



AKTUAR MOLIYA VA BUXGALTERIYA HISOBI ILMIY JURNALI

Vol. 4 Issue 11 | pp. 579-590 | ISSN: 2181-1865

Available online <https://finance.tsue.uz/index.php/afa>

TEMIR YO'L TRANSPORT TIZIMINI DAVLAT TOMONIDAN TARTIBGA SOLISH MEXANIZMI

Saidmurodov Feruz Sodiqjon o'g'li

Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti

Samarqand filiali "Moliya, soliq va bank ishi" kafedrasida assistenti

Email: Saidmurodov199411@gmail.com



Annotatsiya: Mazkur maqolada temir yo'l transport tizimini davlat tomonidan tartibga solish mexanizmi ёритиб берилган. Shuningdek iqtisodiy olimlarning transport kompleksi, transport vositalari va boshqaruv majmui atroficha yoritib berilgan.

Kalit so'zlar: transport kompleksi, transport tizimi, transport infratuzilmasi, transport korxonasi, transport vositalari va boshqaruv majmui.

Аннотация: В данной статье освещен механизм государственного регулирования железнодорожной транспортной системы. Также подробно рассмотрен транспортный комплекс, транспортные средства и комплекс управления экономистов.

Ключевые слова: транспортный комплекс, транспортная система, транспортная инфраструктура, транспортное предприятие, транспортные средства и комплекс управления..

Abstract: This article covered the mechanism of state regulation of the railway transport system. As well as the transportation complex, vehicles and management complex of economic scientists are covered in detail.

Keywords: transport complex, transport system, transport Infrastructure, transport Enterprise, vehicles and Management Complex.

Kirish

Moddiy ishlab chiqarish tarmog'ining asosiy tarkibiy qismi transport tizimi hisoblanib, sanoat tarmog'ining rivojlanishi va samaradorligini oshirishning muhim yo'nalishlaridan biri, chunki iqtisodiyot tarmoqlarida ishlab chiqarish omillari va tayyor mahsulotlarni zarur joylarga yetkazib berish vazifalari aynan transport tizimi tomonidan amalga oshiriladi. Shu nuqtai nazardan, mazkur tizim iqtisodiyot jarayonlarini tezlashtiradigan hamda yuk va yo'lovchilarning harakatlanish bilan bog'liq ehtiyojlarini qondiradigan sanoat sifatida ijtimoiy-iqtisodiy infratuzilma tarmoqlarida alohida o'rin tutadi.

"O'zbekiston temir yo'llari" davlat-aksiyadorlik kompaniyasi O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 1994 yilning 7 noyabridagi PF-982 Farmoni bilan O'zbekiston Respublikasi hududida joylashgan temir yo'l transporti liniya bo'linmalari, korxonalari va

tashkilotlari negizida tashkil etildi [1]. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2014 yilning 24 aprelidagi «Aksiyadorlik jamiyatlarida zamonaviy korporativ boshqarish uslublarini joriy qilish chora-tadbirlari to'g'risida» gi PF-4720 Farmoni bilan kompaniya ochiq turdagi aksiyadorlik jamiyati yoki «O'zbekiston temir yo'llari» AJ (matn bo'yicha quyida «O'TY» AJ)ga aylantirilib, uning 100 foiz aksiyalari davlatga tegishli.

Adabiyotlar tahlili

XIX asr boshlarida K.Marks ishlab chiqarish sohasida transport tarmog'ining o'rnini baholashga alohida yondashgan, uning fikricha takror ishlab chiqarish jarayonida uning o'rnini aniq belgilab, uni iqtisodiyot sohasidagi ishlab chiqarish jarayonining davomi deb hisoblagan[2]. U tadqiqot doirasida transportning ikki jihatiga to'xtalgan, birinchi jihati transport sanoat ishlab chiqarishning alohida tarmog'i, ikkinchi jihati u tovar ishlab chiqarish jarayonining davomi ekanligi bilan ajralib turadi [3].

Bugungi kunda ilmiy adabiyotlarda transport atamasi bilan bog'liq ko'plab tushunchalar bir xil ma'noda yuririladi. Shunga muvofiq, transport kompleksi, transport tizimi, transport infratuzilmasi va transport-logistika hamda transport-tranzit, transport koridorliri kabi tushunchalarning mazmun-mohiyati jihatdan farqlab olish maqsadga muvofiq.

Ushbu sohani rivojlantirish masalalariga bag'ishlangan ilmiy tadqiqotlar mamlakatimiz olimlari tomonidan ko'plab izlanishlar olib borilgan. Xususan, A.A. Zoxidov o'zining "Markaziy Osiyo transport tizimini samarali boshqarish mexanizmini takomillashtirish" nomli doktorlik dissertatsiyasida transport sohasiga oid atamalarga turlicha o'z yondashuvini keltirgan. Uning fikricha, transport tizimi deganda transport infratuzilmasi, transport korxonasi hamda transport vositalari va boshqaruv majmui tushuniladi [4]. Muallif tadqiqotlarida transport tizimining muhim elementi sifatida transport koridorini keltiradi va transport koridori bu umumiy foydalanishdagi transport va telekommunikatsiya umumiy yo'nalishlarining majmuasidir [5].

Mamlakat transport tizimini rivojlanishini ta'minlaydigan asosiy yo'nalishlardan biri bu tranzit tashuv faoliyati tushuniladi, tranzit – tovar va transport vositalarining mamlakat hududi orqali bojxona nazorati ostida bojxona to'lovlari undirilmasdan va iqtisodiy siyosiy choralar qo'llanmasdan olib o'tish [6].

Chet el iqtisodchi olimlarining tadqiqotlarida "transport kompleksi" atamasiga turli ta'riflar keltirilgan bo'lib, ular yondashuvlarida umumiy o'xshash tomonlari uchraydi. Masalan, amerikalik mutaxassis Stiven Frederik Starr transport kompleksi kategoriyasiga quyidagicha ta'rif bergan: "Transport kompleksi - yo'lovchilar va yuklarni tashishga bo'lgan ehtiyojni qondirish uchun mo'ljallangan iqtisodiyot tarmoqlari yig'indisi" [7].

Ingliz iqtisodchisi Entoni Venablsning fikriga ko'ra, transport kompleksi bu ijtimoiy ishlab chiqarishning yuklar va yo'lovchilarni tashishga bo'lgan ehtiyojini qondirishga ixtisoslashgan xalq xo'jiligi tarmoqlari yig'indisi tushuniladi [8].

Rossiyalik olim N.P. Tereshina o'zining "Transport iqtisodiyoti" o'quv qo'llanmasida "transport kompleksi - o'zaro bog'liq transport turlarining hududiy uyg'unligi bo'lib, ular, bir-biri bilan o'zaro hamkorlikda ijtimoiy xo'jalik hamda aholining yuklar va yo'lovchilar tashishga bo'lgan ehtiyojini to'liq qondiradigan sektorlar majmui" [9]. degan ta'rif keltiriladi.

Tadqiqot metodologiyasi

Mazkur maqolada ilmiy-nazariy asos transport kompleksi, transport tizimi, transport infratuzilmasi, transport korxonasi, transport vositalari va boshqaruv majmui tizimiga oid iqtisodiy adabiyotlar hamda ilmiy maqolalar, xorijiy va mahalliy iqtisodshi olimlarning mazkur mvzuga oid ilmiy asarlari o'rganilgan. Mavzuni o'rganish davomida adabiyotlar qiyosiy tahlili, mantiqiy va tarkibiy tahlil qilish, guruhlashtirish va qiyosiy taqqoslash usullaridan foydalanildi.

Tahlil va natijalar

So'nggi yillarida mamlakat transport kompleksini rivojlantirish uchun strategik taraqqiyot maqsadidagi katta ishlar amalga oshirildi. Hukumat tomonidan temir yo'l transporti sohasida qator qarorlar farmonlar qabul qilindi (1-jadval). «O'zbekiston temir yo'llari» aksiyadorlik jamiyati mamlakatning eng yirik transport kompaniyasi bo'lib, transport bozorining ayrim segmentlari bo'yicha qat'iy raqobat sharoitlarida faoliyat yuritadi¹.

1-jadval

Hukumat tomonidan temir yo'l transporti sohasida qabul qilingan qarorlar²

| № | Nomi | Sanasi va raqami |
|---|---|---|
| 1 | «O'zbekiston temir yo'llari» Davlat-aksiyadorlik kompaniyasi 1994 yilning 7 noyabrida temir yo'l transporti tizimining O'zbekiston Respublikasi hududida joylashgan liniya bo'linmalari, korxonalari va tashkilotlari asosida hosil qilindi | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 1994 yil 7 noyabridagi PF-982-son Farmoni |
| 2 | «Temir yo'l transportini monopoliyadan chiqarish va aksiyalash bo'yicha chora-tadbirlar to'g'risida»ga Qarorga binoan «O'zbekiston temir yo'llari» Davlat-aksiyadorlik temir yo'l kompaniyasi ochiq turdagi aksiyadorlik jamiyatiga (OAJ) aylantirildi. | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2001 yil 2 martidagi PF-2815-son Farmoni |
| 3 | «Davlat aktivlariga ega bo'lgan ayrim yirik aksiyadorlik kompaniyalari Kengashlari tarkiblarini tasdiqlash to'g'risida», jamiyatni boshqarish organi jamiyat Kengashi bo'lib, u Aksiyadorlar umumiy yig'ilishi va Kuzatuv kengashi vazifasini bajaradi | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2006 yil 24 iyulidagi PQ-474-son Qarori |
| 4 | «Tabiiy monopoliyalar to'g'risida»gi Qonun, unda tabiiy monopoliyalar sub'ektlari faoliyatining davlat tomonidan muvofiqlashtirish temir yo'l sohasida temir yo'llar infratuzilmasidan foydalanishni hisobga olgan holda belgilanishi ko'zda tutiladi. | O'zbekiston Respublikasi 14.12.2010 yil 14 dekabridagi Qonuni 4-modda |
| 5 | «Ishlab chiqarish hajmlarini kengaytirish va raqobatbardosh mahsulotlarning yangi turlarini o'zlashtirishga qaratilgan birinchi navbatdagi choralar dasturi to'g'risida» | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 04.10.2011 yildagi PQ-1623-son qarori |
| 8 | «2015-2019 yillarda ishlab chiqarishni tuzilmaviy o'zgartirish, modernizatsiyalash va diversifikatsiyalashni ta'minlash chora-tadbirlari dasturi to'g'risida» | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2015 yil 4 martidagi PF-4707-son Farmoni |
| 9 | «Muhandislik-kommunikatsiya va yo'l-transport | O'zbekiston |

¹ «Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг 2021 йил учун бизнес режаси

² Олиб борилган тадқиқотлар асосида муаллиф томонидан тизимлаштирилган.

| | | |
|----|---|---|
| | infratuzilmasini rivojlantirish va modernizatsiyalash dasturi to'g'risida» | Respublikasi Prezidentining 2015 yil 06 martidagi PP-2313-son Qarori |
| 10 | Jamiyatni korporativ boshqarish tizimini tubdan takomillashtirish bo'yicha chora-tadbirlar Dasturi, aksiyadorning yagona vakili, «O'TY» AJ ning davlat ishonchli vakili sifatida «O'zbekiston temir yo'llari» AJ tuzilmasi tasdiqlangan | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2015 yil 24 aprelidagi PF-4720-son Farmoni |
| 12 | Ijroni ta'minlash maqsadida «O'TY» AJ bo'yicha jamiyat faoliyati samaradorligi asosiy ko'rsatkichlari ishlab chiqilib, №5 va 6-ilovalarda aks ettirilgan. | O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining ot 2015 yil 28 iyulidagi 207-son Qarori |
| 13 | «Muhandislik-kommunikatsiya va yo'l-transport infratuzilmasini rivojlantirish va modernizatsiyalash dasturi to'g'risida». | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2015 yil 06 martidagi PF-2313-son Farmoni |
| 14 | ««Pop-Qo'qon-Andijon" uchastkasini elektrlashtirish bilan "Angren - Pop" elektrlashtirilgan temir yo'l liniyasining qurilishi» loyahasini amalga oshirishga qaratilgan qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida | O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2015 yil 17 sentyabridagi 269-son Qarori |
| 15 | «2020 yilgacha davrga milliy sifat infratuzilmasini rivojlantirish dasturini tasdiqlash to'g'risida». | O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2015 yil 19 oktyabridagi 298-son Qarori bilan qabul qilingan |
| 16 | «O'zbekiston temir yo'llari» AJ korxonalarida sifat menejmenti tizimlarini tatbiq etish bo'yicha tarmoqli grafik ishlab chiqilib, tasdiqlangan | O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi yig'ilishlari Qarorlari va 05.12.2015 yil 05 dekabridagi 97-a-son bayonnomasi |
| 17 | «Aksiyadorlik jamiyatlari va aksiyadorlar huquqlarini himoya qilish to'g'risida» jamiyatning huquqiy holati aksiyadorlik jamiyati maqomini oldi – «O'zbekiston temir yo'llari» AJ. | Qonunning 58-moddasiga muvofiq |
| 18 | «Tayyor mahsulotlar, butlovchi ashyolar va materiallar ishlab chiqarishni 2015-2019 yillarda sanoat kooperatsiyasi asosida mahalliyashtirish Dasturi to'g'risida» | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2016 yil 11 fevralidagi PP-2298-son Qarori |
| 20 | «Toshkent metropolitenini yanada rivojlantirish va uning faoliyati samaradorligini yuksaltirish chora-tadbirlari to'g'risida» va «O'TY» AJ boshqaruvi raisining buyrug'i | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2016 yil 21 oktyabridagi PP-2638-son Farmoni, 2016 yil 28 oktyabridagi 448-N-son buyrug'i |
| 21 | «Jismonan to'zigan va ma'naviy eskirgan uskunalarni jadal almashtirish, shuningdek sanoat tarmoqlari korxonalarining ishlab chiqarish xarajatlarini qisqartirishga qaratilgan qo'shimcha chora-tadbirlar | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2016 yil 22 dekabridagi PP-2692-son Farmoni |

| | | |
|----|---|---|
| | to'g'risida» | |
| 22 | «O'zbekiston temir yo'llari» AJ tarkibiga «Toshkent metropoliteni» UK kiritildi. | «O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2016 yil 21 oktyabridagi PP-2638-son Farmonining ijrosi to'g'risida» |
| 23 | ««Toshkent-Vostochnyy» aviatsiya aerodromi bazasida fuqarolik (ishbilarmonlik) zamonaviy aeroport majmui qurilishi» loyihasini amalga oshirish chora-tadbirlari to'g'risida» | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yilning 30 iyunidagi PF-3104-son Farmonlari |
| 24 | «"O'zbekko'mir" AJ va "Shargunko'mir" AJ ni «O'TY» AJ tarkibiga berish va ko'mir sanoati korxonalarini moliyaviy jihatdan sog'lomlashtirish bo'yicha tashkiliy chora-tadbirlar to'g'risida» va «O'TY» AJ boshqaruvi raisining buyrug'i | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yil 8 noyabridagi PF-3380-son Farmoni |
| 25 | «Faol tadbirkorlik va innovatsion g'oyalar va texnologiyalarni qo'llab-quvvatlash yili» «O'TY» AJ bo'yicha buyruq chiqarilib, amalga oshirilayotgan demokratlashtirish jarayonlari sifatini tubdan yuksaltirish va temir yo'l transporti ishchi-xizmatchilari huquqlari, erkinliklari va manfaatlarini ta'minlash natijalarini yaxshilash kabilarni ko'zda tutgan tarmoq bo'yicha dastur ishlab chiqilgan. | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yil 28 dekabridagi PF-5155-son farmoyishi |
| 26 | «O'TY» AJ tuzilmasiga "O'zbekko'mir" AJ va "Shargunko'mir" AJ lar kiritilgan edi. №1-ilovada «O'zbekiston temir yo'llari» AJ ijro apparatining amaldagi tuzilmasi aks ettirilgan. | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yil 8 noyabrdagi PQ-3380-son Qarori |
| 27 | «Toshkent shahrida elektrlashtirilgan ikki izli tezyurar halqali temir yo'l qurilishi» loyihasini amalga oshirish chora-tadbirlari to'g'risida». Loyihaning dastlabki texnik-iqtisodiy hisobi (PTER) ishlab chiqilmoqda. | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yil 19 maydagi PQ-2979-son Qarori |
| 28 | ««Toshkent-Vostochnyy» aviatsiya aerodromi bazasida fuqarolik (ishbilarmonlik) zamonaviy aeroport majmui qurilishi» loyihasining amalga oshirilishini tezlashtirish bo'yicha qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida» «O'zbekiston temir yo'llari» AJ «Toshkent-Vostochnyy» aviatsiya aerodromi bazasida fuqarolik (ishbilarmonlik) zamonaviy aeroport majmui qurilishi» loyihasini amalga oshirish bo'yicha faoliyat yuritmoqda | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2018 yil 3 yanvardagi PQ-3456-son Qarori |
| 29 | «O'zbekiston Respublikasi soliq siyosatini takomillashtirish Konsepsiyasi to'g'risida» «O'zbekiston temir yo'llari» AJ 2019 yilgi moliyaviy tahlilida dividend siyosati qonun hujjatlariga muvofiq sof foydadan so'zsiz dividendlar qo'shib hisoblash sharti ko'zda tutilgan. | O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2018 yil 29 iyundagi PF-5468-son Farmoni |

2001 yilda Prezidentning "Temir yo'l transportini monopoliyadan chiqarish va aksiyalashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi farmoni qabul qilingan bo'lib, unda temir yo'l transportining boshqaruv tizimini yanada takomillashtirish, tarmoqni monopoliyadan chiqarish hamda uning korxonalari va tashkilotlarini aksiyalashtirish jarayonlarini chuqurlashtirish asosida transport kommunikatsiyalarini rivojlantirishni, harakatdagi tarkibning texnika bilan qayta jihozlanishini ta'minlash, respublika aholisiga, iqtisodiyot

tarmoqlari va sohalariga temir yo'l transporti xizmati ko'rsatish darajasi va sifatini oshirish nazarda tutilgan³.

Temir yo'l transport-logistika tizimi samarali faoliyat yuritishining asosiy shartlaridan biri uning davlat tomonidan tartibga solinish mexanizmini rivojlantirishdan hisoblanadi. Davlatning tartibga solish funksiyalari yagona transport kompleksini tashkil etuvchi, bilim talab qiladigan tarmog'i sifatida temir yo'l tashishga qaratilgan sanoat siyosati chora-tadbirlari majmui shaklida qaratilgan bo'lishi kerak. Temir yo'l transport-logistika sohasi davlat tomonidan tartibga solinishining yaxlit tizimi quyidagi xususiyatlarga ega bo'lishi talab etiladi:

barcha qonunlar va qonunosti hujjatlar to'plamining sintezlangan temir yo'l transport-logistika tizimi boshlang'ich tamoyillarining birligi va izchilligi;

temir yo'l transporti tizimini qayta qurish jarayonida turli vaqtlarda va turli ishlab chiquvchilar guruhlari tomonidan ichki talablari qarama-qarshi emasligi, temir yo'l kompleksi faoliyatining samaradorligi buzilgan holda ilgari yaratilgan huquqiy qoidalarning umumiylikiga tubdan o'zgartirishlar kiritish imkoniyati;

amaldagi me'yoriy hujjatlar va sintez qilingan temir yo'l transporti tizimining rejalashtirilayotgan yangi huquqiy qonun-qoidalari o'rtasidagi tafovutlarni bartaraf etish.

Davlat tomonidan tartibga solish quyidagi talablarga rioya qilgan holda amalga oshirilishi maqsadga muvofiq:

davlat tomonidan tartibga solish chora-tadbirlarining maqbulligi, ularni transport-logistika markazlari, transport korxonalarini va birlashmalarining samarali tashkiliy tuzilmalarini ta'minlashga e'tibor qaratilishi, transport jarayonining barcha ishtirokchilari o'rtasidagi munosabatlarning maqbul tashkiliy-iqtisodiy mexanizmlarini rag'batlantirishi, xususi va davlat sektorlari konfiguratsiyasini tanlash va boshqalar;

mintaqaviy transport bozorlarining o'ziga xos xususiyatlarini hisobga olgan holda ko'p pog'onali tartibga solish tizimi;

temir yo'l transport-logistika tizimini tartibga solish mexanizmlarining ko'p qirraliligi;

davlat tomonidan tartibga solish faqat litsenziyalash faoliyati, soliq nazorati va qonunchilik bazasining (me'yoriy-idoraviy) qismidagi minimal inersion o'zgarishlar bilan cheklanib qolmasligi kerak. Temir yo'l transport-logistika tizimini davlat tomonidan tartibga solish mexanizmi yo'nalishlari qator sohalarni qamrab olishi maqsadga muvofiq (2-jadval).

2-jadval

Temir yo'l transport-logistika tizimini davlat tomonidan tartibga solish mexanizmi yo'nalishlari⁴

| Tartibga solish sohalari | Tartibga solish maqsadlari | Tartibga solish vositalari |
|--------------------------|----------------------------|----------------------------|
|--------------------------|----------------------------|----------------------------|

³ "Ўзбекистон темир йўллари" АЖнинг 2021 йил учун бизнес режаси

⁴ Олиб борилган тадқиқотлар асосида муаллиф томонидан тизимлаштирилган.

| | | |
|---------------------|--|--|
| 1. Me'yoriy-huquqiy | Temir yo'l transportining tuzulmaviy isloh qilish vaqtida tashishlar bozor samarali modelini yaratish. Monopoliya va raqobat sektorlari o'rtasida oqilona chegaralarni asoslash. Tashish xavfsizligi standartlarni ishlab chiqish. | Mos me'yoriy-huquqiy bazani yaratish. Islohotlar vaqtida kerakli o'zgartishlarni kiritish. |
| 2. Litsenziyalash | Tashishning samarali bozorini tashkil etish. G'irrom raqobatni to'xtatish. Tashish jarayonini jahon standartlariga mos ravishda tashkil etish. | Xo'jalik faoliyati natijalariga ko'ra litsenziyalarni berish. Mustaqil operatorlarning investitsion majburiyatlari bajarilishi ustidan nazorat. |
| 3. Moliyaviy | Yo'lovchi tashishlarni ijtimoiy ahamiyatli turlarini quvvatlash. Temir yo'l transporti infratuzilmasini rivojlantirish. | Investitsiya dasturlari. Yo'lovchi tashish zararlarini bartaraf etish uchun dotatsiyalar. |
| 4. Pul-kredit | Kengaytirilgan qayta ishlab chiqarish maqsadlariga pul taklif qilish sharoitlarni yaratish. Innovatsion rivojlanish maqsadlariga pul taklif qilish sharoitlarni yaratish. | Ixtisoslashtirilgan tarmoq banklari tomonidan uzoq muddatli kreditlash. Ixtisoslashtirilgan investitsiya jamg'armalari resurslarini jalb qilish. |
| 5. Tariflar | Samarali tarif tizimini shakllantirish. Dotatsiyalar asosligini hisoblash, ularning miqdorini aniqlash. Tariflarni ijtimoiy maqbul darajasini ta'minlash. | Tariflar tarkibiy qismlarini hisoblash. To'g'ri qo'llanishini nazorat qilish. |
| 6. Soliqlar | Yo'lovchi xizmatlari taklifini rag'batlantirish. Harakat tarkibidan yaxshiroq foydalanishni rag'batlantirish. | Soliq imtiyozlari. |

Bugungi kunda temir yo'l transport-logistika tizimi samarali faoliyatini ta'minlashda quyidagi chora-tadbirlar amalga oshirilishi maqsadga muvofiq:

monopoliya va raqobatbardosh sektorlari chegaralarini aniqlashtirish, turli sektorlarga mansub korxonalarining o'zaro harakat tamoyillari va qoidalarini asoslash;

infratuzilmani boshqarish va ekspluatatsiya faoliyatining nomutanosibligini bartaraf etish nuqtai nazaridan temir yo'l transporti faoliyatining texnik reglamentlarini ishlab chiqish;

manfaatlarni uyg'unlashtirish va iste'molchi manfaatlarini ko'zlab ijobiy biznes-motivatsiyasiga e'tibor berish nuqtai nazaridan tashish jarayoni ishtirokchilari o'rtasidagi munosabatlar tartibini aniqlash;

yo'lovchi temir yo'l transportini rivojlantirish bo'yicha maqsadli dasturlarning samaradorligini oshirish;

yo'lovchi va shahar atrofi transportidan ko'rilgan zararlarni asosli qoplash qismida dotatsiya qilingan faoliyat hajmini aniqlash;

infratuzilmaning o'tkazish imkoniyatlari cheklangan sharoitda unga tashuvchilarning foydalanishi tartibini belgilash;

bozorning barcha ishtirokchilariga infratuzilmadan foydalanish bo'yicha ko'rsatiladigan xizmatlarni ma'lumot berish tartiblarini ishlab chiqish, ularning narxi, infratuzilmaning o'tkazish qobiliyatining mavjudligi, umumiy tarmoqdan foydalanishning texnik va texnologik imkoniyatlari to'g'risida.

Tartibga solishning tayanch sohasi transport bozori modelining asosiy konseptual parametrlarini, uning institutlari holati, uning ishtirokchilari tarkibi va tartibga solish mexanizmlarining xususiyatlarini belgilaydi. Uning asosiy funksiyasi temir yo'llar isloh qilinishini, u yoki bu tuzulmaviy siljishlar kerakligini kuzatib borish. Afsuski, umuman olganda, tizimli islohotlarni me'yoriy-huquqiy jihatdan ta'minlash, barcha mezonlar, miqdoriy ko'rsatkichlarni asoslash zarur darajada amalga oshirilmayapti: ko'plab qarorlar bo'lak-bo'lak va yuzaki, tegishli ishlab chiqilmasdan hamda o'zaro bog'lanmagan holda amalga oshirilgan.

Mustaqil tashuvchilar bozorida qarama-qarshiliksiz ishtirok etishni, DXSh shaklida investitsiyalarni jalb etishni, ta'mirlash quvvatlarning raqobat bozorini shakllantirish va boshqalarni ta'minlashning tashkiliy-huquqiy mexanizmi yaratilmagan. "Texnik jihatdan tartibga solish to'g'risida"gi qonunda standartlashtirish va litsenziyalash bilan bog'liq ko'p masalalar tartibga solinmagan. Ko'plab standart va qoidalarni sun'iy ravishda soddalashtiradigan ushbu qonunning qabul qilinishi mamlakatning JSTga a'zo bo'lishining sharti sifatida qaralmoqda.

Me'yoriy-huquqiy sohaning eng muhim vazifalaridan biri bu transport bozorining monopoliya va raqobat sektorlarining oqilona chegaralarini ilmiy asoslash va aniqlash, turli tarmoqlarning faoliyati solishtirilishiga qarab ularni o'zgartirish.

Temir yo'l tarmog'ida amalga oshirilayotgan tuzilmaviy islohotlarning umumiy natijaviyligini rasmiy ko'rsatkichlar (masalan, xususiy harakatlanuvchi tarkibning ulushi, berilgan litsenziyalar soni, mustaqil tashuvchilar soni va boshqalar) nuqtai nazaridan emas, balki transport bozorining har bir segmenti bo'yicha mustaqil operatorlar/tashuvchilar institutidan foydalanishning real natijasini (ijtimoiy-iqtisodiy samaradorlikni) hisoblash, transport sohasining qo'shilgan qiymatiga qo'shgan hissasini aniqlash va umumiy milliy iqtisodiy xarajatlari kamaytirilishiga qarab baholash kerak.

Temir yo'l transportini davlat tomonidan qo'llab-quvvatlash yo'nalishlari orasida quyidagilarni ta'kidlash kerak:

mintaqalararo yo'nalishlarda ijtimoiy ahamiyatga ega yo'lovchi tashish uchun davlat buyurtmasini joriy etish;

10-01 sonli tarifga sarmoyaviy komponentni kiritish, shahar atrofi tashishlar uchun tuzilmaviy, ikki bosqichli tariflarni belgilash va boshqalar.

Temir yo'l transporti sohasida davlat tomonidan tartibga solish quyidagicha amalga oshiriladi:

temir yo'l transporti sohasida davlat siyosatini amalga oshirish;

temir yo'l transporti sohasida davlat tomonidan tartibga solish faoliyatining asoslarini belgilash;

tashish jarayonining barcha ishtirokchilari, boshqa jismoniy va yuridik shaxslar uchun majburiy bo'lgan me'yoriy-huquqiy hujjatlarni va boshqa hujjatlarni tasdiqlash

hamda ularga rioya etilishini nazorat qilish;

temir yo'l transporti sohasidagi faoliyatning ayrim turlarini litsenziyalash;

temir yo'l transportida yo'lovchilar va yuklarni tashishda ob'ektlarni, texnik va dasturiy vositalarni, alohida xizmatlarni sertifikatsiyalash va standartlashtirishni amalga oshirish;

tabiiy monopoliyalar to'g'risidagi va monopoliyaga qarshi qonun hujjatlariga muvofiq temir yo'l transporti sohasida tartibga solish va nazorat qilish;

qurilayotgan umumiy foydalanishdagi temir yo'l yo'llariga, shuningdek yangi (qayta tiklangan) umumiy foydalanishdagi temir yo'l va umumiy foydalanilmaydigan temir yo'l yo'llariga tutash ruxsatnomalar berish tartibini belgilash;

umumiy foydalanishdagi temir yo'l yo'llarining alohida uchastkalarida poezdlar harakatining belgilangan jadvalining bajarilishiga ta'sir etuvchi harakatni yopish (cheklash) uchun ruxsatnomalar berish;

jismoniy va yuridik shaxslarning temir yo'l transportida faoliyati ustidan, shu jumladan, temir yo'l transporti harakati xavfsizligi va ekspluatatsiyasini ta'minlash, tashuvchilarning infratuzilma ob'ektlaridan kamsitilmasdan foydalanishini ta'minlash bo'yicha davlat nazoratini amalga oshirish;

temir yo'l transporti sohasidagi faoliyat to'g'risidagi statistik ma'lumotlarni to'plash, jamlash va tahlil qilish tartibini belgilash;

infratuzilma egalari va tashuvchilarning ishlab chiqarish va boshqa faoliyatida hisobga olinishi majburiy bo'lgan umumiy foydalanishdagi temir yo'l transporti sohasidagi davlat siyosatining ustuvor yo'nalishlarini belgilash.

Ushbu qoidalarning barchasi Transport vazirligi va uning bo'linmalari, shu jumladan, "O'zbekiston temir yo'llari" AJtomonidan ishlab chiqilishi kerak. Transport sohasini davlat tomonidan tartibga solish bir qator quyidagi yo'nalishlarda strategik vazifalarni amalga oshirishni nazarda tutadi.

Xulosa va takliflar

1. Samarali me'yoriy-huquqiy bazani shakllantirish.

Amaliyotda temir yo'l transporti ishini tashkil etish bo'yicha me'yoriy-texnik talablarni belgilovchi qator hujjatlar ishlab chiqilmagan. Temir yo'l majmuasini o'zgartirishning yakuniy maqsadlari haqida hali ham aniq tasavvur yo'q. Masalan, quyidagilar aniq aks ettirilmagan yoki ishlab chiqishni talab qiladi:

yangi sharoitlarda tashish jarayoni ishtirokchilarining munosabatlari tartibi;

davlat ahamiyatiga molik yirik loyihalarni investitsiyaviy qo'llab-quvvatlashda hamda yo'lovchi va shahar atrofi transportidan ko'rilgan zararlarni qoplash faoliyatda davlatning ishtiroki;

DXSh shartnomalarida tomonlarning huquq va majburiyatlarini taqsimlanishi;

temir yo'l transporti faoliyatining texnik reglamentlarini ishlab chiqish.

Me'yoriy-huquqiy bazani tashish jarayoni ehtiyojlariga muvofiqlashtirish maqsadida quyidagi me'yoriy hujjatlar ishlab chiqilishi va qabul qilinishini ta'minlash zarur:

temir yo'l yuklarini tashish sohasida raqobatni rivojlantirish, temir yo'l harakatlanuvchi tarkibi operatorlari faoliyatini va ularning tashuvchilar bilan o'zaro harakatlarini huquqiy tartibga solish asoslari to'g'risida;

umumiy foydalanishdagi temir yo'l transportida tariflar, yig'imlar va to'lovlar

bo'yicha imtiyozlar va afzalliklarni belgilash natijasida infratuzilma mulkdori va tashuvchining daromadlaridagi yo'qotishlarni qoplash tartibi to'g'risida;

temir yo'l transportida faoliyatning ayrim turlarini litsenziyalash to'g'risidagi nizom; ijtimoiy-iqtisodiy barqarorlikka, mudofaa qobiliyatiga, davlat xavfsizligiga xavf tug'ilgan sharoitda umumiy foydalanishdagi temir yo'l transportida yakka tartibdagi tashuvlar natijasida infratuzilma egalariga va tashuvchilarga yetkazilgan zararni qoplash tartibi to'g'risida;

Lokomotiv tortish xizmatlarini ko'rsatish tartibi va namunaviy shartnomani ishlab chiqish talab etiladi, chunki hozirgi kunga qadar bu masala hamda xizmatlar ko'rsatish shartlari, ushbu faoliyat turini davlat tomonidan tartibga solish darajasi, O'zbekiston temir yo'llari tarkibida uni himoya qilish imkoniyati, shuningdek, tashish uchun tarifdagi «lokomotiv» darajasi qonuniy tarzda yoritilmagan.

Ta'mirlash xo'jaligini rivojlantirish va unga qo'shimcha investitsiyalarni jalb qilish maqsadida quyidagilar nazarda tutilgan chora-tadbirlar amalga oshirilishini ta'minlash kerak:

vagonlarni ta'mirlashning barcha turlari bo'yicha ishlab chiqarish quvvatlarini hisoblash va tahlil qilish, ayrim hollarda quvvatlarni inventarizatsiya qilish, shuningdek, tegishli uslubiyotlar va me'yorlarni ishlab chiqish;

yo'nalishlar, hajmlar va transport turlarining o'zgarishi prognozini hisobga olgan holda "O'zbekiston temir yo'llari" AJ va mulkdor kompaniyalarning vagonlarini ta'mirlash ehtiyojlarini hisoblash va tahlil qilish;

ta'mirlash majmuasi ob'ektlarini qurishga tegishli yirik loyihalar bo'yicha davlat investitsiya dasturlarini amalga oshirish.

Ushbu chora-tadbirlarni birgalikda amalga oshirish vagonlarni ta'mirlash deposini modernizatsiya qilish uchun investitsiyalarni ta'minlash, shuningdek, "O'zbekiston temir yo'llari" AJ va mulkdor-kompaniyalar harakat tarkibini ta'mirlashga uzoq muddatli ehtiyojlarni to'liq qondirish uchun quvvatlarni rivojlantirish bilan bog'liq muammolarni hal qilishga yordam beradi.

2. Davlat tomonidan tariflarni tartibga solish tizimini takomillashtirish.

Tariflarni tartibga solishni takomillashtirish "O'zbekiston temir yo'l transportida narxlarni belgilash to'g'risida"gi qarorni qabul qilishni talab qiladi, unda narxlarni shakllantirish asoslari va davlat tomonidan tartibga solish hamda tariflar, to'lovlar va yig'implarni qo'llash to'g'risidagi qoidalar belgilanadi.

Bugungi kunda amaldagi 10-01-sonli Preyskurant yuqoridagi talablarga to'liq javob bermaydi. Tarif tizimini, birinchi navbatda, infratuzilma tarkibiy qismiga temir yo'l transportining asosiy fondlarini rivojlantirish va modernizatsiya qilish uchun mablag'larni infratuzilma qismiga kiritish, shuningdek, temir yo'l transporti asosiy fondlarini takomillashtirish hamda vagon komponentida yanada moslashuvchanligini o'rnatish.

Ushbu hujjatni tashuvchilar tomonidan o'z (lizing) vagonlari va lokomotivlaridan tashkil etuvchi poezdlarda yuk va yo'lovchilarni tashish bo'yicha "O'zbekiston temir yo'llari" AJ infratuzilmasidan foydalanish xizmatlari uchun haq olish tartibini belgilash nuqtai nazaridan ishlab chiqishni yakunlash kerak. Bu infratuzilma xizmatlari uchun tariflarning iqtisodiy asoslangan darajasini belgilash imkonini beradi, shuningdek, bunday poezdlarda tashish hajmini oshirishga xizmat qiladi.

Temir yo'l tariflari quyidagi funksiyalarni bajarishi kerak:
barcha iqtisodiy asoslangan ekspluatatsiya xarajatlarni qoplash;
xo'jalik yurituvchi sub'ektlarning adolatli foydani shakllantirish uchun yetarli bo'lgan umumiy daromadlarini ta'minlash;
yukning to'lov qobiliyatini hisobga olish;
temir yo'l transporti xizmatlarining foydalanish imkoniyatini ta'minlash;
zarur investitsion komponentni (shu jumladan, yangi texnologiyalar, innovatsiyalar va boshqalarni rivojlantirishni moliyalashtirish imkonini beruvchi) o'z ichiga olgan yuklarni tashishga bo'lgan talabni to'liq va o'z vaqtida qondirish maqsadida temir yo'l transportining asosiy fondlarini rivojlantirish va modernizatsiya qilishni ta'minlash;
moslashuvchan vagon komponenti, shuningdek, lokomotiv komponentini aniqroq ajratish orqali ijtimoiy ahamiyatga ega transport segmentida sog'lom raqobatni rivojlantirishni rag'batlantirish.

Yo'lovchilar oqimini zararsiz darajaga olib chiqishning eng muhim sharti - bu yangi "Mamlakatning ichki transportida shaharlararo yo'lovchilarni tashish tariflari" 10-02-16-son preyskurantni joriy etish. Tarif preyskuranti yo'lovchilar va yuklarni tashish shartlari hamda sifatini hisobga olishi kerak. Temir yo'l yuk va yo'lovchi tashish tariflarining yangi tizimi vagonlar parkidan foydalanish hamda infratuzilma va lokomotiv tortish xizmatlaridan foydalanish uchun alohida tariflarni belgilashni nazarda tutadi.

Infratuzilma loyihalarini uzoq muddatli kreditlash sxemalarini taklif qiluvchi davlat investitsiya banklari davlat tomonidan qo'llab-quvvatlashning asosiy tarkibiy qismlari quyidagicha bo'lishi maqsadga muvofiq:

davlat kafolatlari mexanizmlari;
uzoq muddatli kreditlar bo'yicha foizlarni qoplash;
qator hollarda soliqqa tortishning imtiyozli rejimini joriy etish;
soliq investitsiya kreditlarini taqdim etish.

Strategiyani amalga oshirish mexanizmlaridan biri temir yo'l transportini rivojlantirishdan manfaatdor barcha tomonlarning sa'y-harakatlarini birlashtirish bo'lishi talab etiladi: davlat, mintaqalar, xususiy biznes, ushbu tomonlarning har biri aniq liniyalarni qurishdan oladigan samaraga muvofiq. Temir yo'l transport-logistika tizimini iqtisodiy rivojlanishini ta'minlovchi mexanizmlarga quyidagilar kiradi:

tezkorlik-dispetcherlik faoliyatida parallellik va takroriylikni bartaraf etish;
biznesning "turdosh" turlarining konsentratsiyasi va integratsiyasi hisobiga transport bozorida raqobatbardosh tuzilmalarni shakllantirish;

portlarga temir yo'l yaqinlarini qurish uchun qisman maqsadli mablag' ajratish bilan "O'zbekiston temir yo'llari" AJ tomonidan portlardagi ulushlarni sotib olish;

bojxona to'lovlarining bir qismidan chegara o'tish joylarining temir yo'l infratuzilmasini rivojlantirish uchun foydalanish;

10-02-16 tarifiga investitsiya komponentini kiritish, tarmoq bo'yicha tariflarni indeksatsiya qilishning umumiy darajasini maqsadli oshirish;

shahar atrofi transporti uchun tarkibiy, ikki bosqichli tariflarni (O'zbekiston Respublikasi ta'sis sub'ektlarining bazaviy darajaga tuzatish koeffitsientlari asosida) belgilash;

mintaqalararo yo'nalishlarda yo'lovchi tashishga xizmat ko'rsatish uchun davlat

buyurtmalari tizimini qabul qilish;

temir yo'l infratuzilmasi ustidan so'zsiz davlat nazoratini saqlab qolgan holda, milliy ahamiyatga ega yangi liniyalarni qurish uchun "O'zbekiston temir yo'llari" AJ aksiyalarining bir qismini fond bozoriga olib chiqish;

ishonchligi davlat tomonidan kafolatlangan uzoq muddatli moliyaviy vosita sifatida infratuzilma obligatsiyalarini chiqarish yo'li bilan aholi jamg'armalarini investitsiya aylanmasiga jalb qilish.

"O'zbekiston temir yo'llari" AJ umumiy foydalanadigan infratuzilmaning rivojlantirish uchun moliyaviy resurslarni jalb qilishning quyidagi muqobil manbalarini izlashga maqsadga muvofiq:

1. Umumiy foydalanadigan infratuzilmaga texnologik ulanish bo'yicha shartnoma tuzish. "O'zbekiston temir yo'llari" AJ kompaniyasiga bog'langan kompaniya tomonidan to'lanadigan mablag'lar egasining manziliga keladigan yuk tashishni to'liq rivojlantirish uchun umumiy foydalanadigan infratuzilmasini zarur rivojlantirish uchun shartnoma bo'yicha to'lanadi.

2. Infratuzilmani davlat-xususiy sheriklik tamoyili asosida rivojlantirish.

3. Loyihaviy investitsion kreditlash. Bu holda moliyalashtirish manbai bo'lib uzoq muddatli obligatsiyalar chiqarish hisoblanadi. Bunday loyihalarni tanlashning asosiy tamoyili shundan iboratki, loyihaga investitsiya qilingan qarz mablag'lari kreditlarga xizmat ko'rsatish uchun yetarli pul oqimini yaratishi kerak.

Adabiyotlar/Literatura/References:

1. <https://railway.uz/upload/iblock/b1b/e25dvfhe4uwxptjc3we849uxr0hhfv3s.pdf/>
2. Экономика транспорта: Учебное пособие / Терешина Н.П., Потапова Е.В., Терешина Н.В., Епишкин И.А. – М.: РУТ (МИИТ), 2018. – 142 с.
3. Экономика транспорта: Учебное пособие / Терешина Н.П., Потапова Е.В., Терешина Н.В., Епишкин И.А. – М.: РУТ (МИИТ), 2018. – 142 с.
4. Зоҳидов А.А. Марказий осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизминини такомиллаштириш. Иқт. фан. док. ... дис. Автореф., Тошкент 2018.
- 5/ Зоҳидов А.А. Марказий осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизминини такомиллаштириш. Иқт. фан. док. ... дис. Автореф., Тошкент 2018.
6. Ўзбекистон Республикаси Божхона кодекси, 2002 й.
7. Frederick Starr S., Filat Yildiz, Martina reiser etc. The New Silk roads: Transport and trade in Greater Central Asia. Monograph Central AsiaCaucasus institute & Silk Road Studies Programm, Washington, D.C.: Johns Hopkins University-SAIS, 2007. – 514 p.
8. Venables, A. J. (2007). Evaluating Urban Transport Improvements: Cost-Benefit Analysis in the Presence of Agglomeration and Income Taxation. Journal of Transport Economics and Policy, 41:173-188 p.
9. Экономика транспорта: Учебное пособие / Терешина Н.П., Потапова Е.В., Терешина Н.В., Епишкин И.А. – М.: РУТ (МИИТ), 2018. – 142 с.

Copyright: © 2024 by the authors. This work is licensed under a Creative Commons Attribution- 4.0 International License (CC - BY 4.0)

