



## TEMIR YO'L TRANSPORTIDA CHIPTALAR NARXINI SHAKLLANTIRISH USULINI TAKOMILLASHTIRISH

Shixnazarov J.A.

Azimov F.K.

Toshkent davlat transport universiteti

jamol.alisherovich@mail.ru

<https://doi.org/10.5281/zenodo.20523259>

### ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 26-may 2026 yil

Ma'qullandi: 28-may 2026 yil

Nashr qilindi: 30-may 2026 yil

### KEYWORDS

temir yo'l transporti, narx belgilash, tarif siyosati, dinamik narx belgilash, qulaylik, yo'lovchi tashish, talab, raqamlashtirish, differensial tariflashtirish.

### ABSTRACT

*Maqolada temir yo'l transportida yo'lovchi tashish xizmatlari uchun narx belgilashning zamonaviy yondashuvlari ko'rib chiqilgan. Chiptalar narxini shakllantirishning amaldagi usullari tahlil qilinib, ularning afzalliklari va kamchiliklari aniqlangan. Dinamik narx belgilash tizimi, raqamli texnologiyalar hamda talabni prognozlash usullarini joriy etishga alohida e'tibor qaratilgan. Temir yo'l kompaniyalari faoliyati samaradorligini oshirish, yo'lovchilar oqimini ko'paytirish va transport xizmatlari ommabopligini ta'minlashga qaratilgan tarif siyosatini takomillashtirish yo'nalishlari taklif etilgan.*

Bugungi kunda mamlakat ichida, viloyatlar markazlari hamda poytaxt Toshkent orasida yo'lovchi tashishlarning oqimi oshishi temir yo'l transportiga bo'lgan talabni oshirmoqda. Temir yo'l transporti aholining harakatchanligini ta'minlash va mamlakat iqtisodiyotini rivojlantirishda muhim o'rin tutadi. Aviatsiya va avtomobil transporti bilan raqobat kuchayib borayotgan sharoitda yo'lovchi tashish xizmatlari uchun narx belgilash mexanizmlarini takomillashtirish dolzarb masalaga aylanmoqda. Samarali tarif siyosati transport kompaniyalarining daromadlilikini oshirish bilan birga, aholining turli qatlamlari uchun transport xizmatlaridan foydalanish imkoniyatini ham ta'minlaydi.

An'anaviy tarif shakllantirish usullari ko'pincha bozor talabining o'zgarishi, mavsumiy tebranishlar va yo'lovchilarning xususiyatlarini yetarli darajada hisobga olmaydi. Shu sababli narx belgilashning yanada moslashuvchan va iqtisodiy jihatdan asoslangan usullarini joriy etish zarurati yuzaga kelmoqda.

**Asosiy qism.** Yo'lovchi vagonlarda joylarini differensial tariflashtirish bo'yicha taklif. Temir yo'l transportida yo'lovchi tashish xizmatlari uchun chipta narxlarini takomillashtirishning istiqbolli yo'nalishlaridan biri vagonlardagi joylashuv turiga qarab tariflarni differensiallashtirish hisoblanadi. Temir yo'l transportida narx belgilashning mohiyati va xususiyatlari. Temir yo'l transportida narx belgilash yo'lovchi tashish xizmatlari uchun tariflarni ekspluatatsion xarajatlar, talab darajasi, xizmat sifati omillarini hisobga olgan holda belgilash jarayonidir.

**Chipta narxiga ta'sir etuvchi asosiy omillar quyidagilardan iborat:**

- tashish masofasi;

- poyezd toifasi;
- xizmat ko'rsatish klassi;
- vagon turi;
- tashuvchining ekspluatatsion xarajatlari;

Turli xil mamlakatlarda temir yo'l transportida yo'lovchi tashish tariflari davlat tartibga solishi va bozor mexanizmlarining uyg'unligi asosida shakllantiriladi.

Differensial narx belgilash. Bu usul chipta sotib olish vaqti, yo'lovchi toifasi, mavsum va qulaylik darajasiga qarab turli tariflarni qo'llashni nazarda tutadi. Natijada yo'lovchilar oqimi samaraliroq taqsimlanadi va poyezdlarning bandlik darajasi oshadi.

**Mavjud tarif tizimining muammolari.** Transport sohasida amalga oshirilayotgan islohotlarga qaramay, amaldagi tarif tizimida bir qator kamchiliklar saqlanib qolmoqda:

- tariflarning yetarlicha moslashuvchan emasligi;
- yo'lovchi poyezdlarda bandligining notekis taqsimlanishi;
- talab o'zgarishlariga past darajada moslashish;
- plaskard va kupe vagonlarda pastki va tepa joylar narxlarining tengligi.

"O'TY" AJda mahalliy uzoqqa qatnaydigan poyezd chipta narxlari vagon ichida bir xil belgilangan.

1.1-jadval

Chipta narxlar(kupe va plaskard joylar uchun)	Amaldagi holat	Taklif etilayotgan differensial tariflashtirish	Differensial tariflashtirish koeffitsiyent oraliq'i
Pastki joy	m, so'm	$m + m \times \alpha$ , so'm	$0 < \alpha < 0,2$
Tepa joy	m, so'm	$m - m \times \alpha$ , so'm	$0 < \alpha < 0,2$

*bunda, m-tashish masofasi va vagon turidan kelib chiqqan holda belgilangan narx, so'm.  $\alpha$ - differensial tariflashtirish koeffitsiyenti, tashish yo'nalishi va talabga qarab o'zgaradi.*

Narx belgilash tizimini rivojlantirishning eng istiqbolli yo'nalishlaridan biri dinamik narx belgilash tizimini joriy etish hisoblanadi. «O'zbekiston temir yo'llari» AJda amalda pastki va yuqori joylar uchun bir xil tarif qo'llaniladi. Biroq yo'lovchilarning aksariyati tabiiy ravishda qulaylik darajasi yuqoriroq bo'lgan pastki joylarni tanlashga intiladi. Natijada chipta sotib olish jarayonida pastki joylarga talab yuqori, yuqori joylarga esa nisbatan past bo'lib qolmoqda. Shu munosabat bilan pastki va yuqori joylar uchun alohida tariflar joriy etish maqsadga muvofiq hisoblanadi. Bunda asosiy maqsad temir yo'l korxonasi daromadlarini kamaytirmasdan, yo'lovchilarga tanlov imkoniyatini kengaytirish va joylardan foydalanish samaradorligini oshirishdan iborat. Masalan, agar muayyan yo'nalishda chiptaning amaldagi yagona narxi 200 ming so'mni tashkil etsa, tariflarni shartli ravishda 10 foizli farq asosida belgilash mumkin. Bu holda pastki joy uchun tarif 220 ming so'm, yuqori joy uchun esa 180 ming so'mni tashkil etadi. Albatta, tariflar o'rtasidagi optimal farq («oltin nuqta») alohida iqtisodiy tahlillar, marketing tadqiqotlari va mutaxassislar xulosalari asosida aniqlanishi lozim. Ushbu ko'rsatkich 10 foizdan kamroq yoki ko'proq bo'lishi ham mumkin. Mazkur yondashuvning ijtimoiy-iqtisodiy afzalliklari mavjud. Xususan, yuqori joylarni ko'proq talabalar va yoshlar tanlashi ehtimoli yuqori bo'lib, arzonroq tarif ularning transport xarajatlarini qisqartirish imkonini beradi. O'z navbatida, katta yoshdagi yo'lovchilar, nafaqaxorlar yoki qulaylikka yuqori ahamiyat beradigan doimiy ish joyiga yoki doimiy daromad manbai bo'lgan shaxslar pastki joy uchun qo'shimcha

haq to'lashga tayyor bo'lishlari mumkin. Bu esa xizmat sifati va to'lov qobiliyati o'rtasidagi muvozanatni ta'minlashga xizmat qiladi. Taklif etilayotgan tariflashtirish tizimini dastlab barcha yo'nalishlarda emas, balki tajriba tariqasida bitta yoki bir nechta yo'nalishda joriy etish maqsadga muvofiqdir. Tajriba natijalari asosida yo'lovchilar o'rtasida so'rovnomalar o'tkazish, ularning fikr va mulohazalarini o'rganish hamda yangi tizimning iqtisodiy va ijtimoiy samaradorligini baholash zarur. Agar tajriba natijalari yo'lovchilarning ko'pchiligi mazkur yangilikni ijobiy baholayotganini ko'rsatsa, uni bosqichma-bosqich boshqa yo'nalishlarga ham tatbiq etish mumkin. Aksincha, agar salbiy munosabatlar ustunlik qilsa yoki kutilgan iqtisodiy samaraga erishilmasa, mazkur taklifni qayta ko'rib chiqish maqsadga muvofiq bo'ladi.

#### ***Narx belgilash tizimini takomillashtirishning kutilayotgan natijalari.***

- yo'lovchi o'rinlaridan foydalanish koeffitsiyentini yaxshilash;
- chipta narxlarini qulaylik darajasidan kelib chiqqan xolda adolatli narxlash;
- temir yo'l transportining raqobatbardoshligini kuchaytirish;
- tarif yuklamasini yo'lovchilar o'rtasida differensial tariflashtirish orqali taqsimlash.

#### **Xulosa**

Tadqiqot natijasida yo'lovchi vagon joylarini qulaylik darajasiga qarab differensial tariflashtirish temir yo'l transportida narx belgilash tizimini takomillashtirish, yo'lovchilarga qo'shimcha tanlov imkoniyatlarini yaratish va xizmatlardan foydalanish samaradorligini oshirishga imkoni yaratiladi. Taklif qilinayotgan usul orqali uzoqqa qantaydigan yo'lovchi vagonlarda joylar talabini muvozanatlashtirish pastki va tepa joylarni narxlarini differensial tariflashtirish imkonini beradi.

#### **Foydalanilgan adabiyotlar:**

1. Кузнецова Л. П., Семенихин Б. А. Пассажи́рские перевозки. – 2015.
2. Андреев К. П., Терентьев В. В. Пассажи́рские перевозки и оптимизация городской маршрутной сети // Мир транспорта. – 2017. – Т. 15. – №. 6. – С. 156-161.
3. Роменский Д. Ю. Пригородно-городские железнодорожные пассажирские перевозки на диаметральных маршрутах крупных транспортных узлов (на примере Московского транспортного узла) : дис. – Российский университет транспорта (МИИТ), 2021.
4. Власюк Т. А., Михальченко А. А. Пригородные пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте в Республике Беларусь (ретроспектива и развитие). – 2015.
5. Ходоскина О. А., Ивуть Р. Б. Организационно-методические подходы к процессу управления расходами на железнодорожные пассажирские перевозки. – 2017.
6. Бирюков В. В. Пассажи́рские перевозки в городах и агломерациях. – 2020.
7. Блудян Н. О., Парамонова Л. А. О проблеме формализации понятий «интермодальные» и «мультимодальные» пассажирские перевозки // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. = Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura. – 2017. – №. 1 (11). – С. 2.
8. Никитина А. Н., Миронюк В. П. Влияние платежеспособного спроса населения на формирование тарифа на пассажирские перевозки // Инженерный вестник Дона. – 2012. – Т. 22. – №. 4-1. – С. 142.
9. Коротких Ю. С. Пассажи́рские перевозки. – 2018.
10. Макарова Е. А., Муктепавел С. В. Разработка системы расчетно-аналитических показателей, характеризующих региональные пассажирские перевозки // Вестник

Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (ВЕСТНИК ВНИИЖТ). – 2016. – №. 3. – С. 169-173.



INNOVATIVE  
ACADEMY