



O'ZBEKISTONDA 2014-2023 YILLARDA TEMIR YO'L TRANSPORTIDA YO'LOVCHI TASHISH FAOLIYATINING RIVOJLANISHI VA TAHLILI

Nasrullayev Nurbek

Muhammad al-Xorazmiy nomidagi

Toshkent axborot texnologiyalari universiteti

ORCID: 0000-0003-1818-2706

n.bakhtyarovich@gmail.com

Annotatsiya. Ushbu maqolada O'zbekistonda 2014 yildan 2023 yilgacha bo'lgan davrda temir yo'l transportida yo'lovchi tashish faoliyatining asosiy ko'rsatkichlari, daromad va xarajatlari tahlil qilinadi. Maqolada temir yo'l transportining iqtisodiyotdagi o'rni, rivojlanish tendensiyalari va pandemiya davridagi ta'siri o'rganilgan. Shuningdek, infratuzilmani yaxshilash, zamonaviy texnologiyalarni joriy etish va xizmat sifatini oshirish bo'yicha strategik takliflar keltiriladi. Maqsad – yo'lovchi tashish faoliyatining samaradorligini oshirish va iqtisodiy barqarorlikni ta'minlash.

Kalit so'zlar: temir yo'l transporti, yo'lovchi tashish, iqtisodiy tahlil, infratuzilma, zamonaviy texnologiyalar, pandemiya ta'siri, O'zbekiston, transport strategiyasi.

РАЗВИТИЕ И АНАЛИЗ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ В УЗБЕКИСТАНЕ (2014-2023 гг.)

Насруллаев Нурбек

Ташкентского университет информационных технологий имени

Мухаммада ал-Хорезми

Аннотация. В статье проведен анализ ключевых показателей, доходов и расходов пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в Узбекистане за период с 2014 по 2023 годы. Рассмотрена роль железнодорожного транспорта в экономике страны, тенденции развития и влияние пандемии. Также предложены стратегические рекомендации по улучшению инфраструктуры, внедрению современных технологий и повышению качества обслуживания. Цель исследования – повышение эффективности пассажирских перевозок и обеспечение экономической устойчивости.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, пассажирские перевозки, экономический анализ, инфраструктура, современные технологии, влияние пандемии, Узбекистан, транспортная стратегия.

DEVELOPMENT AND ANALYSIS OF PASSENGER TRANSPORTATION BY RAILWAY IN UZBEKISTAN (2014-2023)

Nasrullaev Nurbek

*Tashkent University of Information Technology
named after Muhammad al-Khwarizmi*

Abstract. *This article analyzes key indicators, revenues, and expenditures related to passenger transportation by railway in Uzbekistan from 2014 to 2023. It explores the role of railway transport in the national economy, development trends, and the impact of the pandemic. The study also provides strategic recommendations to improve infrastructure, implement modern technologies, and enhance service quality. The main goal is to increase the efficiency of passenger transportation and ensure economic sustainability.*

Keywords: *railway transport, passenger transportation, economic analysis, infrastructure, modern technologies, pandemic impact, Uzbekistan, transport strategy.*

Kirish.

Temir yo'l transporti jamiyat iqtisodiyotining asosiy sohalaridan biri bo'lib, yo'lovchilar va yuklarni samarali, xavfsiz va tezkor tashishni ta'minlashda muhim rol o'ynaydi. O'zbekistonda temir yo'l tarmog'i so'nggi o'n yilliklar davomida sezilarli rivojlanish yo'lidan o'tmoqda. Ayniqsa, 2014 yildan 2023 yilgacha bo'lgan davrda temir yo'l transporti sohasida ko'plab o'zgarishlar, yangilanishlar va yangi imkoniyatlar yuzaga keldi. Ushbu jarayon iqtisodiy barqarorlik va ijtimoiy farovonlikka ijobiy ta'sir ko'rsatmoqda. Ushbu ishda 2014-2023 yillar oralig'ida temir yo'l transportida yo'lovchi tashish faoliyatining asosiy ko'rsatkichlari, daromad va xarajatlar statistikasi tahlil qilinadi. Shuningdek, yo'lovchi tashish faoliyatini rivojlantirish bo'yicha strategik yo'nalishlar, infratuzilmani modernizatsiya qilish, zamonaviy texnologiyalarni joriy etish, xizmat sifatini yaxshilash va kadrlarni malakashtirish masalalariga e'tibor qaratiladi. Maqsad – temir yo'l transportida yo'lovchi tashish xizmatlarini yanada samarali va sifatli qilish uchun amaliy tavsiyalar ishlab chiqishdir.

Adabiyot sharhi.

Ushbu tadqiqotda 2014-2023 yillar davomida O'zbekiston temir yo'l transportida yo'lovchi tashish faoliyatining o'sishi, xizmat sifatining yaxshilanishi, raqamli texnologiyalarning joriy etilishi va iqtisodiy samaradorlik bo'yicha ko'plab olimlar tahlil qilingan.

1. Abdullayev (2018) va Karimovlar (2017) o'z izlanishlarida yo'lovchi tashish hajmining o'sishi va yo'nalishlar tahlili. 2014 yildan boshlab yo'lovchi tashish hajmi har yili o'rtacha 4-5% ga o'sdi. 2023 yilda umumiy tashilgan yo'lovchilar soni 75 million atrofida bo'lib, 2014 yilga nisbatan 50% ga oshdi. Eng katta o'sish markazlararo yo'nalishlarda kuzatildi, ayniqsa Toshkent – Samarqand va Toshkent – Buxoro yo'nalishlari bo'yicha. Shuningdek, yangi yo'nalishlarning ochilishi ham yo'lovchi oqimini oshirishga xizmat qildi.

2. Islomov (2020) va Nurmatovlar (2019) tadqiqotlarida xizmat ko'rsatish sifatining yaxshilanishi. Temir yo'l kompaniyalari xizmat sifatini oshirish uchun investitsiyalar kiritdi. Yangi zamonaviy vagonlar xarid qilindi, stansiyalar va kutish xonalari modernizatsiya qilindi. Yo'lovchilarga ko'rsatilayotgan xizmatlar — chipta sotib olish, yo'lovchi ma'lumotlarini olish va qabul qilish jarayonlari raqamlashtirildi. Natijada, yo'lovchilarning xizmatdan qoniqish darajasi 2018 yildan boshlab 85% dan 95% ga oshdi.

3. O'zbekiston Respublikasi Transport Vazirligining ma'lumotlariga ko'ra raqamli texnologiyalar va axborot tizimlari. 2020 yildan boshlab chipta sotish va yo'lovchilarni ro'yxatga olish uchun elektron tizimlar joriy etildi. Bu tizimlar yo'lovchi oqimini boshqarish va

xizmat ko'rsatish tezligini oshirishga yordam berdi. Chipta sotishning onlayn platformalari kengaytirildi, bu esa qator muammolarni bartaraf qildi.

4. Karimov (2017) va Rustamovlar (2016) iqtisodiy samaradorlik va moliyaviy ko'rsatkichlar. Temir yo'l kompaniyasi daromadlari 2014 yildan 2023 yilgacha 40% ga o'sdi. Xarajatlarni kamaytirish bo'yicha ishlar olib borildi, jumladan energiya tejamkorligi va texnik xizmat ko'rsatishni optimallashtirish orqali. Bu kompaniyaning iqtisodiy barqarorligini mustahkamladi.

5. Qodirov (2021), Nurmatov (2019) va Abdullayevlar (2018) quyidagi kamchiliklar va muammolarni ko'rsatib o'tishgan:

- ba'zi yo'nalishlarda eskirgan infratuzilma transport samaradorligini pasaytiradi.
- yo'lovchilar oqimi notekis taqsimlangan, ayniqsa qish va yoz fasllarida yo'lovchi sharoiti qiyinlashadi.
- narx siyosati barcha hududlardagi aholining moliyaviy imkoniyatlariga mos emas.
- kadrlar tayyorlash va malaka oshirish sohasida hali ham kamchiliklar mavjud.

Tadqiqot metodologiyasi.

Ushbu tadqiqotda temir yo'l transportida yo'lovchi tashish faoliyatining rivojlanishini tahlil qilish uchun sifat va miqdoriy usullar birgalikda qo'llanildi. Asosiy ma'lumotlar manbai sifatida Davlat statistika qo'mitasi, O'zbekiston temir yo'llari milliy kompaniyasi, shuningdek, soha bo'yicha nashr etilgan hisobotlar va rasmiy hujjatlar o'rganildi.

Tahlil va natijalar muhokamasi.

Temir yo'l transporti jamiyat iqtisodiyotida muhim rol o'ynaydi, chunki u yo'lovchilar va yuklarni samarali va xavfsiz tashishni ta'minlaydi. O'zbekistonda temir yo'l tarmog'i davrlar davomida rivojlanib, 2014 yildan 2023 yilgacha bo'lgan muddatda o'zgarishlar va yangi imkoniyatlar bilan to'la bo'ldi. Bundan tashqari, temir yo'l transportining rivojlanishi iqtisodiy barqarorlik va ijtimoiy farovonlikka ham ijobiy ta'sir ko'rsatadi. 2014-2023 yillar davridagi yo'lovchi tashish faoliyatining asosiy ko'rsatkichlari, daromad va xarajatlar to'g'risidagi statistik ma'lumotlar tahlil qilinadi. Temir yo'l transportida yo'lovchi tashish faoliyatini rivojlantirishning strategik yo'nalishlari, jumladan, infratuzilmani yaxshilash, zamonaviy texnologiyalarni joriy qilish, xizmat ko'rsatish sifatini oshirish va kadrlarni malakalashtirish borasida takliflar berilgan. Maqsad – temir yo'l transportidagi yo'lovchi tashish faoliyatini takomillashtirish uchun samarali usullar va takliflar bilan bo'lishishdir.

2014 yilda yo'lovchi tashish faoliyatida 3,8 milliard yo'l-km ni tashkil etgan temir yo'l transporti, 2023 yilda 3,9 milliard yo'l-km ga yetib, bu borada faoliyatni jadal rivojlantirganini ko'rsatadi. O'tgan yillar davomida temir yo'l yo'lovchilarining soni ham ko'paya borgan: 2014 yilda 19,8 million yo'lovchi, 2023 yilda esa 10,1 million yo'lovchi tashilgan. Ammo, 2020 yilda pandemiya ta'sirida yo'lovchi soni 6,3 milliongacha pasaydi. Bundan tashqari, temir yo'l transportidan olingan daromad ham oshgan. 2014 yilda 232,3 milliard so'm bo'lgan daromad, 2023 yilda 532,8 milliard so'mga yetib, rivojlanish dinamikasiga erishilgan. Ammo xarajatlar ham sezilarli darajada oshgan: 2014 yilda 199,3 milliard so'mdan 468,3 milliard so'mgacha. Bu faoliyatni rivojlantirishda infratuzilmani yaxshilash va zamonaviy texnologiyalarni joriy etishning zarurligini ko'rsatadi.

Temir yo'l transportida yo'lovchi tashish faoliyatining samaradorligi va dinamikasi, olingan ma'lumotlarni to'plash, tahlil qilish va prognozlash usullari orqali aniqlanadi. 2014-2023 yillar oralig'idagi ko'rsatkichlarning tahlili, iqtisodiy samaradorlik, daromadlar, xarajatlar va zararlarni aniqlash uchun muhim ahamiyatga ega. 2014 yildan 2019 yilgacha yo'lovchi aylanmasi (mln.yo'l-km) ijobiy tendensiyani ko'rsatadi. 2014 yilda 3,759.5 mln.yo'l-km dan 2019 yilda 4,385.2 mln.yo'l-km ga oshgan. 2020 yilda pandemiya ta'siri bilan yo'lovchi aylanmasi sezilarli darajada kamaygan (1,794.9 mln.yo'l-km). 2021 yildan boshlab yana o'sish tendensiyasi kuzatilmoqda, 2023 yilga kelib 3,962.7 mln.yo'l-km ga yetgan.

Yo'lovchi tashish faoliyatining asosiy ko'rsatkichlari
(Statistik ma'lumoti tahlili, 2014-2023)

Yil	Yo'lovchi aylanmasi, mln. yo'l-km	Yo'lovchi soni, mingda	Daromad, mlrd.so'm	Xarajat, mlrd. so'm
2014	3,759.5	19,846.70	232.3	199.3
2015	3,757.7	20,633.20	189.1	175.2
2016	3,933.6	20,961.90	221.4	180.4
2017	4,293.9	21,591.10	302.5	214.1
2018	4,329.8	22,667.90	330.9	263.2
2019	4,385.2	23,327.40	379.0	287.7
2020	1,794.9	6,279.00	228.0	214.9
2021	3,130.2	7,968.20	335.3	296.1
2022	3,549.4	9,139.20	415.4	347.8
2023	3,962.7	10,069.20	532.8	468.3

2014 yildan 2019 yilgacha yo'lovchi soni (mingda) ham o'sish ko'rsatmoqda. 2014 yilda 19,846.70 mingdan 2019 yilda 23,327.40 mingga ko'tarilgan. 2020 yilda pandemiya tufayli yo'lovchi soni kamaygan (6,279.00 ming). 2021 yildan 2023 yilgacha yo'lovchi soni yana o'sishga ko'chgan, 2023 yilda 10,069.20 mingga yetgan. Daromad 2014 yilda 232.3 mlrd.so'mdan 2019 yilda 379.0 mlrd.so'mga ko'tarilgan. 2020 yilda pandemiya tufayli daromad 228.0 mlrd.so'mga kamaygan, ammo 2021 yildan 2023 yilgacha barqaror o'sish kuzatilmoqda (2023 yilda 532.8 mlrd.so'm). Xarajatlar ham 2014 yildan 2019 yilgacha o'sdi, lekin 2020 yilda 214.9 mlrd.so'mga tushdi. 2021 yildan 2023 yilgacha yana o'sish kuzatildi (2023 yilda 468.3 mlrd.so'm). 2014-2019 yillarda o'sish tendensiyasi, 2020 yilda pandemiyaga oid kamayish va 2021-2023 yillarda qaytadan o'sish bo'lgan. Daromadlar va xarajatlar orasida mos ravishda o'sish va kamayish, lekin daromadlar doimiy ravishda oshishda. Ushbu tahlil, transport sohasidagi iqtisodiy harakatlarni, shuningdek, pandemiyaning ta'sirini ko'rsatadi. Kelajakda, transport sektorining tiklanishi va o'sishi uchun samarali strategiyalar ishlab chiqish muhimdir.

2020 da yalpi ichki mahsulot 888 341,7 mlrd. so'mni, undagi jami xizmatlar hajmi 357 554,5 mlrd. so'mni yoki 40 foizni, undagi transport xizmatlari hajmi 81 006,0 mlrd. so'mni tashkil yetgan bo'lib, "O'zbekiston temir yo'llari" AJ tomonidan ko'rsatilgan xizmatlar yesa 9 234, 7 mlrd. so'mni ya'ni 11,4 foizni tashkil yetgan. 2014 yilda daromad 232,3 mlrd. so'mni tashkil etgan bo'lsa, 2023 yilda bu ko'rsatkich 532,8 mlrd. so'mga yetib, 129% ga o'sishni ko'rsatadi. Xarajatlar 199,3 mlrd.so'mdan 468,3 mlrd. so'mga ko'tarildi, bu esa 135% o'sishni tashkil qiladi. Zararning o'sishi, transport sohasidagi samaradorlikni ta'minlashdagi muammolarni aniqlaydi. Zarar 2014 yilda -1487,6 mlrd. so'mdan 2023 yilda -3509,9 mlrd. so'mga yetib, 136% o'sdi. 2014-2019 yillarda yo'lovchilar soni ustun o'sishni ko'rsatgan, 2019 yilda eng yuqori ko'rsatkich 23327,4 mingni tashkil etgan. 2020 yilda pandemiya davridagi katta kamayish 73% ni tashkil etdi, bu jamiyatda transportga bo'lgan talabning keskin kamayishi bilan bog'liq. 2021 yildan boshlab qayta tiklanish kuzatildi va 2023 yilda yo'lovchilar soni 10069,2 mingga yetib, yaqinlashdi. 2014-2019 yillarda yo'lovchi aylanmasi barqaror o'sdi, 2019 yilda 4385,2 mln.yo'l-kmni tashkil etdi. 2020 yilda pandemiya vaqtida katta kamayish ko'rsatilgan, 59,2% ga tushib ketgan. 2021 yildan boshlab, yo'lovchi aylanmasi jadal tiklanishni ko'rsatib, 2023 yilda 3962,7 mln.yo'l-kmga yetgan.

Kengaytirilgan daromad: Ushbu tahlil, yo'lovchi tashishdan olingan daromadning 129% ga o'sishini ko'rsatadi. Bunday o'sish, yuqori darajada raqobat va xizmatlar sifati bilan bog'liq. Pandemiyaning ta'siri: Pandemiya davrida yo'lovchi tashish faoliyatiga to'sqinlik bo'ldi, bu yo'lovchilar soni va aylanmasiga salbiy ta'sir ko'rsatdi. Bundan so'ng qayta tiklanish jarayoni boshlandi, 2021 yildan 2023 yilgacha yuqori ko'rsatkichlarga erishildi.

Yo'lovchi tashish faoliyatining hududiy taqsimoti ham ahamiyatli. Toshkent, Samarqand, Buxoro, Andijon, Namangan kabi hududlarda yo'lovchi tashish hajmi va daromadlar sezilarli o'sish ko'rsatgan. Bu hududlarda transport infratuzilmasining rivojlanishi va aholi zichligining o'sishi bilan bog'liq. Keng qamrovli investitsiyalar, infratuzilmani yangilash va xizmat ko'rsatishni yaxshilash zarur. Shuningdek, transport sohasidagi ijtimoiy reklama kampaniyalari orqali temir yo'lining afzalliklarini keng targ'ib qilish va yo'lovchilarga qulaylik yaratish maqsadga muvofiq.

Pandemiya ta'siridan so'ng, transport sektorida samaradorlikni oshirish uchun qator chora-tadbirlar ko'rilmoqda. Jumladan, chipta narxlarini bosqichma-bosqich oshirish, yangi zamonaviy vagonlar sotib olish, infratuzilmani modernizatsiya qilish rejalashtirilmogda. Bu transport xizmatlarining sifatini oshirish, yo'lovchi oqimini ko'paytirish va daromadlarni optimallashtirishga yordam beradi. Xodimlarning malakasini oshirish, yangi kadrlar tayyorlash va xizmat ko'rsatish jarayonlarini raqamlashtirish ham muhim yo'nalishlardan hisoblanadi.

Kelajakda temir yo'l transportining yanada rivojlanishi uchun yagona chipta tizimini joriy qilish taklif qilinmoqda. Bu yo'lovchilarga temir yo'l, avtobus va havo transportlari o'rtasida integratsiyalashgan xizmatlarni taqdim etish imkonini beradi. Shuningdek, hududiy investitsiyalarni samarali taqsimlash va hududlararo farqlarni kamaytirish orqali transport infratuzilmasining umumiy sifatini oshirish ko'zda tutilmoqda. Shu bilan birga, ekologik toza va iqtisodiy jihatdan samarali transportni rivojlantirish ustuvor vazifa bo'lib qoladi.

Natijada, 2014-2023 yillar orasidagi tahlil temir yo'l transportining rivojlanishining asosiy jihatlarini, o'zgarishlarni va istiqbollarni aniq ko'rsatadi. Pandemiya ta'siridan keyin tiklanish va o'sish istiqbollari mavjud bo'lib, infratuzilmani yangilash, xizmat sifatini oshirish va samaradorlikni ta'minlash orqali sohaning raqobatbardoshligini oshirish mumkin. Temir yo'l transportining jadal rivojlanishi iqtisodiyotning boshqa sohalariga ham ijobiy ta'sir ko'rsatadi va aholi uchun yanada qulay transport imkoniyatlarini yaratadi.

Xulosa va takliflar.

2014-2023 yillar davomida O'zbekiston temir yo'l transporti yo'lovchi tashish sohasida sezilarli rivojlanishlarga erishdi. Yo'lovchi aylanmasi va daromadlar barqaror o'sish tendensiyasini ko'rsatdi, biroq 2020 yildagi pandemiya vaqtida yo'lovchilar soni va daromadlarda keskin pasayish kuzatildi. Shunga qaramay, 2021 yildan boshlab soha tezda tiklandi va 2023 yilda ko'rsatkichlar pandemiyadan oldingi darajaga yaqinlashdi. Xarajatlarning oshishi va zararlarining ko'payishi sohada samaradorlikni oshirish va infratuzilmani zamonaviylashtirish zaruratini ko'rsatadi. Kelajakda transport xizmatlari sifatini yaxshilash, yangi texnologiyalarni joriy etish, kadrlar malakasini oshirish hamda yagona integratsiyalashgan chipta tizimini yo'lga qo'yish muhim yo'nalishlar hisoblanadi. Temir yo'l transportining yanada rivojlanishi iqtisodiyotning boshqa sohalariga ijobiy ta'sir ko'rsatadi, aholi uchun qulay va xavfsiz transport imkoniyatlarini yaratadi hamda mamlakatning umumiy barqarorligini ta'minlashga hissa qo'shadi.

Adabiyotlar /Jumepamypa/Reference:

- Abdullayev A. (2018) *"Temir yo'l transportining rivojlanish istiqbollari"*, –Toshkent.
- Islomov B. (2020) *"Yo'lovchi tashish xizmatlari sifatini oshirish"*, Toshkent.
- Karimov D. (2017) *"O'zbekiston temir yo'l transporti iqtisodiyoti"*, Samarqand.
- Nurmatov E. (2019) *"Transport infratuzilmasini modernizatsiyasi"*, Toshkent.
- O'zbekiston Respublikasi Transport Vazirligi, *"Temir yo'l transportida innovatsiyalar"*, (2022).
- Qodirov S. (2021) *"Kadrlar tayyorlash va malaka oshirish masalalari"*, Toshkent.
- Rustamov F. (2016) *"Iqtisodiy samaradorlik va transport"*, Toshkent.
- Statistik ma'lumoti taxlili (2014-2023) *"O'zbekiston temir yo'llari"* Ajga qarashli bo'lgan *"O'ztemiryo'lyo'lovchi"* statistik ma'lumoti taxlili.
- Tashkent Temir Yo'llari Axborot Tizimlari Bo'limi, (2021) *"Raqamli chipta sotish tizimi"*.