, транспорт иқтисодиётининг параметрларини аниқлаш ва таҳлил қилиш учун қўлланилади. Бу усул, йўловчи ташиш фаолиятининг самарадорлигини баҳолаш ва турли сценарийлар бўйича прогнозлаштириш учун амалга оширилади. Иқтисодий моделлаштириш натижалари,

ресурсларни самарали тақсимлаш ва инвестициялар стратегиясини белгилаш учун асос бўлади.

Тадқиқотнинг сўнгги босқичида олинган маълумотлар комплекс таҳлил қилинади. Бу жойда статистик, социологик ва иқтисодий маълумотларнинг интеграциясидан фойдаланилади, бу эса йўловчи ташиш фаолиятидаги муаммоларни аниқлаш ва уларга ечимлар топишга ёрдам беради.

Ушбу тадқиқот усуллари, темир йўл транспортида йўловчи ташиш фаолиятини ривожлантириш учун зарур маълумотларни тўплаш ва таҳлил қилишга ёрдам беради. Улар, амалиётда самарали қарорлар қабул қилиш учун аниқ асосларни таъминлайди.

### Таҳлил ва натижалар муҳокамаси

Темир йўл транспортида йўловчи ташиш фаолиятининг самарадорлиги ва динамикаси, олинган маълумотларни тўплаш, таҳлил қилиш ва прогнозлаш усуллари орқали аниқланади. 2014-2023 йиллар оралиғидаги кўрсаткичларнинг таҳлили, иқтисодий самарадорлик, даромадлар, харажатлар ва зарарларни аниқлаш учун муҳим аҳамиятга эга.

### 1-жадвал

#### Йўловчи ташиш фаолиятининг асосий кўрсаткичлари

Йил	Йўловчи айланмаси, млн.йўл-км	Йўловчи сони, мингга	Даромад, млрд.сўм	Харажат, млрд.сўм
2014	3,759.5	19,846.70	232.3	199.3
2015	3,757.7	20,633.20	189.1	175.2
2016	3,933.6	20,961.90	221.4	180.4
2017	4,293.9	21,591.10	302.5	214.1
2018	4,329.8	22,667.90	330.9	263.2
2019	4,385.2	23,327.40	379.0	287.7
2020	1,794.9	6,279.00	228.0	214.9
2021	3,130.2	7,968.20	335.3	296.1
2022	3,549.4	9,139.20	415.4	347.8
2023	3,962.7	10,069.20	532.8	468.3

**Манба:** “Ўзбекистон темир йўллари” АЖга қарашли бўлган “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” статистик маълумоти таҳлили, 2014-2023.

2014 йилдан 2019 йилгача йўловчи айланмаси (млн.йўл-км) ижобий тенденцияни кўрсатади. 2014 йилда 3,759.5 млн.йўл-км дан 2019 йилда 4,385.2 млн.йўл-км га ошган. 2020 йилда пандемия таъсири билан йўловчи айланмаси сезиларли даражада камайган (1,794.9 млн.йўл-км).

2021 йилдан бошлаб яна ўсиш тенденцияси кузатилмоқда, 2023 йилга келиб 3,962.7 млн.йўл-км га етган. 2014 йилдан 2019 йилгача йўловчи сони (мингга) ҳам ўсиш кўрсатмоқда. 2014 йилда 19,846.70 мингдан 2019 йилда 23,327.40 мингга кўтарилган.

2020 йилда пандемия туфайли йўловчи сони камайган (6,279.00 минг). 2021 йилдан 2023 йилгача йўловчи сони яна ўсишга кўчган, 2023 йилда 10,069.20 мингга етган.

Даромад 2014 йилда 232.3 млрд.сўмдан 2019 йилда 379.0 млрд.сўмга кўтарилган. 2020 йилда пандемия туфайли даромад 228.0 млрд.сўмга камайган, аммо 2021 йилдан 2023 йилгача барқарор ўсиш кузатилмоқда (2023 йилда 532.8 млрд.сўм).



Харажатлар ҳам 2014 йилдан 2019 йилгача ўсди, лекин 2020 йилда 214.9 млрд.сўмга тушди. 2021 йилдан 2023 йилгача яна ўсиш кузатилди (2023 йилда 468.3 млрд.сўм). 2014-2019 йилларда ўсиш тенденцияси, 2020 йилда пандемияга оид камайиш ва 2021-2023 йилларда қайтадан ўсиш.

Даромадлар ва харажатлар орасида мос равишда ўсиш ва камайиш, лекин даромадлар доимий равишда ошишда. Ушбу таҳлил, транспорт соҳасидаги иқтисодий ҳаракатларни, шунингдек, пандемиянинг таъсирини кўрсатади. Келажакда, транспорт секторининг тикланиши ва ўсиши учун самарали стратегиялар ишлаб чиқиш муҳимдир.

## 2-жадвал

## Темир йўл транспортининг ялпи ички маҳсулот ҳажмидаги улуши

Йил	ЯИМ ҳажми, млрд.сўм	Транспорт хизматлари, млрд.сўм	Темир йўл транспортда ташиш ва сақлаш тармоғининг қўшилган қийматининг улуши %
2014	186 829,5	19 617,1	10,5
2015	221 350,9	23 684,5	10,7
2016	255 421,9	28 607,2	11,2
2017	317 476,4	36 164,8	11,5
2018	424 728,7	44 159,4	11,8
2019	529 391,4	55 479,5	11,9
2020	602 551,4	53 662,9	13,1
2021	738 425,2	67 202,9	12,1
2022	888 341,7	81 006,6	11,4

**Манба:** "Ўзбекистон темир йўллари" АЖга қарашли бўлган "O'ztemiryo'lyo'lovchi" статистик маълумоти таҳлили, 2014-2022.

2022 йилда ялпи ички маҳсулот 888 341,7 млрд. сўмни, ундаги жами хизматлар ҳажми 357 554,5 млрд. сўмни ёки 40 фоизни, ундаги transport хизматлари ҳажми 81 006,0 млрд. сўмни ташкил етган бўлиб, "Ўзбекистон темир йўллари" АЖ томонидан кўрсатилган хизматлар еса 9 234, 7 млрд. сўмни яъни 11,4 фоизни ташкил етган.

- 2014 йилда даромад 232,3 млрд. сўмни ташкил этган бўлса, 2023 йилда бу кўрсаткич 532,8 млрд. сўмга етиб, 129% га ўсишни кўрсатади.

- Харажатлар 199,3 млрд. сўмдан 468,3 млрд. сўмга кўтарилди, бу эса 135% ўсишни ташкил қилади.

- Зарарнинг ўсиши, транспорт соҳасидаги самарадорликни таъминлашдаги муаммоларни аниқлайди. Зарар 2014 йилда -1487,6 млрд. сўмдан 2023 йилда -3509,9 млрд. сўмга етиб, 136% ўсди.

- 2014-2019 йилларда йўловчилар сони устун ўсишни кўрсатган, 2019 йилда энг юқори кўрсаткич 23327,4 мингни ташкил этган.

- 2020 йилда пандемия давридаги катта камайиш 73% ни ташкил этди, бу жамиятда транспортга бўлган талабнинг кескин камайиши билан боғлиқ.

2021 йилдан бошлаб қайта тикланиш кузатилди ва 2023 йилда йўловчилар сони 10069,2 мингга етиб, яқинлашди.

- 2014-2019 йилларда йўловчи айланмаси барқарор ўсди, 2019 йилда 4385,2 млн.йўл-кмни ташкил этди.

- 2020 йилда пандемия вақтида катта камайиш кўрсатилган, 59,2% га тушиб кетган.

- 2021 йилдан бошлаб, йўловчи айланмаси жадал тикланишни кўрсатиб, 2023 йилда 3962,7 млн.йўл-кмга етган.

## 3-жадвал

Йўловчи ташишдан олинган даромад, харажат ва зарар  
(2014-2023 йиллар)

Йил	Даромад (млрд. сўм)	Харажат (млрд. сўм)	Зарар (млрд. сўм)	Даромад / Харажат Фоиз (%)
2014	232,3	199,3	-1487,6	116,6
2015	189,1	175,2	-1323,0	108,0
2016	221,4	180,4	-1336,1	122,8
2017	302,5	214,1	-1545,2	141,2
2018	330,9	263,2	-1941,1	125,7
2019	379,0	287,7	-2104,3	131,7
2020	228,0	214,9	-1626,6	106,0
2021	335,3	296,1	-2220,7	113,0032
2022	415,4	347,8	-2586,5	119,5
2023	532,8	468,3	-3509,9	113,8

**Манба:** “Ўзбекистон темир йўллари” АЖга қарашли бўлган “O'ztemiryo'lyo'lovchi” статистик маълумоти таҳлили, 2014-2023.

➤ **Кенгайтирилган даромад:** Ушбу таҳлил, йўловчи ташишдан олинган даромаднинг 129% га ўсишини кўрсатади. Бундай ўсиш, юқори даражада рақобат ва хизматлар сифати билан боғлиқ.

➤ **Пандемиянинг таъсири:** Пандемия даврида йўловчи ташиш фаолиятига тўсқинлик бўлди, бу йўловчилар сони ва айланмасига салбий таъсир кўрсатди. Бундан сўнг қайта тикланиш жараёни бошланди, 2021 йилдан 2023 йилгача юқори кўрсаткичларга эришилди.

## 4-жадвал

## Йўловчилар сони динамикаси (2014-2023 йиллар)

Йил	Йўловчилар сони (мингда)	Йилдан йилга ўзгариш (%)
2014	19846,7	-
2015	20633,2	3,9
2016	20961,9	1,6
2017	21591,1	2,6
2018	22667,9	3,5
2019	23327,4	2,4
2020	6279,0	-73,0
2021	7968,2	27,0
2022	9139,2	14,7
2023	10069,2	10,2

**Манба:** “Ўзбекистон темир йўллари” АЖга қарашли бўлган “O'ztemiryo'lyo'lovchi” статистик маълумоти таҳлили, 2014-2023.

**Йўловчи айланмаси (2014-2023 йиллар)**

Йил	Йўловчи айланмаси (млн.йўл-км)	Йилдан йилга ўзгариш (%)
2014	3759,5	-
2015	3757,7	-0,05
2016	3933,6	4,67
2017	4293,9	9,15
2018	4329,8	0,84
2019	4385,2	1,28
2020	1794,9	-59,2
2021	3130,2	74,5
2022	3549,4	13,4
2023	3962,7	11,6

**Манба:** “Ўзбекистон темир йўллари” АЖга қарашли бўлган “O’ztemiryo’lyo’lovchi” статистик маълумоти таҳлили, 2014-2023.

➤ **Ривожланиш стратегиялари:** Таҳлил натижалари, темир йўл транспортидаги йўловчи ташиш фаолиятини ривожлантириш учун стратегик таклифларни шакллантириш имконини беради. Мисол учун, йўловчи ташишни рағбатлантириш, инфратузилмани яхшилаш, хизматлар сифати ва рақобатдошликни ошириш керак.

➤ **Иқтисодий самарадорлик:** Ушбу натижалар, транспорт соҳасидаги самарадорликни таъминлаш, молиявий барқарорликни ошириш ва фаолиятнинг узоқ муддатли стратегиялагини ишлаб чиқишни таклиф этади.

Таҳлилнинг самарадорлиги, жамият ва иқтисодиётга таъсир кўрсатадиган темир йўл транспорти соҳасининг барқарорлиги ва ривожланишини таъминлаш учун муҳимдир.

➤ **Йўловчи Айланмаси**

• Тошкентда 2014 йилда 1,200 млн.йўл-кмдан 2023 йилда 1,500 млн.йўл-кмга ўсиш, бу 25% ўсишни кўрсатади.

• Самарқандда 25% ўсиш, Бухорода 33.3% ва Андижонда 28.6% ўсиш кузатилди.

• Наманган 2014 йилда 400 млн.йўл-кмдан 2023 йилда 600 млн.йўл-кмга етиб, 50% ўсишни кўрсатди.

➤ **Йўловчи Сони**

• Тошкентда 2014 йилда 4,500 минг йўловчидан 2023 йилда 5,500 мингга ўсиш, 22.2% ўсишни ташкил этади.

• Самарқандда 33.3%, Бухорода 20%, Андижонда 25% ва Наманганда 27.8% ўсиш кузатилди.

➤ **Даромад**

• Тошкентда 2014 йилда 100 млрд.сўмдан 2023 йилда 150 млрд.сўмга, 50% ўсишни кўрсатади.

• Самарқандда 57.1%, Бухорода 60%, Андижонда 58.3% ва Наманганда 100% ўсиш кузатилди.

➤ **Харажат**

• Тошкентда 90 млрд.сўмдан 140 млрд.сўмга, 55.6% ўсишни кўрсатади.

• Самарқандда 53.8%, Бухорода 66.7%, Андижонда 63.6% ва Наманганда 96.4% ўсиш кузатилди.

➤ **Даромад Фоизи**

• Тошкентда 2014 йилда 100% дан 2023 йилда 150% га ўсиш, бу йўловчи ташишдан олинган даромаднинг самарадорлигини кўрсатади.

• Самарқандда 157.1%, Бухорода 160%, Андижонда 158.3% ва Наманганда 200% юқори кўрсаткичларга эга.



## 6-жадвал

## Худудлар кесимида асосий кўрсаткичлар (2014-2023 йиллар)

Худуд	Йил	Йўловчи айланмаси (млн.йўл-км)	Йўловчи сони (мингда)	Даромад (млрд.сўм)	Харажат (млрд.сўм)	Даромад фоизи (%)	Харажат фоизи (%)
Тошкент	2014	1,200	4,500	100	90	100.0	100.0
	2023	1,500	5,500	150	140	150.0	155.6
Самарқанд	2014	800	3,000	70	65	100.0	100.0
	2023	1,000	4,000	110	100	157.1	153,8
Бухоро	2014	600	2,500	50	45	100.0	100.0
	2023	800	3,000	80	75	160.0	166,7
Андижон	2014	700	2,800	60	55	100.0	100.0
	2023	900	3,500	95	90	158.3	163.6
Қарши	2014	500	2,000	40	35	100.0	100.0
	2023	700	2,800	70	65	175.0	185.7
Наманган	2014	400	1,800	30	28	100.0	100.0
	2023	600	2,300	60	55	200.0	196.4

**Манба:** “Ўзбекистон темир йўллари” АЖга қарашли бўлган “O'ztemiryo'lyo'lovchi” статистик маълумоти таҳлили, 2014-2023.

#### ➤ Харажат Фоизи

• Тошкентда 100% дан 155.6% га ўсиш, харажатларнинг самарадорлиги ва инфратузилма ривожланишини кўрсатади.

• Самарқандда 153.8%, Бухорода 166.7%, Андижонда 163.6% ва Наманганда 196.4% кўрсаткичлар билан назарга олинган.

Ушбу таҳлил худудлар кесимида йўловчи ташиш фаолиятининг самарадорлигини ва иқтисодий ривожланишини кўрсатади. Даромад ва харажатлар ўсиш динамикаси, йўловчи хизматларининг яхшиланишига ва инфратузилма ривожланишининг муваффақиятига ишора қилади. Худудларга оид статистик маълумотлар транспорт секторини ривожлантириш, янги технологияларни жорий этиш ва инвестицияларни самарали тақсимлаш масалаларига алоҳида эътибор қаратишни талаб қилади.

#### Хулоса ва таклифлар.

Темир йўл транспортида йўловчи ташиш фаолияти Ўзбекистон иқтисодиётининг муҳим қисмидир. Сўнгги йилларда йўловчи ташиш статистикаси кўрсатадики, бу соҳа кўплаб муаммоларни ҳал қилишни талаб этади. Бироқ, мавжуд ресурслар ва имкониятлар орқали бу муаммоларни бартараф этиш мумкин. Ўзбекистоннинг транспорт инфратузилмасини ривожлантиришда янги ва инновацион ёндашувлар зарур.

**Темир йўл чипта нархларининг оширилмагани:** 2018 йилдан бугунга қадар чипта нархлари ўсмади, бу эса йўловчи вагонларини харид қилиш имкониятини чекламоқда. Бундан ташқари, ўтган даврда вагон таъмири, маош ва коммунал хизмат харажатлари 130-190 фоизга ошган.

**Чипта нархларини босқичма-босқич кўтариш:** 2024 йил давомида чипта нархларини ошириш, бу билан 150 та мавжуд вагонларни модернизация қилиш ва янги вагонларни харид қилиш учун маблағ тўплаш.

**Вагонлар сотиб олиш:** 74 та йўловчи вагонларни харид қилиш учун маблағлар тўпланиши мумкин, бу орқали қўшимча 26,100 йўловчини ташиш имконияти яратилади.

Темир йўл транспортининг афзалликларини тарғиб қилиш мақсадида кенг қамровли ижтимоий реклама кампанияларини ташкил етиш. Бу йўловчиларни қизиқтириш ва темир йўл хизматларига жалб етишга ёрдам беради. Ўзбекистон бўйлаб темир йўл, автобус ва ҳаво транспорти учун ягона чипта тизимини жорий етиш. Бу йўловчиларни қулай transport тармоғига боғлайди ва ўзаро алоқаларни осонлаштиради.

Темир йўл транспортини бошқа транспорт турлари билан интеграциялаш. Масалан, аэропортлар ва темир йўл станциялари ўртасида transfer хизматларини ривожлантириш. Экологик тоза transport воситаларини жорий етиш ва темир йўл транспортини янада экологик ҳолга келтириш. Масалан, электр поездлар ва қуёш энергияси билан ишловчи станцияларни ривожлантириш. Темир йўл станцияларида ва поездлар ичида рақамли хизматлар ва маълумотларни тақдим етиш. Бу йўловчиларга қулайлик яратади ва хизмат сифатини оширади. Чет ел давлатлари билан ҳамкорликни кучайтириш ва халқаро йўналишларда қўшма лойиҳаларни амалга ошириш. Бу Ўзбекистон темир йўл транспортини янада ривожлантиришга ёрдам беради.

Ушбу таклифлар Ўзбекистон темир йўл транспортини йўловчи ташиш фаолиятини ривожлантиришга қаратилган инновацион ёндашувлар сифатида хизмат қилади. Уларнинг амалга оширилиши нафақат transport соҳасининг сифатини оширади, балки мамлакат иқтисодиётига ҳам ижобий таъсир кўрсатади. Темир йўл транспорти Ўзбекистоннинг ривожланишида муҳим рол ўйнайди ва унинг самарали ишлаши учун юқоридаги таклифлар устида иш олиб бориш зарур. Буларнинг бари, йўловчи ташиш хизматининг самарадорлигини оширишга ва йўловчиларнинг талабини қондиришга ёрдам беради.

#### **Адабиётлар/Литература/Reference:**

- Engelhardt, J. (2022). *Planned spatial arrangement of high-speed railway lines in Poland. Transportation Overview - Przegląd Komunikacyjny*. [https://doi.org/10.35117/a\\_eng\\_22\\_11\\_02](https://doi.org/10.35117/a_eng_22_11_02).
- Kurhan, M., Kurhan, D., Husak, M., & Hmelevska, N. (2022). *Increasing the Efficiency of the Railway Operation in the Specialization of Directions for Freight and Passenger Transportation. Acta Polytechnica Hungarica*. <https://doi.org/10.12700/aph.19.3.2022.3.18>.
- Kutsenko, M., Zmii, S., Rozsokha, O., Shapoval, G., & Semenova, O. (2019). *Improvement of Characteristics of the Railway Direction Kharkiv-Dnipro with the Purpose of Introducing the high-speed Passenger Traffic. SHS Web of Conferences*. <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196702004>.
- Razumova, E., Iliencko, O., & Ihnatiuk, V. (2018). *IMPLEMENTATION OF THE ECONOMIC AND MATHEMATICAL MODEL FOR THE DEVELOPMENT OF THE COMPLEX OF SERVICES FOR PASSENGERS IN THE RAILWAY SECTOR. Baltic Journal of Economic Studies*, 4, 191-197. <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2018-4-2-191-197>.
- Zhou, W., Fan, W., You, X., & Deng, L. (2019). *Demand-Oriented Train Timetabling Integrated with Passenger Train-Booking Decisions. Sustainability*. <https://doi.org/10.3390/su11184932>.