



## TEMIR YO'L XIZMATLARINI MAMLAKAT IQTISODIYOTIGA QO'SHAYOTGAN HISSASI

**Nasrullayev Nurbek Baxtiyarovich**

Muhammad al-Xorazmiy nomidagi  
Toshkent axborot texnologiyalari universiteti  
ORCID: 0000-0003-1818-2706  
[n.bakhtyarovich@gmail.com](mailto:n.bakhtyarovich@gmail.com)

**Annotatsiya.** Ushbu maqolada temir yo'l transportining mamlakat iqtisodiyotidagi o'rni va ahamiyati, uning sanoat, savdo, logistika va mehnat bozoriga ko'rsatayotgan ijobiy ta'siri yoritilgan. Shuningdek, temir yo'l xizmatlarini modernizatsiya qilish orqali iqtisodiy o'sishga erishish yo'llari ham ko'rib chiqiladi.

**Kalit so'zlar:** temir yo'l, transport, iqtisodiyot, logistika, modernizatsiya, infratuzilma.

## ВКЛАД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УСЛУГ В ЭКОНОМИКУ СТРАНЫ

**Насруллаев Нурбек Бахтиёрович**

Ташкентский университет информационных технологий  
имени Мухаммада аль-Хорезми

**Аннотация.** В статье рассматривается роль и значение железнодорожного транспорта в экономике страны, его положительное влияние на промышленности, торговлю, логистику и рынок труда. Также анализируются пути достижения экономического роста через модернизацию железнодорожных услуг.

**Ключевые слова:** железная дорога, транспорт, экономика, логистика, модернизация, инфраструктура.

## THE CONTRIBUTION OF RAILWAY SERVICES TO THE NATIONAL ECONOMY

**Nasrullaev Nurbek Bakhtiyorovich**

Tashkent University of Information Technology  
after named Muhammad al-Khwarizmi

**Abstract.** This article explores the role and significance of railway transport in the national economy, highlighting its positive impact on industry, trade, logistics, and the labor market. It also discusses strategies for achieving economic growth through the modernization of railway services.

**Keywords:** railway, transport, economy, logistics, modernization, infrastructure.

### **Kirish.**

Temir yo'l transporti mamlakat iqtisodiyotining ajralmas qismi bo'lib, uning rivoji sanoat, savdo, logistika va hududiy integratsiya kabi sohalarga bevosita ta'sir ko'rsatadi. O'zbekiston temir yo'llari tizimi so'nggi yillarda modernizatsiya qilinib, yangi investitsiyalar jalb etilmoqda. Ushbu tadqiqot temir yo'l xizmatlarining iqtisodiy o'sishdagi rolini o'rganishga qaratilgan.

### **Adabiyot sharhi.**

Temir yo'l sohasining iqtisodiy ahamiyati, u orqali ta'minlanadigan infratuzilma xizmatlarining transport tizimidagi o'rni va mamlakat iqtisodiyotiga ta'siri haqida bir qancha yirik tadqiqotchilar va xalqaro tashkilotlar tomonidan ilmiy izlanishlar olib borilgan. Jumladan, O'zbekiston Respublikasi Prezidentining transport tizimini isloh qilishga qaratilgan qaror va farmonlari, temir yo'l tizimida so'nggi yillarda olib borilgan islohotlarning ilmiy-nazariy asosini tashkil etadi<sup>1</sup>.

Temir yo'l xizmatlarining iqtisodiy samaradorligi bo'yicha Yaponiya, Xitoy, Germaniya kabi rivojlangan mamlakatlar tajribasi keng o'rganilgan. Bu borada Winston va Thompsonning (2010) transport infratuzilmasining iqtisodiy samaradorligini baholashga doir ishlari asosiy nazariy manbalardan biri hisoblanadi. Ushbu manbalarda temir yo'l infratuzilmasiga davlat investitsiyalarining hajmi va ularning yalpi ichki mahsulotga ta'siri keng tahlil etilgan.

Temir yo'l xizmatlarida PL darajalarining qo'llanilishi va logistika tizimida ushbu darajalarning ahamiyati haqidagi nazariyalar, jumladan, Coyle, Langley, Novack va Gibson (2020) tomonidan ishlab chiqilgan zamonaviy logistika modellari asosida yoritilgan bo'lib, ular 3PL, 4PL va 5PL xizmatlarning korporativ boshqaruvdagi o'rni va transport tizimi samaradorligiga ta'sirini ko'rsatadi.

Markaziy Osiyoda, xususan O'zbekistonda temir yo'l xizmatlarining holati, ularning iqtisodiyotga qo'shayotgan hissasi haqida "Temir yo'l transporti iqtisodiyoti" faniga oid darsliklar va O'zbekiston temir yo'llari AJ ning yillik hisobotlari muhim ahamiyatga ega (Darslik, 2019). 2022 yilgi statistika ma'lumotlariga ko'ra, O'zbekistonda elektrlashtirilgan temir yo'l tarmoqlari jami tarmoqning 38 foizini tashkil etgan bo'lsa, bu ko'rsatkich Xitoyda 67 foizga yetgan (Hisobot, 2023).

Xalqaro tashkilotlar, xususan, BMTning Yevropa iqtisodiy komissiyasi (UNECE) hamda Osiyo taraqqiyot banki (ADB) tomonidan e'lon qilingan hisobotlarda temir yo'l infratuzilmasini modernizatsiya qilish, ekologik transport turlari orqali uglerod izini kamaytirish va raqamli texnologiyalarni joriy qilish zarurligi ta'kidlangan (UNECE, 2022). Temir yo'l xizmatlarining iqtisodiyotdagi ulushi 2010 yilda 39 foiz bo'lgan bo'lsa, 2022 yilda moliya xizmatlari ulushi ortib borishi hisobiga 23 foizgacha kamaygani ham mavjud manbalar asosida ko'rsatib o'tilgan (Statistik byulleten, 2023). Bu esa ushbu sohada chuqur islohotlarni zarurligini anglatadi. Shuningdek, PL darajalarining temir yo'l xizmatlarida tatbiq etilishi, ya'ni 2PL darajasida faoliyat yuritayotgan "O'zbekiston temir yo'llari" AJ faoliyatining 3PL bosqichiga qadam qo'yayotgani haqida ma'lumotlar mavjud<sup>2</sup>. Xalqaro tajribalarda 5PL va undan yuqori logistika xizmat darajalari joriy etilgan holatlari O'zbekistonga namuna bo'la oladi. O'zbekiston temir yo'llarida xizmat ko'rsatish sifatini oshirish, xodimlarni motivatsiyalash, investorlarni jalb etish, xizmatlarni tijoratlashtirish, raqamlashtirish, startaplarni qo'llab-quvvatlash, ijtimoiy infratuzilmani shakllantirishga oid takliflar ilgari surilgan bo'lib, bu ilmiy-nazariy asosga ega konsepsiyalarni ham talab etadi (Kadirov, 2021). Shu bilan birga, sohada amalga oshirilayotgan chora-tadbirlarning samaradorligi, ularni zamonaviy logistika tizimlari bilan integratsiyalashuv darajasi, transport xizmatlarining milliy iqtisodiyotga real ta'siri tahlil etilishi zarur bo'lgan dolzarb masalalar qatoriga kiradi (OECD, 2022).

<sup>1</sup> O'zbekiston Respublikasi Prezidenti qarorlari va farmonlari to'plami. – T., 2021–2023 y.

<sup>2</sup> Temir yo'l xizmatlarining PL tizimi bo'yicha tahliliy hujjatlar. – T., "O'zbekiston temir yo'llari" AJ, 2024.

### Tadqiqot metodologiyasi.

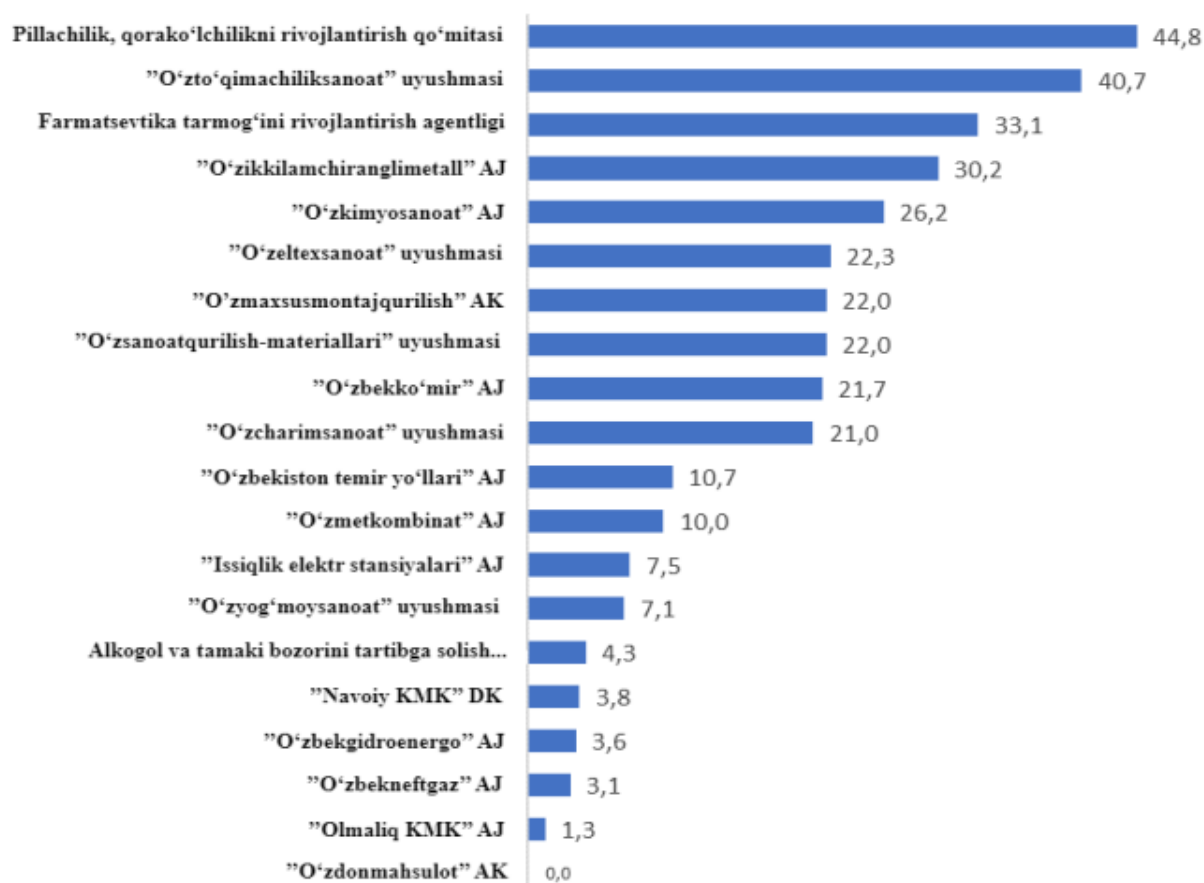
Mazkur maqolani tayyorlash jarayonlarida olib borilgan tadqiqotlar mobaynida tizimli yondashuv, iqtisodiy -statistik, taqqoslash, omilli va tarkibiy tahlil, statistik guruhlash, ilmiy abstraksiyalash, tahlil va sintezlash usullaridan foydalanilgan.

### Tahlil va natijalar muhokamasi.

Mazkur tadqiqot doirasida olib borilgan tahlillar shuni ko'rsatdiki, O'zbekiston Respublikasi temir yo'l sohasining mamlakat iqtisodiyotidagi ulushi muayyan o'zgarishlarga uchragan bo'lsa-da, soha hanuzgacha sezilarli darajada modernizatsiya va tizimli islohotlarga muhtoj. Temir yo'l transportining iqtisodiyotdagi ahamiyati transport xizmatlari orasida nisbatan yuqori ulushga ega bo'lishiga qaramay, ko'rsatkichlar xalqaro miqyosda raqobatbardosh emas.

Birinci navbatda, temir yo'l infratuzilmasining elektrlashtirilgan va elektrlashtirilmagan tarmoqlari o'rganildi. Tahlillarga ko'ra, hozirgi kunda O'zbekistonda faqat 38% temir yo'l tarmoqlari elektrlashtirilgan. Taqqoslash uchun, Xitoyda bu ko'rsatkich 67% ni tashkil etadi, bu esa O'zbekiston ko'rsatkichidan 29 foiz yuqoridir. Boshqa yirik davlatlarda ham bu raqamlar ancha yuqori bo'lib, elektrlashtirish darajasi yuqori bo'lgan davlatlarda energiya samaradorligi va xizmat sifati yuqoriligi isbotlangan (Hisobot, 2023).

Shuningdek, temir yo'l xizmatlarining moliyaviy samaradorligi bo'yicha ham yetarli darajada farqlar kuzatilgan. Jumladan, O'zbekiston temir yo'l xizmatlaridan tushayotgan daromadlar nisbatan past bo'lib, Yaponiyaga nisbatan 1000 barobar, Shvetsiyaga nisbatan 13 barobar, Germaniyaga nisbatan 108 barobar va Fransiyaga nisbatan 6,7 barobar kamdir. Bu holat, xizmatlar samaradorligi va iqtisodiy rentabellik darajasining nihoyatda pastligini anglatadi.

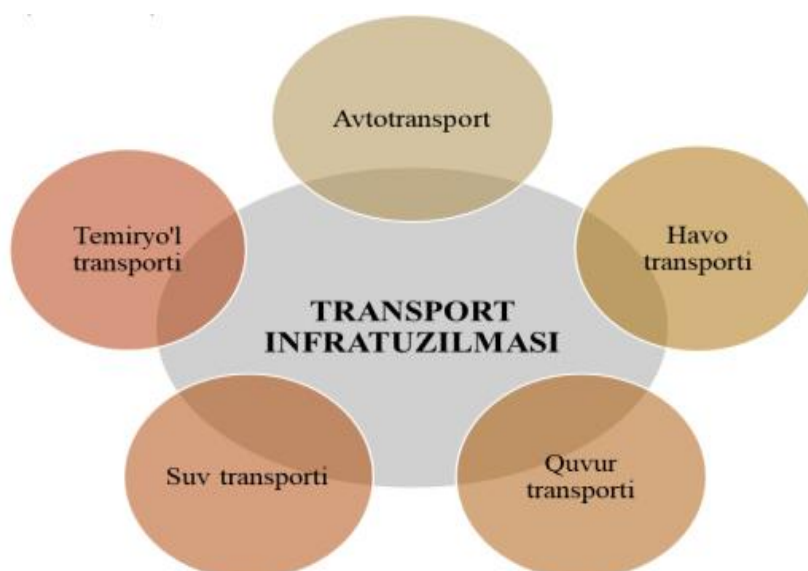


1-rasm. Tarmoqlar tasarrufidagi korxonalarda ishlab chiqarishning o'sishi<sup>3</sup>

<sup>3</sup> <https://tiu-edu.uz/media/books/2024/05/25/1715405480.pdf>

Tadqiqot davomida transport xizmatlarining umumiy xizmatlar bozorida ulushi ham tahlil qilindi. 2010 yilda transport xizmatlari umumiy xizmatlar hajmining 39 foizini tashkil etgan bo'lsa, 2022 yilda bu ko'rsatkich 23 foizgacha kamaydi. Bu holat, moliya va savdo xizmatlari ulushining oshgani bilan bog'liq bo'lib, transport sohasiga davlat tomonidan yetarlicha investitsiya kiritilmasligini ko'rsatadi (Statistik byulleten, 2023).

Yuk tashish samaradorligiga oid tahlillar ham dolzarb bo'ldi. Masalan, Yevropada yuk aylanishi 25-75% ni tashkil etsa, O'zbekistonda bu ko'rsatkich bor-yo'g'i 5% ni tashkil etmoqda. Xuddi shunday, yo'lovchi aylanmasi ham Yevropada 5-10% oralig'ida bo'lsa, O'zbekistonda atigi 0,1% darajasida qolmoqda. Xitoyda bitta lokomotiv 5000-6000 tonna yuk tortishga qodir bo'lsa, O'zbekistonda bu ko'rsatkich 1100 tonna atrofida. Bu ma'lumotlar temir yo'l tizimining texnik va texnologik salohiyati pastligidan dalolat beradi. Investitsiya masalasiga kelsak, Yevropa Ittifoqi davlatlari temir yo'l infratuzilmasiga har yili taxminan 50 milliard yevro miqdorida mablag' ajratmoqda. Xitoy, Germaniya, Yaponiya va Shvetsiyada bu raqamlar 640 milliondan 11 milliard dollargacha yetadi. O'zbekistonda esa 2022 yilda temir yo'l infratuzilmasiga ajratilgan mablag' atigi 479,3 million dollarni tashkil qilgan bo'lib, shundan faqat 91,7 million dollari davlat hissasiga to'g'ri kelgan (UNECE, 2022). Bu holat, investitsion ta'minotning mutlaqo yetarli emasligini ko'rsatadi.



**2-rasm. Transport infratuzilmasini transport vositalari turlari bo'yicha segmentatsiyasi** (Haydarov, 2023)

Transport infratuzilmasi transport tizimining samarali va uzluksiz ishlashini ta'minlash uchun muhim omil hisoblanadi. Transport infratuzilmasini transport vositalari bo'yicha segmentatsiya qilish, ya'ni uni turli transport turlariga mos keladigan qismlarga bo'lish, infratuzilmaning aniq va maqsadli rivojlanishini ta'minlaydi. Bu jarayon nafaqat transport vositalarining xavfsizligi va qulayligini oshirish, balki transport xizmatlarini sifatini yaxshilash va boshqaruvni soddalashtirish uchun ham zarurdir.

Transport infratuzilmasi asosan temir yo'l, avtomobil, havo, dengiz va shahar ichidagi transport infratuzilmasi kabi asosiy turlarga bo'linadi. Har bir transport turi o'ziga xos infratuzilma elementlarini o'z ichiga oladi va ularning har biri o'ziga xos talablarga ega.

Temir yo'l infratuzilmasi temir yo'l yo'llari, stansiyalar, signalizatsiya va boshqaruv tizimlari, shuningdek lokomotiv va vagonlar uchun texnik xizmat ko'rsatish punktlaridan iborat. Ushbu segmentda infratuzilmaning mustahkamligi va signal tizimlarining ishonchliligi temir yo'l transportining samarali ishlashida hal qiluvchi ahamiyatga ega.

Avtomobil transporti infratuzilmasi avtomobil yo'llari, ko'priklar, yo'l belgilari, svetoforlar, avtovahalar va yo'l ta'mirlash punktlarini o'z ichiga oladi. Ushbu infratuzilma turli

avtomobil turlarining xavfsiz harakatlanishini ta'minlaydi va yo'l harakati oqimini tartibga solishda muhim rol o'ynaydi.

Havo transporti infratuzilmasi aeroportlar, parvoz nazorati minoralari, havo yo'llari va texnik xizmat ko'rsatish bazalaridan tashkil topgan bo'lib, yo'lovchilar va yuklarni yuqori tezlikda va xavfsiz yetkazib berishni ta'minlaydi. Aeroportlarning zamonaviyligi va boshqaruv tizimlarining samaradorligi havo transportining rivojlanishida muhim omil hisoblanadi.

Dengiz va suv transporti infratuzilmasi portlar, terminalar, navigatsiya tizimlari va kema-docklardan iborat bo'lib, dengiz va ichki suv yo'llari orqali yuk va yo'lovchi tashishni ta'minlaydi. Ushbu segmentning samaradorligi savdo va transport sohasidagi raqobatbardoshlikni oshiradi.

Metro va shahar ichidagi transport infratuzilmasi esa metro yo'llari, stansiyalar, tramvay, trolleybus yo'laklari, avtobus bekatlari va yo'lovchi oqimini boshqarish tizimlarini o'z ichiga oladi. Bu turdagi infratuzilma shaharlarda jamoat transportining samaradorligini oshirishda muhimdir.

Umuman olganda, transport infratuzilmasini transport vositalari bo'yicha segmentatsiya qilish tizimning har bir qismiga mos keladigan infratuzilma elementlarini aniq belgilash va rivojlantirish imkonini beradi. Bu esa transport xizmatlarini samarali tashkil qilish, xavfsizlikni oshirish va iqtisodiy samaradorlikni ta'minlashga xizmat qiladi.

Bundan tashqari, PL (Party Logistics) tizimining tahlili ham muhim natijalarni berdi. Bugungi kunda O'zbekiston temir yo'l tizimi asosan 2PL darajasida faoliyat yuritmoqda. 3PL darajasining ayrim ko'rinishlari mavjud bo'lsa-da, 4PL va undan yuqori logistika xizmatlariga o'tish bo'yicha amaliy choralar yetarli emas. Hozirgi zamonaviy logistika tizimlarida esa 5PL, hattoki 10PL darajasigacha bo'lgan xizmatlar joriy etilgan va bu orqali mijozlarga yuqori sifatli, kompleks xizmatlar ko'rsatish imkoniyati yaratilgan (Coyle & other, 2020).

Tahlillar shuni ko'rsatmoqdaki, O'zbekiston temir yo'llari nafaqat texnik-modernizatsiya, balki institutsional islohotlarga ham muhtoj. Xizmatlarning tijoratlashtirilishi, xususiy sektor ishtirokining kuchaytirilishi, strategik rejalashtirish, xizmat sifati monitoringi, zamonaviy texnologiyalarni joriy etish kabi yo'nalishlarda chuqur islohotlar zarur.

Tadqiqot shuni ko'rsatadiki, temir yo'l xizmatlarini rivojlantirish orqali nafaqat transport tizimining raqobatbardoshligini oshirish, balki mamlakat iqtisodiyotining barqaror o'sishiga xizmat qiluvchi omilga aylantirish mumkin. Shu maqsadda davlat-xususiy sheriklik, investitsion jalb etish, xizmatlar diversifikatsiyasi va raqamlashtirish kabi mexanizmlarni joriy etish talab etiladi.

### **Xulosa va takliflar**

O'rganilgan ma'lumotlar va tahlillar natijasida, transport infratuzilmasini transport vositalari turlari bo'yicha segmentatsiyalashning ahamiyati aniqlandi. Har bir transport turi – temir yo'l, avtomobil, havo, dengiz va shahar ichidagi transport – o'ziga xos xususiyatlar, texnik talablar va boshqaruv mexanizmlarini talab qiladi. Shu sababli, transport infratuzilmasining segmentatsiyasi har bir transport turining o'ziga xos ehtiyojlarini qondirish, xavfsizlikni ta'minlash, samaradorlikni oshirish va xizmat sifatini yaxshilash uchun zarur hisoblanadi.

Temir yo'l transporti uchun ajratilgan infratuzilma ko'lamli va murakkab bo'lib, uning o'ziga xos texnologik va boshqaruv tizimlari mavjud. Temir yo'l tarmoqlarining o'zaro integratsiyasi va elektron tizimlar orqali boshqarilishi, shuningdek, PL darajalari asosida logistika xizmatlarining zamonaviy shakllarini rivojlantirish O'zbekiston temir yo'llarining samaradorligini oshirishda muhim rol o'ynaydi. Bu esa o'z navbatida, transport xizmatlari bozorida raqobatbardoshlikni oshirishga va iqtisodiy samaradorlikni yaxshilashga xizmat qiladi.

Avtomobil transporti uchun infratuzilma esa yo'llar, ko'priklar, yo'l belgilari, xavfsizlik tizimlari va boshqaruv vositalaridan iborat bo'lib, bu segmentning rivojlanishi yo'lovchilar va yuk tashish jarayonlarining tezligi hamda qulayligini ta'minlaydi. Avtomobil infratuzilmasining



holati mamlakat iqtisodiyotining jadal rivojlanishiga ta'sir qiluvchi omillardan biri bo'lib, uning sifatli va samarali tashkil etilishi zarur.

Havo transporti uchun aerodromlar, parvoz nazorati tizimlari, yirik terminal binolari va boshqaruv tizimlari infratuzilmaning muhim qismidir. Bu transport turi uzoq masofalarga tez yetib borish imkonini berib, xalqaro aloqalarni rivojlantirishga xizmat qiladi.

Dengiz transporti infratuzilmasi esa portlar, yuklarni qabul qilish va tashish inshootlari, suzuvchi texnika va boshqaruv tizimlaridan iborat bo'lib, yirik hajmdagi yuklarni tashish uchun muhimdir. Bu segmentning samarali ishlashi eksport-import faoliyatining barqarorligini ta'minlaydi.

Shahar ichidagi transport infratuzilmasi esa ko'chalarning holati, jamoat transporti tizimlari, piyodalar yo'laklari va boshqaruv tizimlaridan tashkil topgan bo'lib, shaharlarda aholi harakatining samarali tashkil etilishiga xizmat qiladi.

Umuman olganda, transport infratuzilmasining segmentatsiyasi transport tizimining turli turlarini samarali boshqarish va ularning o'zaro integratsiyasini ta'minlashga imkon beradi. Bu esa mamlakat iqtisodiyotining barqaror va raqobatbardosh rivojlanishida, yuk va yo'lovchi tashish hajmini oshirishda, transport xizmatlarining sifatini va xavfsizligini ta'minlashda muhim omil hisoblanadi. Shuningdek, har bir transport segmentining o'ziga xos ehtiyojlari va talablariga mos infratuzilma yaratish orqali investitsiyalar samaradorligini oshirish mumkin.

O'zbekistonda temir yo'l infratuzilmasini rivojlantirish va boshqarish bo'yicha olib borilgan tahlillar shuni ko'rsatadiki, mamlakat temir yo'llarining zamonaviylashtirilishi, 2PL va 3PL darajalari asosida logistika xizmatlarini kengaytirish, shuningdek davlat va xususiy sektor hamkorligini rivojlantirish zarur. Bular temir yo'l transportining iqtisodiyotdagi ulushini oshirish, xizmatlar sifatini yaxshilash va transport tizimining samaradorligini ta'minlashda muhimdir. Shu bilan birga, boshqa transport turlarining infratuzilmasini ham takomillashtirish, ularni integratsiyalashgan yagona tizimga birlashtirish O'zbekiston transport tizimini global standartlarga moslashtirishga yordam beradi.

Kelgusida transport infratuzilmasining segmentatsiyasi va modernizatsiyasi bo'yicha qo'yilgan vazifalar mamlakat transport tizimining raqobatbardoshligini oshirish, iqtisodiyotning barqaror rivojlanishini ta'minlash va aholining hayot sifatini yaxshilashda muhim rol o'ynaydi.

#### **Adabiyotlar/Literatura/References:**

Coyle J., Langley C., Novack R., Gibson B. (2020) *Supply Chain Management: A Logistics Perspective*. – Cengage Learning.

Darslik (2019) "Temir yo'l transporti iqtisodiyoti" fani bo'yicha darslik. –T.: Iqtisodiyot, 2019.

Haydarov J.A. (2023) SamISI, "Real iqtisodiyot" kafedrasida assistenti. "O'zbekistonda transport xizmatlari infratuzilmasini rivojlantirish omillari". "Xizmat ko'rsatish sohasini rivojlantirish va kambag'allikni qisqartirishda raqamli hamda innovatsion texnologiyalardan foydalanish" mavzusidagi xalqaro ilmiy-amaliy konferensiya materiallari to'plami. 2-qism. 20-22 may. 73-76- betlar.

Hisobot (2023) "O'zbekiston temir yo'llari" Ajjillik hisobotlari. –T.

Kadirov D. (2021) *Transport infratuzilmasi rivojlanishining iqtisodiy mexanizmlari*. –T.: Fan.

OECD (2022) *Rail Transport Policy Report*. – Paris.

Statistik byulleten (2023) *O'zbekiston Respublikasi Davlat Statistika Qo'mitasi*. – T.

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) (2022) *reports on rail modernization*. – Geneva.

Winston C., Thompson L. (2010) *The Economics of Rail Infrastructure*. – Washington DC, Brookings Institution Press.