



UDK: 94(575.1):656“1991/2022”

**O‘ZBEKISTON MILLIY TRANSPORT TIZIMINING IQTISODIY ASOSLARI****ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ  
УЗБЕКИСТАНА****ECONOMIC FUNDAMENTALS OF THE NATIONAL TRANSPORT SYSTEM OF  
UZBEKISTAN****Gulmatov Umarali Xabibulla o‘g‘li** 

O‘zbekiston Fanlar Akademiyasi Tarix instituti tayanch doktoranti

**Annotatsiya**

Maqolada Mustaqillik yillarida O‘zbekiston Respublikasi transport tizimining iqtisodiy asoslari qanday tashkil etilganligi manba va adabiyotlar tahlili asosida o‘rganilgan. Mazkur tadqiqot Respublikada aholi va yuk tashish tizimini yanada yaxshilashda katta ahamiyatga ega. Shu maqsadda mamlakatimiz transport tizimining moddiy texnik bazasi, aeroportlar, vokzallar hamda yo‘l infratuzilmalarini tashkil qilishda asosan, qaysi mablag‘lar qay holatda jalb etilyotganligi tadqiq etildi. Mazkur faoliyatlar tarmoq tashkilotlarining ijrochi mablag‘lari, xususiy sektorlar tomonidan beriladigan moddiy ta‘minot, Respublika hamda xorijiy kompaniyalarning yo‘naltirgan investitsiyalari orqali amalga oshirilishi aniqlandi. Bundan tashqari, 1991-yildan to bugungi kungacha bo‘lgan vaqt oralig‘ida aholini transport vositalari bilan ta‘minlash masalasidagi islohotlar, ularning yutuq va kamchilik tomonlari ham batafsil yoritilgan. Qolaversa, Respublika va xalqaro miqyosda transport vositalari orqali tashish masalasiga tahliliy va tanqidiy jihatdan baho berilgan. Sohada foydalanilayotgan samolyotlar, yo‘lovchi va yuk poyezdlari, yo‘lovchi va yuk avtomobillari, avtobuslar, tramvaylar trolleybuslar hamda metro poyezdlari harakatini doimiy tarzda olib borish, texnik vositalarni ishlab chiqarish va yangilash haqidagi fikrlar bayon etilgan. Ushbu tadqiqotdan Transport sohasi bo‘yicha ta‘lim muassasalarida foydalanish mumkin.

**Аннотация**

В статье на основе анализа источников и литературы рассматривается, как были организованы экономические основы транспортной системы Республики Узбекистан в годы независимости. Данное исследование имеет большое значение в дальнейшем совершенствовании системы перевозок населения и грузов в Республике. Для этого была изучена материально-техническая база транспортной системы нашей страны, аэропортов, железнодорожных вокзалов, дорожной инфраструктуры, какие средства в каких условиях задействованы. Определено, что данная деятельность будет осуществляться за счет исполнительных средств сетевых организаций, материальной поддержки частного сектора, прямых инвестиций республики и иностранных компаний. Кроме того, в период с 1991 года по сегодняшний день также подробно освещены реформы в вопросе обеспечения населения транспортными средствами, их достижения и недостатки. Кроме того, вопрос автомобильного транспорта оценивался аналитически и критически на национальном и международном уровне. Представлены мнения по вопросам производства и обновления технических средств, непрерывного движения самолетов, пассажирских и грузовых поездов, пассажирских и грузовых автомобилей, автобусов, трамваев, троллейбусов и поездов метро, используемых в данной сфере. Данное исследование может быть использовано в образовательных учреждениях в сфере транспорта.

**Abstract**

The article examines how the economic foundations of the transport system of the Republic of Uzbekistan were organized during the years of independence based on the analysis of sources and literature. This study is of great importance in further improving the population and cargo transportation system in the Republic. For this purpose, the material and technical base of our country's transport system, airports, railway stations, and road infrastructures were studied which funds are involved in which conditions. It was determined that these activities will be carried out through executive funds of network organizations, material support provided by private sectors, direct investments of the Republic and foreign companies. In addition, in the period from 1991 to today, the reforms in the issue of providing the population with vehicles, their achievements and shortcomings are also covered in detail. In addition, the issue of transport by means of vehicles was evaluated analytically and critically at the national and international level. Opinions on the production and renewal of technical equipment, the continuous movement of airplanes, passenger and cargo trains, passenger and cargo cars, buses, trams, trolleybuses and metro trains used in the field are presented. This research can be used in educational institutions in the field of transport.

**Kalit so‘zlar:** transport, temiryo‘l, aviatsiya, avtomobil transporti, vokzal, aeroport, “Talgo”, “Afroosiyob”, Boeing.

**Ключевые слова:** транспорт, железная дорога, авиация, автомобильный транспорт, железнодорожная станция, аэропорт, «Тальго», «Афросиаб», Боинг.

**Key words:** transport, railway, aviation, road transport, railway station, airport, Talgo, "Afroosiyob", Boeing.

## KIRISH

Bugungi kunda jahon hamjamiyatida Transport sohasiga bo'lgan e'tiborning kuchayishi tarmoqning yanada kengayishiga sabab bo'lmoqda. Zamonaviy fan va texnika taraqqiyoti yutuqlari hisoblangan avtomobil, temir yo'l va havo transportlari barcha qit'alarni shunday bog'lab qo'yganki, hech bir sohani zamonaviy transport vositalarisiz tasavvur etib bo'lmaydi. Jahon iqtisodiyotida yetakchi o'rinda turadigan mamlakatlar tajribasidan ma'lumki, global raqobatbardoshlikka erishish va dunyo bozorlariga chiqish, birinchi navbatda, iqtisodiyotni izchil isloh etish va tarkibiy jihatdan o'zgartirishlarning barchasi transport infratuzilmasining rivojlanishi bilan bog'liqdir.

Transport tizimini yanada takomillashtirar ekanmiz, birinchi navbatda uning iqtisodiy asoslari – sohani zarur mablag' bilan ta'minlash, infratuzilmani tashkil qilish, doimiy tarzda harakat vositalarini yangilash, vokzallar, aeroportlar, metro va avtomobil yo'llarining qurilishi va rekonstruktsiya qilinishini davomli olib borish, investitsiyalarni hamda maxsus kredit mablag'larini jalb qilish kabi masalalarni amalga oshirish lozim bo'ladi. Bundan ko'zlangan asosiy maqsad nafaqat aholi manfaatlarini ko'zlagan bo'lishi, balki davlat iqtisodiyoti uchun ham ulkan foyda manbai bo'lishi lozim.

## ADABIYOTLAR TAHLILI VA METODOLOGIYA

Transport tizimining iqtisodiy va moliyaviy asoslari bo'yicha bir qator olimlar izlanishlar olib borishgan. Jumladan, mustaqillikning dastlabki yillarida A.Abdurahmonov[6,3], A.Po'latov[12,4], E.Boliyev[11,3], F.Jabborova[13,2] kabi tadqiqotchilar "O'zbekiston havo yo'llari" va O'zbekiston temir yo'llari kompaniyasi, ularning moddiy-texnik bazasi hamda aeroportlar va vokzallarning tashkil qilinishi masalalari yuzasidan ayrim fikrlarni berishgan. Mazkur infratuzilmalarni yaratishda nafaqat Respublika moddiy ta'minoti jalb qilingani, balki xorijiy investitsiyalar ham yo'naltirilganligi haqida to'xtalib o'tilgan.

Keyinchalik, S.Maxsumov[9,2], R.Sobirov[14], D.Ismoilov[8,1] kabi mutaxassislar o'z ilmiy nashrlarida transport sohasini rivojlantirish yo'lidagi yangi islohotlar, tarmoqni yangi lokomotiv-poyezdlar va zamonaviy havo laynerlari bilan ta'minlash kabi masalalarni yoritishgan.

## NATIJA VA MUHOKAMA

Respublikamizdagi iqtisodiy tadqiqotlar markazining ma'lumotlariga ko'ra, mamlakatimizda avtomobil transporti orqali yuk tashish xizmatlari tannarxi rivojlangan mamlakatlarning ko'rsatkichlaridan tubdan farq qiladi. Xususan, mamlakatimizning transport tashuvlaridagi tannarxi tarkibida soliq va yig'imlar, yoqilg'i va amortizatsiya xarajatlari birmuncha yuqori bo'lgani holda, haydovchilar uchun mehnatga haq to'lash darajasi 3 barobar pastroq (1-jadval).

1-jadval

№	Xarajatlar nomi	Tashish tannarxidagi ulushi, %	
		O'zbekiston	Yevropa Ittifoqi
1.	Yoqilg'i	37-40	16-20
2.	Moylash materiallari	2-2,2	3
3.	Haydovchining ish haqi	15-16	52-55
4.	Shina xarajatlari	2-2,5	1-1,1
5.	Amortizatsiya ajratmalari	10-12	5-6
6.	Soliq va yig'imlar	6-7	2
7.	Boshqa xarajatlar	20-21	16

## Avtomobil transporti tizimida yuk tashish tannarxining tarkibiy tuzilishi

Yuqoridagi jadvaldan tashuv xizmati xarajatlarining asosiy qismini texnik xizmat ko'rsatish hamda yoqilg'i-moy mahsulotlari tashkil qilishini ko'rishimiz mumkin. Tizimdagi asosiy kamchiliklardan biri transport vositalarining o'rtacha yoshi yuqori darajada ekanligidir. Transport birlashmalaridagi transport vositalarining eskirish darajasi ularning xizmat ko'rsatish bozorida raqobatga bardosh bera olmasligiga sabab bo'lmoqda. Ma'lumotlarga ko'ra, 2010-yilda yuk tashuvchi avtomobillarning deyarli 85%i 15 yildan ortiq vaqt mobaynida foydalanib kelingan[3,77].

Bundan tashqari, tashish ta'riflarining yuqori bo'lishiga asosiy sabablar sifatida yoqilg'i-moy mahsulotlarining bahosi tarif narxlariga nisbatan tez o'sishi, shaharlararo qatnovlarda zamonaviy

## IQTISODIYOT

tirkamalardan etarlicha foydalanmaslik, konteynerlar orqali tashuvlarning kamligi va eng asosiysi, yo'l infratuzilmalarining 70% dan ortiq qismida kerakli harakatlanish tezligida harakatlana olmaslik kabilarni ko'rsatish mumkin.

Bugungi kunda avtomobil transporti sohasida aholining avtomobil vositalarini harid qilish quvvati qanday? Bu borada qanday ishlar amalga oshirilmoqda? Statistik ma'lumotlarga ko'ra, mamlakat aholisining o'rta qatlam vakillari hozirgi davrda avtomobilni to'g'ridan to'g'ri sotib olishining imkoni past darajada. Masalan, maktab o'qituvchisining oylik daromadi orqali "Nexia-3" rusumli avtomashina sotib olishini hisoblab chiqaylik. O'rtacha maosh 4 million so'mni tashkil qilgani holda, o'rtacha avtomobilning narxi 150 million so'm. Mijoz mahsulotni sotib olishi uchun oyligining teng yarmini 6 yil mobaynida yig'ishiga to'g'ri keladi. Mashina sotib olishning kredit tanlovi ham mavjud. Yillik o'rtacha 24 foizlik qo'shimcha to'lov evaziga oyiga 2 million so'mdan 5 yil muddatga olish mumkin bo'ladi. Ma'lumotlarga ko'ra, kredit evaziga avtomobil sotib olgan mijozlarning bir qismi oqibatda mashinasini sotib ham qarzini to'lolmagan holatlar yuz bergan. Bu albatta, kredit foizning yuqoriligidan dalolat beradi. 1996-2000-yillarda avtokreditlar 35% miqdorda boshlang'ich to'lov evaziga yillik ustama 3-5 foizni tashkil qilgan. Bir qarashda avvlagi yillarda kredit ustamasi kamdek ko'rinadi. Biroq, avtomobilning narxi juda yuqori edi. Avtomobil narxlari – "Tiko" – 378 ming so'm, "Damas" – 410 ming so'm, "Nexia" – 610 ming so'mni tashkil qilgan. (1 dollar 140-150 so'mga teng). Bunga asosiy sabab yaqindagina faoliyatini boshlagan "UzDaewoo" korxonasi ishlab chiqarish quvvati kamligida edi. Hozirgi kunda banklar tomonidan beriladigan avtokreditlarga talab kamaydi. Bunga asosan, "qora bozordagi kreditlar" ning ko'payishi sabab bo'lmoqda. Demak, mustaqillikning dastlabki yillarida avtomobilga nisbatan talabning yuqoriligi, taklifning esa kamligi temir ulovlarning narxini oshirgan bo'lsa, bugungi kunda eksport o'rnini import hisobidan qoplash, qolaversa, banklarning kreditlash tizimi soddalashgani (lekin foiz yuqori) ham transport narxining qimmat bo'lishiga asosiy omil bo'lmoqda.

Havo transporti sohasining iqtisodiy asoslari ham izchil tarzda ishlab chiqildi. Bu borada samolyotlar parkini yaratish ham alohida ahamiyatga ega. Dastlabki yillardan e'tiboran kompaniyaga malakali kadrlarni jalb qilish va moddiy-texnik bazani takomillashtirish masalasiga katta e'tibor qaratildi. Samolyotlarni boshqarishda xalqaro parvozlarni amalga oshirishga maxsus guvohnomasi bo'lgan tajribali uchuvchilar xizmatidan foydalanildi.

Mustaqillikning dastlabki yillaridan mamlakatimizda ishlab chiqarilgan (yig'ilgan) Il-114-100 rusumli samolyotlardan foydalanib kelingan. Ushbu havo kemalarining o'ziga xosligi tejamkorligi va shovqinsiz harakatlanishida edi. Qolaversa, samolyotda boshqa havo jismlariga yaqinlashganda ogohlantiruvchi tizim ham mavjud edi. Ushbu havo kemasi nafaqat xalqaro parvozlari uchun, balki mahalliy qatnovlar uchun ham qulayligi bilan ajralib turgan. Mazkur samolyot 1992-yilning 7-avgustida dastlabki parvozini amalga oshirdi[5,33]. Il-114 samolyotidan dastlab Toshkent, Samarqand, Farg'ona, Namangan va Nukus aeroportlarida foydalanilgan.

Asta-sekin Havo kemalari parkini kengaytirish maqsadida zamonaviy avialaynerlar bilan to'ldirib borildi. Xususan, 1993-yilda mamlakatimizda ilk bor G'arbiy Evropaning "Airbus Industry" konsorsiumidan lizing asosida 2 ta "A 310/300" aerobuslari sotib olindi[6,3].

O'tgan vaqt shuni ko'rsatdiki, samolyotlar parkini yangilash strategiyasi o'zini to'la oqladi. Vazifa faqatgina ularni yangilashdan iborat emasdi. Havo kemalari parkini uchish sifati yuqori, xalqaro klassdagi qulayliklar va xavfsizlik bilan ta'minlangan, zamonaviy sifat va talablarga javob beradigan avialaynerlar bilan ham to'ldirish zarur edi. 1994-yilga kelib yuqoridagi islohotlarni davom ettirish maqsadida "Boing-757" va "Boeing-767" hamda Buyuk Britaniya va Fransiyaning qo'shma mahsuloti hisoblangan RJ-85 rusumli samolyotlar harid qilindi. Mazkur samolyotlar saloni milliy ruhda jihozlangan edi. Unda xizmat qiluvchi 12 kishidan iborat ekipaj qayta tayyorgarlikdan o'tkazildi. Ularning 6 nafari esa "Boing" firmasi shtab kvartirasi joylashgan Sitel (Seattle) shahrida maxsus tayyorgarlikdan o'tgan edi[11,3]. Mazkur islohotlar natijasida 1994-yilga kelib, havo transporti xizmatidan 1 million 400 mingdan ortiq yo'lovchi foydalanishga muvaffaq bo'ldi. Bu esa 1993-yilga mos ravishda 18 foizga ortganini bildiradi[12,4].

1996-yilda Boeing-767 samolyotining yangi rusumini mamlakatimizga olib kelish borasida ishlar boshlandi. Shu yilda qabul qilingan Vazirlar Mahkamasining qaroriga ko'ra, Amerikaning "Boeing" va "Pratt & Whitney" kompaniyalari bilan 2 ta "Boeing-767-300 ER" samolyoti hamda "PW-4062" rusumdagi dvigatellarni harid qilish bo'yicha kelishuvga erishildi. Mazkur loyihani amalga oshirish uchun 200 million AQSh dollari miqdorida pul mablag'lari ajratildi.

Yangi zamonaviy samolyotlardan foydalanish 20 ta mamlakat bilan muntazam havo qatnovlarini yo'lga qo'yish imkonini berdi. Tarixga nazar solsak, 1991-yilda Toshkentdan faqatgina Dehli va Kobulga uchish mumkin bo'lgan bo'lsa, 1996-yilga kelib dunyoning 60 ta mamlakatiga parvoz qilish imkoniyatiga ega bo'ldi, 22 davlat avikompaniyalari bilan aviaqatnovlar bo'yicha bitimlar tuzildi. Yangi asr boshlariga kelib esa xorijiy davlatlarda aviakompaniyamizning 40 ta vakolatxonasi mavjud edi.

2000-yillarga kelib turli iqtisodiy-ijtimoiy, siyosiy muammolar hamda g'arbda tayyorlangan havo kemalarining sug'urta narxi keskin oshib ketishi natijasida Nyu-York, London, Amsterdam kabi yirik, lekin uzoq masofada joylashgan shaharlar uchun qatnovlar yopildi. Bu katta muammolar tug'dirdi. Biroq, mazkur masalani ijobiy hal qilish maqsadida MAK yaqin xorijiy mamlakatlarga qatnovlarni ko'paytirdi. 2001-yilga kelib mazkur yo'nalishlar bo'yicha 493,6 ming yo'lovchilar havo transporti xizmatlaridan foydalandi. Ushbu natija avvalgi yillarga nisbatan 11,9% ga yuqori demakdir.

Keyinchalik ham aviakompaniyaning havo kemalari parkini kengaytirish ishlari davom ettirildi. 2009-yilga kelib MAK hamda "Airbus" va "Boeing" kompaniyalari o'rtasida o'zaro shartnoma tuzilishi munosabati bilan "Airbus Industry" kompaniyasidan 6 ta "A-320-200" rusumli samolyotlar sotib olindi. Statistik ma'lumotlarga ko'ra, shu yili MAK samolyotlari tomonidan 24108 ta qatnov amalga oshirilib, 1 million 885 ming nafar yo'lovchi o'z manzillariga etkazildi[9,4].

Shuningdek, 2009-yilda "Navoiy" xalqaro aeroporti negizida intermodal logistika markazini tashkil etish borasida ishlar davom ettirildi. 27-may sanasida Navoiydan Bankok, Dehli, Bombay shaharlariga ikkita A-300-600 yuk samolyotlarining doimiy qatnovi yo'lga qo'yildi. Natijada, 2009-yilda yuk tashish hajmi 2008-yilga nisbatan 35,8 foizga ortdi[7,2].

2010-yilga kelib Milliy aviakompaniya parkida 200 ga yaqin samolyotlar va vertolyotlar bor edi. Mazkur sanadan yangicha rusumdagi yoqilg'ini imkon darajasida tejaydigan va har tomonlama zamonaviy qulayliklarga ega bo'lgan havo kemalaridan foydalanishga katta e'tibor berila boshlandi. Natijada Airbus A-320 rusumli samolyotlar sotib olindi[10,2]. Ushbu samolyotlar o'zining kam yoqilg'i sarf qilishi bilan ajralib turar edi. Bu nafaqat iqtisodiy jihatdan, balki ekologik tomonidan ham ijobiy natija berdi. 2011-yilda o'nta "A-320", 2012-2013-yillarda to'rtta "Boeing 767-300-ER" samolyoti sotib olindi. Natijada 2013-yilning o'zida 18 ming 548 ta parvoz amalga oshirilib, 2 million 62 ming nafar yo'lovchi o'z manzillariga yetkazildi. Bu ko'rsatkichlar bilan avvalgi yillardan nisbatan 5,2 foizga o'sishni kuzatish mumkin. 2014-yilga kelib esa, 23 ming 811 ta qatnov amalga oshirilib, 2 million 625 mingdan ko'proq yo'lovchiga xizmat ko'rsatildi[9,4]. Natijada, milliy aviakompaniyamiz faoliyati nufuzli xalqaro tashkilotlar tomonidan yuksak e'tirof etilib, 2014-yilda Xalqaro havo transporti assotsiatsiyasi (IATA) a'zoliciga qabul qilindi. Shuning o'zi ham milliy aviakompaniyaga bo'lgan e'tiborning qanchalik mustahkamlanib borayotganidan dalolat beradi.

2015-yilga kelib, texnik jihatdan yo'lovchi tashishga yaroqsiz hisoblangan ikkita "Boeing-767-300 BSF" modelidagi samolyotlar yuk tashish uchun moslashtirildi. 53 tonnagacha ko'tarish qobiliyatiga ega mazkur havo kemalarida yil yakunigacha 200 ming tonnaga yaqin yuk tashildi. Bundan tashqari, 2015-yil yakuniga ko'ra, umumiy 2 million 572 ming nafar yo'lovchi parvoz xizmatlaridan foydalandi.

2022-yil natijalariga ko'ra, avikompaniya tomonidan 4 milliondan ortiq yo'lovchiga xizmat ko'rsatildi. Airbus A-321 NEO rusumidagi 5 ta yangi samolyot olib kelindi. Bundan tashqari, 2023-yilning oxirigacha bo'lgan davrda A-320 NEO rusumli 4 ta samolyot olib kelish bo'yicha, 2029-yilgacha esa 12 ta yangi samolyot keltirilishi bo'yicha shartnomalar imzolandi. Xususan, "Heston airlines" avializing kompaniyasi bilan MAK o'rtasida A 330 rusumli 2 ta havo kemasini ijaraga olish bo'yicha kelishuvga erishildi.

## 2-jadval

№	Samolyotlar turi	Soni	Yoshi
1	Airbus A 320	17 (2 ta rejalashtirilgan)	9,8 yil
2	Airbus A 321	5	0,8 yil
3	Airbus A 330	1	1,5 yil (21.04.2023)
4	Boeing 757	2	23,7 yil
5	Boeing 767	8	16,6 yil
6	Boeing 787 Dreamliner	7	4,8 yil

## IQTISODIYOT

<b>Jami</b>	<b>40 (57)</b>	<b>9,8 yil (o'rtacha)</b>
-------------	----------------	---------------------------

**O'zbekistonda faoliyat yuritayotgan samolyotlar miqdori. 2023-yil 26-noyabr sanasiga ko'ra**

2023-yilning 26-noyabr holatiga ko'ra "Uzbekistan Airways" parkida 40 ta samolyot qayd etilgan. Ularning xizmat ko'rsatib kelgan muddati 13 tasida – 5 yil, 17 tasida – 10 yil, 8 tasida – 15 yildan ko'p, 2 tasidan – 20 yildan ko'proqni tashkil qiladi. Quvonarli holati shuki, mazkur samolyotlarning asosiy qismi "Boeing" va "Airbus" rusumiga tegishli. Bir tomondan qarasak, samolyotlar miqdori aviakompaniya faoliyati uchun yetarli hisoblanadi. Biroq, turizm va havo transporti tizimini yanada rivojlantirish uchun yangi havo kemalarini xarid qilish lozim bo'ladi. Birinchidan, eskirgan samolyotlarni yangisiga almashtirish zarur. Negaki, 2035-yilgacha aviatsiya sohasiga qo'yiladigan talablar zamonaviylashadi, bu esa eski modeldagi samolyotlarni ishdan chiqishiga sabab bo'ladi. Yangi samolyotlarni xarid qilishdan avval aviatsiyaning qaysi turiga ehtiyoj borligini aniqlash lozim bo'ladi. Chunki, samolyotlarga qancha oldinroq (o'rtacha 18 oy) buyurtma berilsa, shuncha arzonroq sotib olish mumkin. Agarda biz havo kemalarini uzoq muddatli rejalashtirish orqali xarid qilmasak, boshqa kompaniyalar buyurtma qilgan, lekin olmagan "qoldiq" samolyotlarni olishga majbur bo'lamiz. Bunday samolyotlar yo nosoz bo'ladi yoki salon sozlamalari o'zgacha bo'ladi. Misol tariqasida, MAK tomonidan 2017-yilda sotib olingan "Boeing 757 Dreamliner" samolyotini olaylik. Aslida mazkur aviatransport Yaponiyaning "ALL Nippon Airways" kompaniyasi uchun keyinchalik esa, lordaniyaning "Royal Jordanian Airways" aviakompaniyalari uchun maxsus tayyorlangan[15]. Biroq, noma'lum sabablarga ko'ra, ushbu samolyot mazkur davlatlar tomonidan sotib olinmagan. Bugungi kungacha foydalanib kelinayotgan ushbu samolyotda ichki salon tuzilishi, tashqi va ichki dizayni, transport tili kabi tuzilmalari milliy manfaatlariga umuman asoslanmagan. Bu esa, samolyotni ta'mirlashda ham o'ziga xos muammolar keltirib chiqaradi – ta'mirlash ishlarida chet ellik mexanik-ustalar yordamidan foydalanishga to'g'ri keladi.

Temir yo'l transportining iqtisodiy asoslari ham alohida yo'nalishda olib borildi. Jumladan, 1998-yilga kelib temir yo'llar sohasida islohotlarni yanada chuqurlashtirish va temir yo'llar tizimini rekonstruksiya qilishga katta e'tibor qaratildi. Bu borada Osiyo taraqqiyot bankining ko'magidan foydalanish katta imkoniyatlardan biri bo'ldi. Ushbu bank tomonidan O'zbekistonda temir yo'llarni rekonstruksiya qilish loyihasini amalga oshirish uchun 70 million AQSh dollari miqdorida qarz berildi. Mazkur bankning Respublikamiz temir yo'llari tarmog'ini qayta tiklash loyihasi bo'yicha 2003-yilgacha 126 million AQSh dollari miqdorida sarmoyani o'zlashtirish nazarda tutilgan[14]. Ushbu mablag'lar 320 kilometrlik masofada yo'llarni ta'mirlash, qo'shimcha ishchi o'rinlarini tashkil etish, harakat tezligi va sifatini oshirish masalalarini hal etish uchun ishlatildi.

Mustaqillikning dastlabki yillarida iqtisodiy-ijtimoiy vaziyatni hisobga olib, moddiy-texnik bazani yangilashga katta e'tibor berilmadi. 1999-yilga kelganda, Vazirlar Mahkamasining qaroriga binoan, 12 zamonaviy elektropoyezdlar xarid qilish bo'yicha bitim imzolandi. 40 mln AQSh dollari miqdoridagi mazkur loyiha 2004-yilda to'liq yakunlandi[4,65].

2008-yilda Prezidentning Yo'lovchi lokomotivlarini yangilash to'g'risidagi qarori asosida Xitoy hukumati bilan qiymati 73,8 million dollarga teng, tezligi 160 kilometr bo'lgan 15 ta elektrovozlar yetkazib berish bo'yicha shartnoma imzolandi. 2005-yilgacha mamlakatda o'tgan asrning 50 yillarda ishlab chiqarilgan eski teplovozlar yurar edi. Quvonarlisi shuki, dastlab Rossiyaning Kolomna zavodida ishlab chiqarilgan lokomotiv MDH davlatlari orasida birinchi bo'lib O'zbekistonga kelgan bo'lsa, yuqoridagi shartnoma natijasida 2010-yildan boshlab Xitoyning Chjuchjou kompaniyasidan zamonaviy elektrovozlar olib kelindi[8,1]. Natijada, sohada elektr energiyasining tejalishi, tezlikning oshishiga erishildi.

Shuningdek, "Harakatlar strategiyasi"ga ko'ra, temir yo'l transporti sohasida ham bir qator islohotlar belgilangan bo'lib, mazkur faoliyatlar ijobiy tarzda yakuniga yetkazildi. Xususan, poyezdlar harakatini tezkor va sifatli tashkil etish, yo'lovchilarga yanada qulayroq bo'lgan transport harakatini tashkil etish maqsadida 2 ta "Talgo-250" rusumidagi yuqori tezlikda harakatlanuvchi yo'lovchi poyezdlarni sotib olish rejalashtirildi. Rejaga muvofiq, Rossiya orqali Ispaniyadan 2017-yilning mart oyida 1-poyezd olib kelingan bo'lsa, ikkinchi poyezd aprel oyida qabul qilib olindi. Ushbu loyihani amalga oshirish uchun O'zbekiston temir yo'llari va Respublika byudjeti 42 million AQSh dollari miqdorida pul mablag'lari ajratildi[1]. Mazkur poyezdning o'ziga xos xususiyati avvalo

energiya tejankorligida bo'lib, o'zining tezkorligi va shovqinsizligi bilan boshqa poyezd turlaridan ajralib turadi.

Yo'lovchi vagonlarini ishlab chiqarish va ta'mirlash masalasi ham alohida ahamiyatga ega. Shu boisdan 2001-yilda O'zbekiston va Yaponiya xalqaro iqtisodiy hamkorlik jamg'armasi o'rtasidagi kelishuvga ko'ra "Toshkent yo'lovchi vagonlarni qurish va ta'mirlash zavodi" OAJ tashkil etildi. Ushbu zavod faoliyati "O'zbekiston temir yo'llari" kompaniyasining birinchi yirik iqtisodiy loyihasi edi. Dastlabki yillardanoq korxonaga 350 dan ortiq texnik vositalar, jumladan Germaniya, Gollandiya, Janubiy Koreya, Kanada, Yaponiya, Angliya kabi davlatlardan 243 dona yangi uskunalar olib kelindi. Bu esa bir vaqtning o'zida 450 dan ortiq vagonlarga xizmat ko'rsatish imkonini beradi[4,66]. "Registon", "Nasaf", "Sharq" poezdlari uchun vagonlar yig'ish ishlari amalga oshirildi. Korxonada faoliyati davomida ko'plab yutuqlarga erishdi. Temir yo'l mahsulotlari va xizmatlari bo'yicha bir necha yo'nalishda sertifikatlar sohibi bo'ldi. 2014-yilda sovutish tizimi bo'lgan kupe-vagonlarini ishlab chiqarish yo'lga qo'yildi. Natijada, sayyohlar uchun qulayliklar ortdi. 2017-yildan boshlab zavod mahsulotlari Qozog'iston, Belorussiya va Rossiya Federatsiyasiga eksport qilina boshlandi. Jami 40 dan ortiq rusumda ishlab chiqarilgan vagonlarning o'ziga xos xususiyati 60 daraja sovuqda ham ishlash imkoni beradi. Bugungi kunda yangi ishlab chiqarilayotgan vagonlarning 60 foiz butlovchi qismlari mahalliyashtirish dasturi bo'yicha korxonaning o'zida tayyorlanmoqda. Bu esa tarmoqda import hajmini qisqartirish uchun o'zining ulkan hissasini qo'shmoqda.

Yangi temir yo'llarning barpo etilishida ham maxsus iqtisodiy islohotlar o'tkazilishini taqozo etadi. Jumladan, 2013-yil Angrendan Pop tumanigacha bo'lgan hududda elektrlashtirilgan temir yo'l liniyasini qurish bo'yicha Prezident qarori qabul qilinadi. 2013-2016-yillarda Angren-Pop-Qo'qon-Andijon yo'nalishida temir yo'l qurilishi ishlari amalga oshirildi. Loyiha qiymati 1,2 milliard dollarni tashkil qilib, yo'l 123,2 kilometrlik umumiy uzunlikka ega. Temir yo'ldan foydalanish davrida 1,5 mingdan ortiq ishchi o'rni yaratildi. Tahlillarga ko'ra, ushbu temir yo'lning foydalanishga topshirilishi yiliga 10 million tonna xalq xo'jaligi yuklarini tashish, dastlabki yilda esa 600 ming nafar yo'lovchi tashish imkonini berdi[4,65]. Natijada, mamlakat aholisining uchdan bir qismiga xizmat ko'rsatadigan temir yo'l qurildi. Mazkur loyiha Respublika iqtisodi uchun ulkan foyda keltirishi bilan bir qatorda, ayrim ijtimoiy-iqtisodiy muammolarni ham keltirib chiqardi. Jumladan, yo'l tushadigan hududlarda aholining yer va o'rmon xo'jaliklari mavjud bo'lib, bu hududlar xo'jaligi nobudgarchilikka uchrashiga sabab bo'ldi. Mazkur holatga yechim sifatida hukumat tomonidan 4 milliard so'mdan ortiq mablag'ni tovon puli sifatida berish belgilab qo'yildi[2]. Natijada aholining xo'jaligiga va shaxsiy turar-joyiga yetgan zararlar qoplab berildi.

2019-yilda transport tizimining iqtisodiy asosini tashkil qiluvchi Transport va logistikani rivojlantirish jamg'armasi tuzildi. Mazkur jamg'armaning asosini quyidagi manbalar tashkil etadi;

- tashish uchun beriladigan litsenziyalarga to'lanadigan bojning 60%, temir yo'l transportida 20%;
- litsenziyalar olishga beriladigan blankalardan tushgan tushumning 100%;
- ma'muriy jarima to'lovlarining 60%;
- "O'zaeronavigatsiya" markazi sof foydasining 5%;
- Xalqaro tashkilotlar, xorijiy davlatlar tomonidan beriladigan kredit qarzlari va grantlar va boshqa manbalar.

Jamg'arma mablag'laridan infratuzilma obektlarini yaratish va yangilash, Vazirlik tasarrufidagi avtotransport korxonalarini transport vositalari bilan ta'minlash, sohaga axborot texnologiyalarini jalb qilish, ishchi xodimlarni rag'batlantirish va boshqa maqsadlarda foydalaniladi. So'nggi yillarda transport tizimi ulkan yutuqlar qatorida bir qator salbiy holatlarga ham duch keldi. Xususan, 2020-yilda butun dunyo bo'yicha yuz bergan pandemiya davrining dastlabki 6 oyida O'zbekiston transport tizimi 340 milliard so'mdan ko'proq zarar ko'rdi. Mazkur holatni yaxshilash maqsadida birgina O'zbekiston havo yo'llari aviakompaniyasining 122 million dollarlik kreditlarining to'lov muddatini kechiktirildi. 60 milliard so'mlik soliq imtiyozlari taqdim etildi. Bundan tashqari, Inqirozga qarshi kurashish jamg'armasi tomonidan 50 million dollar miqdorida ssuda mablag'lari yo'naltirildi.

## XULOSA

Xulosa o'rnida shuni ta'kidlash mumkinki, Mustaqillikka erishganimizdan keyin Respublika transportini faqatgina milliy manfaatlarga hamda iqtisodiyotni yuksaltirishga xizmat qiluvchi soha sifatida rivojlantirish ustuvor vazifa etib belgilandi.

## IQTISODIYOT

Mustaqillik yillarida mamlakatimizda tarmoqni yanada rivojlantirish, yo'lovchi va yuk tashish tizimida xavfsizlik darajasini oshirish, sohadagi boshqaruv tizimini yanada takomillashtirish, malakali kadr va mutaxassislarni tayyorlash va qayta tayyorlashga qaratilgan ko'plab islohotlar amalga oshirildi. Transport tarmoqlari bo'yicha alohida boshqaruv organlari – "O'zbekiston havo yo'llari" MAK, "O'zavtosanoat" birlashmasi "O'zbekiston temir yo'llari" AJ kabi muassasalar tashkil etildi.

Ayniqsa, 2021-yilda qabul qilingan "Transport to'g'risida"gi qonun ulkan ahamiyat kasb etdi. Mazkur qonundan asosiy maqsad transport sohasidagi munosabatlarni tartibga solishdan iborat bo'ldi.

2019-yilda Transport Vazirligining tashkil topishi barcha transport turlari faoliyatini idora qiladigan yagona boshqaruv organi sifatida muhim ahamiyatga ega bo'ldi.

Bir so'z bilan aytganda, mustaqillik yillarida boshlangan transport tizimidagi turli islohotlarning bugungi kunda ham izchil tarzda davom ettirilishi, tarmoqning har jihatdan takomillashuviga o'zining ulkan hissasini qo'shdi.

**ADABIYOTLAR RO'YXATI**

1. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "O'zbekiston Respublikasini yanada rivojlantirish bo'yicha Harakatlar strategiyasi to'g'risida"gi Farmoni. 07.02.2017-yildagi PF-4947-son.
2. O'ZR Prezidentining "Elektrlashtirilgan Angren-Pop temir yo'l liniyasining qurilishini tashkil qilish chora-tadbirlari to'g'risida" 2013-yil 18-iyundagi PQ-1985-sonli qarori.
3. Qodirov T. Avtomobil transporti raqobatbardoshligi: tashkiliy-iqtisodiy mexanizmlar. Monografiya. – T.: Yangi asr avlodi, 2013.
4. Xasilov H. boshchiligidagi "O'zbekiston temir yo'llari" AJ xodimlari. O'zbekiston temir yo'llarining 30 yillik tarixiy yo'li. Kitob-albom. T.: "Color Pack", 2022.
5. O'zMA, M-90-jamg'arma. 1-ro'yxat. 15-yig'ma jild.
6. Abdurahmonov, A. "O'zbekiston havo yo'llari": yangi samolyotlar, yangi liniyalar // Xalq so'zi. – 1996-yil, 22-fevral. 38-son.
7. Azimov, K. "O'zbekiston havo yo'llari"ning taraqqiyot pillapoyalari : 28-yanvar kuni O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Farmoni bilan tashkil etilgan "O'zbekiston havo yo'llari" Milliy aviakompaniyasi faoliyatiga 18 yil to'ldi // Qishloq hayoti. – 2010-yil 29-yanvar. 13-son.
8. Ismoilov, D. Yangi tezyurar poyezdlar: [xitoylik lokomotivsozlardan "O'zbekiston temir yo'llari" DATK parkagi keltirilgani haqida] // Toshkent oqshomi. – 2010-yil, 7-iyun. 109-son.
9. Maxsumov, S. "O'zbekiston havo yo'llari": zamonaviy, ishonchli, qulay // Xalq so'zi. 2011-yil 28-yanvar.
10. Nikolaev V. Yangi va yuksak ufqlar sari // Xalq so'zi. – 2010-yil 14-avgust.
11. Orlova T., Boliev E., Avaz S. Ozodlikning qanotli tulporlari. // Xalq so'zi. 2002-yil 24-yanvar. 18-son.
12. Po'latov A. Qit'alar yo'llari Toshkentda uchrashadi: [O'zbekiston milliy aviakompaniyasining 3 yilligiga o'tkazilgan matbuot konferensiyasi haqida] // O'zbekiston ovozi. – 1995-yil 7-fevral. O'zbekiston qanotlari. 2016-yil, 25-yanvar – 7 fevral.
13. Jabborova F., Toshev N. Xorijiy sarmoyalar – temir yo'llarga. // Xalq so'zi, 2000-yil 1-noyabr, 217-son.
14. Sobirov R. (Aviatsiya huquqi bo'yicha xalqaro ekspert) "Aviatsiya yordamida turizmni rivojlantirish" mavzusida 2018-yil 2-noyabrda spot.uz saytiga bergan intervyusi. <https://www.spot.uz/oz/2018/11/02/sobirov-avia/>