

**TEMIR YO'L TRANSPORTINI RIVOJLANTIRISHNING  
MOLIYAVIY SIYOSATINING TAHLILI VA TAMOYILLARI**

*Abdusoliyev Asilbek Ilxomjon o'g'li*  
*Toshkent davlat transport universiteti*  
*4-bosqich talabasi*

*Ilmiy rahbar:*  
*Kushakova Ma'mura Narimanovna*  
*"Buxgalteriya hisobi" kafedrasi katta o'qituvchisi*  
*Toshkent davlat transport universiteti*

*Annotatsiya:* Ilmiy maqolaning maqsadi - temir yo'l transportining barqaror rivojlanishi uchun ilmiy asoslangan moliyaviy siyosatning asosiy elementlari va sanoat moliyalashtirishining zamonaviy nazariyasini, moliya strategiyasi, mexanizmlarini tahlil qilish. O'zbekiston Respublikasida temir yo'l transportini yanada isloh qilish va qo'llab quvvatlash uchun yangi g'oyalar va tamoyillar shakllantirish.

*Kalit so'zlar:* Moliyaviy iqtisodiyot, temir yo'l transport, O'zbekiston Temir Yo'llari AJ, Menejment, marketing.

**ANALYSIS AND PRINCIPLES OF FINANCIAL POLICY FOR  
RAILWAY TRANSPORT DEVELOPMENT**

*Abdusoliyev Asilbek Ilxomjon ogli*  
*4th year student*  
*Tashkent State Transport University*

*Research advisor:*  
*Kushakova Mamura Narimanovna*  
*Senior Lecturer, Department of Accounting*  
*Tashkent State Transport University*

**Abstract:** *The purpose of the scientific article is to analyze the main elements of science-based financial policy and modern theory of industrial financing, financial strategies, mechanisms for the sustainable development of railway transport. Formation of new ideas and principles for further reform and support of railway transport in the Republic of Uzbekistan.*

**Keywords:** *Financial economy, railway transport, Uzbekistan Railways JSC, Management, marketing.*

Temir yo'l transporti - transport tizimining ajralmas qismi hisoblanadi va O'zbekiston iqtisodiyotining eng muhim tarmog'laridan biri hisoblanadi. Mamlakatning katta hududi va yo'l haqi nisbatan arzonligini hisobiga ko'ra u jismoniy va yuridik shaxslarning yo'lovchi va yuk tashish ehtiyojlarini qondirish orqali mamlakat iqtisodiy makonining birligini ta'minlash uchun mo'ljallangan.

Temir yo'l transporti ham mamlakatimizda o'z tarixiga va an'alariga ega transport sohasi sifatida taraqqiy etib kelmoqda. Yurtimiz hududining katta qismi (78,7 %) ni tekisliklar tashkil etganligidan, temir yo'l qurish va undan foydalanish maktabi shakllanganidan, temir yo'l transportining iqlimga bog'liq bo'lmagan holda harakatlanishidan kelib chiqadigan bo'lsak bu sohaning ahamiyati yanada namoyon bo'ladi.

2019 yil 1 yanvar holatiga aksiyadorlik jamiyatining asosiy yo'llarining umumiy uzunligi 6950 kilometrni tashkil etdi, shundan 2500 kilometr elektrlashtirilgan. Hozirgi kunda Aksiyadorlik jamiyatida 90 mingdan ortiq kishi ishlaydi, Temir yo'lning yillik yuk aylanmasi mamlakatdagi barcha turdagi transportning umumiy yuk aylanmasining qariyb 25 foizini tashkil qiladi.

O'zbekistonda mavjud bo'lgan transport turlari orasida yetakchi va muhim o'rinni temir yo'llar egallaydi. Temir yo'l transportining boshqa transport turlariga nisbatan yana bir afzalligi atrof-muhitga kam zarar yetkazadi, uning yuk va yo'lovchilar tashish qobiliyati juda yuqori bo'lib, ob-havoning noqulayliklariga qaramay muntazam ravishda harakatda bo'ladi.



***Rasm:1. O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘llari chizmasi***

Shunga qaramay, O'zbekiston temir yo'l transporti yanada rivojlanishga, temir yo'l xizmatlarining hajmi va sifatini oshirishga, tarkibiy va moliyaviy islohotlarga muhtoj bo'lib qolmoqda. Buning sababi shundaki, hozirda bir qator muammolar hal etilmagan. Bunga sabab, O'zbekiston tovarlar va yo'lovchilarni etkazib berish tezligi, ushbu xizmatlar bozorining rivojlanish darajasi va raqobat bo'yicha etakchi davlatlardan ancha orqadadir (bu yerdan - tariflarni asossiz belgilash, bir qator jarayonlarning samarasizligi va xizmatlarning past sifati ko'rinadi). Ikkinchidan, harakatlanuvchi tarkibning yemirilishi katta foyz daligi.

Temir yo'l transportini isloh qilish 1994 yildan beri olib borilmoqda va shu kungacha davom etmoqda. Tizimli islohotlarni amalga oshirish jarayonida ma'lum yutuqlarga erishildi. Biroq, ular etarli emas edi. Shu sababli, tarkibiy islohotlarni ishlab chiqishda, O'zbekiston temir yo'llarini isloh qilish va 2030 yilgacha temir yo'l transportini rivojlantirish strategiyasi natijasida tashkil etilgan xolding kompaniyasini boshqarish tizimining Strategiyasi ishlab chiqildi va hukumat darajasida qabul qilindi. Bu hujjatlar davlat temir yo'l siyosatini yuritish va amalga oshirishda muhim ahamiyatga ega. Moliyaviy jihat ularda to'g'ri ko'rsatilishi va temir yo'l siyosatini amalga oshirishni moliyaviy qo'llab - quvvatlashning ko'plab muammolari o'rganib chiqildi.

“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ ni rivojlantirishga doir quydagi masalalar yanada rivojlanishi kerak:

- sanoat xususiyatlari va zamonaviy iqtisodiy sharoitlarni hisobga olgan holda temir yo‘l transportini moliyalashtirish nazariyasining asoslarini shakllantirish

- moliyaviy resurslarning tarkibi, tarkibi va tuzilishini, daromad va xarajatlarni oshkor qilish

- temir yo‘l transportida yuzaga keladigan moliyaviy oqimlarni o‘rganish

- temir yo‘l transportining moliyaviy mexanizmining mazmunini ochib berish

- temir yo‘l transportining zamonaviy rivojlanish strategiyasini, tarkibiy va moliyaviy islohotlarini umumlashtirish, aniqlashtirish va to‘ldirish

- tarif siyosatini shakllantirish va tariflarni tartibga solish usullarini ishlab chiqish, shuningdek yuk va yo‘lovchi tashish tariflarini shakllantirish va yo‘lovchilar tashish uchun byudjetdan kompensatsiya to‘lovlarini takomillashtirilgan asosda uslubiy qo‘llab -quvvatlash.

- konsolidatsiyalangan to‘lov balanslarini (byudjetlarni) bajarish uchun byudjetlashtirish va xazina texnologiyalari asosida “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ moliyaviy oqimlarini boshqarish tizimini umumlashtirish va rivojlantirish.

- temir yo‘l tizimini, shu jumladan temir yo‘l mashinasozligini davlat moliyaviy tartibga solishning keng qamrovli tizimini ishlab chiqish

- uzoq masofali sayohatlarda yuqori tezlikda yo‘lovchi tashishni rivojlantirishni moliyaviy qo‘llab-quvvatlash mexanizmini ishlab chiqish.

Yana bir muhim istiqbolli loyiha sifatida O‘zbekiston, Afg‘oniston va Pokiston davlatlarini bog‘lovchi uzunligi taxminan 600 km bo‘luvchi MozoriSharif-Qobul-Peshovar temir yo‘lining qurilishi mamlakatimizning dengizga chiqish harajatlarini 2-3 marta kamaytiradi. Shuningdek O‘zbekiston tovarlarining Pokistonga yetib borishiga ketayotgan 30-35 kunlik vaqt 10-15 kunga tushishi mumkin. Bu yo‘l Rossiya va Pokiston o‘rtasidagi transport

harajatlarini 15-20 % ga qisqartiradi. Albatta bu davlatlar o'rtasida tovar aylanishining faollashuvidan tranzit vazifasini o'tovchi davlatlar ham manfaatdor hisoblanadi. Misol tariqasida 2020 yilda Rossiya, Qozog'iston, O'zbekiston va Afg'oniston o'rtasida 4 mln. Tonna yuk tashilgan bo'lsa yo'l qurilishi bilan yuk tashilishi 10 mln. tonnaga chiqishi mumkin.

Yuqoridagilardan kelib chiqib, xulosa qilish mumkinki o'ziga xos transport tarkibiga ega, dengiz va okeanlardan uzoqda, Yevropa va Osiyo mamlakatlarning markazida joylashgan O'zbekiston Respublikasida transport tizimlarini, ayniqsa temir yo'l liniyalarini rivojlantirish masalasi doimo dolzarb masalalardan bo'lib kelgan va shunday bo'lib qolmoqda.

Buning uchun mamlakatimizda transport iqtisodiyotini xususan temir yo'l transportini mavjud holatini har tomonlama ilmiy tahlil qilish, uning imkoniyatlaridan foydalanish darajasini o'rganish, baholash va prognozlash, yangi liniyalar zaruratini o'rganish, o'zini oqlamayotgan liniyalarni aniqlash oldimizda turgan vazifalardandir. Bunga esa temir yo'l transporti iqtisodiy tizimlar kesimida tahlil qilib chiqish va uni mamlakat miqyosida umumlashtirish orqaligina erishiladi.

O'zbekiston temir yo'llarining innovatsion rivojlanish istiqbollari yetishib kelayotgan avlodning malakasiga, ularning bilim ko'nikmasiga chambarchas bog'liqligi, tizimga innovatsion texnologiyalarni tadbiq etishning muhim iqtisodiy va ijtimoiy ahamiyatga ega.

#### **Foydalangan adabiyotlar:**

1. Сороко В. И., Фотькина Ж. В. Аппаратура железнодорожной автоматики и телемеханики: Справочник: в 4кн. Кн. 1. — 4-е.изд. — М.: ООО «НПФ «ПЛАНЕТА», 2013 - 1060 с.

2. Величко В.И., Сотников Е.А., Винокурова Т. А, Голубев Б.Л. Основы транспортного финансирования на железнодорожном транспорте. М.: Интекс, 2015.