



**TEMIR YO'LLARDA O'ZBEKISTON MILLIY TRANSPORT TIZIMINING SIYOSIY-HUQUQIY
ASOSLARI. LOYIHALAR**

Gulmatov Umarali Xabibulla o'g'li

O'zbekiston Respublikasi Fanlar Akademiyasi Tarix instituti tayanch doktoranti

<https://doi.org/10.5281/zenodo.6559899>

ANNOTATSIYA: Ushbu maqolada mustaqillik yillaridan to bugungi kungacha O'zbekiston Respublikasi temir yo'l tizimida amalga oshirilgan siyosiy-huquqiy islohotlar, sohadagi yangiliklar va davlatning asosiy temir yo'l loyihalari haqida bayon qilinadi. Yuqoridagilar huquqiy hujjatlar asosida o'rganiladi.

Kalit so'zlar: Milliy transport tizimi, temir yo'llar, temir yo'l loyihalari, "yashil yo'lak", "multimodal transport yo'laklari".

ABSTRACT: This article discusses the political and legal reforms in the railway system of the Republic of Uzbekistan from independence to the present day, innovations in the field, and the main railway projects of the state. The above will be studied based on legal documents.

Keywords: National transport system, railways, railway projects, "green corridor", "multimodal transport corridors".

KIRISH

Bugungi globallashuv jarayonlari davrida jahon xalqlari hayoti va rivojini transport vositalarisiz tasavvur qilishning imkoni yo'q. Zamonaviy fan va texnika taraqqiyoti yutuqlari hisoblangan avtomobil, temir yo'l va havo transportlari barcha qit'alar aholisini o'zaro bog'lab turadi. Jahon iqtisodiyotida yetakchi o'rinda turadigan mamlakatlar tajribasidan ma'lumki, global raqobatdoshlikka erishish va dunyo bozorlariga chiqish, birinchi navbatda, iqtisodiyotni izchil isloh etish va tarkibiy jihatdan o'zgartirishlarning barchasi transport infratuzilmasining rivojlanishi bilan bog'liqdir.

O'zbekistonning mustaqillik yo'lidan borishi ko'p jihatdan transport mustaqilligini qo'lga kiritilishida ham namoyon bo'ldi. Respublikamizning siyosiy manfaatlari hech bir davlat yoki tuzumga qaram bo'lmagan, milliy manfaatlarni ifoda etuvchi, xalqimiz ravnaqi va taraqqiyotiga xizmat qiladigan transport tarmoqlarini bunyod etishni taqozo etganligi O'zbekiston milliy transport tizimining siyosiy-huquqiy asoslari mavjudligini ko'rsatadi.



Mustaqillikning dastlabki yillaridanoq O'zbekistonning transport va kommunikasiya tizimini takomillashtirishda eski mustabid tuzumdan qolgan muammolarni hal etish talab qilinardi. Bu muammolar respublikamizning Surxondaryo viloyati va Qoraqalpog'iston Respublikasiga olib boradigan temir yo'llarning qo'shni Turkmaniston hududi orqali o'tishiga barham berish, respublikada yangi dunyo talabiga javob beradigan avtomobil yo'llarini qurish va mavjudlarini rekonstruksiya qilish, aviasiya infratuzilmasini takomillashtirishdan iborat edi. Xususan, 2020-yil 24-yanvar kuni Prezidentimiz Shavkat Mirziyoyev tomonidan Oliy Majlisiga yo'llangan Murojaatnomada "Mahsulotlarimizni tashqi va ichki bozorlarga yetkazish, ularning tannarxini tushirish uchun eng katta masala – transport-logistika sohasini rivojlantirishimiz zarur[1] – deya ta'kidlab o'tgan edilar.

Yuqorida keltirib o'tilgan muammolarni hal e'tish uchun transport tizimini isloh qilishning strategik yo'nalishlari belgilab olindi va respublikada yagona milliy transport tizimini yaratish ishlari boshlab yuborildi. Sohaning barcha tarmoqlari – temir yo'l, avtomobil, aviasiya transportining rivojlanishiga asos solindi. O'zbekistondagi avtomobil va temir yo'llarning raqobatbardoshligini oshirish bo'yicha dolzarb vazifalar belgilandi.

MUHOKAMA VA NATIJALAR

Sohadagi faoliyat mustaqillikning dastlabki yillaridayoq jadallik bilan boshlandi. Xususan, temiryo'l sohasida "O'rta Osiyo temiryo'lining Orolbo'yi bo'limini tashkil etish to'g'risida" 1991-yil 6-dekardagi O'zbekiston Respublikasi Prezidentining farmoni[7] Respublikada temiryo'l transportini rivojlantirishda ulkan qadam bo'ldi. Farmonda Turkmaniston temir yo'li tashkil etilishi munosabati bilan hamda Qoraqalpog'iston Respublikasi va Xorazm viloyati hududlarida temir yo'l orqali yuk va yo'lovchilar tashishni boshqarish samaradorligini ta'minlash maqsadida:

1. 1992-yilning 1-yanvaridan boshlab O'rta Osiyo temir yo'lining Orolbo'yi bo'limi tashkil etilib, uning tarkibiga Qoraqalpog'iston Respublikasi va Xorazm viloyati hududlarida joylashgan temir yo'l uchastkalari, stantsiyalari, raz'ezdlari hamda temir yo'l transportining boshqa korxonalar va tashkilotlari kiritilishi;

2. O'rta Osiyo temir yo'li boshqarmasiga Qoraqalpog'iston Respublikasi Vazirlar Kengashi va Xorazm viloyati ijroiya komiteti bilan kelishib, temir yo'lning ana shu bo'limi boshqarmasi



idoralari manzilgohini, unga kiruvchi korxonalar va tashkilotlar ro'yxatini, shuningdek, ularni iqtisodiy va ijtimoiy rivojlantirishga oid tadbirlarni belgilash kabi vazifalar topshirildi.

Turkmaniston temir yo'li tashkil etilishi munosabati bilan va Qashqadaryo viloyati hududida temir yo'l orqali yuk va yo'lovchilar tashishni boshqarish samaradorligini ta'minlash maqsadida:

1. 1992-yilning 1-yanvaridan boshlab O'rta Osiyo temir yo'lining Qarshi bo'limi tashkil etilib[8], uning tarkibiga Qashqadaryo va Samarqand viloyatlari hududlarida joylashgan temir yo'l uchastkalari, stansiyalari, razyezdlari hamda temir yo'l transportining boshqa korxonalar va tashkilotlari kiritilishi;

2. O'rta Osiyo temir yo'li boshqarmasiga Qashqadaryo, Buxoro va Samarqand viloyatlari ijroiya komitetlari bilan kelishib, temir yo'lining ana shu bo'limi chegarasini, unga kiruvchi korxonalar va tashkilotlar ro'yxatini, shuningdek ularni iqtisodiy va ijtimoiy rivojlantirishga oid tadbirlarni belgilash kabi vazifalar topshirildi.

Bu faoliyat o'z navbatida ikki chegaradosh davlat – O'zbekiston va Turkmaniston o'rtasidagi o'zaro munosabatlarni mustahkamlash borasidagi ulkan qadamlardan bo'ldi.

Keyinchalik, 1994-yilda Temir yo'l transporti tizimining O'zbekiston Respublikasi hududida joylashgan temir yo'l korxonalar va temir yo'l bo'limlari, sanoat, qurilish, savdo va ta'minot korxonalar, xalq ta'limi, sog'liqni saqlash, madaniyat va sport, loyiha-konstruktorlik tashkilotlari, boshqa tashkilotlari, korxonalar va muassasalari negizida "O'zbekiston temir yo'llari" davlat-aksionerlik kompaniyasini tashkil etish maqsadida "O'zbekiston temir yo'llari" davlat-aksionerlik kompaniyasini tuzish to'g'risida[2] O'zbekiston Respublikasi Prezidenti farmoni qabul qilindi. Ushbu farmonda "O'zbekiston temir yo'llari" Aksiyadorlik jamiyatining temir yo'l transportida yuk va yo'lovchilarni tashish sohasini rivojlantirish, transport xizmati bozorida temir yo'l transportining raqobatga bardoshligini oshirish, ilmiy-texnik yutuqlar, yangi texnika va texnologiyalar, investitsiya dasturlarini ishlab chiqish kabi asosiy vazifalari va faoliyat yo'nalishlari belgilab olindi.

Qolaversa, ushbu sohani siyosiy va huquqiy jihatdan yanada rivojlantirish maqsadida 1999-yilda "Temiryo'l transporti to'g'risida"[9] O'zbekiston Respublikasi qonuni joriy qilindi. Ushbu qonun 28 moddadan iborat bo'lib, amalda temir yo'l siyosatini har tomonlama mustahkamlash borasida ulkan qadam bo'ldi.

Temir yo'l transportining boshqaruv tizimini yanada takomillashtirish, tarmoqni monopoliyadan chiqarish hamda uning korxonalari va tashkilotlarini aksiyalashtirish jarayonlarini chuqurlashtirish asosida transport kommunikatsiyalarini rivojlantirishni, harakatdagi sostavni texnika bilan qayta jihozlashni ta'minlash, respublika aholisiga, iqtisodiyot tarmoqlari va sohalariga temir yo'l transporti xizmati ko'rsatish darajasi va sifatini oshirish maqsadida "O'zbekistonda temir yo'l transportini monopoliyadan chiqarish va aksiyalashtirish chora-tadbirlari to'g'risida" O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoni[10] qabul qilindi. Ushbu farmonda quyidagilar:

- mononoliyadan chiqarish chora-tadbirlarini izchil amalga oshirish va temir yo'l transporti xizmatlari bozorida raqobat muhitini shakllantirish;

- yo'lovchilar tashish, harakatdagi sostavni, refrijerator va konteyner xo'jaligini ta'mirlash korxonalarini bosqichma-bosqich aksiyalashtirish;

- ijtimoiy infratuzilma, yuk va yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish obyektlarini, ta'mirlash-qurilish, savdo va ta'minot tashkilotlarini davlat tasarrufidan chiqarish va xususiyashtirishni jadallashtirish, ular negizida mulkchilikning nodavlat shakllaridagi korxonalar shu jumladan xususiy korxonalar tashkil etish;

- boshqaruv tizimiga va tashish jarayoni qatnashchilari o'rtasidagi xo'jalik aloqalariga bozor tamoyillari va mexanizmlarini joriy etish;

- temir yo'l kompleksini rekonstruksiya qilish, yangilash va zamonaviylashtirishga chet el investitsiyalarini keng jalb qilish bo'yicha qulay shart-sharoitlar yaratish;

- mamlakat iqtisodiyotining samarali va barqaror faoliyat ko'rsatishini ta'minlashda temir yo'l transportining ahamiyatini kuchaytirish, temir yo'l transporti kommunikatsiyalarini rivojlantirish kabilar temir yo'l transporti sohasidagi iqtisodiy islohotlarni chuqurlashtirishning ustuvor yo'nalishlari hisoblanishi ta'kidlandi.

Mamlakatimizda yangi yuz yillik boshlanishi bilan muhim temir yo'l liniyalarini qurish ishlari ham jadallashib ketdi. Shunday loyihalardan biri – "Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on"[11] temir yo'li liniyasi bo'lib, mazkur yo'l mamlakatimiz iqtisodiyoti rivojiga katta hissa qo'shib kelmoqda. 2007-yil 24-avgustda ishga tushirilgan, Toshguzar va Qumqo'rg'on hududlarini o'zaro bog'lab



turuvchi, uzunligi 223 kilometrga teng bo'lgan temir yo'l liniyasi bir kecha kunduzda 14 juft poyezdni o'tkazish imkoniyatiga ega. Ushbu magistralning uzluksiz faoliyati tufayli yirik industrial loyihalarning amalga oshirilayotgani, ijtimoiy infratuzilmaning rivojlanayotgani bugun mamlakatimiz hukumatining uni bunyod etish borasidagi qarori nechog'li chuqur o'ylangani va uzoqni ko'zlaganligidan dalolat beradi.

Mustaqillik yillarida mamlakatimizning yagona temir yo'l tizimini barpo etish, yo'lovchi va yuk tashish hajmini oshirish maqsadida ko'plab yirik loyihalar hayotga tatbiq etildi. Qoraqalpog'iston Respublikasi va Xorazm viloyati aholisini poytaxt va boshqa viloyatlar bilan bog'laydigan va uzunligi 341,6 kilometr bo'lgan «Navoiy – Uchquduq – Sultonuvaystog' – Nukus» yangi temir yo'l liniyasi, loyiha doirasida Amudaryo uzra temir yo'l va avtomobil qo'shma ko'prigi, «Toshg'uzor – Boysun – Qumqo'rg'on» yangi temir yo'l liniyalari qurib foydalanishga topshirilgani shular jumlasidandir. Orttirilgan katta tajriba va yangi texnologiyalar bois temiryo'lchilar tomonidan Afg'onistonda ham bunyodkorlik ishlari amalga oshirilib, «Hayraton – Mozori Sharif» yo'nalishida 106 kilometr po'lat izlar yotqizildi.[14]

Mavjud bo'lgan temir yo'l tarmog'ini modernizatsiyalashga ham muhim ahamiyat berilmoqda. Osiyo tarraqiyot bankining jalb qilingan mablag'lari evaziga 2 ta yirik investitsiya loyihasi amalga oshirildi va Toshkent-Samarqand-Buxoro uchastkasida yo'llar qayta tiklandi, Keles-Buxoro uchastkasida 600 km dan ortiq bo'lgan uzunlikdagi optik tolali aloqa liniyalarini yotqizish yakunlandi. To'qimachi-Angren temir yo'l liniyasini elektrlashtirish ishlari yakunlandi. Yangi Yangiyer-Jizzax va Yangiyer-Farhod temir yo'l liniyalarini qurish ishlari yakunlandi.[14]

Markaziy Oosiyo hududida Toshkentdan Samarqandgacha ilk tezyurar yo'lovchi harakatni tashkil qilish maqsadida 2008 yil «O'zbekiston temir yo'llari» AJ va "Talgo" (Ispaniya) kompaniyasi o'rtasida 2 ta tezyurar yo'lovchi elektropoezdlarni sotib olish to'g'risida bitim imzolandi.

2010-yilda umumiy uzunligi 344 kilometr bo'lgan «Toshkent – Samarqand» liniyasida keng ko'lamli modernizatsiya va ta'mirlash ishlari olib borildi. Natijada 2011-yildan boshlab mazkur



yo'nalishda «Afrosiyob» yuqori tezlikda harakatlanuvchi zamonaviy poyezd mamlakatimiz aholisi va mehmonlarga xalqaro talab darajasida xizmat ko'rsatishni boshladi. Tarmoqda amalga oshirilgan elektrlashtirish ishlari natijasida 2015-yil Toshkentdan Qarshiga, 2016-yilda esa Toshkentdan Buxorogacha ana shunday zamonaviy poyezdlarning muntazam qatnovi yo'lga qo'yildi.[14]

Farg'ona vodiysini mamlakatimiz poytaxti bilan bog'laydigan umumiy uzunligi 123,2 kilometrlik Angren – Pop elektrlashtirilgan temir yo'li va uzunligi 19,2 kilometrga teng «Qamchiq» tunneli bunyod etilgani yirik loyihalardan biri bo'ldi.[13]

“2017-2021-yillarda O'zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishi bo'yicha Harakatlar strategiyasi”[4] asosida Temir yo'llar faoliyatini yanada rivojlantirish maqsadida Qarshi-Termiz temir yo'l liniyasini elektrlashtirish,[12] Buxoro-Miskin yangi temir yo'l liniyasini qurish,[6] Pop-Namangan-Andijon temir yo'l uchastkasini elektrlashtirish[3] kabi loyihalarni nazarda tutuvchi turli huquqiy faoliyatlar amalga oshirildi.

Qolaversa, “2022-2026-yillarga mo'ljallangan yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to'g'risida”gi O'zbekiston Respublikasi Prezidentining farmoniga ko'ra, transport sohasida tashqi savdo uchun “yashil koridorlar” hamda tranzit imkoniyatlarini kengaytirish va tranzit yuk hajmini oshirish maqsadida “Osiyo tinch okeani davlatlari – Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston-Turkmaniston-Ozarbayjon-Gruziya-Yevropa” multimodal transport koridorini rivojlantirish, “O'zbekiston-Qirg'iziston-Xitoy” temir yo'l liniyasini qurish loyihasini jadallashtirish, “Shimol-Janub” yo'nalishida tashilayotgan yuklarni O'zbekiston Respublikasi va Transafg'on koridori (“Termiz-Mozori Sharif-Qobul-Peshovar”) orqali multimodal tashuvlarini rivojlantirish, “O'zbekiston — Rossiya” o'rtasidagi kelishuvga ko'ra “Agroekspres” agromahsulotlarni tashishni “yashil koridorlar” tuzgan holda yo'lga qo'yish va o'rnatilgan tarif stavkalariga imtiyozlar taqdim etish, “Termiz — Mozori Sharif — Qobul — Peshovar” temir yo'l liniyasini qurish loyihasini jadallashtirish kabi yaqin kelajakda bajarish uchun belgilab olindi.[5]

XULOSA

Shu asnoda, O'zbekistonning iqtisodiy va transport salohiyatini oshirish, hamda xorij davlatlari bilan o'zaro aloqlarni yanada rivojlantirish maqsadida nafaqat mustaqillik yillarida,



balki bugungi kunda ham milliy transport tizimimizning siyosiy-huquqiy, iqtisodiy asoslari tobora mustahkamlanib bormoqda. Bugungi kunda O'zbekistonda temir yo'l sohasini rivojlantirish maqsadida ko'plab loyihalar bilan bir qatorda ularning amaliyotini ham jadal tarzda olib borilmoqda. Shuni ta'kidlash lozimki, bu islohotlar amalda o'zining ulkan samaradorligini beribgina qolmay, kelajak avlod uchun mustahkam poydevor vazifasini ham o'tab qoladi.

Adabiyotlar ro'yxati:

I.Me'yoriy hujjatlar

1. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning 2020-yil 24-yanvar kuni O'zbekiston Respublikasi Oliy Majlisiga Murojaatnomasi.
2. "O'zbekiston temir yo'llari" davlat-aksionerlik kompaniyasini tuzish to'g'risida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 1994-yil 7-noyabrdagi PF-982-son Farmoni, O'zbekiston Respublikasi Oliy Kengashining Axborotnomasi, 1994-y., 11-12-son, 288-modda.
3. "Pop-Namangan-Andijon temir yo'l liniyasini elektrlashtirish" loyihasini Osiyo Taraqqiyot banki ishtirokida amalga oshirish chora-tadbirlari to'g'risida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 17-oktabrdagi PQ-3336-sonli Qarori, Qonun hujjatlari ma'lumotlari milliy bazasi, 18.10.2017-y., 07/17/3336/0137-son
4. 2017-2021-yillarga mo'ljallangan O'zbekiston Respublikasini yanada rivojlantirish bo'yicha strategiyasi. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 7-fevraldagi PF-4947-sonli Farmoni O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari to'plami, 2017-y., 6-son, 70-modda, 20-son, 354-modda, 23-son, 448-modda, 37-son, 982-modda.
5. 2022-2026-yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasi. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 28-yanvardagi PF-60-son Farmoni. <http://cli.lex.uz/ld/lps/doc/5841063>
6. Buxoro-Miskin temir yo'l liniyasini qurish chora-tadbirlari to'g'risida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 13-martdagi PQ-2827-sonli Qarori, O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari to'plami, 2017-y., 11-son, 155-modda
7. O'rta Osiyo temir yo'lining Orolbo'yi bo'limini tashkil etish to'g'risida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 1991-yil 6-dekabrdagi PF-299-son Farmoni. <http://cli.lex.uz/ld/lps/doc/5841063>



<http://cli.lex.uz/ld/lps/doc/5841063>. O'zbekiston Respublikasi Oliy Kengashining Axborotnomasi, 1992-y., 1-son, 13-modda

8. O'rta Osiyo temir yo'lining Qarshi bo'limini tashkil etish to'g'risida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 1992-yil 17-yanvardagi PF-320-son Farmoni, O'zbekiston Respublikasi Oliy Kengashining Axborotnomasi, 1992-y., 3-son, 112-modda

9. Temir yo'l transporti to'g'risida 1999-yil 15-apreldagi O'zbekiston Respublikasining 766-I-son Qonuni, O'zbekiston Respublikasi Oliy Majlisining Axborotnomasi, 1999-y., 5-son, 118-modda

10. Temir yo'l transportini monopoliyadan chiqarish va aksiyalashtirish chora-tadbirlari to'g'risida 2001-yil 2-martdagi O'zbekiston Respublikasi Prezidentining PF-2815-son Farmoni,

11. Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on yangi temir yo'l liniyasi qurilishi loyihasini amalga oshirishni jadallashtirishga doir qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2004-yil 30-noyabrdagi 559-son qarori,

12. Yaponiya xalqaro hamkorlik agentligining zayomidan foydalangan holda "Qarshi-Termiz temir yo'l uchastkasini elektrlashtirish" investitsiya loyihasini amalga oshirish chora-tadbirlari to'g'risida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2012-yil 21-fevraldagi PQ-1712-sonli Qarori,

II. Internet ma'lumotlari

13. <https://uza.uz/oz/posts/angren-pop-elektrlashtirilgan-temir-yo-li-strategik-hamkorli-23-06-2016>

14. <https://www.railway.uz/uz/gazhk/istoriya-zheleznykh-dorog/>