



ХИЗМАТЛАР БОЗОРИДА ТЕМИР ЙЎЛ ХИЗМАТЛАРИ БОШҚАРУВИНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШДА РАҚОБАТЛИ БИЗНЕС МОДЕЛЛАРИНИНГ АҲАМИЯТИ

Паязов Мурод Максудович

Фарғона политехника институти “Менежмент” кафедраси (DSc) докторанти, иқтисод фанлари номзоди, доцент. Ўзбекистон.
fayz19700308@gmail.com

ORCID:0000-0001-6460-2009

DOI: https://doi.org/10.55439/EIT/vol11_iss2/i13

Аннотация

Мақолада хорижий давлатларда темир йўл хизматларини ривожланиш моделлари тадқиқ этилган. Тадқиқотда Швеция, Франция, Германия, Япония, Хитой темир йўл хизматларини ташкил этишнинг ўзига хос жиҳатлари, хизматларни ташкил этиш ва уни ривожланишига таъсир этувчи омиллар асосида вужудга келган асосий муаммолар, моделнинг камчилиги ҳамда афзал томонлари кўрсатиб ўтилган. Шунингдек, хизматлар бозорида темир йўл хизматлари бошқарувида Ўзбекистон темир йўл хизматларининг ривожланганлик ҳолати статистик маълумотларга таянган ҳолда ёритиб берилган. Илмий-тадқиқот натижалари асосида Ўзбекистон темир йўллари, транспорт вазирлиги томонидан эътибор бериши лозим бўлган темир йўл хизматларида бизнес моделларини янада ривожлантириш ҳамда қўллаб-қувватлашнинг айрим жиҳатлари маълум қилинган.

Калит сўзлар: транспорт, PL, модернизация, хизматлар бозори, оператор, темир йўл хизмат, инфратузлима

КОНКУРЕНТОСПОСОБНАЯ БИЗНЕС-МОДЕЛЬ НА РЫНКЕ УСЛУГ НЕОБХОДИМА ДЛЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ УСЛУГАМИ

Паязов Мурод Максудович

Докторант (DSc) кафедры “Менеджмент” Ферганского политехнического института, кандидат экономических наук, доцент. Узбекистан.

Аннотация

В статье рассматриваются модели развития железнодорожных услуг в В статье рассматриваются модели развития железнодорожного транспорта в зарубежных странах. В исследовании рассматриваются особенности организации железнодорожного транспорта и модели их развития в Швеции, Франции, Германии, Японии и Китае. Изучены основные проблемы, возникшие в их модели разработки. Также были проанализированы преимущества и недостатки данной системы управления. Также были изучены некоторые аспекты, влияющие на развитие железнодорожного сообщения в Узбекистане. Результаты нашего исследования должны быть учтены Министерством транспорта и АО «Узбекистон темир йуллари» при разработке бизнес-моделей железнодорожных услуг.

Ключевые слова: транспорт, PL, модернизация, рынок услуг, оператор, железнодорожное сообщение, инфраструктура

A COMPETITIVE BUSINESS MODEL IN THE SERVICE MARKET IS NECESSARY FOR IMPROVED RAIL SERVICE MANAGEMENT

Payazov Murod Maksudovich

Doctoral Student (DSc) of the Department of Management Fergana Polytechnic Institute, PhD, docent. Uzbekistan.

Abstracts

The article discusses the development models of railway services in foreign countries. The study examines the specific aspects of the organization of railway services in Sweden, France, Germany, Japan and China and their development model. The main problems that arose in their development model were studied. The advantages and disadvantages of this management system were also analyzed. Also, some aspects affecting the development of railway services in Uzbekistan were studied. According to the results of scientific research, some aspects of the further development and support of business models of railway transport have been approved by the Ministry of Transport and A.O. We hope that it will serve to a certain extent for "Uzbekistan Railways".

Key words. transport, PL, modernization, services market, operator, railway service, infrastructure.

Кириш

Бугунги иқтисодиёт глобаллашиб бораётган шароитда мамлакатнинг сиёсий ва иқтисодий ривожланиши, дунё давлатлари орасида мустақкам иқтисодий мавқейга эга бўлишида Ўзбекистон иқтисодиёти учун хорижий давлатлар билан ўзаро олди-сотди масалаларида мустақкам алоқаларнинг таъминланиши муҳим кўрсаткичлардан биридир. Ушбу кўрсаткичларни янада кўтаришда транспорт ҳаражатлари аҳамиятлидир. Бугунги кунда корхона ва ташкилотларнинг асосий ҳаражат турларидан бири транспорт ҳаражатларидир. Транспорт ҳаражатлари тўғридан-тўғри нархларга, корхона ва ташкилотлар ўртасидаги иқтисодий алоқаларга, хорижий давлатлар билан Ўзбекистон маҳсулотларининг интеграллашиб кетишига салбий таъсир этмоқда. Бунинг асосий сабабларидан бири Ўзбекистондан денгизга чиқишнинг тўғридан-тўғри имконияти йўқ бўлса, иккинчидан темир йўл транспортининг тўлиқ қувват билан ишламаётгани, учинчидан темир йўлларда кўрсатилаётган хизматларнинг жаҳон стандартига етарли даражасига чиқмаганлигидир. Денгизга тўғридан-тўғри чиқиш имконияти йўқ давлатларда темир йўл транспорти юк ташишининг орзон таърифлари, юклаш ҳажмининг юқорилиги ҳамда юкларни етказиб бериш тезлиги билан ажраб туришини ҳисобга олганда темир йўл хизматларини ривожланиши долзарб аҳамиятга эга. Бу ўз навбатида мамлакатнинг экспорт имкониятларига кенг йўл очиб экспортёр корхоналарни ривожланишини рағбатлантиради.

Мавзуга оид адабиётларнинг таҳлили

Мавзуга оид ўрганилган илмий тадқиқотларда соҳаларнинг айрим кўрсаткичларини тадқоқ этилган. Масалан, В.Н.Филина темир йўл транспортида инвестицион сиёсатни юритиш борасида тизимни ислоҳ қилиш зарурлигини таъкидлайди[1].

Б.М.Лапус, Д.А.Мачерт темир йўл транспорти хизматларига макроиқтисодий даражада ёндошиб: "Темир йўл транспорти иқтисодий ўсиш суръатларини таъминлашда, жамиятнинг ижтимоий ўсиш динамикасида (аҳоли ҳаракатланишини кучайтиради, урбанизациялаш даражасини оширади, янги ҳудудларни очади, инсон ҳаёт фаолиятини ўзгартиради) рағбатлантирувчи аҳамиятга эга. Глобал темир йўл тармоғини яратиш ва кенгайтириш асосида мамлакатда ва жаҳон иқтисодиёти

доирасида ягона иқтисодий ва ижтимоий маконни шакллантиради”-деган хулосага келади[2].

В.Подсорин.,Т.А.Флягинлар темир йўл хизматлари бозорини ривожлантиришни жаҳон даражасида ҳал этишни йўловчи ташиш хизматларини ривожлантириш нуқтаи назаридан ёндошиб: “Ҳалқаро тажриба шуни кўрсатмоқда темир йўллари ислоҳ қилиш турли техник ва иқтисодий шароитларда содир бўлади, шунинг учун якуний натижа ҳар хил ва баъзан тенгсиздир. Либераллаштириш ҳар доим ҳам самарадорликнинг ошишига ва йўловчи ташиш хизматлари нархининг пасайишига олиб келмайди”-деган илмий хулосаларини беради[3].

В.В.Зубков, Н.Ф.Сиринлар интеграциялашган юк ташиш хизматларининг мақсадли моделини таклиф қилиб, транспорт тоифаларини ҳисобга олган ҳолда транспорт хизматларини истеъмолчилар учун комплекс ривожлантиришни янги асосий сифат мезонига олиб чиқиш моделини таклиф этдилар[4].

Г.Стоич, С.Вескович, И.Таначков, С.Милинковичлар темир йўл инфратузилмасини бошқаришнинг UZI-CBR моделидаги “RETRIEVE” темир йўл хизматларини самарли ташкил этиш учун, темир йўл тизимини қайта қуришнинг илғор “босқичма-босқич” ва “радикал” ёндошувлари моделини ишлаб чиқдилар. Ислоҳотларни амалга оширишда мамлакатдаги барча ижтимоий ва иқтисодий мезонларни ҳисобга олиш зарурилигини, мамлакатнинг темир йўл ислоҳотларига тайёрлиги таҳлилдан ўтказилиши зарурилигини илмий асосладилар. Темир йўл хизматларидаги аниқланган мезонлар асосида инфратузилмада босқичма-босқич ислоҳотларни амалга ошириш моделини таклиф қилдилар[5].

Ўзбекистон Республикаси Президенти Ш.Мирзиёев: “Ҳар қандай иқтисод учун темир йўлнинг ўрни жуда катта. Агар шу вақтгача Хитой ёки бошқа Осиё давлатларига олиб чиқадиган темир йўл қурганимизда эди, қўшимча бозорлар пайдо бўларди, ишлаб чиқараётган маҳсулотларимиз таннархи 60-70 фоизга камайган бўларди”-ушбу йўналишда ислоҳотлар зарурилиги таъкидланди[6].

2022 — 2026 йилларга мўлжалланган Янги Ўзбекистоннинг тараққиёт стратегиясида: “Барча транспорт турларини узвий боғлаган ҳолда ягона транспорт тизимини ривожлантириш, йирик шаҳарлар ўртасида кунлик транспорт қатновлари асосида манзилга етиб бориш ва қайтиб келиш имкониятини яратиш. Шаҳарлараро ва шаҳар атрофи темир йўл қатновлари жозибадорлигини ошириш. Транспорт ва логистика хизматлари бозори ва инфратузилмасини ривожлантириш, темир йўл инфратузилмасини электрлаштириш даражасини 60 фоизга етказиш ва автомобиль йўллари тармоғини жадал ривожлантириш. Транспорт соҳасида ташқи савдо учун «яшил коридорлар» ҳамда транзит имкониятларини кенгайтириш ва транзит юк ҳажмини 15 миллион тоннага етказиш” [7]-мамлакатдаги мутасадди вазирликлар учун муҳим стратегик йўналиш сифатида белгиланди.

Юқоридаги илмий тадқиқот натижалари ҳамда мамлакатда олиб борилаётган кенг ислоҳотларда, темир йўлларда хизматларни ривожлантиришда транспортнинг устувор ҳамда орзон тури сифатида қаралган. Темир йўл хизматлари юк ташиш, йўловчи ташиш, электрлаштириш, транзит имкониятларини кенгайтириш масалаларида атрофлича тадқиқ этилган. Бизнес илмий тадқиқотимизда хизматларга алоҳида категория сифатида қаралиб, бугунги кундаги Ўзбекистон темир йўлларидаги асосий ҳолат ҳамда хорижий давлатларнинг иқтисодий ривожланиш ҳолатлари ёритилган. Жаҳон тажрибаларининг темир йўл хизматларини ташкил этишда ижобий ва салбий томонлари таҳлил этилмаган. Шунингдек, Ўзбекистон учун мос бўлган асосий ривож-

ланиш нуқталари, темир йўл хизматлари менежменти учун бизнес модели ишлаб чиқилмаган.

Тадқиқот методологияси

Илмий мақолада кўтарилган муаммони атрофлича таҳлил қилиш, таҳлил натижаларини тизимлаштириш асосида илмий асосланган ҳулоса ва тавсиялар ишлаб чиқиш жараёнига асосланган услуб, индукция ва дедукция, мақсадли ривожлантириш, тизимли ва қиёсий таҳлил, график тасвирлаш, эксперт баҳолаш, эмпирик ва концептуал тадқиқотлар ўрганилди ва улардаги илмий ёндошувлар тизимлаштирилди.

Таҳлил ва натижалар

Швед модели (Буюк Британия, Финландия, Дания, Нидерландия, Норвегия, Испания, Португалия, Словения, Литва, Швеция)да темир йўллар давлатининг мулки ҳисобланиб, уни миллий темир йўл администрацияси бошқармоқда, транспорт ва коммуникациялар вазирлиги темир йўлларни шакллантириш сиёсати билан шуғулланди. Темир йўл линиялари қўшни давлат ҳудудларига етиб борган. Швецияда темир йўлга инвестиция дастури мавжуд, эътиборлиси, ушбу дастур ўн икки йилга тузилган ва ҳар тўрт йилда кўриб чиқилиб қўшимча ва ўзгартиришлар киритилади. “Транспорт сиёсати тўғрисида”ги қонун қабул қилинган. Темир йўллар администрацияси ҳамда эксплуатация бўлими тижорат асосида иш фаолиятини ташкил этган. Ҳаракатланувчи таркиб, станция ва иншоотларига, вокзал ҳудудидаги жамоат жойларига, транспорт тураргоҳларига, саноат йўлларига, ишлаб чиқариш заводларига алоҳида масъуллар тайинланган. Тезюрар темир йўл қурилиши сиёсий аҳамиятга эга. Темир йўл хизматини кўрсатувчи янги операторлар ҳам рақобатда иштирок этишлари мумкин. Давлатнинг темир йўл операторларга монополияси чекланган[8]. Ҳудудларда темир йўл хизматлари тендер асосида ташкил этилган. CargoNet юк ташув хизмати мавжуд. Темир йўл саёҳати ривожланган. Буюртмалар махсус мобил иловалар орқали амалга оширилади. Транзитга йўналтирилган ривожланиш устувор. Аҳоли зич жойлашган ҳудудлар учун истиқболли шаҳар моделида темир йўллар мамлакатнинг урбанизациялаш даражасини ошириш мақсадида лойиҳалаштирилган. 2023 йилдан поездлар ҳаракатини бошқаришда поезд операторлари янги рақамли тизимга ўтказила бошланди. “Темир йўл 2050” дастурига асосан автотранспортда ташиладиган юкларнинг 30 фоизини 2030 йилгача, 50 фоизи 2050 йилга бориб темир йўл хизматларига ўтказилади.

Ушбу моделда айрим муаммолар аниқланнди: Темир йўл компаниясининг иккига ажратилиши натижасида умумбошқарув тизимидаги бозор иштирокчиларнинг ҳаракатлари ва раёбатларнинг тарқоқлиги билан иш самарадорлигини йўқотиш хавфи кучайди; темир йўл компаниясига хусусий тадбиркорликнинг кириб келиши мамлакат иқтисодиётини режалаштиришда қийинчиликлар келтириб чиқарди; инвестиция киритиш жозибадорлиги пасайиб кетди; фаолият структуравий номутаносибликларни келтириб чиқарди; хавфсизликни тўлиқ таъминлаш имкони камайди. Поездларда телефон алоқаларнинг узилиши мавжуд; поездлар қатнови сонининг кўпайишига мутаносиб равишда темир йўл линиялари кенгайтирилмади; сўнгги йилларда инвестицияларнинг кам киритилиши сабабли темир йўл хизматларида ислохотлар амалга ошмади. Темир йўлни таъмирлашга етарли даражада эътибор қаратилмаганлиги натижасида бугунги кунга келиб таъмирлаш ва модернизация қилиш учун инвестиция талаб қилинмоқда.

Швед моделининг афзал томонлари: мамлакатда темир йўл линиялари қамровининг юқорилиги; 3PL рақамли бошқариш тизимидаги тажрибаси борлиги; 4PL даражанинг айрим элементларидан фойдаланмоқда; темир йўл саёҳати, хизматларида

махсус мобил иловадан самарали фойдаланиш тажрибаси; тезюрар темир йўл қурилишига сиёсий тус берилганлигидир.

Франция модели (Франция, Чехия, Эстония, Венгрия, Словения, Люксембург)да темир йўллар хизмати ислоҳоти юзасидан қонун қабул қилинган. Темир йўл хизматлари давлат хусусий шерикчилиги асосида ташкил этилган. Хусусий тадбиркор инвестор ҳамда концессионер сифатида иштирок этиши мумкин. Темир йўл бошқаруви иккига, бошқарув ҳамда темир йўл эксплуатацияси билан шуғулланувчи инфратузилмага ажратилган. Темир йўл компанияси хўжалик ҳисобига тўлиқ ўтказилган, хизмат таърифлари мустақил белгиланади. Барча транспорт харакати йўналишларини режалаштириш, назорати давлат томонидан амалга оширилади. Темир йўл хизмаларида хусусий аутсорсинг компаниялари қатнашишлари мумкин. Операторлар 3 PL рақамли бошқарувда фаолият кўрсатиб, 4 PLга босқичма-босқич ўтмоқдалар. Хозирги вақтда темир йўл хизматларида оператаорлар тўлиқ хусусий тадбиркорлик асосида ташкил этилган[9]. Хавфсизлик билан шуғулланувчи темир йўл инспекцияси шаклланган. Норентабел хизмат турлари сотувга чиқарилган. Туризмда темир йўл транспортдан фойдаланилмоқда. Европа давлатлари учун темир йўл хизматлари бозори очиқ. Ушбу ҳолат темир йўл хизматларида рақобат муҳитини шаклланишида аҳамиятлидир.

Ушбу моделнинг камчилиги: Темир йўл операторларининг Франция ва Европа темир йўл хизматлар бозорига киришида аъзолик бадали тўловларнинг юқорилиги; ҳаракатланувчи таркибни сотиб олиш қимматлиги; банк кредитларидан фойдаланиш учун давлат кафолатлари механизмнинг ишлаб чиқилмаганлиги. Темир йўл хизматида кадрлар (машинслар, операторлар, ишчи ходимлар) етишмаслиги; ишни ташкил этишда иш ҳаққи нормативларининг кам белгиланганлиги ҳамда сменали иш режимининг иш меъёрига мос эмаслиги соҳада ишлашга қизиқишини йўқотган.

Вагонлар ногиронлар аравачалари, велосипедда юриш имконини яратиш мақсадида кенгайтирилган. Кенгайтирилган вагонлар Франция бўйлаб 1300 та станцияга сиғмаяпти, чунки платформа ўлчамлари нотўғри берилган, бу тўғрида Франциянинг “Le Canard Enchaîné” сатирик газетаси маълум қилган. Франция темир йўл инфратузилмаси бошқарувини иккига ажратган ҳолда ислоҳотларни амалга оширилганлиги бошқарувда муаммоларни келтириб чиқарган. Бугунги кунда Франция ҳукумати ушбу тизимни бирлаштириш масаласини ўртага қуймоқда.

Франция моделининг афзал томонлари: Темир йўл хизматларини давлат хусусий шерикчилиги асосида амалга ошириши; илоҳотларни амалга ошириш учун алоҳида қонун ҳужжатларининг қабул қилиниши; бошқарув вазифаларига масъул томонларнинг тўғри тақсимланиши; темир йўл хизматлари учун тарифлар рақобатдан келиб чиқиб мустақил белгиланади.

Германия модели (Австрия, Бельгия, Германия, Италия, Латвия, Польша, Греция)да моделнинг асосий хусусияти инфратузилма ва транспорт хизматларини институционал ва тактик равишда алоҳида юридикцияга ажралгани; темир йўл холдинг таркибидан мустақил субъект сифатида ажраб чиқди; шаҳарлараро юк ташиш акциядорлик жамиятлари ташкил этилди; йўловчи ташиш ҳамда транспорт хизматини кўрсатувчи инфратузилма такомиллаштирилди; шаҳобчаларга хизмат кўрсатиш ҳуқуқи берилди; холдинг раҳбарияти темир йўл хизматларини умумий бошқаруви ва назоратини олиб борди; холдинг томонидан Европанинг энг йирик логистика компанияси тажрибасидан самрали фойдаланилиши мақсадида сотиб олинди; 15 йил ичида меҳнат унумдорлик 160 фоизга ошиб иш ўринлари 39 фоизга қисқарди; шаҳарлараро хизмат кўрсатаётган транспорт турларининг аҳоли сонига нисбатан

мутаносиблиги ўрганилди; “Темир йўл плюс” дастури дорасида ҳукумат кичик шаҳарларни йирик шаҳарлар билан боғлашга алоҳида эътибор қаратди.

Ушбу моделнинг камчиликлари: Хавфсизлик етарлича таъминланмаган; сўнги йилларда маълумотлар базасида поездларнинг кечикиб келиш ёки қатновларнинг бекор қилиш ҳолатлари мавжуд; узоқ масофага қатновчи поездларнинг ўртача 22 фоизида кечикиш аниқланган; кейинги йилларда сотиб олинган Еропанинг энг йирик логистика компаниясида “тизимли” муаммоларга дуч келиб, унинг юк ташиш бизнеси ишончсиз бўлиб қолган; Volkswagen ва Saarlöhhl пўлат ишлаб чиқариш йирик корхонаси темир йўл ўзилишларидан зарар кўрган, мамлакатда саноат ишлаб чиқаришга таъсир кўрсатаётган таъминот занжири муаммолари мавжуд; йиллар давомида темир йўлларни капитал таъмирлаш учун сармоя кам киритилган, жорий таъмирлашлар ўз вақтида амалга оширилмаганлиги натижасида тузатиш ишлари кўпайиб кетган. Поездлар тирбандлиги ва иқлим ўзгаришлари, темир йўл изларидаги таъмирталаблик кечикиш ҳолатларини келтириб чиқарган; темир йўл хизматларига бўлган талабнинг юқорилиги темир йўлларда ўтказиш қобилияти пасайтирган: DB Netz ва Германия транспорт вазирлигига Financial Times тимидан юборилган мактубида NEE раҳбарияти темир йўл орқали юкларни етказиб бериш тизими ишончни йўқотиш хавфи остида эканлигини таъкидлаган. Германия темир йўл алоқаларига сармоя киритадиган корхоналар қидирмоқда. Ташкил этилган саноат зоналари учун темир йўл хизматларининг янги имтиёзлар дастурини таклиф қилмоқда. Мақсад ташкил этилган саноат зоналарида юк ташишни автомобилдан темир йўл тарнспортига имтиёзли тарзда ўтказишдир[10].

Германия моделининг афзал томонлари: Германия хорижий тажрибалардан самарали фойдаланган. Германи Европанинг йирик логистик компаниясини сотиб олган. Ушбу ҳолат темир йўл хизматларини ривожланишини тезлаштирган. Германиянинг “Темир йўл плюс” дастури хизматларни тўғри ва режали ташкил этишнинг асосидир. Мамлакатда агломерацияга яқин ҳудудларни мегаполисларга бирлаштиришда “Темир йўл плюс” дастури аҳамиятлидир. Дастур асосида темир йўлларнинг ўтказиш қобилияти ҳамда йирик шаҳарларни кичик шаҳарлар билан боғлаш ишлари амалга оширилган. Германияда 3PL операторлари хизмат кўрсатадилар. Ушбу моделада ҳам 4PL даражага ўтилмоқда.

Япония модели: 11 та компаниядан 3 таси хусусийлаштирилган; давлат асосий инвестор ва шерик сифатида фаолиятини давом эттирмоқда; дунёда биринчи марта энг узун “Маглев” (магнит ёстиқдаги поездлар рельсга тегмасдан ҳаракатланади) тезюрар поездларини ишлаб чиқиш йўлга қўйилган; темир йўлларда ҳаракатланувчи поездлар қайта тикланадиган энергияга ўтказилган; Токио метрополитени бўйлаб темир йўл линиялари ва станцияларини 100% қайта тикланадиган энергия манбалари (қуёш, шамол, геотермал ва гидроелектр)га ўтказилган; темир йўл атрофида инновацион лойиҳалар, стартапларни қўллаб қувватлаш фонди ташкил этилган; поезд тўхташ жойларида транспорт хизматлари, театр, спорт иншоатлари, турли галерея, музей, меҳмонхона, ўйингоҳ, бизнес марказлари, савдо ҳамда маиший хизматлар, кўнгилочар томошалар, аёллар учун вагонлар, бепул WI-FI хизмати каби маданий масканлар фаолияти, автоматик чипта эшиклари йўлга қўйилган; Япония темир йўл хаблари энг йирик хаблар қаторига кирди; 4PL рақамли бошқарувда етарли тажрибага эга, 5PL рақамли оператор бошқарувига ўтилган; йўловчилар оқимининг юқори, бир станцияда 450 та поезд қатнови йўлга қўйилган; темир йўл вокзали жаҳон стандартларига, Европа стандартларига жавоб беради; зиёратчиларга саёҳат учун темир йўл хизматлари мавжуд; Японияда ҳаво тарнспортига бўлган талаб темир йўл

хизматларининг ўта даражада ривожланиши сабабли тушиб кетган; Япония тезюрар темир йўл индустрияси (“Магилев” ҳамда рельслардан 10 санитиметр баландликда сузиб юривчи, соатига 581 км тезликка эришган ультра тез магнитли левитация поездлари) қурилишида етакчи ўринларга чиқиб олган; 2011 йилдан АҚШга ҳам ушбу “Магилев” поездлари етказиб берилмоқда; Япониянинг 2005 йил № 41-сонли “Шаҳар темир йўлларининг қулайлигини таъминлаш тўғрисида”ги қонунга асосан ер, инфратузилма, транспорт ва туризм вазирлиги томонидан тасдиқланган лойиҳага асосан давлат мавжуд шаҳар темир йўл иншоотларини боғлайдиган янги линияларни қуришга, бир нечта линияларни улаш учун зарур бўлган шаҳар темир йўл иншоотларига техник хизмат кўрсатишга, поездлар ўтиб кетиши учун зарур бўлган шаҳар темир йўл иншоотларини ривожлантиришга, мавжуд станция объектларида ўтказишни осонлаштириш учун шаҳар темир йўллари йўл хўжалигини ривожлантиришга субсидия ажратган; Япония темир йўл линиялари деярли барча ҳудудларга етиб борган; Япония темир йўл хизматларининг келажаги бу рақамли технологиялардан самарали фойдаланиш керак эканлигини исботлади.

Ушбу моделнинг камчиликлари: Ишчи кучига бўлган талабнинг ошиши натижасида ишчи кучи танқислиги мавжуд; давлат томонидан туннел ва кўприк инфратузилмаларига етарлича эътибор берилмаганлиги сабабли эскириши кучайган; пандемия шароитида оммавий фойдаланадиган йўловчилар учун поездларда миқдорлар камайиши мавжуд, асли ҳолатга қайтиши қийин бўлмоқда, бунинг сабаби пандемия даврида кабиналарни модернизация қилинмаганлигидир; Япониядаги табиий офат (тўфонлар, кучли ёмғирлар)лар темир йўлларга зарар етказмоқда. Айниқса темир йўл кўприklarининг силкиниши ҳамда тўсинларининг силжиши темир йўл хизматларига зарар етказмоқда; темир йўл хизматлари бошқарувида темир йўл линиялари қора(фойда билан ишлаётган) ва қизил(зарар билан ишлаётган) ранг билан харитада ажратилиб келинади. “Японияда ушбу транспорт турининг ўзига хослиги ҳар қадамда сезилади: тезюрар “Синкансэн” линияларининг мисли кўрилмаган юкидан тортиб, мултфилм қаҳрамонлари иштирокидаги болалар поездларигача. Мураккаб локомотив дизайнидаги рақобатдан тортиб, кўплаб ихтисослашган ижтимоий ташкилотлар ва журналларгача. Ушбу танганинг орқа томони Японияга йилига ўнлаб миллиард доллар олиб келадиган технология экспортидир” [11].

Япония моделининг афзал томонлари: Ушбу модел темир йўл тараққиётида муҳим аҳамият касб этади. Темир йўл хизматларини ташкил этишда илмий тадқиқот ишларига қартилган эътибор, темир йўллар атрофи ҳамда вокзалларида тадбиркорлар стратапларини қўллаб қувватлаш учун йўланлтирган давлат субсидиялари ҳамда имтиёзли кредитларининг мавжудлиги. Темир йўл хизматларини янада ривожлантиришга оид инновацияларнинг давлат томонидан қўллаб-қувватланиши дунёда ягона бўлган “Молиев” тезюрар поездларининг ихтиросига сабаб бўлган. Темир йўлларда хусусий тадбиркорликни ҳам мақсадли, рақобатли қилиб йўналтира олиши бошқаришдаги маҳоратдан дарак беради.

Хитой модели: Янги давр шароитида илм-фан ва технология тараққиёти иқтисодиётнинг узлуксиз ривожланишига ёрдам берди. Кенг қамровли транспорт тизимининг асоси сифатида темир йўлларнинг етакчи ролига катта эътибор қаратилган. Хитой темир йўллар учун қурилиш, асбоб-ускуналар ишлаб чиқариш ва эксплуатацияни бошқариш бўйича дунёда илғор технологияларга эга. 2008 йилда Фан ва технология вазирлиги, собиқ темир йўллар вазирлиги билан биргаликда инновацион ҳамкорлик шартномаси мавжуд. Инновацион шартнома асосида 6 та йирик давлат корхонасини, 25 та асосий университет, 11 та биринчи даражали илмий

тадқиқот институти, 51 та миллий лаборатория ва муҳандислик марказларини ҳамда 68 та академик, 500 нафар профессор ва 10 000 муҳандис-техник ходимлардан иборат илмий ва технологик гуруҳлар илмий-инновацион фаолиятда бирлашганлар.

Хитой 1990 йилдан бошлаб темир йўл хизматларига, қурилишга оид кенг қўламли тадқиқотларни қўллаб қувватлади. Тезлик ва қувватни ошириш ортида Хитойнинг темир йўл техникаси ва технологиясини жадал такомиллаштириш ётади. Тезюар темир йўл бир миллион аҳолига эга шаҳарларнинг 65 фоиздан ортиғини қамраб олган. Тезюар темир йўли қисқа вақт ичида "нолдан" жаҳоннинг биринчи рақамли поғонасига кўтарилиб, дунёда порлаётган ёрқин ташриф қоғозига айланди. "Мобил тўлов" дан "тезкор темир йўлга буюртма бериш", "ЭМУ ўриндиқларини танлаш" дан "Ақлли чипталарни рўйхатдан ўтказиш" мумкин. Ҳар куни эрталаб соат 8⁰⁰ да Хитой ҳудудидан 1700 дан ортиқ тезюар поездлар ўтади. Ҳар доим кенгайиб бораётган тезюар темир йўл харитаси йўловчиларга саёҳат қилишлари учун янада қулай шароит яратган. Хитой дунёдаги энг замонавий тезюар темир йўл тармоғини қуришда етакчи ўринни эгаллаган. Хитойда "аэропорт + тезюар темир йўл + метро + шаҳар темир йўллари" нинг интеграциялашган комплекс марказини яратиш учун тезюар темир йўл станциясини қуришни режалаштирмоқда. 30 минг тонна оғир юк ташувчи поездлар пайдо бўлди. "Тўрт вертикал ва тўрт горизонтал" тезюар темир йўл тармоқлари қуриб битказилади. Темир йўл операторларининг 4 PL рақамли бошқарув тажрибаси мавжуд, 5PL рақамли оператор бошқарувига ўтилган. Янги Хитойнинг темир йўл саноати ривожланди. Хитой "Бир қамар бир йўл" лойиҳасининг инвестори ҳамда ташаббускоридир. Темир йўлларда оғир юк ташишнинг асосий технологияси халқаро миқёсда тан олинган илғор технологиялардан бири бўлиб, мамлакатнинг ҳар томонлама кучини акс эттиради.

Хитойнинг умумий йўловчи айланмаси 3413,8 млрд.киши.кмни ташкил этиб миллий транспорт тизимида хитой темир йўллари етакчи ҳисобланади, унинг ҳиссасига 41% йўловчи тўғри келади. Тезюар темир йўлларни бошқариш операторларида 18 та темир йўл бюроси фаолият юритади. Ички ҳудуд линиялари ягона темир йўл бюроси томонидан бошқарилади. Тезюар поездлар учун 40 дан ортиқ фаолият юритувчи субъектлар (фақат йўловчилар учун мўлжалланган) мавжуд. Йўловчиларга ихтисослашган компаниялар темир йўл бюросига хизмат ҳақи ва техник хизмат ҳақини тўлашади. Темир йўллар ўз масштабларини кенгайтириш билан юқори самарадорликка эришган. Темир йўл юк ташиш ҳамда юк айланмаси ҳажми бўйича дунёда биринчи ўринда туради. Хитойда темир йўл хизматларини ривожлантириш мақсадида давлат томонидан махсус беш йиллик стратегик режалар ишлаб чиқилган. Бугунги кунда Хитой темир йўллар миллий компанияси 14-беш йиллик стратегияси асосида фаолиятини ривожлантирмоқда. Хитойнинг тезюар темир йўллари трансчегаравий линияларини кенгайтириб транспорт хизматлари бозорида етакчи мавқейга эга. Могилев технологияси асосида ҳаракатланувчи тезюар поездлар тижорат фойдаланишга топширилгач темир йўлларда кўрсатилаётган хизматлар автомобил ҳамда ҳаво транспортдан устунликка эришган. Хитой темир йўл саноати индустрияси дунёда етакчи ҳисобланади. Хитой 2021-2035 йилга 53,7 минг километр шу жумладан 32,1 минг километр тезюар ва 21,6 минг километр оддий тезюар темир йўл қуришни режалаштирган. Хитойнинг темир йўл хизматларини ривожланиш жараёнларини таҳлил этар эаканмиз, шуни гувоҳи бўлдики, Хитой темир йўл хизматларини ривожлантириш жараёнида марказдан маҳаллагача, йўлдан ташқаригача, ишлаб чиқарини ташкил этишдан саноатда қўллағунча, режалаш ва лойиҳалаш, муҳандислик қурилиш, асбоб

ускуналарни ишлаб чиқаришгача, бир сўз билан темир йўл хизматларини ягона индустриясини режалаштириб мақсадга эришганлигини кўришимиз мумкин.

Ушбу моделнинг камчиликлари: Темир йўл тизимида бошқарув даражаси юқори деб бўлмайди, ижтимоий капитални киритиш муаммолари бор. Тезюрар темир йўллар харакатланиши хавфсизлиги мукамал бўлсада, айрим ҳолларда бўшлиқлар, авария ҳолатлари учраб турганлиги; бошқарув ходимларнинг иш сифати нисбатан паст бўлиб, бу темир йўл транспортида хизмат кўрсатиш сифати ва хавфсизлигига салбий таъсир кўрсатмоқда; Олий маълумотли бошқарув аппаратида келаётган кадрларнинг амалий иш тажрибага эга эмаслиги, транспортдаги турли фавқулодда вазиятларга ўз вақтида жавоб бера олмаётганликлари темир йўл хизматларида хавфсизликни бошқаришга салбий таъсир кўрсатмоқда; поезднинг кечикиш даражаси нисбатан юқори; темир йўл ускуналарининг эскириши натижасида техниканинг ишдан чиқиш ҳолатлари мавжуд; поезд моделларининг узлуксиз кўпайиши билан темир йўл хизматларини бошқарув тизимида ислохотларни талаб қилмоқда.

Хитой моделининг афзал томонлари: Хитой ва Япония моделлари бир бирга ўхшаш бўлсада, бир-бирлари билан рақобатлаша оладиган ягона давлатлар десам муболаға бўлмайди. Япония илмий–тадқиқотларни амалиётга қўллаш нуқтаи назаридан, темир йўллардан ўргимчак тўри сингари юқори даражада фойдаланиш тажрибасига эга. Хитой материкнинг қулай ҳудудида жойлашган, темир йўл ҳамда денгиз йўли ривожланишида жозибадор, айниқса Осиё давлатлари орқали Европа ва жаҳонга темир йўлларни ривожлантиришни мақсад қилиб қуйганлиги Хитой моделининг устувор жиҳатларини белгилаб беради. “Тезюрар темир йўл хизматларининг ривожланиши жойларининг қиёфасини ва Хитой халқининг турмуш тарзини тубдан ўзгартирди. Темир йўллар мамлакат округларининг 81%, тезюрар темир йўллари эса 500 мингдан ортиқ аҳоли истиқомат қиладиган шаҳарларнинг 93%ини қамраб олган”[12].

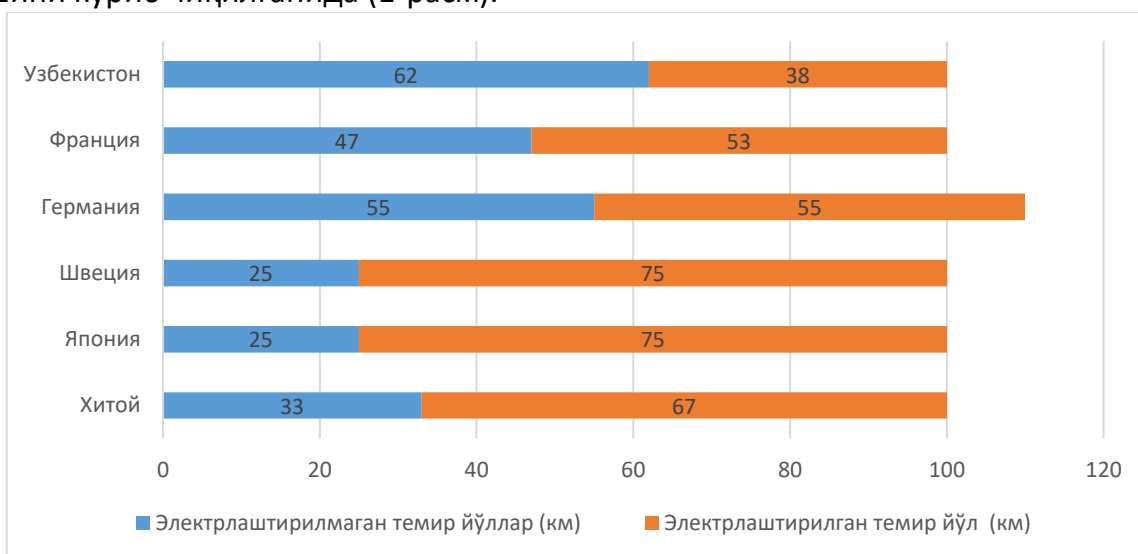
Ўрганилган давлатларда темир йўл хизматларини ташкил этишга оид ҳолатлар таҳлили шуни кўрсатмоқдаки. Европа темир йўл хизматларини ташкил этиш бўйича аппологмент ҳисобланади. Ўзбекистонда темир йўл хизматларини хорижий давлатлари темир йўл хизматларини айрим кўрсаткичларига асосан (1-жадвал) солиштирганимизда.

1-жадвал

Умумий темир йўл хизматларини мамлакат иқтисодиётига қўшаётган ҳиссаси юк ташиш ҳажми ва мавжуд техник иқтисодий кўрсаткичлари

№ т/р	Давлатлар	Темир йўлнинг умумий узунлиги (км)	Электрлаш-тирилган темир йўл (км)	Темир йўл хизматларидан бир йиллик даромадалари (млн.дол)	Ҳар бир маршрутдаги аҳоли сони (киши)
1	Хитой	150000	100005	20201,79	9570
2	Япония	27311	20537	9518,2	446,7
3	Швеция	10912	8186	118,85	958
4	Германия	40625	22469	973,0	2145
5	Франция	29273	15661	60,9	2374
6	Ўзбекистон	7400	2860	9,0	6969

Ўрганилган хорижий давлатларда темир йўл хизматларини ташкил этиш, бошқариш, режалаштириш, мотивация ва назорани намунали тарзда ташкил этилганлигини гувоҳи бўлишимиз мумкин. Жумладан, айрим темир йўл хизматлари ривожланган давлатларга нисбатан Ўзбекистондаги электрлаштирилган темир йўл улушини кўриб чиқилганида (1-расм).



1-расм. Электрлаштирилган ва электрлаштирилмаган темир йўллар

Ўзбекистонда 38 фоиз электрлаштирилган бўлса, ушбу кўрсаткич Хитойда 67 фоиз бўлиб 29 фоиз юқоридир, ҳудди шундай кўрсаткичлар билан бошқа ривожланган давлатлар кўрсаткичидан ҳам орқада эканлигини кузатиш мумкин.

Шунингдек, темир йўл хизматларидан тушаётган дармадлар бўйича Ўзбекистон темир йўллари Япониядан 1000, Швециядан 13, Германиядан 108, Франциядан 6,7 баробар-га орқада эканлигини кўришимиз мумкин. Ёки яна бир ҳолатда Европа давлатларини солиштирсак, Европада юк ташиш айламаси 25 фоиздан 75 фоизгача, Ўзбекистонда 5 фоизни, Европада йўловчи айланмаси 5-10 фоизни ташкил этса Ўзбекистонда 0,1 фоизни ташкил этмоқда. Европа давларларида юк поездининг ўртача оғирлиги 800 тоннани, сони 20 тагача, 400 кмгача юк ташилади[13]. Хитойда битта локоматив 5000 тоннадан кўпроқ 6000 тоннагача юк тортади. Ўзбекистонда эса юк поездларининг ўртача оғирлиги 1100 тоннани, юк поездларида вагонлар сони 55 тагача, 200-700 кмгача ташилади. Ушбу ва шу каби кўплаб кўрсаткичларда Ўзбекистон темир йўл хизматлари ташкил этиш жиҳатидан анча орқада. Ушбу соҳа йирик ислохотларни талаб қилаётганлиги кўришимиз мумкин. Айниқса Хитой ва Япония давлатлари темир йўл хизматларини индустрлаштиришда анча илгарилаб кетишган.

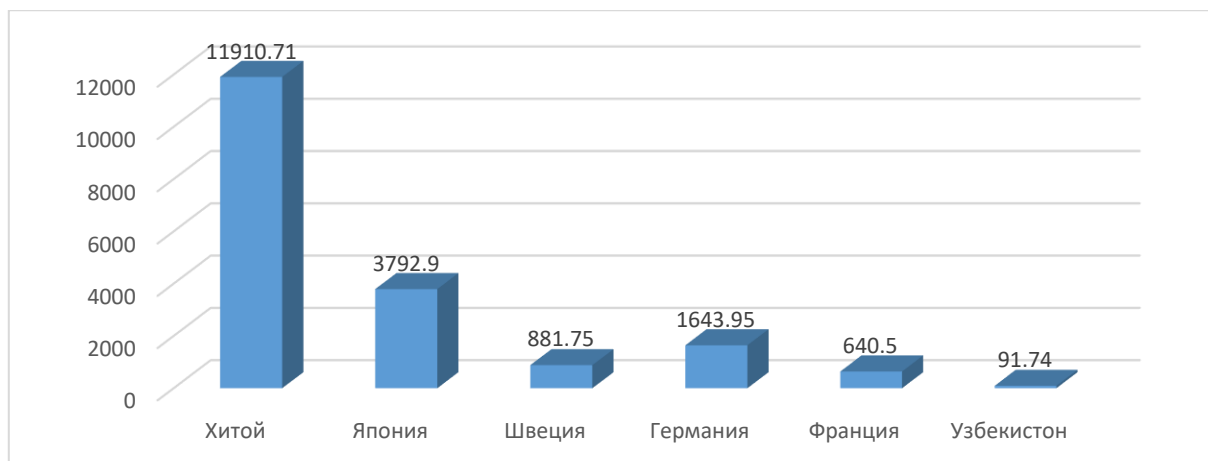
Темир йўл хизматлари асосан транспорт хизматлари таркибига кириб Ўзбекистон иқтисодиётида ушбу хизматларининг жами кўрсатилаётган хизматларидаги улушни солиштирганимизда (2-жадвал) темир йўл хизматларидан келаётган дармаднинг жуда пастлигини аниқлаган бўлсак, мамлакат иқтисодиётидаги хиссасини солиштирганимизда жами кўрсатилган хизматларда 2010 йилда 39 фоизни ташкил этган бўлса бугунги кунда молия хизматлари улушининг ортиши ҳисобига 23 фоизни ташкил этиб, транспорт хизматлари жами кўрсатилаётган хизматлардан энг юқори даромад манбааси эканлиги кўрсатган.

Иқтисодий фаолиятнинг асосий турлари бўйича кўрсатилган хизматлар ҳажми

№ т/р	Кўрсаткичлар	2010 (млрд.сўм)	2022 (млрд.сўм)	2010 йилда Хизмат ларнинг улуши (%)	2022 йилда Хизмат ларнинг улуши (%)
1	Хизматлар – жами	27 126,8	357 554,5	100	100
2	Ахборот ва алоқа соҳасидаги хизматлари	2 080,2	22 917,6	8	6
3	Молия хизматлари	2 643,7	80 431,0	10	22
4	Транспорт хизматлари	10 524,4	81 006,6	39	23
5	Шу жумладан: автотраспорт хизмати	5 124,0	41 318,3	19	12
6	Яшаш ва овқатланиш бўйича хизматлар	292,7	11 322,8	1	3
7	Савдо хизматлари	6 620,8	88 847,9	24	25
8	Кўчмас мулк билан боғлиқ хизматлар	809,3	9 674,3	3	3
9	Таълим соҳасидаги хизматлар	763,1	15 395,7	3	4
10	Соғлиқни сақлаш соҳасидаги хизматлар	258,0	6 384,2	1	2
11	Ижара ва лизинг бўйича хизматлар	548,0	6 444,3	2	2
12	Компютерлар, шахсий фойдаланиш буюмлари ва маиший товарларни таъмирлаш бўйича хизматлар	624,2	5 842,3	2	2
13	Шахсий хизматлар	756,5	8 713,9	3	2
14	Меъморчилик, муҳандислик изланишлари, техник синовлар ва таҳлил соҳасидаги хизматлар	299,2	7 338,2	1	2
15	Бошқа хизматлар	906,7	13 235,7	3	4

2010 йилга нисбатан 2022 йил маълумотларини солиштирганимизда транспорт хизматлари ўн икки йил давомида 8 баробарга ошганлигини кўрамиз. Ушбу ҳолат транспорт хизматлари соҳасида ислохотларнинг амалга ошаётганлигини англатсада, лекин жаҳон иқтисодиёти маълумотларига ҳамда юқорида кўриб чиқилган моделларга солиштирганимизда Ўзбекистон темир йўллари ислохотларга муҳтожлигини кўришимиз мумкин.

Европа Иттифоқи мамлакатларида темир йўл инфратузилмасини ривожлантириш ва модернизация қилиш давлатнинг фаол кўмагида амалга оширилмоқда. ЕИ давлатларининг темир йўл соҳасига ҳар йили давлат инвестициялари ҳажми қарийб 50 миллиард еврони ташкил этади, “Ўзбекистон темир йўллари” АЖга киритилган инвестиция 2022 йилда 479,3 млн. АҚШ долларидан киритилган бўлиб, шундан давлат томонидан 91,74 млн.АҚШ долларидан киритилган. Франция темир йўлларида давлатнинг киритган инвестицияси 640,5 млн.АҚШ долларидан, Хитойда 11910,71 млн.АҚШ долларидан, Японияда 3792,9 млн.АҚШ долларидан, Швецияда 2022 йилдан 881,75 млн. АҚШ долларидан, Германияда 1643,95 млн.АҚШ долларидан сармоя киритдилар (3-расм).



3-расм. 2022 йилда темир йўл инфратузилмаси учун давлат томонидан киритилган инвестиция миқдори

Ушбу ҳолат давлат томонидан Ўзбекистон темир йўллари ривожлантириш учун киритилаётган инвестиция миқдори қониқарсиз даражада эканлигини кўрсатмоқда. 2021 йилда умуман ушбу йўналишга давлат томонидан сармоя киритилмаган.

Бугунги кунда темир йўл хизматларини бошқаришда PL даражалари ҳам муҳим аҳамиятга эга. Албатта темир йўл хизматларини ривожланишига оид модел ўрганилаётганида PL аутсорсинг логистик хизматларининг ташкил этиш ҳолатини ҳам ўрганиш мақсадга мувофиқ деб ҳисоблайман. Хизматнинг сифат даражаси бир томондан компаниянинг қайси PL даражада хизмат қилаётганлиги билан ҳам боғлиқдир. Бугунги кунда амалда 5PL хизмат даржаси мавжуд. Кейинги вақтларда ушбу PL тоифалар 10PL даражага қадар илмий асосланган[14].

1PL-Логистик инсорсинг (Manufacturer). Юк эгаси ўз транспортида юкларни манзилга етказиб бориши ёки ўзи яққа тадбиркорни юк машинаси билан ёллаш ёки вагон контейнерини ижрага олиб юкни темир йўл ва бошқа транспорт воситаларида ташишни ташкил этади. Етказиб беришни тўлиқ ўзи бажаради.

2PL- (Second party logistics), яъни қисман логистик аутсорсинг. Юк ташиш ва сақлаш фаолияти ташқи логистика хизмат провайдерига топширилади (Transportation&Storage)

3PL- (Third Party Logistics) Фулфилмент логистика компаниялари халқаро таснифининг қисқартмаси. Логистик аутсорсинг билан комплекс шуғулланиш 2PL+ бошқарув логистикаси. (Logistics service providers)

4PL-(Fourth-Party Logistics Providers) Интеграл логистика. 3PL + бошқарув логистикаси. Компания пудратчи ёки қўшма корхона бўлиши мумкин. У корхонанинг бутун логистика занжирини тўлиқ ташкил этишга ихтисослашган (Supply chain management).

5PL-Вертуал логистика. Ишлаб чиқарувчининг номидан етказиб бериш ишлари билан шуғулланишда мустақил қарор қабул қилади (Solution optimization/ E-Business)

6PL-Экологик жиҳатдан соғлом таъминот занжири бошқарувини таъминлаш. Провайдерлар экологик ва ижтимоий жавобгарликнинг юқори стандартларига жавоб бериши кутилмоқда.

7PL- 3PL ва 4PL хизматларининг тўлиқ комбинацияси, омбохона, транспорт хизматларининг барчасини лойиҳалаштирилади. Жисмоний активларни назорат қилишда мижоз учун афзалликлар кучайтирилган.

8PL-Маҳсус таҳлилларга асосланган бизнес моделдир. Саноат учун транспорт хизматларидаги таъминот занжирини оптималлаштирига кўмаклашади.

9PL-Мижоз юклари эшиқдан –эшиккача ёки кўрсатилган жойгача етказиб бериш занжирига эга барча қулайликларни таклиф этган провайдерлар хизматидир.

10PL-Провайдерларининг барчаси сунъий интеллектдан фойдаланадилар, таъминот занжири ўзини ўзи бошқаради.

Ўзбекистон темир йўллари 2 PL даражада фаолият юритмоқда. 3 PL даражанининг айрим кўринишлари номоён бўла бошлади (3-жадвал).

3-жадвал

Ўзбекистон темир йўлларида хизматларининг PL даражасининг ҳақиқий ҳолати (2023 йил маълумотлари асосида)

№	PL даражасида бажарилаётган ишлар	1PL	2PL	3PL	4PL	5PL
1	Буюртмачига юкини ижрадаги транспорт воситаларида етказиб беради	+	+			
2	Юкларни тушириш, ортиш хизматлари мавжуд;		+			
3	Экспедиторлик хизматлари		+			
4	Айрим юкларни бутун йўл бўйлаб қўриқлаш		+			
5	Транспорт ҳужжатларини расмийлаштириш		+			
6	Харакат таркибини тақдим этиш ва юклашга бериш		+			
7	Харакат таркибида юкларни маҳкамлаш/ечиш бўйича хизматлар		+			
8	Хавфли ва мураккаб юкларни етказиб беришни ташкиллаштириш		+			
9	Туристларга қулайроқ ва сифатлироқ хизматларни тақдим қилган ҳолда темир йўлларда тезюррар ва юқори тезликда ҳаракатланувчи йўловчи поездларни ташкил қилиш			+		
10	Вагонларни қидириш ва кузатиб бориш, шунингдек барча ички ташишларни амалга ошириш		+	+		
11	Юкларни контейнерлар, цистерналар, вагонлар билан ташиш		+	+		
12	«Cargo tracking» сервиси юкнинг жойлашган ўрни ва мақомини куну тун кузатиб бориш имконини беради			+		
13	Веб-сайтдан фойдаланиш учун буюртмачи шахсий кабинетида ўз аккаунтини очади ҳамда ўзининг буюртмасини электрон шаклда расмийлаштириш учун юк ва уни ташиш шартлари тўғрисидаги маълумотларни киритади. Электрон тизим буюртмани қабул қилиб олади ва шартнома тузиш учун лицензияланган ташувчиларга ўз таклифини юборади; юк ташиш ва юк ташиш билан боғлиқ бошқа қўшимча хизмат кўрсатиш “e-nakl.railway.uz” сайтида рўйхатдан ўтиш йўли билан тузилади ва имзолаш учун электрон рақамдан (ЭЦП) фойдаланилади			+		
14	Мижоз ҳисобот оyi учун ҳисоб-фактураларни www.faktura.uz, www.soliqservis.uz, www.didox.uz бошқа ҳужжатларни (лицевой счетлар, переченлар, вагонларни узатиш ва қайта йиғиштириб олиш ведомостлари (ведомости подачи и уборки вагонов) хар хил йиғимлар учун йиғма карточкалар (накопительня карточка для дополнительных сборов) ва бошқалар таянч темир йўл бекатидан ёки ТехПДдан ишончнома асосида олади.			+		

Демак биз ҳалқаро даражада ривожланган темир йўл хизматларининг хорижий давлатлар мисолида таҳлил қилиб чиқдик. Шу жумладан, Ўзбекистон темир йўл хизматларини бозоридаги мақейини солиштирдик. Натижада биз шундай хулосага келдик. “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ келгуси даврларда ривожланиши мақсадида замонвий илмий тадқиқотлардан фойдаланишдан манфаатдордир. Ўзбекистон темир йўллари барча хизматларини аниқ стратегик режа асосида босқичма–босқич ривожлантиришни талб этмоқда.

Хулоса ва таклифлар

Ўзбекистон темир йўл хизматлари транспорт хизматлар бозоридаги мақейини босқичма-босқич оширишда ислохотлар ўтказишни талаб қилмоқда.

Шу мақсадда қуйидаги ишларни амалага оширишни таклиф қиламиз:

- Темир йўл хизматларида давлат назоратини тўлиқ қолдирган ҳолда давлат хусусий шерикчилиги асосидаги ислохотларни ўтказиш;

- Темир йўл транспортидаги асосий хизмат кўрсатиш (юк ташиш, йўловчи ташиш) хизматларидан ташқари барча ёрдамчи хизматларни тижоратлаштириш йўли темир йўл хизматларига инвестиция жалб этиш ҳамда рақобатли ривожланишни таъминлаш;

- Транспорт тизимларини ягона темир йўл хабларига бирлаштириш;

- Стандарт талабларига риоя қилган ҳолда операторларга аъзолик бадаллари асосида вагонлар, омбохоналар, темир йўл харакатини таъминловчи тизимлардан фойдаланишга рухсат бериш тизимни ишлаб чиқиш;

- Темир йўл хизматларидаги молиявий-хўжаликнинг барча маълумотларнинг очиқлиги ҳамда ошкоралигини таъминлаш;

- Евроосиё транспорт тизимига тўлиқ интеграциясини таъминлаш мақсадида йўлаклардан фойдаланиш самарадорлигини ошириш;

- Темир йўл саноатини ривожлантириш орқали темир йўлларнинг мамлакат иқтисодиётидаги ўрни ва мавқейини таъминлаш;

- Темир йўл хизматларидаги ҳар бир ижобий натижадан ходимлар учун ҳисоб-китоб праметрларини ишлаб чиқиш асосида (уй-жой таъминоти, имтиёзли ипотека кредитлари, ижтимоий ёрдам, ижтимоий муҳофаза ва.х.к) ходимларни мотивациялаш.

- келгусида мутахассис ходимлар (машинист, проводник, механик, диспечер, ITмутахассиси ва.х.к)га бўлган эҳтиёжни таъминлашнинг аниқ чора- тадбирларини ишлаб чиқиш.

- Темир йўл хизматларини ривожлантиришда илмий-тадқиқот, тажриба конструкторлик институти фаолиятини ташкил этиш асосида фан-техниканинг сўнгги ютуқларини жорий этиш учун давлат грантларини ишлаб чиқиш.

- Темир йўл хизматлари фаолиятида ҳисоб–китобларнинг бошқарувдаги роли ва функционал вазифаларини кучайтириш мақсадида хизматларнинг барча турлари буйича алоҳида ҳисоб китоб қилишнитакмиллаштириш.

- Бир фаолият тури фойдасини иккинчи фаолият тури зарарига йўналтирмаслик, зарар билан ишлаётган фаолият турларини ривожлантириш юзасидан соғломлаштириш чора-тадбирлар режасини ишлаб чиқиш;

- Ҳудудларда контейнерлар, вагонлар паркини ташкил этиш;

- Вагонлар, локомотивлар, парклар, омборхоналар, контейнерларни ижарасига оид барча хизматлар номенклатурасини истеъмолчи ёки истеъмолчи муружаат этган

консалтинг компаниясига кўрсатилиши мумкин бўлган хизматларни аниқ ҳисоб китоб қилиш имкани берувчи очиқ маълумотлар базаси билан таъминлаш.

- Темир йўл станциялари ва уларнинг атрофида қўшича хизмат кўрсатиш (кўнгилочар уйинлар, кутубхоналар, IT парклар, бизнес марказлари, кворкинг клублар, кинотеатор, савдо уйлари, ошхона, ресторан, ёшлар маркази, меҳмонхона, дам олиш масканлари каби) тадбиркорлик субъектлар фаолиятини йўлга қуйиш мақсадида давлат томонидан субсидия ҳамда грантлар асосида стартап лойиҳаларни қўллаб-қувватлаш фондини ташкил этиш.

- Темир йўлларни ҳудуд учун стратегик аҳамиятини янада ошириш мақсадида бошқа транспорт воситаларини темир йўл вокзалларига яқин ҳудудларда жойлаштишига, имкон даражасида бир транспорт воситасидан бошқа транспорт йўлагига ўтишни янада қўлайлаштиришнинг замонавий усулларини жорий этиш;

- Темир йўлларда кўп қаватли бинолардан иборат автотураргоҳлар, қимматликларни сақлаш сейфлари, банк, савдо ва бошқа игфратузилмалар фаолиятини мувофиқлаштириш;

- Темир йўлларда йўловчиларга вагонлар ичида сифатли хизмат кўрсатиш учун алоҳида тадбиркорлик субъектлари учун тендерлар ташкил этиш.

- Темир йўл вагонларнига клининг хизмат кўрсатувчи компания, фирмаларни тендер асосида танлаб олиш.

- Йўловчиларни ташишини ташкил этишда давлат буюртмаларини шакллантириш.

- Босқичма босқич барча турдаги темир йўл тармоғидаги асосий ва ёрдамчи хизмат кўрсатиш тармоқларни тўлиқ хўжалик ҳисобига ўтказиш.

- Йўловчилар қатнови пастроқ бўлган ҳудудларнинг ҳаражатларини қоплаш йўловчилар зиммасига тушмаслиги учун, юқори инновацион лойиҳа таклифларини, доимий инновацияларни жорий этиш комиссияси томонидан кўриб чиқиш. Инновацияларни жорий этиш юзасидан таклифларни давлат даражасида ўз вақтида кўриб чиқиш.

- Темир йўл хизматларининг барча қатлам аҳолиси учун фойдаланиш имкониятини яратиш. Шу мақсадда йўловчи вагонларини классларга ҳудуднинг ижтимоий ҳолати ва юк ташиш ёки саёхат қилиш талабаларидан келиб чиқиб маҳаллийлаштириш.

- Маҳаллий ва хорижий йўловчилар учун информацион ахборот доскалари, информацион ахборот IT технологияларини жорий этиш.

- Темир йўл хизматларига бўлган талабанинг ошиши натижасида темир йўл вагонлари қатновинининг ошишини ҳисобга олган ҳолда темир йўлларнинг ўтказувчанлигини ошириш, ушбу мақсадларда темир йўл линияларини кенгайтириш “кетиш ва келиш” учун алоҳида темир йўл линияларни ётқизиш масалаларни ҳал этилиши лозим.

Фойдаланилган адабиётлар

1. В.Н.Филина. Инвестиционная политика на железнодорожном транспорте в условиях реформирования отрасли. Исследования экономического развития России. 2006. С. 54–76.

2. Б.М. Лapidус, Д.А. Мачерет. Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта: теоретические основы, исторические тенденции и взгляд в будущее. М.: КРАСАНД, 2014. С. 57.
3. В.Подсорин., Т.А.Флягина. Развитие рынка пассажирских перевозок. Мир транспорта. Том 16. №6. 2018. С.88-98.
4. В.В.Зубков, Н.Ф.Сирина. Этапы формирования целевой модели комплексной транспортной услуги в сфере грузовых перевозок. Вестник Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (Вестник ВНИИЖТ), Т. 77. № 6. 2018. С. 368–374.
5. G. Stojić, S. Vesković, I. Tanackov, S. Milinković: Model for Railway Infrastructure Management Organization. Promet – Traffic&Transportation, Vol. 24, 2012, No. 2, pp. 99-107
6. Президент денгиз портларига чиқиш имкониятини берадиган темир йўл қурилиши ҳақида гапирди. [Электрон манбаа]: <https://yuz.uz/news/prezident-dengiz-portlariga-chiqish-imkoniyatini-beradigan-temir-yol-qurilishi-haqida-gapirdi>.
7. “2022 — 2026 йилларга мўлжалланган Янги Ўзбекистоннинг тараққиёт стратегияси”. [Электрон манбаа]: https://president.uz/uz/pages/view/strategy?menu_id=144
8. Википедия. Свободная энциклопедия. [Электрон манбаа] [https://ru.wikipedia.org/Железнодорожные транспорт в Швеции](https://ru.wikipedia.org/Железнодорожные_транспорт_в_Швеции).
9. M. Wilfert. Eisenbahningenieur, 2015, №1, S. 10–12; D. Briginshaw. International Railway Journal, 2015, №1, P. 24–27; материалы SNCF (www.sncf.com).
10. ЖД Транспорт. Новости. Германия запускает программу стимулирования развития инфраструктуры грузовых железнодорожных перевозок. [Электрон манбаа]: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/germaniya-zapuskayet-programmu-stimulirovaniya-razvitiya-infrastruktury-gruzovykh-zh-d-perevozok/>
11. Н.Копилов. “Японская железная дорога-прагматичная уникальность”. [Электрон манбаа]: https://biz.censor.net/resonance/3245128/yaponskaya_jeleznaya_doroga_pragmaticchnaya_unikalnost
12. Чрезвычайный и Полномочный Посол Китайской Народной Республики в Кыргызской Республике Ду Дэвэнь. Развитие транспорта идёт в авангарде модернизации Китая/ Статья 3 "Китай за последние десять лет" 2022. [Электрон манбаа]: http://kg.china-embassy.gov.cn/rus/ggwj/202209/t20220923_10770762.htm
13. Красковский А.Е., Фортунатов В.В. Прорывные управленческие технологии на железнодорожном транспорте. СПб.: Петербургский государственный университет путей сообщения; М.: Учеб.-метод. центр по образованию на ж/д транспорте, 2012.
14. M. Nailwal 1PL to 10PL: Understanding Logistics Service Providers. 2019. [Электрон манбаа]: <https://www.shiprocket.in/blog/1pl-to-10pl-understanding-logistics-service-providers/>
15. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги статистика агентлиги. [Электрон манбаа]: <https://stat.uz/uz/>