



“O‘ZBEKISTON TEMIR YO‘LLARI” AJ FAOLIYATINI RIVOJLANTIRISHDA XALQARO HAMKORLIK FAOLIYATI

F. B. Shakirova¹

dotsenti.

S.B. Sattorova²

talaba

¹⁻²Toshkent davlat transport universiteti

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7052327>

ARTICLE INFO

Received: 01st September 2022

Accepted: 03rd September 2022

Online: 05th September 2022

KEY WORDS

xalqaro hamkorlik, transport infratuzilmasi, temir yo‘l transporti, standart.

ABSTRACT

Temir yo‘l transport sohasidagi ikki va ko‘p tomonlama xalqaro hamkorlik faoliyati, uning afzalliklari va kamchiliklari va hozirgi holati tahlili yoritilgan.

Jahon iqtisodiyotining muhim infratuzilmaviy tarmoqlaridan biri transport tizimi bo‘lib, uni rivojlantirish har bir milliy iqtisodiy siyosatning ustuvor yo‘nalishlaridan biri hisoblanadi. Bugungi kunda jahon va milliy iqtisodiyotning barqaror iqtisodiy o‘shishini ta‘minlashda iqtisodiyotni innovatsion rivojlantirish ustuvor ahamiyat kasb etmoqda. Rivojlangan mamlakatlarda yalpi ichki mahsulotning 70-90 foizi aynan innovatsiya faoliyatini rivojlantirish hisobiga yaratilmoqda. Jahon temir yo‘llarining 2 trln. yo‘lovchi-km yo‘lovchi aylanmasi mamlakatlar bo‘yicha quyidagicha taqsimlanadi: Yaponiya va Yevropa – 370-380 mlrd. yo‘lovchi-km; Hindiston va Xitoy - deyarli 300 mlrd. yo‘lovchi-km; boshqa mamlakatlar – 200 mlrd. yo‘lovchi-km¹.

Bugungi kunda bozorni pul resurslari bilan zo‘r berib to‘ldirish davom etayotgani fond va xomashyo bozorlarida sun‘iy ravishda oshirib borilgan spekulativ

narxlarni paydo bo‘lishiga, moliyaviy ko‘piklarning battar avj olishiga olib kelmoqda. Jahon miqyosida konvertatsiya qilinadigan asosiy valyutalarning beqarorligi oqibatida rivojlanayotgan mamlakatlarning ushbu valyutalarga bo‘lgan ishonchiga jiddiy putur yetishi va xalqaro moliya sohasini tartibga solish tizimida nuqsonlar borligini yana bir bor tasdiqlab, xalqaro moliya bozori barqarorligini ta‘minlash maqsadida uning rivojlanish omillarini izchillik bilan o‘rganish zaruratini yanada oshishiga sabab bo‘ldi.

So‘nggi o‘n yillikda mamlakatimiz temir yo‘l transportida innovatsion faoliyatni va uning infratuzilmasini takomillashtirishga alohida e‘tibor qaratildi. O‘zbekiston Respublikasida amalga oshirilayotgan islohotlarda temir yo‘l transporti tizimining alohida o‘rni bor. Ushbu transport turi zimmasiga 2016 yilda xalqaro yo‘nalishdagi yo‘lovchilarning 27,6 foizdan ko‘prog‘i, shuningdek, shahar atrofi yo‘nalishlari bo‘yicha 20,8 foizi to‘g‘ri

¹ www.worldbank.org.



keldi².

Ammo temir yo'l transporti iqtisodiyotda bo'layotgan o'zgarishlar va turizm sohasini jadal rivojlantirish bo'yicha qo'yilgan talablarni miqdor va sifat jihatdan qondira olmayapti. Shu boisdan, 2017-2021 yillarda O'zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishi bo'yicha Harakat strategiyasida «...xizmat ko'rsatish sohasini jadal rivojlantirish, shuningdek, aholiga transport xizmati ko'rsatishni tubdan yaxshilash, yuk va yo'lovchi tashish faoliyatini yaxshilash, ularning xavfsizligini oshirish vazifalari belgilab berilgan».³ Mazkur vazifalarning samarali ijrosini ta'minlash respublikamiz temir yo'l transportida innovatsion faoliyatni rivojlantirish masalalarini tadqiq etishni taqozo etadi.

Temir yo'l transport sohasidagi hamkorlikning sifat tahlili quyidagi natijalarni berdi. Jumladan, quyidagi jadvalda ikki tomonlama va ko'p tomonlama hamkorlikda amalga oshirilayotgan transport loyihalarini o'ziga xos (afzallik va kuchsiz) jihatlari yoritib berilgan (1- jadval).

O'zbekiston mavjud transport kommunikatsiyalardan foydalanish bo'yicha ko'plab davlatlar va xalqaro tashkilotlar bilan o'zaro hamkorlikni yo'lga qo'ygan bo'lishiga qaramasdan, ayrim loyiha va shartnomalarning amalga oshmay qolishiga bir qator muammolar sabab bo'lmoqda.

² Ўзбекистон Республикаси давлат статистика кумитаси материаллари.

³ «2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Ҳаракат стратегияси» Ўзбекистон Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сонли Фармони. Ўзбекистон Республикаси Қонунчилик ҳужжатлари тўплами. 2017 йил 6-сон, 70-модда.



1- jadval

Temir yo'l transport sohasidagi ikki va ko'p tomonlama hamkorlikning afzalliklari va kamchiliklari⁴

Ikki tomonlama hamkorlik		Ko'p tomonlama hamkorlik	
<i>Afzalliklari</i>	<i>Kamchiliklari</i>	<i>Afzalliklari</i>	<i>Kamchiliklari</i>
<ul style="list-style-type: none">– Ikki davlat o'rtasida shu soha bo'yicha huquqiy baza takomillashadi.– Manfaatlari uchinchi davlatga bog'liq bo'lmaydi.– Ikki tomonlama loyihalarni samarali amalga oshirish imkoniyati yuqori bo'ladi.– Tezkor qo'shma boshqaruv qarorlarini qabul qilish imkoniyati mavjud.	<ul style="list-style-type: none">– Bir davlatning moliyaviy imkoniyati bilan bog'liq muammo loyihani to'htab qolishiga olib keladi.– Hamkorlikdagi loyihalar qamrovining tor doirada ishlab chiqilishi.	<ul style="list-style-type: none">– Loyihalarni mintaqaviy doirada amalga oshirilishi davlatlarning integratsiyalashuviga olib keladi.– Qo'shimcha investitsiyalarni jalb etish imkoniyati kengayadi.– Umumiy mintaqaviy huquqiy – me'yoriy baza shakllanadi.– Xalqaro ahamiyatdagi loyihalarni ishlab chiqishga imkoniyat tug'iladi.– Boshqa sohalardagi hamkorlikka zamin yaratiladi.	<ul style="list-style-type: none">– Loyihani amalga oshirishda davlatlarning transport infratuzilmasi imkoniyatlarining bir xil emasligi loyihalarni amalga oshirishga to'siq bo'lib qolishi.– Boshqaruv qarorlarini qabul qilish murakkablashadi.

⁴ Муаллиф ишланмаси



Mazkur sohadagi muammolarni shartli ravishda quyidagi guruhlarga ajratish mumkin:

tashqi siyosatdagi manfaatlarning to'qnash kelishi;

o'rnatilgan tashkiliy me'yorlarning tubdan farq qilishi;

xalqaro ahamiyatga ega koridorlarning talab darajasida emasligi;

texnik standartlardagi mavjud tafovutlar;

moliyaviy resurslar va investitsiyaning yetishmasligi.

Tashqi siyosatdagi manfaatlarning to'qnash kelishi. Muayyan mamlakatda transport kommunikatsiyalar tizimini rivojlantirish davlatda ro'y berayotgan ijtimoiy-siyosiy jarayonlarga bog'liqdir. Har bir mamlakat tashqi siyosiy orientatsiyalarining o'zgarishi, milliy transport loyihalarining ishlab chiqilishi va qator tashqi omillar natijasida mamlakatda mavjud transport kommunikatsiyalardan foydalanish bo'yicha o'zaro munosabatlarida muammolarni keltirib chiqaradi.

Misol uchun bugungi kunda har bir davlat o'zining milliy transport strategiyasini qabul qilgan bo'lib, ular mamlakatlarning transport sohasidagi ichki va tashqi siyosatini o'zida mujassam etadi. Agar mazkur transport strategiyalarini hamkor davlatlar o'rtasida qiyoslangan, transport sohasini rivojlantirishdagi ustuvor vazifalari bir-biridan farq qiladi.

Toshkent-Ulm (Germaniya) jami masofasi – 7758 km, 5 ta o'tkazish punkti, yo'lda kutib qolish – 10,5 kun, aniq vaqt – 15 kun, aniq o'rtacha tezlik – 490 km/kunni tashkil etadi. Yevropa davlatlariga chiqish uchun xaydovchilar 500 dan 3000 dollargacha qo'shimcha

xarajat qilishadi. Xususan, 30 foizdan ko'prog'i (shundan 70 foizi norasmiy ravishda beriladi) chegaradan o'tishga sarflanadi.

Markaziy Osiyoda mazkur holat bo'yicha ko'rsatkichlar ancha salbiy xarakterga ega bo'lib, masalan, O'zbekiston chegarasidan Qozog'istonga chiqish uchun sarflanadigan vaqt 4 soatdan 48 soatgacha, O'zbekiston-Tojikiston – 3 soatdan 41 soatgacha, Turkmaniston-O'zbekiston – 3 soatdan 14 soatgacha hamda Qirg'iziston-O'zbekiston – 10 soatdan 96 soatgacha tashkil etadi.

Mazkur tashkiliy muammolar, birinchi navbatda, hamkorlik qilayotgan davlatlarda yo'lovchi va yuk tashish jarayonida zamonaviy boshqaruv mexanizmi, ya'ni MDP tartibotining (Tojikiston va Turkmaniston Respublikalarida) to'liq joriy etilmaganligi bilan bog'liq. Bugungi kunda ushbu tartibot xalqaro avtotashuv jarayonini tartibga soluvchi eng samarali mexanizm bo'lib, unda xalqaro avtotashuv vaqtini qisqartirish va tovarlar xavfsizligini nazorat qilish "Safe TIR" elektron ma'lumotlar bazasi yordamida ta'minlanib, undan IRUga a'zo bo'lgan barcha mamlakatlarning bojxona organlari, milliy uyushmalari foydalanish huquqiga ega. Shuningdek, MDP tizimida "Safe TIR" yordamida tovarlar va transport vositalarining oldindan deklaratsiya qilish tartibini yo'lga qo'yilgan. Bugungi kunda Yevropa Ittifoqi, AQSh va Lotin Amerikasi mamlakatlarida tovarlar va transport vositalarini elektron bazalar yordamida oldindan deklaratsiya qilishning majburiy tartiboti joriy etilgan bo'lib, uning vositasida avtotashuv vaqtini qisqartirish



borasida ijobiy natijaga erishilmoqda⁵.

Mintaqa davlatlari hududidagi xalqaro ahamiyatga ega koridorlarning talab darajasida emasligi. Osiyo taraqqiyot bankining ma'lumotlariga ko'ra, hozirgi kunda mintqa davlatlari avtomobil yo'llarining holati, xususan Tojikistonda 78 foiz, Qirg'izistonda 74 foiz, Qozog'istonda 40 foiz, Turkmanistonda 57 foiz, O'zbekistonda 40 foiz yo'llar xalqaro standart talablarga javob bermaydi.⁶ Masalan, Tojikistonda umuman I kategoridagi yo'llar mavjud emas. Boshqa mintqa davlatlarida ham ushbu kategoriyadagi yo'llarning yetarli emasligi ushbu yo'llarda xarakter tezligini kamayishiga olib kelmoqda va yukning belgilangan muddatga manzilga yetib bormayapti.

Shuningdek, Qirg'izistonda temir yo'llarning eskirish holati 71%ni tashkil etadi, foydalanishdagi 30%dan ortiq relslar o'zining ekspluatatsiya muddatini o'tab bo'lgan.⁷ Mintaqa temir yo'llarining faqat 23% elektrlashtirilganligi mos ravishda temir yo'lda tashish sifatiga o'z ta'sirini ko'rsatmoqda.

Texnik standartlardagi mavjud tafovutlar. Ayrim mamlakatlar temir yo'llarida vagonlarning uzunligi turlicha, xususan, Xitoyda va Turkmanistonda 16,5 m, Rossiyada 18 m, Eronda 14 m va Yel mamlakatlarida 15 m, Qozog'istonda 11,5

m, O'zbekiston, Qirg'iziston va Tojikiston respublikalarida 20 m o'lchamida belgilanganligi chegara o'tish punktlarida bojxona nazoratini amalga oshirish jarayonida qiyinchiliklar tug'dirmoqda.

Qolaversa o'qqa yuklanish me'yorlari ham bir xil emas. Xitoy vagonlarida o'qqa eng katta yuklanishni 11,5 tonna qilib belgilasa, Qozog'iston, Qirg'iziston, Tojikiston va O'zbekiston qoidalariga ko'ra vagonlarning o'qqa yuklanish esa 10 tonnadan ortiq bo'lmasligi kerak.

Bugungi kunda bojxonadan o'tuvchi vagonlarni nazorat qilishga doir ikki standart mavjud. Ularning ikkalasi ham Yevropa Ittifoqi YeS96/53 mezonida katta bo'lmagan farqlar bilan ishlab chiqilgan, lekin ikkala tomon ham boshqa taraf tomonidan ishlab chiqilgan nazorat me'yorlariga rioya etmaydilar.

Moliyaviy resurslar va investitsiyaning yetishmasligi. Masalan, dastlab TRASEKA dasturi tashkil etilgan paytda loyihalar Yel tomonidan moliyalashtirilgan bo'lsa, keyinchalik ishtirokchi davlatlar tomonidan ulush to'lovi belgilandi va bu ayrim loyihalarning amalga oshmay qolishiga sabab bo'ldi. Jumladan, TRASEKA dasturi doirasida rejalashtirilgan "O'zbekiston-Qirg'iziston-Xitoy" temir yo'l transporti loyahasini investitsiya yetishmasligi sababli bugungi kunda amalga oshirish qiyin bo'lmoqda.

Yuqorida qayd etilgan muammolardan tashqari, mintqa eksportchilari va importchilari faoliyatiga quyidagi asosiy omillar ta'sir ko'rsatmoqda:

Markaziy Osiyo mintaqasidagi geosiyosiy muhit, bu yerda jahonning rivojlangan mamlakatlari va mintqa davlatlari manfaatlari to'qnashadi;

dengizga (Hind okeani) eng qisqa yo'l

⁵ Российский и международный опыт использования системы МДП / <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/analytics/research/6595-opit-mdp.html>, 2013 г.

⁶ Развитие автодорожной отрасли / <http://www.carecinstitute.org/>, 2013 г.

⁷ Основные направления развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2014-2020 годы, утвержденные Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 30 сентября 2014 года №558. <http://www.kjd.kg/ru/about/strategiya-razvitiya-zeleznyh-dorog/>



orqali chiqishga to'sqinlik qilayotgan, Afg'onistonda saqlanib qolayotgan nobarqaror siyosiy vaziyat;

hozirgi transport infratuzilmasi quvvatlarining yuklarni zamonaviy usullar bilan tashishga yetishmasligi – konteyner parki va terminallar, yuk floti, asosiy bandargohlarda xususiy texnik va omborxonalar quvvatlarining yo'qligi va hokazo;

transportirovka nuqtai nazaridan tashqi savdo yuklarining g'oyatda murakkab nomenklaturasi. U bir tomondan yirik hajmdagi bir turli yuklarni (paxta, metall, don, dukkakli, soya, shakar, boshqa oziq-ovqat mahsulotlari), boshqa tomondan keng assortimentdagi mayda yuklarni (meva va sabzavotlar, pardozlash materiallari, paxtani qayta ishlashdan olinadigan mahsulotlar va shunga o'xshash) o'z ichiga oladi;

eksport mahsulotlarining ko'pgina turlari (meva va sabzavotlar, ularni qayta ishlashdan olinadigan mahsulotlar, qurilish materiallari, kimyo sanoati mahsulotlari va boshqalar) hamda kerakli import mahsulotlari (yog'och materiallar, oziq-ovqatning ayrim turlari va hokazo)ni tashish uchun narxlarning ushbu mahsulotlar narxidan balandligi.

Umuman olganda, O'zbekistonning transport sohasidagi xalqaro hamkorligi bilan bog'liq yuqorida qayd etilgan muammolarning o'ziga xosligi shundaki, ular alohida davlatlarga taalluqli ekanligi va ushbu davlatlarning ularni bartaraf etishga qaratilgan imkoniyatini cheklanganligi yoki tashqi siyosatida belgilangan chora-tadbirlarning milliy manfaatlarimizga to'g'ri kelmasligi bilan tavsiflanadi.