



**“O‘ZBEKISTON TEMIR YO‘LLARI” AJ DA YO‘LOVCHI
TASHISH HOLATINING TAHLILI**

Suyunbayev Shinpolat Mansuraliyevich

t.f.n., professor, Toshkent davlat transport universiteti

shinbolat_84@mail.ru

Butunov Dilmurod Boxodirovich

PhD, dotsent, Toshkent davlat transport universiteti

dilmurodpgups@mail.ru

Xusenov O‘tkir O‘ktamjon o‘g‘li

doktorant, Toshkent davlat transport universiteti

otkirxusenov@mail.ru

Toxtaxodjayeva Mafratxon Maxmudovna

katta o‘qituvchi, Toshkent davlat transport universiteti

mafirat.toxtaxodjayeva.66@mail.ru

Annotatsiya: Ushbu maqolada O‘zbekiston temir yo‘llari AJning butun tarmoqlari bo‘ylab 2009-2018-yillar mobaynidagi 10 yillik yo‘lovchi tashish ko‘rsatkichlari tahlil qilindi. Temir yo‘l tarmog‘i orqali tashilgan shahar atrof va mahalliy qatnovlardagi tashilgan yo‘lovchilar soni, yo‘lovchilar aylanmasi va har bir yo‘lovchiga to‘g‘ri keluvchi bosib o‘tilgan o‘rtacha masofalarning yillar oralig‘ida o‘zgaruvchanligi hamda uning umumiy tashilgan yo‘lovchilar soni, yo‘lovchilar aylanmasining o‘zgarishiga ta’siri tahlil qilindi. Ko‘rilayotgan 10 yil mobaynidagi tashilgan yo‘lovchilarning va yo‘lovchilar aylanmasining yo‘lovchi filiallariga to‘g‘ri keluvchi ulushlari aniqlandi va tahlil qilindi.

Kalit so‘zlar: shahar atrof qatnovi, mahalliy qatnov, yo‘lovchi filiallari, yo‘lovchilar aylanmasi, yo‘lovchilar oqimi.

**АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК
В АО “УЗБЕКИСТАН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ”**

Суюнбаев Шинполат Мансуралиевич

к.т.н., профессор, Ташкентский государственный транспортный университет

shinbolat_84@mail.ru



Бутунов Дилмурод Боходирович

PhD, доцент, Ташкентский государственный транспортный университет
dilmurodpgups@mail.ru

Хусенов Уткир Уктамжон угли

докторант, Ташкентский государственный транспортный университет
otkirkusenov@mail.ru

Тохтаходжаева Мафратхон Махмудовна

ст. преподаватель, Ташкентский государственный транспортный университет
mafirat.toxtaxodjayeva.66@mail.ru

Аннотация: В данной статье проанализированы 10-летние показатели пассажирских перевозок за 2009-2018 годы по всем филиалам АО «Узбекистон темир йуллари». Проанализированы динамика изменения количество пассажиров, перевезенных на пригородных и местных маршрутах, перевозимых сетью железных дорог, пассажирооборот и среднее расстояние, пройденное одним пассажиром по годам и ее влияние на изменение общего количества перевезенных пассажиров и пассажирооборота. Определены и проанализированы доли перевезенных пассажиров и пассажирооборота, соответствующие пассажирским направлениям за рассматриваемые 10 лет.

Ключевые слова: пригородное сообщение, местное сообщение, пассажирские филиалы, пассажиропоток.

**ANALYSIS OF THE STATE OF PASSENGER TRAFFIC
JSC “UZBEKISTAN TEMIR YULLARI”**

Suyunbaev Shinpolat

c.t.s., professor, Tashkent State Transport University
shinbolat_84@mail.ru

Butunov Dilmurod

c.t.s., docent, Tashkent State Transport University
dilmurodpgups@mail.ru

Khusenov Utkir

doctorate student, Tashkent State Transport University
otkirkusenov@mail.ru



Toxtaxodjayeva Mafratxon Maxmudovna

senior lecture, Tashkent State Transport University

mafirat.toxtaxodjayeva.66@mail.ru

Annotation: This article analyzes the 10-year indicators of passenger traffic for 2009-2018 for all branches of Uzbekistan Temir Yollari JSC. The dynamics of changes in the number of passengers transported on suburban and local routes carried by the railway network, passenger turnover and the average distance traveled by one passenger over the years and its impact on the change in the total number of passengers transported and passenger turnover are analyzed. The shares of transported passengers and passenger turnover corresponding to passenger directions for the 10 years under consideration were determined and analyzed.

Key words: suburban traffic, local traffic, passenger branches, passenger traffic.

KIRISH

Ko'plab transport turlari yo'lovchilar tashish bilan bog'liq bo'lgan jarayonlarda ishtirok etadi. Ushbu tashishlarning asosiy maqsadi yo'lovchilarning tashishlarga bo'lgan talabini maksimal tarzda qondirish hisoblanadi.

Temir yo'l transporti yo'lovchi tashishni amalga oshirishda boshqa transport vositalari bilan sog'lom raqobatning turli shakllarini faollashtirish va yo'lovchilarga barqaror foydalanish imtiyozlarini shakllantirishga yordam berib, temir yo'llarning boshqa transport vositalari bilan raqobatbardoshligini oshirishga xizmat qiladi [1].

Temir yo'l transporti orqali tashiladigan yo'lovchilar oqimini uch toifaga bo'linadi:

- to'g'ridan-to'g'ri;
- mahalliy;
- shahar atrof yo'nalishlarida.

MDH mamlakatlari temir yo'llarida tashiladigan yo'lovchilarning 90% shahar atrof poyezdlari hissasiga to'g'ri keladi. Ammo shahar atrof yo'lovchilar tashish uncha uzoq masofada bo'lmagani sababli, ularning solishtirma miqdori umumiy yo'lovchilar aylanishi yoki yo'lovchi-kilometrlar miqdorining faqat 25% ga to'g'ri keladi. Shahar atrof liniyalarini elektlashtirish yo'lovchilar tashish miqdorining o'sishiga sezilarli ta'sir etadi. Bu shahar atrof poyezdlar harakati tezligini va aylanishini oshiradi [2].

Hozirgi kunda temir yo'l stansiyalaridagi manyovr ishlarini tashkil etish, yuk poyezdlar harakatini o'zgarmas grafik asosida tashkil etish va temir yo'l infratuzilmasini yuk oqimlariga mos ravishda rivojlantirish masalalariga katta ahamiyat berilmoqda [3-12]. Ammo, yo'lovchi tashish jozibadorligini yanada oshirishga qaratilgan ilmiy ishlar yetarlicha bajarilmagan.

Yo'lovchilar tashish bo'yicha asosiy vazifalari aholining harakatlanishga bo'lgan ehtiyojlarini qondirish, yo'lovchilarga vokzallarda madaniy xizmat qilishni tashkil etish, ular uchun poyezdlarda zaruriy bo'lgan qulayliklarni yaratishdir [13].



Bunday vazifalarni yechish uchun quyidagi asosiy tadbirlarni amalga oshirish zarur:

- yo'lovchilarning poyezdda yurish vaqtini qisqartirish va yurish tezliklarini oshirish, poyezdlarning texnik zaruriyat uchun to'xtashlarini qisqartirish, bagaj va pochталarni tushirish va yuklash, yo'lovchilarni o'tqazish va tushirish, ko'chib o'tirishsiz yo'nalishlar sonini oshirish, vagonlarni ulash va yo'lovchilar ko'chib o'tirish punktlarida turgan poyezdlarning vaqtini kelish vaqtlariga muvofiqlashtirish hisobiga qisqartirish;

- yo'lovchilarga vokzallarda va poyezdlarda ko'p miqdordagi qulayliklarni yaratish (yurish hujjatlarini sotib olish uchun kam vaqt sarflash, dam olishni ta'minlab beruvchi jihozlar, tezkor ma'lumotlar olish, to'shak jildlarini olish imkoniyatlari va boshqalar);

- harakatlanuvchi tarkiblarni (lokomotivlarni va vagonlarni), bekat va vokzal qurilmalarini samarali ishlatish, tarkiblar aylanish grafiklarini ustalik bilan tuzish, asosiy va aylanish punktlarida ishlov va ekipirovka vaqtlarini qisqartirish, poyezdlarning yo'l davomida turishlarini kamaytirish, vokzal ishlarida qulay jarayonlarni tuzish natijasida erishiladi;

- yo'lovchi va yuk harakatini muvofiq ravishda olib borish (asosan yuk tashishlar ko'p bo'lgan liniyalarda, yo'lovchi poyezdlarining grafikda joylashishi, yuk poyezdlarining bir tekis joylashishini buzmasligi kerak);

- yo'lovchilarni maqsadga muvofiq tashish uchun turli transportlarni uyushtirish;

- temir yo'l, daryo, dengiz, avtomobil va havoda tashishlarni tashkil etish;

- yo'lovchilar tashish bilan bog'liq bo'lgan harajatlarini tejash, ularning tannarxini kamaytirish, ishchilarning mehnat unumdorligini oshirish hamda poyezdlarning harakat xavfsizligini va yo'lovchilarning shaxsiy xavfsizligi ta'minlanishi muhim vazifa hisoblanadi.

“O‘TY” AJ YO‘LOVCHI TASHISH AHAMIYATI

Mamlakatimiz qadim zamonlardan g'arb va sharqni bog'lovchi buyuk ipak yo'lida joylashgan davlat sifatida mashhur bo'lib kelgan. Hozirgi kunda ushbu qadimiy yo'l yangicha sayqal topib, ellarni-ellarga bog'lab kelmoqda. Hozirgi vaqtda mamlakatimizni modernizasiya qilish va yangilash, iqtisodiyotimizning sifat jihatidan yangi, zamonaviy tarkibiy tuzilmasini shakllantirish, hududlarimizni kompleks rivojlantirish transport va kommunikasiya tizimini takomillashtirish bilan uzviy bog'liq.

Mamlakatimizning jahon hamjamiyati bilan integrasiyalashuvida, dunyodagi ko'plab davlatlar bilan har tomonlama samarali hamkorlik o'rnatish jarayonida temir yo'l transporti o'ziga xos alohida o'ringa ega transport turi hisoblanadi.

Mustaqillikka erishilgandan so'ng 1994 – yil 7-noyabrda yagona o'zbekiston temir yo'llari tashkil topib, mustaqil ravishda aholining transport tashishlariga bo'lgan ehtiyojlarini yuqori darajada qondirishga harakat qilina boshlandi.

O'zbekiston Respublikasi Davlat mulk qo'mitasining №187k-PO buyrug'iga asosan 2002 yil 28 iyunda (O'ztemiryo'lyo'lovchi) Ochiq Aksiyadorlik Jamiyati tashkil topdi.

Tashkilot asosiy faoliyati bo'yicha quyidagi 7 ta mintaqaviy filiallardan iborat:

1. Toshkent;
2. Farg'ona;
3. Samarqand;



4. Xorazm;
5. Surxandaryo;
6. Qashqadaryo;
7. Orolbo‘yi.

Jamoaning ustav bo‘yicha kapitali 51,4 mlrd. so‘mni tashkil qiladi, 500 nominal miqdorida 102 812 890 oddiy aksiyalarga bo‘lingan. Aksiya kapitali quyidagicha bo‘lingan:

- “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ-51%;
- jamoada mexnat qiluvchi kollektiv va “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ xodimlari-2%;
- chet el investorlari-47%.

Mamlakatimizning tarixi, madaniyati, qadimiy tarixiy obidalariga qiziqish kuchayganini inobatga olgan holda “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” AJda Turizm, reklama va marketing tadqiqotlar ajenstligi mavjud bo‘lib, uning asosiy vazifalaridan biri “Buyuk ipak yo‘li” shaharlari bo‘ylab temir yo‘l transportida turistlarni tashish va xamma turistik xizmatlarni ko‘rsatishdan iboratdir.

“Buyuk ipak yo‘li” shaharlariga turistlar qatnovini rivojlantirish maqsadida ushbu yo‘llar elektrlashtirildi va o‘rta osiyoda yagona bo‘lgan “Afrosiyob” tezyurar elektropoyezdning Toshkent – Samarqand, Toshkent – Qarshi va Toshkent – Buxoro yo‘nalishlarida qatnovlari joriy etildi. Natijada poyezdlardan foydalanish xarajatlarini 20 foizga kamaytirish, yo‘lovchi va yuk tashish tezligini 1,3 barobar oshirish imkoni yaratildi [14-20].

Xususan 2017 yilda qurib bitkazilgan Angren – Pop temir yo‘lining Qamchiq dovoni qurilishining muvaffaqiyatli amalga oshirilganligi, 2017-yilda Prezidentimizning Xitoy Xalq Respublikasiga tashrifi va mazkur tashrif doirasida ko‘plab sohalar, xususan, transport va kommunikasiya infratuzilmasini rivojlantirish borasida “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ bilan Xitoy Xalq Respublikasining yetakchi quruvchi kompaniyalari o‘rtasida samarali kelishuvlarga erishildi.

Bugungi kunda Angren – Pop temir yo‘li orqali Toshkent – Andijon – Toshkent yo‘nalishida har kuni zamonaviy tezyurar yo‘lovchi poyezdlari aholiga xizmat ko‘rsatmoqda. Andijon – Buxoro – Andijon yo‘nalishida haftasiga ikkita yo‘lovchi poyezdi, haftada bir marotaba Andijon – Urganch – Andijon, Andijon – Moskva – Andijon yo‘nalishlarida yo‘lovchi poyezdlari qatnovi tashkil etildi. Bundan tashqari, bir sutkada o‘nlab yuk poyezdi Angren – Pop elektrlashtirilgan temir yo‘li orqali o‘tib, yuklarni o‘z manziliga yetkazmoqda.

Xususan, mazkur temir yo‘l orqali, bir yil mobaynida 413 ming 162 nafardan ortiq yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatildi, 7395,6 ming tonna yuk tashildi. Shuningdek, 1718 ta yangi ish o‘rinlari yaratildi, bu esa o‘z – o‘zidan mamlakatimizda yo‘lovchi tashishda va yo‘lovchilarning o‘z manzillariga yetib olishlarida temir yo‘l transportining o‘rni beqiyos ekanligini ko‘rsatadi.

ADABIYOTLAR TAHLILI VA TADQIQOT USULI

Tahlillar asosan analitik va tizimli tahlillardan iborat bo‘ladi.

O‘zbekiston temir yo‘llari AJ da tashishlarni tahlil qilishda o‘tgan yildagiga nisbatan solishtirish usullaridan foydalaniladi, choraklar bo‘yicha solishtirish, o‘tgan yil bilan taqqoslash usullaridan foydalaniladi. Bunda asosiy ma’lumotlar hisobot materiallari va kassalarda sotilgan chiptalar hamda express-3 tizimidan olingan ma’lumotlar hisoblanadi.



O'zbekiston temir yo'llari AJning butun tarmoqlari bo'ylab harakatlangan yo'lovchilar aylanmasining foizlardagi o'zgarish ulushi quyidagi formulaga asosan aniqlanadi.

$$\eta = \frac{\sum p_n \cdot l_n - \sum p_s \cdot l_s}{\sum p_s \cdot l_s} \cdot 100\%; \quad (1)$$

bu yerda $\sum p_n \cdot l_n$ – nazarda tutilayotgan yildagi yo'lovchilar aylanmasi;

$\sum p_s \cdot l_s$ – nazarda tutilayotgan yil bilan solishtirilayotgan yildagi yo'lovchilar aylanmasi;

η – solishtirishning foizlardagi o'zgarish oralig'i bo'lib: nazarda tutilayotgan yilda tashilgan yo'lovchilar aylanmasining solishtirilayotgan yilda tashilgan yo'lovchilar aylanmasiga

nisbatan agar
$$\begin{cases} \eta > 0 \text{ o'sishi} \\ \eta < 0 \text{ kamayishi} \\ \eta = 0 \text{ o'zgarmaslig} \end{cases} \quad \text{kuzatiladi.}$$

O'zbekiston temir yo'llari AJning butun tarmoqlari bo'ylab tashilgan yo'lovchilar sonining foizlardagi o'zgarish ulushi quyidagi formulaga asosan aniqlanadi.

$$\eta = \frac{\sum p_n - \sum p_s}{\sum p_s} \cdot 100\%; \quad (2)$$

bu yerda $\sum p_n$ – nazarda tutilayotgan yildagi tashilgan yo'lovchilar soni;

$\sum p_s$ – nazarda tutilayotgan yil bilan solishtirilayotgan yildagi tashilgan yo'lovchilar soni;

η – solishtirishning foizlardagi o'zgarish oralig'i bo'lib: nazarda tutilayotgan yilda tashilgan yo'lovchilar sonining solishtirilayotgan yilda tashilgan yo'lovchilar soniga nisbatan agar

$$\begin{cases} \eta > 0 \text{ o'sishi} \\ \eta < 0 \text{ kamayishi} \\ \eta = 0 \text{ o'zgarmaslig} \end{cases} \quad \text{kuzatiladi.}$$

NATIJAR VA ULARNING MUHOKAMASI

2000-yillarning oxirlaridan boshlab O'zbekiston temir yo'llarining butun tarmoqlari bo'ylab yo'lovchilar aylanmasi ko'rsatkichlari notekis tarzda o'zgarib kelmoqda.

O'zbekiston temir yo'llari AJning butun tarmoqlari bo'ylab 2009-yildan boshlab yo'lovchilar aylanmasi sezilarli darajada o'sib borganligi 1-rasmdagi ma'lumotlar [20] asosida keltirib o'tilgan.

1-rasmdagi ma'lumotlar va (1) formula asosida yo'lovchilar aylanmasi 2010-yilda 2009-yilga nisbatan 2632093 dan 2904788 mln.yo'lovchi-km. (+10,4%), 2011-yilda 2010-yilga nisbatan 2904788 dan 3025223 mln.yo'lovchi-km. (+4,1%), 2012-yilda 2011-yilga nisbatan 3025223 dan 3437758 mln.yo'lovchi-km. (+13,6%), 2013-yilda 2012-yilga nisbatan 3437758 dan 3673196 mln.yo'lovchi-km. (+6,8%), 2014-yilda 2013-yilga nisbatan 3673196 dan 3759470 mln.yo'lovchi-km (+2,3%) doimiy o'sishi kuzatilgan. 2009-2014-yillar oralig'ida eng yuqori yo'lovchi aylanmasi o'sishi 2012-yilda kuzatilgan. Biroq 2015-yilga kelib 2014-yilga nisbatan



yo'lovchilar aylanmasida birmuncha pasayish kuzatiladi. 2015-yilda 2014-yilga nisbatan 3759470 dan 3757669 mln.yo'lovchi-km. (-0,0005%). Shundan so'ng yana 2016-yildan boshlab 2018-yilgacha 3 yil mobaynida doimiy ravishda yo'lovchilar aylanmasida o'sish kuzatildi. 2016-2018-yillar oralig'ida eng yuqori o'sish 2017-yilga to'g'ri kelib 2017-yilda 2016-yilga nisbatan 3933632 dan 4293937 mln.yo'lovchi-km. (+9,2%) ga teng. 2009 – 2018-yillar mobaynida O'zbekiston temir yo'llari tarmog'i orqali yo'lovchilar aylanmasining yillik eng yuqori o'sishi 2012-yilda (+13,6%) kuzatildi. Biroq 2018-yilda eng yuqori 4328988 mln.yo'lovchi-km. yo'lovchi aylanmasi kuzatildi, bu esa 2012-yildagidan (+25,9%) ga yuqori.

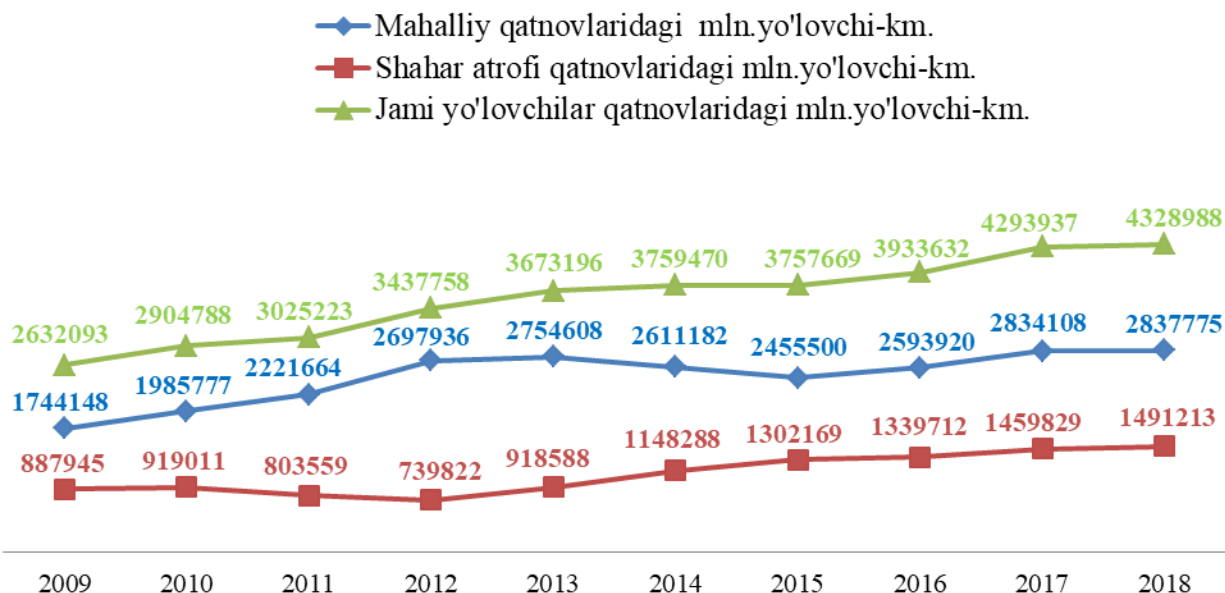
O'zbekiston temir yo'llari tarmog'i orqali shahar atrof va mahalliy qatnovlardagi yo'lovchilar aylanmasining tahlili quyidagicha bo'lib:

Shahar atrof yo'lovchilar aylanmasi 2010-yilda 2009-yilga nisbatan 887945 dan 919011 mln.yo'lovchi-km. (+3,5%) o'sish kuzatildi. Biroq 2011-2012-yillarda yo'lovchilar aylanmasida birmuncha pasayish 2011-yilda 2010-yilga nisbatan 919011 dan 803559 mln.yo'lovchi-km. (-12,6%), 2012-yilda 2011-yilga nisbatan 803559 dan 739822 mln.yo'lovchi-km. (-7,9%) kuzatildi. 2013-yilda yo'lovchilar aylanmasida o'tgan yilga nisbatan o'sish kuzatilgan bo'lsaham 2010-yilga nisbatan (0,0005%) kam hisoblanadi. 2013-yildan boshlab 2018-yilgacha shahar atrof yo'lovchilar aylanmasi doimiy ravishda o'tgan yilga nisbatan o'sib bordi.

2009 – 2018-yillar mobaynida O'zbekiston temir yo'llari shahar atrof temir yo'l tarmog'i orqali yo'lovchilar aylanmasining yillik eng yuqori o'sishi 2014-yilda (+25,0%) kuzatildi. Biroq 2018-yilda eng yuqori 1491213 mln.yo'lovchi-km. yo'lovchi aylanmasi kuzatildi, bu esa 2014-yildagidan (+29,9%) ga yuqori hisoblanadi.

Mahalliy qatnovlardagi yo'lovchilar aylanmasi 2010-yilda 2009-yilga nisbatan 1744148 dan 1985777 mln.yo'lovchi-km. (+13,9%), 2011-yilda 2010-yilga nisbatan 1985777 dan 2221664 mln.yo'lovchi-km. (+11,9%), 2012-yilda 2011-yilga nisbatan 2221664 dan 2697936 mln.yo'lovchi-km. (+21,4%), 2013-yilda 2012-yilga nisbatan 2697936 dan 2754608 mln.yo'lovchi-km. (+2,1%) o'sish kuzatildi. Mahalliy qatnovlardagi yo'lovchilar aylanmasi 2009-yildan 2013-yilgacha doimiy ravishda o'sib bordi va ushbu yillar oralig'ida eng yuqori o'sish 2012-yilda (+21,4%) sodir bo'ldi. Natijada 2012-yilda shahar atrof qatnovlarida yo'lovchilar aylanmasida (-7,9%) ga pasayish kuzatilganligiga qaramasdan O'zbekiston temir yo'llari tarmoqlaridagi umumiy yo'lovchilar aylanmasining (+13,6%) ga o'sishini ta'minladi.

Mahalliy qatnovlardagi yo'lovchilar aylanmasida 2014-2015-yillar mobaynida pasayish kuzatildi. 2014-yilda 2013-yilga nisbatan 2754608 dan 2611182 mln.yo'lovchi-km. (-5,2%), 2015-yilda 2014-yilga nisbatan 2611182 dan 2455500 mln.yo'lovchi-km. (-6,0%). 2016-2018-yillar mobaynida mahalliy qatnovlardagi yo'lovchilar aylanmasida doimi ravishda o'sish kuzatildi. 2016-yilda 2015-yilga nisbatan 2455500 dan 2593920 mln.yo'lovchi-km. (+5,3%), 2017-yilda 2016-yilga nisbatan 2593920 dan 2834108 mln.yo'lovchi-km. (+9,2%), 2018-yilda 2017-yilga nisbatan 2834108 dan 2837775 mln.yo'lovchi-km. (+0,13%) ga o'sish kuzatildi. 2018-yilda eng yuqori 2837775 mln.yo'lovchi-km. mahalliy qatnovlardagi yo'lovchilar aylanmasi kuzatildi.



1-rasm. 2009-2018-yillar mobaynida O'zbekiston temir yo'llarida yo'lovchilar tashish hajmi, mln. yo'lovchi-km.

O'zbekiston temir yo'llari butun tarmoqlari bo'ylab tashilgan yo'lovchilar soni to'g'risidagi 2-rasmda keltirib o'tilgan ma'lumotlar tahlili (2) formulaga asosan quyidagicha o'zgarish yuz bergan:

2009-2018-yillarda O'zbekiston temir yo'llari butun tarmoqlari bo'ylab tashilgan yo'lovchilar soni har yili o'tgan yildagiga nisbatan 2010-yilda (+5,1%), 2011-yilda (+3,1%), 2012-yilda (+13,4%), 2013-yilda (+5,0%), 2014-yilda (+3,9%), 2015-yilda (+2,4%), 2016-yilda (+3,3%), 2017-yilda (+5,8%), 2018-yilda (+3,2%) doimiy ravishda o'sib bordi. O'zbekiston temir yo'llari butun tarmoqlari bo'ylab 2009-2018-yillarda yo'lovchilar tashish orqali 2012-yilda 2011-yilga nisbatan 22429444 dan 25432957 mln.yo'lovchi (+13,4%) ga eng yuqori o'sish kuzatildi va 2018-yilda eng yuqori ko'rsatkich 32034025 ming.yo'lovchi tashildi (1-rasm).

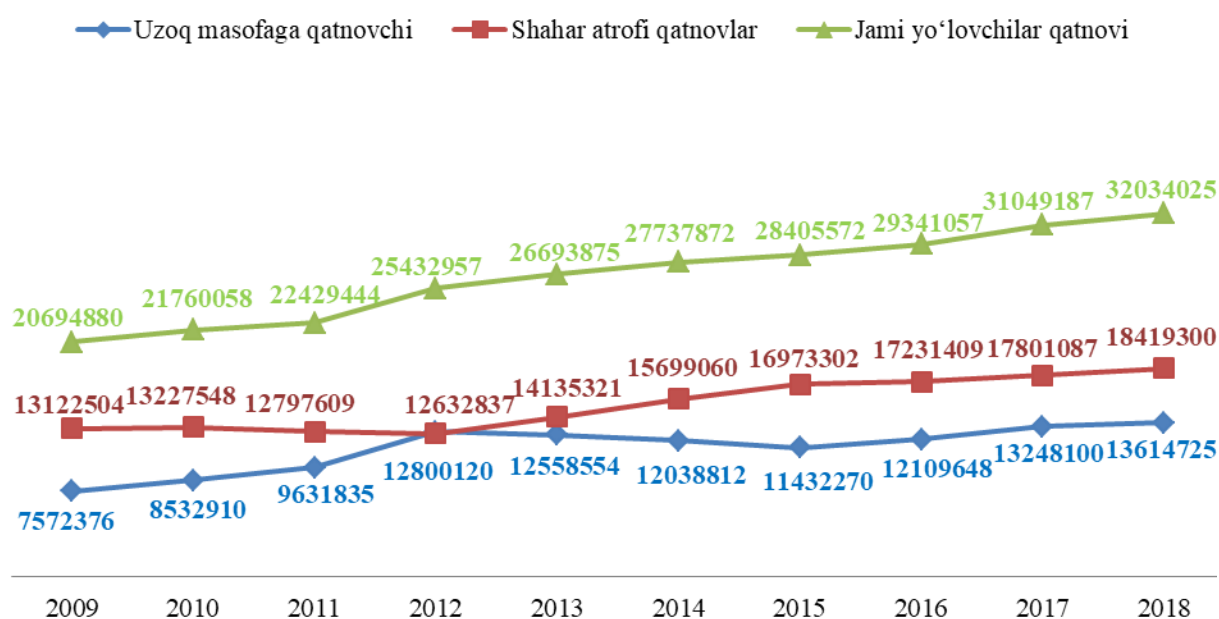
Shahar atrof va mahalliy qatnovlardagi tashilgan yo'lovchilarga to'xtalsak 2012-yilda mahalliy qatnovlarda yo'lovchi tashish ko'rsatkichi shahar atrof yo'lovchi tashish ko'rsatkichidan yuqori bo'ldi. 2012-yilda mahalliy qatnovlarda jami 12800120 ming. yo'lovchi, shahar atrof qatnovlarida 12632837 ming. yo'lovchi tashildi. Qolgan barcha yillarda shahar atrof qatnovlarida tashilgan yo'lovchilar soni mahalliy qatnovlardagi tashilgan yo'lovchilar sonidan doimiy ravishda yuqori bo'lib kelgan.

Shahar atrof tashilgan yo'lovchilar sonida 2010-yilda 2009-yilga nisbatan 13122504 dan 13227548 ming.yo'lovchi. (+0,8%) o'sish, 2011-yilda (-3,3%), 2012-yilda (-1,3%) kamayish kuzatildi. 2013-yildan boshlab shahar atrof tashilgan yo'lovchilar soni doimiy ravishda o'tgan yildagiga nisbatan, 2013-yilda (+11,9%), 2014-yilda (+11,1%), 2015-yilda (+8,1%), 2016-yilda (+1,5%), 2017-yilda (+3,3%), 2018-yilda (+3,2%) o'sish kuzatildi.



Mahalliy qatnovlarda tashilgan yo'lovchilar sonida 2010-yilda 2009-yilga nisbatan 7572376 dan 8532910 ming.yo'lovchi. (+12,6%), 2011-yilda 2010-yilga nisbatan 8532910 dan 9631835 ming.yo'lovchi. (+12,9%), 2012-yilda 2011-yilga nisbatan 9631835 dan 12800120 ming.yo'lovchi. (+33,8%) o'sish, 2013-yilda 2012-yilga nisbatan 12800120 dan 12558554 ming.yo'lovchi. (-1,9%), 2014-yilda 2013-yilga nisbatan 12558554 dan 12038812 ming.yo'lovchi. (-4,1%), 2015-yilda 2014-yilga nisbatan 12038812 dan 11432270 ming.yo'lovchi. (-5,0%) kamayish kuzatildi. 2016-yildan boshlab mahalliy qatnovkarda tashilgan yo'lovchilar soni doimiy ravishda o'tgan yildagiga nisbatan, 2016-yilda (+5,9%), 2017-yilda (+9,4%), 2018-yilda (+2,8%) o'sish kuzatildi.

Ushbu yillar mobaynida yo'lovchilar tashish statistikasiga nazar solinsa shahar atrof qatnovlarida tashilgan yo'lovchilar soni faqat 2012-yilda mahalliy qatnovlarda tashilgan yo'lovchilar sonidan kam ekanligidan, 2012-yilda mahalliy qatnovlarda tashilgan yo'lovchilar soni keskin ortib, shahar atrofi qatnovlarida tashilgan yo'lovchilar sonida esa pasayish kuzatildi.



2-rasm. 2009-2018-yillar mobaynida O'zbekiston temir yo'llarida yo'lovchilar tashish hajmi, ming yo'lovchi.

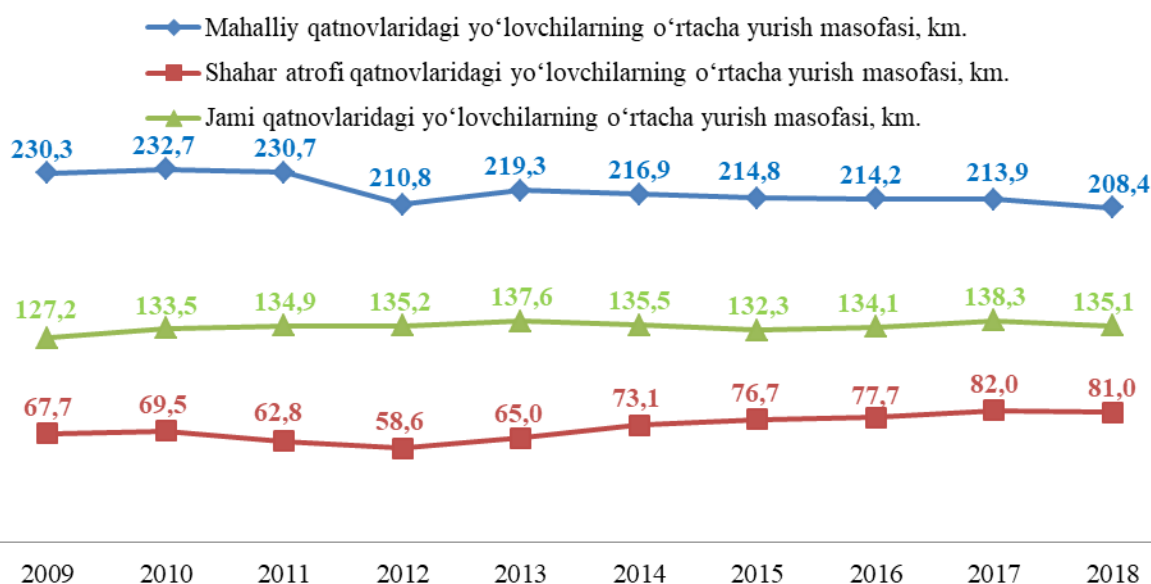
3-rasmdagi O'zbekiston temir yo'llari butun tarmoqlari bo'ylab tashilgan har bir yo'lovchiga to'g'ri keluvchi o'rtacha bosib o'tilgan masofa to'g'risidagi ma'lumotlar tahlili quyidagicha:

2009-2018-yillar mobaynida O'zbekiston temir yo'llari butun tarmoqlari bo'ylab tashilgan yo'lovchilarning har biriga to'g'ri keluvchi o'rtacha masofa 2009-2013-yillar mobaynida doimiy ravishda o'sish kuzatildi. Ushbu yillar mobaynida o'sish kuzatilishining asosiy me'zoni bu mahalliy qatnovlardagi yo'lovchilar aylanmasining o'sib borganligi hisoblanadi. 2009-yilda 127,2 km, 2010-yilda 133,2 km (+4,7%), 2011-yilda 134,9 km (+1,3%), 2012-yilda 135,2 km (+0,2%), 2013-yilda 137,6 km (+1,8%). 2013-2015 yillar mobaynida mahalliy qatnovlardagi yo'lovchilar



aylanmasi kamayib bordi va natijada 2014-2015 yillarda har bir yo‘lovchiga to‘g‘ri keluvchi o‘rtacha masofaning kamayishiga olib keldi. Kamayish 2014-yilda 135,5 km (-1,5%), 2015-yilda 132,3 km (-2,4%) ni tashkil qildi. Shudan so‘ng 2016-yilda 134,1 km (+1,4%), 2017-yilda 138,3 km (+3,%) o‘shish, 2018-yilda 135,1 km (-2,3%) kamayish kuzatildi.

Mahalliy qatnovlarda tashilgan yo‘lovchilarning har biriga to‘g‘ri keluvchi o‘rtacha bosib o‘tilgan masofasida doimiy ravishda notekis tarzda o‘zgarish bo‘ldi. O‘tgan yillardagiga nisbatan 2010-yilda (+1%) o‘shish, 2011-yilda (-0,9%), 2012-yilda (-8,6%) kamayish, 2013-yilda (+4,0%) o‘shish, 2014-2018 yillar mobaynida doimiy ravishda 2014-yilda (-1,1%), 2015-yilda (-1,0%), 2016-yilda (-0,3%), 2017-yilda (-0,1%), 2018-yilda (-2,6%) kamayish bo‘ldi. Eng yuqori kamayish 2012-yilda (-8,6%), eng yuqori o‘shish esa 2013-yilda (+4,0%) sodir bo‘ldi.

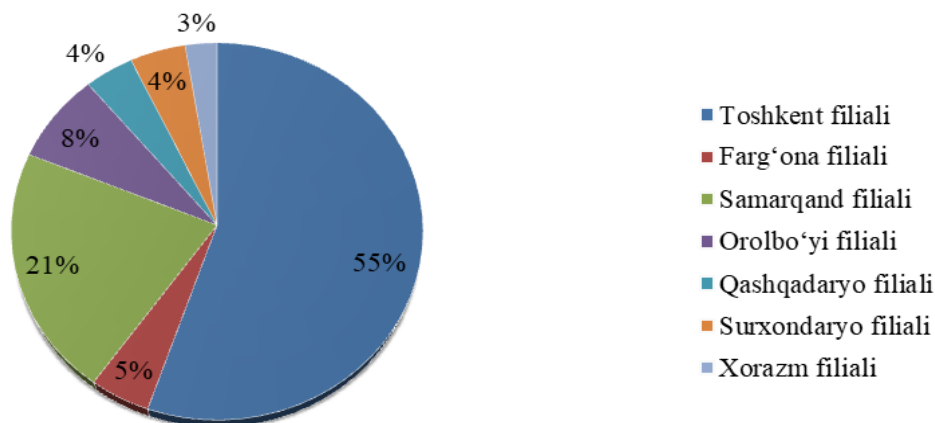


3-rasm. 2009-2018-yillar mobaynida O‘zbekiston temir yo‘llarida tashilgan har bir yo‘lovchilarga to‘g‘ri keluvchi o‘rtacha masofa km.

“O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” ochiq aksiyadorlik jamiyatida yaqin 10 yil mobaynida tashilgan yo‘lovchilar soni va yo‘lovchilar aylanmasining filiallariga to‘g‘ri keluvchi ulushlari to‘g‘risidagi 4, 5-rasmlarda keltirib o‘tilgan ma‘lumotlar asosidagi filiallar kesimidagi tahlili quyida keltirilgan.

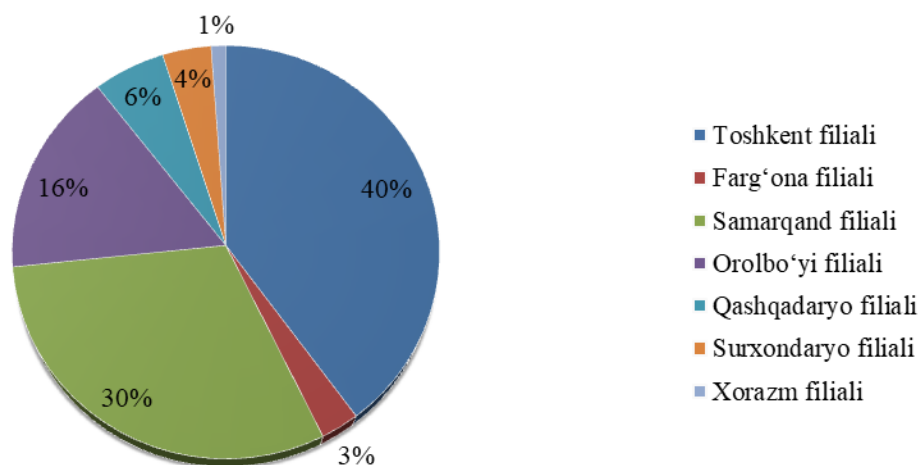
O‘zbekiston temir yo‘llari butun tarmoqlaridagi temir yo‘l infratuzilmasi bo‘yicha yo‘lovchilar tashish umumiy hajmining 2009-2018-yillar mobaynidagi tashilgan yo‘lovchilarning 55% ulushi Toshkent filialiga, 5% ulushi Farg‘ona filialiga, 21% ulushi Samarqand filialiga, 8% ulushi Orolbo‘yi filialiga, 4% ulushi Qashqadaryo filialiga, 4% ulushi Surxondaryo filialiga va 3% ulushi Xorazm filialiga to‘g‘ri keldi. Eng yuqori ko‘rsatkich Toshkent (55%) va Samarqand (21%) filiallariga, eng past ko‘rsatkich esa Xorazm (3%) filialiga to‘g‘ri keldi.

Tashilgan yo'lovchilarning filiallar bo'yicha ulushi



4-rasm. 2009-2018-yillar mobaynida O'zbekiston temir yo'llarida tashilgan yo'lovchilarning filiallar bo'yicha ulushi. Yo'lovchi.

Yo'lovchilar aylanmasining filiallar bo'yicha ulushi



5-rasm. 2009-2018-yillar mobaynida O'zbekiston temir yo'llarida yo'lovchilar aylanmasining filiallar bo'yicha ulushi. Yo'lovchi-km.

O'zbekiston temir yo'llari butun tarmoqlaridagi temir yo'l infratuzilmasi bo'yicha tashilgan yo'lovchilar aylanmasi umumiy hajmining 40% ulushi Toshkent filialiga, 3% ulushi Farg'ona filialiga, 30% ulushi Samarqand filialiga, 16% ulushi Orolbo'yi filialiga, 6% ulushi Qashqadaryo filialiga, 4% ulushi Surxondaryo filialiga va 1% ulushi Xorazm filialiga to'g'ri keldi. Eng yuqori ko'rsatkich Toshkent (40%) va Samarqand (30%) filiallariga, eng past ko'rsatkich esa Xorazm (1%) filialiga to'g'ri keldi.

XULOSA

“O'zbekiston temir yo'llari” AJ “O'ztemiryo'lyo'lovchi” ochiq aksiyadorlik jamiyatida va filiallarida yaqin 10 yillikda tashilgan yo'lovchilar soni va yo'lovchilar aylanmasini tahlil qilish natijasida, aynan qaysi yillarda qay darajada o'sish yoki kamayish kuzatilganligini aniqlandi.



Shahar atrof, mahalliy, hamda uzoq masofalarga harakatlanuvchi yo'lovchilar oqimlaridan qaysi biri jadal tarzda o'sib borayotganligiga aniqlik kiritilib. Ushbu tahlillar natijasida aniqlangan ma'lumotlar asosida yo'lovchilarning poyezdlarga bo'lgan ehtiyojini yuqori darajada ta'minlash, qaysidur qatnovlardagi yetarlicha to'lmasdan harakatlanuvchi poyezdlar sonini nisbatan qisqartirishga erishiladi. "O'ztemiryo'lyo'lovchi" ochiq aksiyadorlik jamiyati filiallarining umumiy ish hajmidan, har bir filial bo'yicha bajarilayotgan ishlar hajmiga aniqlik kiritildi.

ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. Расулов М.Х. Организация железнодорожных перевозок: теория и практика: монография. – Ташкент: «Ilm-ziyo-zakovat», 2019. – 400 с.
2. O'tkir Xusenov, & Mafratxon Toxtaxodjayeva (2021). SHAHAR ATROF UCHASTKALARINING ZONALARI SONI VA O'TKAZUVCHANLIK QOBILİYATINI ANIQLASH. Актуальные вопросы развития инновационно-информационных технологий на транспорте, 2021 , 108-113. doi: 10.47689/978-9943-7818-0-1-pp108-113.
3. Айрапетова, Г. Г. Возможности применения твердого графика движения грузовых поездов на ГАЖК"Узбекистон темир йуллари" / Г. Г. Айрапетова, Ш. М. Суюнбаев // Логистика: современные тенденции развития : Материалы XIV Международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 09–10 апреля 2015 года. – Санкт-Петербург: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, 2015. – С. 5-6
4. Кудрявцев, В. А. Возможность и условия применения твердого графика движения грузовых поездов на Российских железных дорогах / В. А. Кудрявцев, Ш. М. Суюнбаев, Ш. М. Суюнбаев // Актуальные проблемы управления перевозочным процессом : сборник научных трудов. – Санкт-Петербург : Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, 2012. – С. 43-49
5. Choosing a rational option for organizing shunting work at intermediate stations / Sh. M. Sujunbaev, Sh. B. U. Zhumaev, B. A. U. Sa'dullaev, K. N. K. Mustafaeva // Молодой ученый. – 2022. – No 5(400). – P. 24-29
6. Суюнбаев, Ш. М. Анализ межгосударственного плана формирования грузовых поездов АО "Узбекистон темир йуллари" / Ш. М. Суюнбаев, Д. Б. Михаева, Н. Н. Назиров // Наука - эффективный инструмент познания мира : материалы II международной научно-практической конференции, Москва, 26 декабря 2019 года / Институт управления и социально-экономического развития; Саратовский государственный технический университет; Richland College. – Москва: Общество с ограниченной ответственностью "Центр профессионального менеджмента "Академия Бизнеса", 2019. – С. 109-111
7. Выбор рациональной технологии увязки локомотивов на приграничном пункте пропуска "ок куприк - железнодорожный" / М. Х. Расулов, М. Н. Машарипов, М. М. Расулмухамедов, Ш. М. Суюнбаев // Universum: технические науки. – 2019. – № 10-1(67). – С. 32-36



8. Vagonlar guruhini yuk ob'yektlariga uzatish va olib chiqish texnologik amallarini bajarishda manyovr lokomotivining band bo'lish davomiyligini aniqlash usuli / N. M. Aripov, Sh. M. Sujunbaev, U. U. U. Husenov, M. M. U. Pulatov // Молодой ученый. – 2022. – No 15(410). – P. 371-380
9. Elektr markazlashtirilmagan stansiyalarda manyovr lokomotivining yuk Ob'yektlariga xizmat KO'rsatish texnologik operatsiyalarini bajarishda band BO'lish davomiyligini aniqlash usuli / N. M. Aripov, Sh. M. Suyunbayev, O. O. O. Xusenov [et al.] // Молодой специалист. – 2022. – No 1. – P. 16-25
10. Vagonlar avtotormozlarini Qo'shmasdan manyovr ishlarini bajarish texnologiyasining Qo'llanish doirasini tadqiq qilish / M. I. Arpabekov, M. X. Rasulov, Sh. M. Suyunbayev, Sh. K. O. Xo Jayev // Молодой специалист. – 2022. – No 1. – P. 5-15
11. Влияние штата работников промышленного транспорта на перевозочную способность маневрового локомотива при вывозной работе / М. Х. Расулов, Ш. М. Суюнбаев, М. Н. Машарипов, Ў. О. ў. Иброҳимов // Молодой специалист. – 2022. – № 1. – С. 68-73
12. Анализ выполнения нормы расхода топлива маневровым локомотивом на станции "к" / Н. М. Арипов, Ш. М. Суюнбаев, Д. Я. Наженов, У. У. у. Хусенов // Молодой специалист. – 2022. – Т. 1. – № 2. – С. 54-59
13. Xusenov O'Tkir O'Ktamjon O'G'Li, & Toxtaxodjayeva Mafratxon Maxmudovna (2021). YO'LOVCHI VOKZALLARI VA TO'XTASH PUNKTLARIDA YO'LOVCHILARGA SERVIS XIZMAT KO'RSATISH SIFATINI OSHIRISH TARTIBI. Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences, 1 (4), 1408-1413.
14. Otkir Oktamjon Oglu Xusenov, Dilmurod Boxodirovich Butunov, & Shuxrat Xamroqul Oglu Boriyev (2021). SHAHAR ATROF POYEZDLARI TO'XTASH PUNKTLARINING ORALIQ MASOFALARINI ANIQLASH TARTIBLARI. Academic research in educational sciences, 2 (3), 890-896. doi: 10.24411/2181-1385-2021-00483.
15. Butunov D., Abdukodirov S., Khusenov U., & Buriyev Sh. (2021). METHODS OF IMPROVING TECHNOLOGICAL PRACTICES OF PROCESSING OF COMBINED TRAINS AT INTERMEDIATE STATIONS. The Scientific Heritage, (67-1), 39-43. doi: 10.24412/9215-0365-2021-67-1-39-43
16. Sardor, A., Butunov, D., Tukhakhodjaeva, M., Buriev, S., & Khusenov, U. (2021). Administration of Technological Procedures at Intermediate Stations. Design Engineering, 14531-14540.
17. Шманёв Т.М. Метод повышения стабильности соблюдения графика движения пассажирских поездов. Диссертация канд. техн. наук. ПГУПС – 2019. – 183 с.
18. Правдин, Н.В. Пассажирские и технические станции / Н.В. Правдин, Т.С. Банек [и др.]. - М.: Транспорт, 1965. - 234 с. - ISBN 5-89035-076-5.
19. Павловна С.Г. территориальная организация и развитие пассажирских комплексов в крупных железнодорожных узлах россии: дис. - канд. экон. наук : 08.00.05 / С.Г. Павловна. - М., 2017. - 170 с
20. www.lex.uz