



## TEMIR YO'L YUKLARINI TARIF BILAN TARTIBGA SOLISH TAJRIBASI VA UNI QO'LLASH IMKONIYATLARINI TAHLIL QILISH

Allamurotova Munira Saidmurot qizi  
Toshkent Davlat Transport Universiteti magistranti  
amunira2211@gmail.com (99) 803 99 62  
<https://doi.org/10.5281/zenodo.10259926>

### ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 25- November 2023 yil  
Ma'qullandi: 28- November 2023 yil  
Nashr qilindi: 30-November 2023 yil

### KEYWORDS

*temir yo'l transporti, tariflar, shahar atrofidagi yo'lovchilar, shahar atrofidagi yo'lovchi kompaniyalari, umumiy temir yo'l orqali yo'lovchilarni tashish, tariflarni tartibga solish, yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish, samarali tarif.*

### ABSTRACT

*Maqolada temir yo'l yuklarini tariflarni tartibga solish tajribasi tahlil qilingan. Turli yondashuvlarning asosiy xavflari aniqlandi. Tarif tizimini yanada takomillashtirish yo'llari taklif qilindi.*

Islohotdan so'ng temir yo'l transportida shahar atrofi yo'lovchi tashish samaradorligi muammosining dolzarbligi tobora ortib bormoqda. Bu bir tomondan bozor usullaridan foydalanish zarurati bilan bog'liq nazariy masalalarning noaniqligi va boshqa tomondan aholi, mintaqalar va davlat manfaatlarining muvozanatini ta'minlaydigan usullar bilan bog'liq. Bundan tashqari, davlat manfaatlari bilan bog'liq holda shahar atrofi yo'lovchi temir yo'l kompaniyalari darajasida tariflarni tartibga solishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmlari yetarlicha ishlab chiqilmagan va amalga oshirilmagan. Natijada, bu aholining shahar atrofidagi temir yo'l transportida tashishga bo'lgan talabining pasayishiga olib keldi, chunki ularning narxi oshdi va kompaniya tomonidan ko'rsatiladigan xizmatlar sifati pasaydi. Bundan tashqari, bu ushbu sohadagi ko'plab zarar ko'rgan kompaniyalarning paydo bo'lishiga, ularning infratuzilmasining eskirishiga olib keldi.

Yevropa mamlakatlarida temir yo'l transportining yuk aylanmasidagi ulushi uchdan biridan oshmaydi, Germaniya, Buyuk Britaniya va Fransiyada esa 20 foizdan oshmaydi. Shu bilan birga, Yevropa mamlakatlarida temir yo'l transportining umumiy hajmidagi yuk tashish ulushi ham uchdan biridan oshmaydi. Shuningdek, Yevropa mamlakatlarida yuk poyezdining o'rtacha og'irligi 800 tonnadan oshmaydi va poyezd tarkibidagi vagonlar soni 20 dan oshmaydi. Shu bilan birga, Yevropadagi deyarli barcha yuk poyezdlari yig'ish uchun emas, balki jadvalga amal qiladi [1].

Temir yo'llarda yuklarni tashish tariflari birinchi temir yo'llarning paydo bo'lishi bilan bir vaqtda paydo bo'ldi, nafaqat korxonalar uchun chiziqlar va filiallar, hamda yo'llar. Inqilobdan oldingi Rossiyada transport hajmi va ularni amalga oshirish shartlari hozirgi holatdan juda katta farq qiladi.

Umumiy tarif islohoti 1931 yilda amalga oshirildi va quyidagi yangiliklarni ham qayd etdi [2]:

- ko'pgina tovarlar uchun tarif stavkalari ularni tashish xarajatlaridan kam bo'lmagan holda belgilandi;

- xarajatlarni hisoblashda nafaqat operatsion xarajatlar, balki mulkni tiklash xarajatlari va kengaytirilgan takror ishlab chiqarishga investitsiyalar (ya'ni amortizatsiya) ham hisobga olindi;

- iqtisodiyot uchun katta ahamiyatga ega bo'lgan ayrim past qiymatli yuklar va yuklar uchun tannarxdan past tariflar qo'llanilgan (tarifda kengaytirilgan takror ishlab chiqarishga investitsiyalar hisobga olinmagan);

- sinf (oziq-ovqat va sanoat tovarlari uchun ishlatilgan), vagon (ruda, ohak, sement, qora metallar uchun) va maxsus sxemalar (ko'mir, torf, slanets, inert qurilish materiallari, o'rmon yuklari, neft yuklari, tuz, tirik mavjudotlar uchun) taqdim etildi, ushbu yuklar uchun vagon jo'natish uchun tarif pastroq edi, povagon sxemasidan ko'ra);

- yuqori qiymatli yuklarni tashish va yuqori tezlikda tashish uchun yuqori tarif sxemalari o'rnatildi;

- kamaytirilgan (aralash temir yo'l-suv transportida, metallurgiya va sement sanoati korxonalariga, ayrim eksport yuklariga tashish uchun) va oshirilgan (xususiy sektor uchun va navigatsiya davrida temir yo'l orqali suv yo'llariga parallel ravishda tashishda) tariflar nazarda tutilgan;

- tarif sxemalarida tashish masofasi yoki tashilayotgan yuk massasining ko'payishi bilan transport tannarxining pasayishi hisobga olingan.

1939 yilda tarif islohoti amalga oshirildi, muhim o'zgarishlardan biri "normal" diapazonning joriy etilishi bo'lib, u alohida yuk turlari uchun turlicha o'rnatildi. Oddiy diapazondan uzoqroq masofada tashilganda, tashilayotgan mahsulot birligi bilan bog'liq tarif stavkasi oshdi va kamaymadi. Bu uzoq konlarni o'zlashtirish va ommaviy xomashyo yuklarini tashish diapazonining ko'payishi (tarif tannarxdan past bo'lgan) va natijada temir yo'llarning rentabelligi pasayishi bilan bog'liq edi. Ushbu yangilik, shuningdek, keraksiz uzoq va mantiqsiz transportlar sonini kamaytirishga qaratilgan edi [3].

Yuk tashishni tarif bilan tartibga solish masalasi murakkab, chunki tovarlarni sotish uchun uni iste'molchiga yetkazib berish kerak va transport xarajatlari tufayli tovarlarning yakuniy narxi oshadi. Shu sababli, bir qator mualliflar [4] nafaqat transport xarajatlarini kamaytirish, balki o'z vaqtida tashish xarajatlarini kamaytirish (xomashyo va tayyor mahsulotlarning ortiqcha zaxiralarini saqlash) zarurligini ta'kidlaydilar. Mijozlar bilan temir yo'l transportining muvofiqlashtirilgan va aniq ishlashi zarur.

Arzon yuklarni jalb qilish va shu bilan birga foydali tovarlarning chiqib ketishiga yo'l qo'yimaslik uchun narxlarni kamsitish (pasayishi)ni saqlab qolish muhimdir. Ammo narxlarni kamsitish (pasayish) foydali qazilmalarni ko'chirish sxemalari asosida tariflarni belgilash bilan cheklanmasligi kerak [5], u ilmiy asoslangan asosda o'rnatilishi kerak. Shu bilan birga, alohida tariflardan uzoqlashish, ba'zi yuklarni boshqalar hisobidan tashishdan yo'qotishlarni

qoplash kerak. Iqtisodiyotning ayrim tarmoqlarini davlat tomonidan subsidiyalashga o'tish kerak.

Temir yo'l tariflariga davlat ta'sirining pasayishi ham muhim muammo hisoblanadi. Temir yo'lning transport bozori sharoitlarini hisobga olmaslik mijozlarning boshqa transport turlariga o'tishiga olib kelishi mumkin. Davlat tomonidan noto'g'ri tartibga solishning yorqin namunasi - bu ajratilgan o'rindiqlar va kupe vagonlari tariflari [6]. Plaskartli vagonlarda harakatlanish tariflari davlat tomonidan tartibga solinadi va sun'iy ravishda kam baholanadi, ular transport tannarxidan va temir yo'l tomonidan tannarxni hisoblash asosida o'rnatiladigan kupe vagonlaridagi tariflardan sezilarli darajada farq qiladi. Natijada, zararli transportga bo'lgan talab sun'iy ravishda ortib bormoqda.

Temir yo'llarning rentabelligini ta'minlaydigan va temir yo'l transporti mijozlarining manfaatlarini hisobga oladigan tariflarni shakllantirishga maqbul yondashuvlarni izlashga qaratilgan ushbu masalani yanada rivojlantirish zarur. Eng samarali - bu xarajatlar printsipiga asoslangan, ammo bozor harakatlarini majburiy hisobga olgan holda va qisman davlat tomonidan tartibga solinadigan ikki qismli tarif (infratuzilma va vagon tarkibiy qismlari).

Hozirgi kunda O'zbekiston ulkan transport salohiyatiga ega bo'lib, mavjud yo'nalishlarda transportning barcha turlarida yuklar va yo'lovchilarni tashishda mamlakatning ehtiyojlarini qondirish uchun imkoniyatlarga ega.

2021- yil 1- oktabr holatiga ko'ra, transport sohasida qariyb 18 723 ta korxonalar va tashkilotlar jalb qilingan. O'tgan yilning shu davriga nisbatan ularning soni 1 947 birlikka ko'paydi, o'sish 11,6 % ni tashkil etdi. Shu bilan bir qatorda, temir yo'l transporti yuk aylanmasi hajmi 18 702,3 mln. t-km.ni tashkil etib, o'tgan yilning mos davriga nisbatan 958,6 mln. t-km.ga yoki 5,4 % ga o'sish kuzatildi [7].

So'nggi yillarda O'zbekistonda umumiy uzunligi 1200 km dan ortiq bo'lgan yangi temir yo'l tarmog'i kengaytirildi, 3800 km dan ortiq yo'llar modernizatsiya va rekonstruksiya qilindi, qariyb 1100 km temir yo'l liniyalari elektrlashtirildi. Natijada mamlakatimizning barcha hududlarini qamrab olgan temir yo'llarning umumiy uzunligi 6500 km. ni tashkil etdi.

Zamonaviy transport bozorida temir yo'l transporti tashish hajmi va geografiyasi jihatidan yetakchi o'rinni egallaydi. Biroq, bu haqiqat moliyaviy va iqtisodiy ko'rsatkichlar yuqori darajada kafolat bermaydi. Narx turkum boshqarish tarif indeks darajadagi doirasida bo'lishi mumkin. Transportning ayrim turlarining ijtimoiy ahamiyatidan kelib chiqib, tijorat samarasizligiga qaramay, ularni ijroga olish zarur bo'lib qoladi.

#### **Foydalanilgan adabiyotlar:**

1. Анализ и систематизация результатов зарубежных исследований вопроса целесообразности разделения инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозочной деятельности, изучение особенностей и итогов реформирования железнодорожного транспорта за рубежом / АНО «Институт проблем естественных монополий». - 2013. [Электронный ресурс]
2. [http://www.ipem.ru/files/files/research/23\\_04\\_2013\\_rail\\_foreignreform.pdf](http://www.ipem.ru/files/files/research/23_04_2013_rail_foreignreform.pdf)
3. Крейнин А.В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837 - 2004 гг.) / А.В. Крейнин. - М., 2004. - 225 с.
4. Великая Е.М. Особенности государственного регулирования тарифов на грузовые перевозки железнодорожного транспорта / Е.М. Великая
5. // ВЕСТНИК ИРГТУ. - 2014. - № 2 (85). - С. 194 - 198.

6. Стринковская А.С. Цены и ценообразование на транспорте: учебное пособие ./ А.С. Стринковская. - Омск: СибАДИ, 2010. - 193 с.
7. Крейнин А.В. Насущные проблемы формирования железнодорожных тарифов / А.В. Крейнин // Бюллетень транспортной информации. Информационно-практический журнал. - 2006. - № 4 (130). - С. 2 - 9.
8. Егоров Ю.В. Формирование оптимальной системы тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом в РФ / Ю.В. Егоров // Бюллетень результатов научных исследований. - 2013. - № 4 (9). - С. 48 - 61.
9. Qudbiyev, N. T., Qudbiyeva, G. A. Q., & Abduraximov, B. U. O. (2022). LOGISTIKADA RAQAMLI TEXNOLOGIYALARNI JORIY ETISH VA ULARDAN FOYDALANISHNING DOLZARBLIGI. Scientific progress, 3(1), 133-142.
10. Халиков, А. А., & Мирсагдиев, О. А. (2019). Разработка информационно-измерительных систем на основе волоконно-оптических датчиков. In Проблемы получения, обработки и передачи измерительной информации (pp. 207-212).

