

5. Nishanov A.X., Samandarov B.S. Assessment model of monitoring and defining the completeness of course elements of information systems. // Journal European Applied Sciences. Germany, 2015, – № 5. – PP. 56–58.

6. Нишанов А.Х., Худайбердиев М.Х. Масофадан ўқитиш тизимларида тимсолларни аниқлашнинг адаптив моделлари. Ташкент: Наврўз. 2017. – Б. 132.

7. Нишанов А.Х., Бабаджанов Э.С. Интерактив ахборот муҳитида электрон хизматлар. Ташкент: Алоқачи. 2017й. – Б. 254.

8. Фазылов Ш.Х., Нишанов А.Х., Маматов Н.С. Методы и алгоритмы выбора информативных признаков на основе эвристических критериев информативности. Ташкент: «Fan va texnologiya». 2017. – С. 132.

9. Akhram Nishanov, Bakhtiyorjon Akbaraliev, Rasul Beglerbekov, Oybek Akhmedov, Shukhrat Tajibaev and Rashidjon Kholiknazarov. Analytical method for selection an informative set of features with limited resources in the pattern recognition problem// E3S Web of Conferences 284, 04018 (2021), – PP. 1–9. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202128404018>.

МУСТАҚИЛЛИК ЙИЛЛАРИДА ЎЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙЎЛЛАРИ: РИВОЖЛАНИШИ ВА ИСТИҚБОЛИ

Бахтиёр ЮЛДАШЕВ,

*Тошкент давлат транспорт университети, доцент,
тарих фанлари номзоди*

DOI: <https://doi.org/10.47689/978-9943-7818-0-1-pp128-132>

Аннотация: Ушбу мақолада амалдаги манбалар асосида мустақиллик йилларида Ўзбекистон темир йўллари, унинг ривожланиши ва истиқболи қисқача таҳлил қилинган.

Калит сўзлар: темир йўл тизимидаги муаммолар, “Ўзбекистон темир йўллари” давлат акциядорлик темир йўл компанияси, “Ўзбекистон темир йўллари” акционерлик жамияти, Навоий-Учқудуқ-Султон Увайстоғ-Нукус”, “Тошғузар-Бойсун-Қумқўрғон”, “Ангрен-Поп”, модернизация, Ўзбекистон темир йўллари, истиқбол.

Амударё ва Сирдарё оралиғида жойлашган Ўзбекистон замини қадим замонлардан Шарқ ва Ғарбни боғлаб турган. Худудимизда савдо йўллари туташган, ташқи алоқалар ҳамда турли маданиятларнинг бир-бирини бойитиш жараёни жадал кечган. Бугунги кунда ҳам Европа ва Яқин Шарқдан Осиё-Тинч океани минтақасига олиб борадиган йўллар шу ерда кесишади. Марказий Осиё мамлакатлари мустақиллик ва суверенитетини қўлга киритгандан кейин бу алоқалар жонланиб, аҳамияти яна ҳам ошди. Бу тасодифий эмас. Чунки Марказий Осиё мамлакатларининг ҳудуди Шарқда Хитой чегараларидан бошланиб, Ғарбда Эрон ва Каспий денгизигача чўзилиб кетган. Шу туфайли

Марказий Осиё республикаларида юз бераётган ҳодисалар жаҳондаги энг йирик давлатлар, турли жўғрофий-сиёсий тузилмаларнинг манфаатларига бевосита дахлдордир. Ҳар қандай давлат ҳам ўзининг жўғрофий-сиёсий йўлини белгилаган вақтда ана шу вазиятни ҳисобга олади ва ўзи учун сиёсий, иқтисодий ва стратегик фойда чиқариб олишга ҳаракат қилади. Минтақада ижтимоий-иқтисодий жиҳатдан энг ривожланган мамлакат, катта маънавий ва маданий куч-қудратга эга бўлган Ўзбекистон бугунги кунда қўшни давлатлар-Қозоғистон, Қирғизистон, Тожикистон, Туркменистон ва Афғонистон ўртасида боғловчи ҳалқа вазифасини ўтайди. Ўзбекистон билан фаол ҳамкорлик қилиш орқали бутун Марказий Осиё минтақасида манфаатли муносабатлар ўрнатиш имконияти очилади. Буларнинг барчаси республиканинг жаҳон иқтисодиётига интеграциялашуви, чет эл инвестицияларини жалб қилиш Ўзбекистонни давлатлар ўртасида ўзаро фойдали ҳамкорликнинг, товарлар ва капитал транзитнинг ўзига хос минтақавий марказига айлантиради. Транспорт, сайёҳлик ва молиявий хизматларнинг ривожланиши учун кенг имкониятлар очиб беради.

Бугунги кунда мамлакатимизнинг жўғрофий жойлашуви, маъмурий чегараларини инобатга олсак, СССР парчаланиб кетганидан кейин ташқи коммуникациялар муаммоси Ўзбекистон учун кескинлашди. Чунки республикаимиз юклари денгиз бандаргоҳларига чиқиш учун бир неча мамлакатларнинг ҳудуди орқали ўтишига тўғри келарди. “Бугунги кунда, дейди Ўзбекистон Президенти Ш.М. Мирзиёев, – денгиз портларига тўғридан-тўғри чиқиш имконига эга бўлмаган минтақа давлатларининг транспорт-транзит харажатлари сезиларли даражада катта бўлиб, улар экспорт қилинаётган маҳсулот қийматининг 70-89 фоизигача етмоқда” [1]. Бу ҳол давлатимизнинг иқтисодий алоқаларини ривожлантириш имкониятларини чегаралаб, юкларимиз транзит тарзда ўтадиган мамлакатларга қарам қилиб қўйиши мумкин, иккинчидан, собиқ иттифоқ республикалари ўртасидаги “божхона тартиб-таомилларнинг мукаммал эмаслиги оқибатида юк ташувчилар товарларни етказиб беришга кетадиган вақтнинг 40 фоизигача бўлган қисмини беҳуда йўқотмоқда... Буларнинг барчаси бутун минтақа транспорт сектори рақобатбардошлигининг пасайишига олиб келмоқда” [2], учинчидан, Ўзбекистоннинг ҳудуд ва минтақаларини қамраб оладиган яхлит миллий темир йўл транспорти тизимининг барпо этилмагани сабабли Фарғона водийси, Сурхондарё воҳаси, Қорақалпоғистон Республикаси ҳамда Хоразм вилояти темир йўл тармоқларига уланиш нуқтаи назаридан Ўзбекистоннинг бошқа ҳудудларидан ажралиб қолган эди. Темир йўл транспорти орқали келтириладиган ва четга чиқариладиган халқ хўжалиги юклари шимолда – Қорақалпоғистон Республикаси ва Хоразм вилоятига 360 километр, жанубда – Сурхондарё вилоятига Туркменистон ҳудудидан 194 километр, ғарбда – Фарғона водийсига Тожикистон ҳудудидан 100 километр масофани кесиб ўтишга тўғри келар эди [3]. Бу эса ўз вақтида катта миқдордаги валюта ва божхона тўловларини амалга оширишни тақозо этарди, тўртинчидан, темир йўл транспортидаги ҳаракатланадиган таркибнинг (локомотив ва вагонлар) “жисмонан” ишдан чиққанлиги, “маънан эскирганлиги”, замон даражасида

хизмат кўрсатиш имконини берадиган техника ва технологиялар билан жиҳозланмаганлиги муаммолар сирасига кирарди.

Ўзбекистон Республикаси ҳукумати мустақиллигимизнинг илк йилларидан бошлаб темир йўл тармоқлари тизимини ривожлантириш ва такомиллаштириш масалаларига алоҳида эътибор қаратди. Темир йўл транспортида юк ва йўловчиларни ташиш эҳтиёжларини тўла қондириш ҳамда унинг барқарор ва хавф-хатарсиз ишлашини таъминлаш мақсадида Ўзбекистон Республикаси Президентининг 1994-йил 7-ноябрдаги Фармони билан собиқ Ўрта Осиё темир йўлининг республика ҳудудида жойлашган участкалари асосида “Ўзбекистон темир йўллари” давлат акциядорлик компанияси ташкил этилди. Фармонда “Ўзбекистон темир йўллари” давлат-акционерлик компанияси Ўзбекистон Республикаси давлат темир йўл транспорти бошқармасининг темир йўл транспортида юк ташиш жараёнларига раҳбарлик қиладиган ва ҳўжалик ишларини амалга оширадиган ваколатли орган деб белгиланди [4]. Тўғридан-тўғри хорижий инвестицияларни кенг жалб этиш, акциядорлик жамиятлари фаолиятининг самарадорлигини тубдан ошириш, бўлажак инвесторлар учун уларнинг очиқлиги ва жозибадорлигини таъминлаш, замонавий корпоратив бошқарув услубларини жорий қилиш, корхоналарни стратегик бошқаришда акциядорлар ролини кучайтириш учун қулай шароитлар яратиш мақсадида Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2014-йил 24-апрелдаги “Акциядорлик жамиятларида замонавий корпоратив бошқарув услубларини жорий этиш чоратадбирлари тўғрисида”ги ПФ–4720-сонли Фармони билан “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат Акционерлик темир йўл компанияси очиқ акционерлик жамияти ёки “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ, деб ўзгартирилди. Ўзбекистон Республикасининг темир йўл соҳасидаги давлат сиёсати ишлаб чиқилди, унинг асосий вазифалари сифатида қуйидагилар белгиланди, хусусан, **биринчидан**, ягона ва яхлит темир йўл транспорт коммуникация тизимини барпо этиш, **иккинчидан**, темир йўл тармоғининг асосий йўналишларида электрлаштириш ишларини давом эттириш, **учинчидан**, темир йўл изларини модернизациялаш ҳамда телекоммуникацияни оптик толали алоқа қурилмаларига ўтказиш асосида темир йўл транспорти инфраструктурасини ривожлантириш, **тўртинчидан**, ҳаракатланадиган таркибни (локомотив ва вагон) тиклаш ва модернизация қилиш, **бешинчидан**, жаҳон бозорига чиқишни таъминлайдиган муқобил транспорт коридорларини излаб топиш.

Ўзбекистон мустақилликка эришган даврдан транспорт коммуникацияси ривожланиши учун қатор лойиҳалар амалга оширилди. Давлат бюджетидан темир йўлларни реконструкция қилиш, янги темир йўллар, кўприklar қурилиши ва тегишли инфратузилманинг ривожланиши учун 8 миллиард доллардан ортиқ капитал қўйилмалари, шундан 2,6 миллиард доллардан ортиқ капитал йўналтирилди [5]. Ўзбекистон Республикаси Президенти ва Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг фармон ҳамда махсус қарорлари асосида 2001-йилнинг охирида 633 километрлик “Навоий-Учқудуқ-Султон Увайстоғ-Нукус”, 2007-йил август ойида 223 километрлик “Тошгузар-Бойсун-Қумқўрғон”, 2016-йил июнь ойида эса 123 километрлик электрлаштирилган “Ангрен-Поп” янги темир йўлларининг фойдаланишга топширилиши мамлакатимизнинг шимолий ва жанубий ҳудудларининг иқтисодий салоҳиятини

янада ривожлантириш, минерал ресурслар, нефть ва газ, рангли металлар, қурилиш материаллари ва бошқа хомашёга бой конларни комплекс ўзлаштириш, энг муҳими, янги иш ўринлари яратиб, минг-минглаб юртдошларимизни иш билан таъминлаш имконини берди. Бу йўллар мамлакатимизда ягона ва яхлит миллий темир йўл коммуникация тизимининг барпо этилиши йўлида энг муҳим қадамлардан бири бўлиб хизмат қилди.

Мустақиллик йилларида темир йўлларни электрлаштириш масалаларига алоҳида эътибор қаратилди. Ўтган давр ичида “Тошкент-Хўжакент”, “Тўқимачи-Ангрен”, “Тошкент-Самарқанд”, “Мароқанд-Қарши” линиялари электрлаштирилди. 325 километрлик “Қарши-Термиз” темир йўл участкасини электрлаштириш, икки томонлама қатновга эга бўлган “Жиззах-Янгиер” электрлаштирилган темир йўл тармоғи қурилишининг иккинчи босқичи амалга оширилмоқда. Ўтган йиллар давомида 1800 километрдан ортиқ темир йўллар электрлаштирилди [6]. Электропоездларнинг қатнови натижасида поездлардан фойдаланиш харажатларини 20 фоизга камайитириш, йўловчи ва юк ташиш тезлигини 1,3 баробар ошириш имкони яратилди. Испаниянинг “Talго” компанияси томонидан ишлаб чиқарилган юқори тезликда ҳаракатланадиган “Afrosiyob” электропоезди қатнови 2011-йил Тошкент ва Самарқанд шаҳарлари ўртасида йўлга қўйилган бўлса, 2015-йил август ойида ана шундай тезюрар поезд Тошкент-Қарши, 2016-йил 25-август куни Тошкент-Бухоро йўналишига қўйилди. 215 йўловчини ташиш имконига эга бўлган мазкур поезд Тошкент-Самарқанд йўналишини 2 соатда, Тошкент-Қарши йўналишини 2,5 соатда, Тошкент-Бухоро йўналишини эса 3 соату 25 дақиқада босиб ўтмоқда.

“Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти томонидан транспорт соҳасидаги хизмат кўрсатиш даражаси ва сифатини ошириш мақсадида ҳаракатланадиган таркибни энг замонавий, юқори самарали локомотивлар ва қулай вагонлар билан таъминлаш ва модернизация қилиш ишларига алоҳида эътибор берилмоқда. Сўнгги йилларда 49 та замонавий электровоз ва 10 та йўловчи ташийдиган тепловоз сотиб олингани, 120 та локомотив модернизация қилингани бу борадаги ишлар кўлами тобора ортиб бораётганини кўрсатади [7]. Бугунги кунда темир йўл тармоғининг жадал ривожланаётган, юксак технологияларга асосланган Тошкент йўловчи вагонларни қуриш ва таъмирлаш заводи, Қуюв-механика заводи, “Ўзтемирйўлмаштаъмир” унитар корхоналари локомотив ва йўловчи вагонларни таъмирлаш, модернизация қилиш ва қайта жиҳозлашдан ташқари қисқа вақт ичида вагонсозлик саноатимизга асос солинди. Бу ерда 2,5 мингта юк ва 150 та янги йўловчи вагонлари ишлаб чиқилди, 735 та йўловчи вагонлари модернизация қилинди [8].

Айни вақтда Ўзбекистон темир йўлчилари олдида “юк ва йўловчи ташиш ҳажмини ошириш билан бир қаторда, ҳудудларнинг иқтисодий салоҳиятини янада юксалтириш, бой минерал хомашё ресурсларини комплекс ўзлаштириш, тармоқ корхоналари учун мутахассислар тайёрлаш, иқтисод тармоқлари ва аҳолининг кўмир маҳсулотларига тобора ўсиб бораётган талабини қондиришга йўналтирилган инвестициявий лойиҳаларни амалиётга тадбиқ этиш” [9], мамлакатимиз “транзит салоҳиятини янада ривожлантириш ва миллий иқтисодиётлар таркибида транспорт соҳаси улушини ошириш, транспорт инфратузилмасига замонавий технологиялар ва хорижий инвестицияларни

жалб этиш, Шарқ-Ғарб лойиҳаси доирасида Хитойдан бошланадиган, Қирғизистон ва Ўзбекистон орқали ўтадиган, кейинчалик янги барпо этилган Боку-Тбилиси-Карс темир йўл магистралли орқали Жанубий ва Шарқий Европа, Яқин Шарқ мамлакатлари ва Ўрта ер денгизи портларига олиб чиқадиган янги транспорт йўлакларини шакллантириш вазифалари турибди” [10].

Хулоса қилиб айтганда, Ўрта Осиёда темир йўл ўз замонасининг илғор техника ва транспорт воситаси сифатида Туркистонда иқтисодий ривожланиш омилларидан бири бўлиб хизмат қилди. Туркистон ўлкасида темир йўл қурилиши натижасида рўй берган барча ўзгаришлар метрополиянинг мустамлакачилик манфаатларини кўзланган ҳолда амалга оширилди. Мустақиллик йилларида транспорт тизимини ривожлантириш мамлакатимизнинг ҳудудий яхлитлигини ва унинг хавфсизлигини мустаҳкамлади, транспорт коммуникация тизимининг чуқур ислоҳ қилиниши республика иқтисодиётини ривожлантириш, йирик табиий бойликларини ўзлаштириш учун қулай имкониятларни очиб берди, юртимизда транспорт коммуникацияларини ривожлантиришга қаратилган улкан лойиҳаларнинг амалга оширилиши нафақат мамлакат ичида юк ташишга бўлган талабни қондиради, шу билан бир қаторда, ташқи иқтисодий алоқаларнинг ўсишига ҳам таъсир кўрсатади.

Фойдаланилган адабиётлар рўйхати:

1. “Марказий Осиё халқаро транспорт йўлаклари тизимида: стратегик истиқболлар ва фойдаланилмаган имкониятлар” халқаро конференция иштирокчиларига. (Ўзбекистон Республикаси Президенти қутлови) // “Халқ сўзи”, 2018, 21-сентябрь.
2. Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти жамоасига табриги // “Халқ сўзи”, 2018 йил, 4-август.
3. Темир йўллар-миллат куч-қудрати // “Темирйўлчи”, 2003, 6-июнь.
4. “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат-акционерлик темир йўл компаниясини тузиш тўғрисида”ги Ўзбекистон Республикаси Президентининг 1994-йил 7-ноябрдаги Фармони. // “Темирйўлчи”, 1994, 12 ноябрь.
5. Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти жамоасига табриги // “Халқ сўзи”, 2018-йил, 4-август.
6. Ўша жойда.
7. “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти жамоасига // Шавкат Мирзиёев. Халқимизнинг розилиги бизнинг фаолиятимизга берилган энг олий баҳодир. 2-жилд. Т., “Ўзбекистон”, 2018, 431-бет.
8. “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти жамоасига // “Темирйўлчи”, 2014, 13-ноябрь.
9. Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг “Ўзбекистон темир йўллари” акциядорлик жамияти жамоасига табриги // “Халқ сўзи”, 2018-йил, 4-август.