



UDK: 930.905.132

Utkir XUDAYBERDIYEV,
Termiz iqtisodiyot va servis universiteti dotsenti v.b., PhD
E-mail: xudoyberdiyev@mail.ru

Imom Termiziy xalqaro ilmiy-tadqiqot markazi dotsenti, tarix fanlari nomzodi J.Mirzayev taqrizi asosida

YANGI O'ZBEKISTONDA TEMIR YO'L TRANSPORTI SOHASIDAGI ISLOHOTLARNING NATIJALARI

Annotatsiya

Maqolada Yangi O'zbekistonda temir yo'l transporti sohasida amalga oshirilgan islohotlarning Surxondaryo viloyatidagi ijtimoiy-iqtisodiy natijalari tahlil qilinadi. Temir yo'l infratuzilmasining modernizatsiyasi, yuk va yo'lovchi tashish hajmining ortishi, yangi logistika markazlarining tashkil etilishi viloyat iqtisodiyotiga ijobiy ta'sir ko'rsatdi. Shuningdek, temir yo'l tarmoqlarining kengayishi viloyatning boshqa hududlar bilan aloqalarini mustahkamladi va investitsion jozibadorlikni oshirdi.

Kalit so'zlar: Yangi O'zbekiston, temir yo'l transporti, islohotlar, Surxondaryo viloyati, infratuzilma, logistika, iqtisodiy rivojlanish, transport tizimi.

РЕЗУЛЬТАТЫ РЕФОРМ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В НОВОМ УЗБЕКИСТАНЕ

Аннотация

В статье анализируются социально-экономические результаты реформ в сфере железнодорожного транспорта, осуществлённых в Сурхандарьинской области в условиях Нового Узбекистана. Модернизация железнодорожной инфраструктуры, увеличение объёмов грузовых и пассажирских перевозок, создание новых логистических центров оказали положительное влияние на экономику региона. Кроме того, расширение железнодорожной сети укрепило связи области с другими регионами и повысило её инвестиционную привлекательность.

Ключевые слова: Новый Узбекистан, железнодорожный транспорт, реформы, Сурхандарьинская область, инфраструктура, логистика, экономическое развитие, транспортная система.

RESULTS OF RAILWAY TRANSPORT REFORMS IN NEW UZBEKISTAN

Annotation

The article analyzes the socio-economic outcomes of railway transport reforms implemented in the Surkhondaryo region within the framework of New Uzbekistan. The modernization of railway infrastructure, the increase in freight and passenger transportation volumes, and the establishment of new logistics centers have had a positive impact on the regional economy. Furthermore, the expansion of the railway network has strengthened the region's connections with other parts of the country and enhanced its investment attractiveness.

Key words: New Uzbekistan, railway transport, reforms, Surkhondaryo region, infrastructure, logistics, economic development, transport system.

Kirish. Yangi O'zbekistonda amalga oshirilayotgan iqtisodiy islohatlarning asosiy natijalari temir yo'l transporti rivoji va yanada yuksalishiga bog'liq bo'lib, jahon andozalariga mos zamonaviy temir yo'l servisni joriy etish muhim davlat siyosatiga aylandi. Natijada 2017-yildan boshlab Surxondaryo viloyati temir yo'l xizmatda yangi loyihalarni sifatli amalga oshirish hamda tez xizmat qiluvchi sohalarga alohida e'tibor qaratildi. Surxondaryo viloyatidagi temir yo'l xizmatini mamlakatimiz ichki va tashqi siyosatidagi ahamiyatga to'xtalgan O'zbekiston Respublikasini birinchi Prezidenti Islom Karimov Iqtisodiy Hamkorlik Tashkilotiga a'zo bo'lgan davlatlar rahbarlarining IV uchrashuvida qo'yidagicha izohlagan edi: Men yaqin kelajakda Iqtisodiy Hamkorlik Tashkilotining savdo, transport, aloqa singari sohalardagi faoliyatining amaliy natijalarini ko'ramiz, deb umid qilaman. Yangi taraqqiyot strategiyasi amalga oirilayotgan hozirgi davrda Iqtisodiy Hamkorlik Tashkiloti transport tashkilotining bir qismi-biz uchun janubiy dengiz portlariga yo'l ochib beradigan Markaziy Osiyo davlatlari bilan Eron o'rtasidagi temir yo'l tizimini birlashtiradigan Tajan-Saraxs-Mashhad-Bandari Abbas temir yo'l tarmog'i qurilishi amalga oshirilgani quvonarli holdir.

Mavzuga oid adabiyotlar tahlili. Istiqloq yillarida xalqimizning boy o'tmish tarixini o'rganish, uni xolisona ilmiy tadqiq etish davlat siyosati darajasiga ko'tarildi. O'zbekistonning mustaqillikka erishganiga ko'p vaqt

o'tmagan bo'lsa-da, bu davrda Buxoro amirligi tarixiga oid qator ilmiy tadqiqotlar olib borildi va bir qancha tarixiy asarlar nashr etildi. Surxon vohasi tarixiga oid ilmiy tadqiqotlar ham shular jumlasidan bo'lib, ularda o'rganilayotgan davrning ba'zi bir jihatlari yoritilgan. Jumladan, S.N.Tursunovning ilmiy asarlarida Surxondaryo hududida transport tizimi taraqqiyoti haqida qimmatli ma'lumotlar keltiriladi [4]. S.N.Tursunov va E.O.Qobilovlarning voha tarixiga doir tadqiqotida Rossiya iperiyasining vohadagi mustamlakachilik siyosati, uning mahalliy boshqaruv tizimiga ko'rsatgan ta'siri kabi masalalarga qaratilgan [5]. H.Kichkilov va Z.Daminovalarning tadqiqotlari ham Termiz shahri tarixiga bag'ishlangan. Ularda XIX asr oxirlaridan – XX asr boshlariga qadar Rossiya hukumatining Termiz shahrida olib borgan siyosati hamda mustamlakachilik davrida barpo etilgan inshootlar, Rossiya fuqarolariga shahar hududidan ijaraga yer berilishi va Termizga temir yo'lning kirib kelishi bilan bog'liq jarayonlar aks etgan.

Tadqiqot metodologiyasi. Yangi O'zbekistonda temir yo'l transporti sohasidagi islohotlarning natijalariga bag'ishlangan mazkur maqolada ilmiy tadqiqotning analiz, sintez, qiyosiy tahlil kabi metodlaridan foydalanildi.

Tahlil va natijalar. 1996-yilda Surxondaryo viloyati bilan bevosita bog'langan 308 km uzunlikka ega bo'lgan "Tejen – Saraxs – Mashhad" temir yo'l tarmog'i foydalanishga topshirildi. Bu po'lat izlar qaysidir ma'noda

Buyuk ipak yo'lini takrorlab "Pekin – Istanbul" marshruti bo'yicha temir yo'l aloqalarini o'rnatishga yo'l ochdi. Tejandan Eron chegarasigacha bo'lgan temir yo'lining katta qismini qurish O'zbekiston tomonidan amalga oshirildi. Bugungi kunda Toshkent – Chorzou – Tejen – Seraxs – Meshxed – Bandar-Abbos yo'nalishi bo'yicha foydalanilayotgan 3730 km uzunlikdagi temir yo'l liniyasi O'zbekiston uchun Fors ko'rfaziga chiqishdagi yagona temir yo'l koridori hisoblanadi. O'zbekiston umumiy eksportining 60% ushbu koridor orqali jahon bozorlariga olib chiqiladi. Ekspertlarning fikricha, mazkur magistral boshqa Boltiqbo'yi (Riga, Ventspils, Liyepaya, Tallinn), Qora dengiz (Ilichevsk, Odessa), Uzoq Sharq (Naxodka, Vladivostok) portlariga chiqadigan transport koridorlariga nisbatan bir qator qulayliklarga ega bo'ldi. Xususan, birinchidan, mazkur koridor orqali tashiladigan 1 tonna yuk taxminan 65 AQSH dollari qiymatida baholanadi, boshqa koridorlarda esa ushbu ko'rsatkich 90-150 dollargachani tashkil etadi, ikkinchidan, "O'zbekiston Turkmaniston-Eron" yo'nalishi bo'ylab infratuzilmani rivojlantirish tashuvlar hajmini yanada oshirish imkonini beradi, xususan, Bandar-Abbos portining o'tkazish qobiliyati yiliga 3 mln tonna yukni tashkil etdi va bu ko'rsatkichni 2023-yilda 30 mln. tonnaga yetkazildi. Bu raqamli ko'rsatkichni agar dunyoning boshqa portlar bilan solishtirilsa, Naxodka portining yuk o'tkazish qobiliyati yiliga 1,8 mln tonna, Ventspilsa – 6,5 mln tonna, Vladivostok - 8 mln. tonna yukni tashkil etdi [3].

Iqtisodiy Hamkorlik Tashkilotining transport dasturi Termiz yoki Kushka orqali Pokiston portlariga chiqadigan yangi janubiy yo'nalishlarni rivojlantirish ishlar o'z natijasini beradi. Shu munosabat bilan biz Hirot orqali o'tadigan kommunikatsiyalarni tiklash xususidagi Pokiston Transiyo avtomobil va temir yo'llarini barpo etildi".

2003-yil 17-18 iyun kunlari Tehronda Afg'oniston, Eron va O'zbekiston o'rtasida xalqaro Transafg'on transport yo'lagini yaratish bo'yicha uch tomonlama kelishuv imzolandi. Shu asosda "O'zbekiston temir yo'llari" Davlat aksionerlik kompaniyasi Afg'oniston Islom Respublikasi xukumi bilan taxminiy qiymati 129 million AQSH dollari miqdoridagi 95 kilometrlik "Xayraton-Mozori Sharif" temir yo'lini qurish loyihasi bo'yicha shartnoma imzoladi. Mazkur temir yo'l qurilishi 2010-yil 22-yanvarida boshlanib, qisqa muddat ichida, ya'ni 2010-yil 4-noyabr kuni qurib bitkazildi. Faqatgina 2012-yilning 9 oyida Afg'onistonga 2,9 million tonna yuk o'tkazildi, shundan 2,2 million tonna tranzit, 750 ming tonna eksport yuklarini tashkil etdi [4]. Mamlakatimiz tashqi siyosatida Janubiy Osiyo mintaqasi ham hamisha ustuvor yo'nalish bo'lsakda, ammo aqin-yaqingacha biz bu mintaqaga nisbatan, asosan, Afg'oniston omili orqali ya'ni xavfsizlik nuqtai nazaridan yondashib kelganmiz. Buning natijasida ikki tomonlama munosabatlar yetarli darajada yo'lga qo'yilmadi, mavjud imkoniyatlardan foydalanilmadi.

Yangi O'zbekiston sharoitida xalqaro munosabatlar sohasida mintaqadagi davlatlar bilan munosabatlar yangi bosqichga ko'tarildi. Aytish kerakki, Janubiy Osiyo biz uchun yirik bozor, aholi soni 2 milliarddan ziyod. Yalpi ichki mahsuloti 3,4 trillion dollar, mamlakatlarning o'rtacha yillik o'sishi 6-7 foiz. Yoninamizdagi shunday katta makonda ulkan iqtisodiy imkoniyatlar mavjudki, ulardan foydalanish ikki tomonga ham katta manfaat keltirdi [5].

Markaziy Osiyo respublikalari dengiz yo'lga chiqish uchun bitta davlatni, O'zbekiston esa ikki davlat hududini kesib o'tishi bu iqtisodiy o'sishga jiddiy to'siq bo'ldi. Misol uchun, Markaziy Osiyo davlatlaridan Shanxayga bitta konteyner yetkazish Turkiya va Polsha davlatlariga nisbatan besh barobar qimmat. Dengizga chiqish imkoniyatiga ega bo'lmagan davlatlar eksport daromadlarining 18 foizini transport xarajatlariga ishlatdi. Bu ko'rsatkich dengizga chiqish imkoniyatiga ega davlatlarda 9 foizni tashkil etadi.

"Jahon banki, Osiyo va Islom traqqiyot banklari, boshqa xalqaro institutlar ekspertlari yordamida Markaziy Osiyoning mintaqaviy transport yo'laklarini rivojlantirish strategiyasini ishlab chiqish va shu asosda Markaziy Osiyo transport tizimini barqaror rivojlantirish bo'yicha mintaqaviy dastur qabul qilish, mintaqada mamlakatlari Shanxay hamkorlik tashkiloti faoliyatida muhim rol o'ynashini hisobga olib, ushbu tashkilot doirasida transport yuk tashish jarayonlarini integrasiyalashtirgan holda boshqarish tizimi yaratildi, transport-logistika sohasida mavjud muammolar bartaraf etildi [6].

Shu ma'noda, O'zbekiston hukumati tomondan ilgari surilgan va jahon hamjamiyati tomonidan keng qo'llab-quvvatlangan Mozori-Sharif-Qobul- Peshovar temir yo'li qurilishi mintaqalarimizni iqtisodiy rivojlanishini tubdan o'zgartirishi o'zining natijalarni berdi. Iqtisodiy tahlilchilarning ma'lumotiga ko'ra, yangi yo'l ishga tushishi bilan Markaziy Osiyodan Janubiy Osiyoga bitta konteynerni yetkazish narxi 900 dollardan 286 dollarga arzonlashdi. Bundan tashqari, yuk tashishga sarflanadigan vaqt 35 kundan 3-5 kungacha qisqardi. Shu bilan birga, eksport salohiyati ham keskin oshadi. Umuman Markaziy va Janubiy Osiyo mamlakatlari o'rtasidagi faol hamda ochiq muloqot ulkan savdo-iqtisodiy va madaniy-sivilizatsiyaviy salohiyatni to'liq ro'yobga chiqarish uchun beqiyos imkoniyatlar yaratadi. Bundan Markaziy va Janubiy Osiyoda zamonaviy, samarador hamda xavfsiz transport-logistika infratuzilmasini yaratish muhim ahamiyat kasb etdi. Termiz-Mozori-Sharif-Qobul-Peshovar temir yo'l tarmog'i mintaqalarimiz o'rtasidagi o'zaro bog'liqlik tukturasining asosiy bo'g'iniga aylandi. Ushbu loyiha yetakchi xalqaro moliya institutlari tomonidan ham faol qo'llab-quvvatlandi. Zero, temir yo'l tarmog'ining qurilishi har ikki mintaqaning tranzit salohiyatini to'la ro'yobga chiqdi, Janubiy Osiyo va Yevropa mamlakatlari o'rtasida Markaziy Osiyo hamda MDH hududi orqali o'tadigan eng qisqa yo'lni ochildi, shu bilan birga, yuklarning turib qolishi va tashish muddatlarini sezilarli darajada qisqartirishga xizmat qildi [5].

Umuman olganda, ushbu transchegaraviy temir yo'lni foydalanishga topshirish Markaziy va Janubiy Osiyo mamlakatlarining inklyuziv iqtisodiy rivoji uchun mustahkam zamin yaratadi. Mazkur temir yo'l tarmog'i Hind-Gang tekisligini Taksila, Gandara, Termiz singari tarixiy shaharlar orqali Yevroosiyo Janubiy hududi bilan bog'langan qadimgi Shimoliy savdo yo'li- Uttarapaxata savdo yo'lining o'ziga xos zamonaviy shakli bo'ladi. Hindistonni Markaziy Osiyo mamlakatlari bilan bog'laydigan Shimoliy-Janubiy transport koridori mana shunday transmintaqaviy infratuzilmani hayotga muvaffaqiyatli tatbiq etishning yorqin namunasidir.

Bundan tashqari, Transafg'on temir yo'l qurilishi loyihasi kelgusida mamlakatlarimizni Xitoy va Osiyo-Tinch okeani mintaqasining boshqa yetakchi davlatlari bilan bog'landi. Bu esa "Bir makon, bir yo'l" tashabbusi maqsadlari bilan ham uyg'undur. Shuningdek, istiqbolli raqamli platformalarni joriy etish Markaziy va Janubiy Osiyo mamlakatlarini iqtisodiy taraqqiyotning lokomotiviga aylantirdi. "Bir makon, bir yo'l"- Xitoyning xalqaro tashabbusi bo'lib, u Markaziy Osiyo, Yevropa va Afrika mintaqasida joylashgan 60 dan ortiq mamlakatlarni o'zaro bog'lovchi mavjud iqtisodiy yo'laklarni yanada takomillashtirish hamda yangi transport va savdo yo'llarini yaratishga qaratilgan. Ushbu hududdagi davlatlar jahon yalpi ichki mahsulotining 55 foizini, global energiya zaxiralarning 75 foizini o'zida jamlagan. "Bir makon, bir yo'l"ga a'zo mamlakatlar bilan sayyohlik sohasida faol hamkorlik O'zbekiston uchun katta imkoniyatlarni ochadi. "Bir makon, bir yo'l"ning 60 mamlakati eng yirik tashqi turist "yetkazib beruvchilar"dir. Jahon sayyohlik tashkilotining ma'lumotlariga ko'ra, dunyodagi sayyohlar tomonidan sarflangan pullarning 20 foizidan ko'prog'i Xitoy ulushiga

to'g'ri keladi. Ular 2017-yilda turizmga 250,6 mld dollar sarflagan. Ekspertlarning qayd etishicha, 2021-yilga kelib jahondagi Xitoy sayyohlarining soni 200 millionga, ularning harajatlari 429 milliard dollarga yetdi [7].

Respublika transport sohasi uchun yuqori malakali kadrlar tayyorlash, tizimni ilg'or xorijiy tajriba va xalqaro standartlar asosida tubdan takomillashtirish, ta'lim jarayoniga o'qitishning innovasion uslublari va axborot texnologiyalarini keng joriy etish hamda sohaning ilmiy salohiyatini yanada oshirish maqsadida 2020- yilning 4-may kuni mamlakatimiz Prezidentining "Transport sohasida kadrlar tayyorlash tizimini takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida" gi Qaroriga ko'ra, Toshkent temir yo'l muhandislari instituti, Toshkent avtomobil yo'llarini loyihalash, qurish va ekspluatatsiyasi instituti hamda Toshkent davlat texnika universitetining aviakosmik texnologiyalari fakulteti asosida Toshkent davlat transport universiteti tashkil etildi.

Bundan asosiy maqsad mamlakat transport kommunikatsiya siyosatidagi ustuvor vazifalarni chuqur

anglagan kreativ fikrlaydigan mutaxassis kadrlar tayyorlandi. Yangilanayotgan O'zbekiston keyingi yillarda boshqa sektorlar bilan bir qatorda ta'lim sohasida ham kompleks rivojlantirish bo'yicha salmoqli ishlarni amalga oshirdi [8].

Xulosa va takliflar. Yangi O'zbekistonda temir yo'l transporti sohasida amalga oshirilgan islohotlar mamlakat transport tizimini modernizatsiya qilish, logistika imkoniyatlarini kengaytirish va hududlar o'rtasidagi aloqalarni mustahkamlashda muhim o'rin tutdi. Ushbu islohotlar natijasida yuk va yo'lovchi tashish hajmi ortib, iqtisodiy faollik kuchaydi, yangi temir yo'l liniyalari va zamonaviy logistika markazlari barpo etildi. Transport infratuzilmasining yangilanishi nafaqat iqtisodiy o'sishga, balki aholining ijtimoiy farovonligiga ham bevosita ta'sir ko'rsatdi. Shuningdek, temir yo'l sohasi xorijiy investitsiyalar uchun jozibador soha sifatida shakllanib bormoqda. Bu esa Yangi O'zbekistonning xalqaro transport tizimiga integratsiyalashuvini tezlashtirishga xizmat qilmoqda.

ADABIYOTLAR

1. Mirziyoyev Sh.M. Erkin va farovon, demokratik O'zbekiston davlatini birgalikda barpo etamiz. –Toshkent: O'zbekiston, 2016.
2. 14-fond materiallari Surxondaryo viloyat davlat arxivi.
3. O'zMA. F-29. Turkiston ASSR yer ishlari xalq komissarligi.
4. Qabulov E.A. Surxon vohasi xo'jaligi (XVIII - XX asr boshlarida) –Toshkent: 2012. –B.17.
5. Tursunov S., Qobulov E. va boshq. Surxondaryo tarixi. – Toshkent: Sharq, 2004. – B.275.
6. Народное хозяйство Узбекской ССР в 1965 году. –Ташкент: Узбекистан, 1966. – С. 431.
7. Тогаева А.З. Железная дорога Ташкент - Оренбург и ее место в социально-экономической жизни Туркестана. Тарих фан. номз. дисс. автореф. - Т., 2010. - 30 б.
8. Узбекистан за годы восьмой пятилетки (1966-1970 гг.). –Ташкент: СК КП Узбекистана, 1971. – С.160.