

**Хорижий мамлакатларда жорий этилган темир йўл
инфратузилмасига очиқ кириш (Open access)
механизмлари бўйича
ТАҲЛИЛИЙ МАЪЛУМОТ**

Рақобат сиёсати ва истеъмолчилар ҳуқуқлари тадқиқотлари маркази томонидан истеъмолчилар учун арзон ва сифатли темир йўл хизматларидан фойдаланишни таъминлаш ҳамда ушбу соҳада рақобат муҳитини ривожлантириш мақсадида хорижий мамлакатларда жорий этилган темир йўл инфратузилмасига **очиқ кириш (Open access)** механизмлари ўрганилди.

I. Европа Иттифоқи (ЕИ) тажрибаси

Европа Иттифоқида темир йўл соҳасини либераллаштириш 1990-йиллардан бошлаб босқичма-босқич амалга оширилган бўлиб, унинг ҳуқуқий асоси — **темир йўл соҳасини либераллаштиришга қаратилган қонунчилик пакетлари (Railway Packages)** — доирасида шакллантирилган. Хусусан, 2012 йилда қабул қилинган **ЕИнинг 2012/34/EU сонли директиваси** темир йўл инфратузилмасидан фойдаланиш, лицензиялаш ва тариф сиёсатини тартибга солувчи асосий ҳужжат ҳисобланади. Унга мувофиқ, инфратузилмага кириш барча операторлар учун тенг шартларда ва шаффоф асосда таъминланиши шарт.

ЕИ моделида институционал ажратиш асосий тамойил ҳисобланади, яъни инфратузилмани бошқариш ва ташув фаолияти алоҳида субъектлар томонидан амалга оширилади. Тармоқ даражасида хавфсизлик ва сертификатлаштириш вазифалари **Европа темир йўллари агентлиги (European Union Agency for Railways)** томонидан мувофиқлаштирилади, миллий даражада эса регулятор органлар бозорда рақобат муҳитини назорат қилади.

Европа темир йўллари агентлиги инфратузилмани мувофиқлаштириш билан шуғулланади, ташув фаолияти эса операторлар томонидан амалга оширилади.

Темир йўл инфратузилмасига кириш **лицензиялаш тизими** орқали тартибга солинади. Операторлар фаолият юритиши учун тегишли органлар (*Миллий хавфсизлик органи ва Европа темир йўллари агентлигидан*)дан **лицензия** ва **хавфсизлик сертификатлари**ни олиши талаб этилади. Белгиланган талабларга

жавоб берган операторлар тармоқдан фойдаланиш ҳуқуқини қўлга киритади.

Инфратузилмадан фойдаланиш учун операторлардан **инфратузилмага кириш тўлови (track access charge)** ундирилади. Мазкур тўловлар **2012/34/EU сонли директива** талабларига мувофиқ, асосан поезд ҳаракати натижасида юзага келадиган тўғридан-тўғри харажатлар асосида ҳисобланади. Шу билан бирга, тармоқ юкланиши юқори бўлган участкаларда **қўшимча тўловлар** қўлланилиб, инфратузилма сиғимидан самарали фойдаланиш таъминланмоқда.

Инфратузилма сиғимини тақсимлаш **инфратузилма бошқарувчиси (infrastructure manager)** томонидан амалга оширилади ва бу соҳанинг муҳим жиҳати ҳисобланади. Поездлар ҳаракати учун **вақт интерваллари (slot)** операторлар аризалари асосида белгиланади ва жараён адолатли ҳамда ҳалол тартибда ташкил этилади. Сиғим чекланган ҳолларда эса устуворлик мезонлари қўлланилади.

Амалга оширилган ислоҳотлар натижасида ЕИда темир йўл бозорида рақобат муҳити сезиларли даражада яхшиланган. Қатор аъзо мамлакатларда янги хусусий операторлар бозорга кириб келди, хизматлар сифати ошди ва айрим йўналишларда тарифлар ўртача **30–40 фоиз**гача пасайди. Шу билан бирга, темир йўл транспортининг автомобиль ва авиацияга нисбатан рақобатбардошлиги ҳам ошган.

Европа Иттифоқи доирасида очиқ кириш механизмларининг амалий самарадорлиги аъзо давлатлар тажрибасида яққол намоён бўлади. Хусусан:

***Италияда** юқори тезликдаги темир йўл сегментида **Trenitalia** (давлатга қарашли) ва **Italo** (хусусий) операторлар ўртасида тўғридан-тўғри рақобат шаклланган. Милан–Рим йўналишида поездлар сони кунига **100** тадан ортиқни ташкил этиб, тарифлар ўртача **30–40 фоиз**га пасайган ва йўловчи оқими бир неча йил ичида қарийб 2 баробарга ошган.*

***Францияда** инфратузилма “**SNCF Réseau**” томонидан бошқарилади ва бозор босқичма-босқич очилмоқда. 2021 йилдан бошлаб янги оператор **Trenitalia France** оператори кириб келиши натижасида маълум йўналишларда тарифлар **20–30 фоиз**га пасайган.*

***Германияда** темир йўл тармоғи **33 минг км**дан ортиқ бўлиб, юк ташиш сегментида хусусий операторлар улуши **50 фоиз**га яқинлашган. Инфратузилмани марказлашган бошқариш ва рақамли жадваллар тақсимоми самарадорликни оширишга хизмат қилмоқда.*

Испанияда 2020 йилдан кейин бозор очилиши натижасида **Renfe** билан бир қаторда **Ouigo España** ва **Iryo** операторлари фаолият бошлади. Айрим йўналишларда тарифлар **30–40 фоизга** пасайиб, темир йўл транспорти улуши **60–70 фоиз** қайд этилиб келинмоқда.

Швецияда очиқ кириш модели эрта жорий этилган бўлиб, юк ташиш сегментида хусусий операторлар улуши **30 фоиздан** ошди. Бу логистика соҳасида рақобатни кучайтириб, самарадорлик ошишига хизмат қилган.

Европа Иттифоқи тажрибаси очиқ кириш механизмларини самарали жорий этиш учун аниқ ҳуқуқий база, институционал ажратиш, шаффоф лицензиялаш тизими ва иқтисодий асосланган тариф сиёсатининг муҳим аҳамиятга эга эканини кўрсатади.

II. Буюк Британия тажрибаси

Буюк Британияда темир йўл соҳасини либераллаштириш 1993 йилда қабул қилинган **Темир йўллар тўғрисидаги қонуни (Railways Act 1993)** асосида амалга оширилган. Ушбу қонунга мувофиқ, темир йўл тизимида давлат монополияси қисқартирилиб, инфратузилма бошқаруви ва ташув фаолияти институционал жиҳатдан ажратилди.

Институционал тузилмага кўра, темир йўл инфратузилмаси **Network Rail** компанияси томонидан бошқарилади. Ушбу ташкилот темир йўл линиялари, сигнализация ва станция инфратузилмасини сақлаш ва ривожлантириш учун масъул ҳисобланади. Бозорни тартибга солиш вазифаси эса регулятор орган — **Office of Rail and Road** томонидан амалга оширилади.

Темир йўл бозорига кириш лицензиялаш орқали таъминланади. Операторлар фаолият юритиши учун тегишли лицензия ва хавфсизлик сертификатларини олиши шарт. Барча талабларга жавоб берган операторларга инфратузилмадан фойдаланиш ҳуқуқи берилади.

Буюк Британияда темир йўл тизимида ташувлар **икки асосий шаклда** амалга оширилади:

давлат томонидан берилган **франшиза** асосида;

очиқ кириш (**Open Access**) модели орқали.

Очиқ кириш операторлари давлат субсидияларисиз, тўлиқ тижорат асосида фаолият юритади ҳамда асосан юқори талабга эга йўналишларда хизмат кўрсатади.

*Бундай операторлар қаторида **Grand Central**, **Hull Trains** ва **Lumo** компаниялари фаолият юритади. Ушбу субъектлар асосан йирик шаҳарлар ўртасида йўловчи ташиш хизматларини амалга ошириб, франшиза асосида ишловчи операторлар билан рақобат муҳитида фаолият кўрсатади.*

Инфратузилмадан фойдаланиш учун операторлар белгиланган тартибда тўловларни амалга оширади. Мазкур тўловлар инфратузилмани сақлаш ва эксплуатация харажатларини қоплашга қаратилган бўлиб, уларнинг миқдори инфратузилма бошқарувчиси ва регулятор томонидан белгиланади.

Поездлар ҳаракати жадвали ва инфратузилма сиғимини тақсимлаш **Network Rail** томонидан амалга оширилади. Сиғим чекланган ҳолларда тақсимот иқтисодий самарадорлик, йўловчи оқими ва транспорт тизимининг умумий манфаатларини инобатга олган ҳолда амалга оширилади.

Амалга оширилган ислохотлар натижасида Буюк Британияда темир йўл бозорида рақобат кучайди, айрим йўналишларда хизмат сифати ошди ва янги операторлар бозорга кириб келди. Шу билан бирга, очиқ кириш модели айрим маршрутларда тарифларни пасайтириш ва хизмат турларини диверсификация қилишга хизмат қилди.

*Масалан, хусусий оператор — **Wrexham & Shropshire** компанияси Лондон ва Уэльс ўртасида тўғридан-тўғри йўловчи ташиш хизматини йўлга қўйиб, темир йўл транспортининг рақобатбардошлигини оширишга хизмат қилди.*

Буюк Британия тажрибаси очиқ кириш механизмларини жорий этишда институционал ажратиш, мустақил регулятор мавжудлиги ва шаффоф лицензиялаш тизими ҳал қилувчи аҳамиятга эга эканини кўрсатади. Ушбу модель бозорда рақобатни ривожлантириш, янги операторларни жалб қилиш ва истеъмолчилар учун хизмат сифати ҳамда танлов имкониятларини оптималлаштиришда самарали механизм сифатида баҳоланади.

Очиқ кириш моделини амалга оширишда муаммолар ҳам кузатилади. Асосий муаммолардан бири инфратузилма сиғимининг чекланганлигидир. Айрим йўналишларда тармоқ юқори даражада юкланган бўлиб, бу операторлар ўртасида ҳаракат жадвали учун вақт интерваллари бўйича рақобатни кучайтиради. Бундай шароитда инфратузилма бошқарувчисидан сиғимни самарали тақсимлаш ва транспорт тизимининг барқарор ишлашини таъминлаш талаб этилади.

III. Мамлакатимиздаги мавжуд ҳолат

Ўзбекистонда темир йўл инфратузилмаси ва ташув фаолияти давлат мулкидаги “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ (**Uzbekistan Railways**) томонидан ягона тизимда бошқарилади. Шаҳарлараро йўловчи ва юк ташиш хизматлари давлат компанияси томонидан амалга оширилиб, ҳозирги ҳуқуқий базада юқоридаги мамлакатлар каби “**Open Access**” механизми мавжуд эмас. Ўзбекистонда поездлар ҳаракати жадвали “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ томонидан марказлашган тартибда, инфратузилма имкониятлари ва йўловчи ҳамда юк эҳтиёжлари асосида тузилади.

Статистик маълумотларга кўра, 2025 йил давомида темир йўл орқали **10,9 млн** йўловчи ташилган, бу кўрсаткичда йиллар орасида барқарор ўсиш кузатилаётганидан далолат беради. Шу билан бирга, темир йўл тармоғи орқали давлат ва минтақавий транзит йўналишлари ривожланиб, жами юк ташиш ҳажми **106,4 млн тонна**га етган. Шунингдек, 2025 йилнинг январь-сентябрь ойлари мобайнида ҳар кун и ўртача ҳисобда **29,8 минг** йўловчи темир йўл хизматидан фойдаланган.

*Инфратузилма модернизацияси ва рақамлаштириш бўйича катта инвестиция лойиҳалари амалга оширилмоқда. Жумладан, “Тошкент–Хива” йўналишида юқори тезликдаги электропоезд қатнови йўлга қўйилмоқда. Бу орқали амалдаги поездларда Тошкентдан Хивага **14 соат**да етиб борадиган бўлса, ушбу вақт **7 соат 40 дақиқа**га ўзгаради.*

Шу билан бирга, халқаро ҳамкорлик ҳам кенгаймоқда — **Uzbekistan Railways** ва **Kazakhstan Temir Zholy** ўртасидаги юк ташиш ҳамкорлиги доирасида 2025 йил даврида **28,5 млн** тоннагача юк айланмаси амалга оширилди, бу 2024 йилга нисбатан **16 фоиз**га кўпдир.

Бироқ, **Иқтисодий ҳамкорлик ва тараққиёт ташкилоти (ОЕСД)**нинг 2025 йил ноябрь ойидаги ҳисоботида кўра, миллий операторлар ва инфратузилма стандартларининг турличалиги, шунингдек, замонавий талабларга тўлиқ жавоб бермайдиган вагонлар, минтақавий савдога ва халқаро транзитга тўсиқ яратаётгани таъкидланган. Айрим хусусий ва халқаро компаниялар Хитой ва Европа йўналишларидаги контейнер поездлари тезлиги яхшиланишига қарамасдан, транспортни автомобилга ўтказмоқда. Шу

боис, лицензиялаш, хавфсизлик стандартлари ва техник тартибларни мувофиқлаштириш муҳим аҳамиятга эгаллиги келтириб ўтилган.

Бундан ташқари, **OECD** мамлакатимизда темир йўл инфратузилмасини модернизация қилиш, электрлаштириш ва локомотив паркларини янгилаш асосий устувор йўналиш ҳисобланишини ёзган. Савдони яхшилаш ва халқаро таъминот занжирларига киришни осонлаштириш мақсадида, келажақда **Жаҳон савдо ташкилоти (ЖСТ)нинг Савдони Енгиллаштириш Битими (ТФА)** каби халқаро механизмларни жорий этиши режалаштирилган.

Хусусан, Тошкент-Самарқанд йўналишида юқори тезликли поездлар учун алоҳида линиялар, *Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон* темир йўли ва *Учқудуқ-Қизилўрда* йўналишлари халқаро савдога интеграцияни кенгайтиришга хизмат қилади. Шу билан бирга, мамлакатимиз локомотивларини модернизация қилиш учун **210 млн АҚШ доллари** маблағ ажратишни режалаштиргани келтириб ўтилган.

Ўзбекистоннинг **ЖСТга** аъзо бўлиш жараёни мамлакатда савдо тартибларини соддалаштириш ва рақобатбардош муҳитни ривожлантиришда муҳим роль ўйнамоқда. **ЖСТга** аъзо бўлиш талаблари доирасида Ўзбекистонда темир йўл транспорт тармоғини либераллаштиришни бошланган. 2024 йилда қабул қилинган **“Темир йўл транспорти тўғрисида”ги қонунга** мувофиқ, темир йўл операторлари ўз тарифларини бозор шартлари ва иқтисодий тамойилларга кўра белгилаши мумкин, шу билан йўловчи ва юк ташиш субсидиялари ажратилиши тўхтатилди ҳамда йўловчи ташишдаги зарарлар давлат бюджети ҳисобидан қопланади.

Шу билан бирга, 2025 йилда Ўзбекистон Қозоғистон ва Туркменистон билан тарифлар уйғунлигини таъминлаш бўйича келишувга эришди, бу эса чегаралараро юк ташишини соддалаштириб, секторга хорижий инвестициялар учун қулай муҳит яратмоқда.

Ҳозирги шароитда Ўзбекистон темир йўл бозори умумий таркибда давлат мулкида бўлиб, рақобат иқтисодий механизмлар билан чекланган ҳолда амалга оширилмоқда. Шу билан бирга, соҳани модернизация қилишга қаратилган чоралар натижасида хизматлар сифатини ошириш ва хизмат кўрсатиш самарадорлигини яхшилаш йўлида прогрессив ўзгаришлар кузатилмоқда.

Юқоридагилардан келиб чиқиб, Ўзбекистонда темир йўл соҳасини либераллаштириш босқичма-босқич амалга оширилаётган бўлса-да, очиқ кириш механизмларини жорий этиш учун институционал ислохотлар ва мустақил регулятор институтларини ривожлантириш зарур.

IV. Open access моделининг хавф ва чекловлари

Темир йўл инфратузилмасига очиқ кириш модели халқаро амалиётда самарали механизм сифатида қўлланилса-да, уни жорий этишда қатор хавф ва чекловлар мавжуд.

Биринчидан, “*cream skimming*” ҳолати кузатилиши мумкин. Яъни, хусусий операторлар асосан юқори даромад келтирадиган, талаб юқори бўлган йўналишларга кириб боради, кам даромадли ёки ижтимоий аҳамиятга эга йўналишлар эса давлат зиммасида қолади. Бу ҳолат Еврокомиссия ҳисоботларида ҳам қайд этилган.

Иккинчидан, инфратузилма сифимининг чекланганлиги муаммоси юзага келади. Иқтисодий ҳамкорлик ва тараққиёт ташкилоти таҳлилларида юқори юкланган йўналишларда поездлар учун вақт интервалларини тақсимлаш мураккаблашгани таъкидланган. Бу эса операторлар ўртасида рақобатни кучайтириб, тармоқ самарадорлигига салбий таъсир кўрсатиши мумкин.

Учинчидан, тариф ва харажатлар билан боғлиқ хавфлар мавжуд. Инфратузилмани сақлаш харажатлари юқори бўлган шароитда, тўловларни тўғри белгиламаслик бозор иштирокчилари учун тенг бўлмаган шароит яратиши мумкин. Европа темир йўллари агентлиги маълумотларига кўра, айрим мамлакатларда тариф сиёсати мувозанатини таъминлаш қийин кечмоқда.

Тўртинчидан, институционал мураккабликлар юзага келади. Инфратузилма бошқарувчиси, регулятор ва бир нечта операторлар ўртасида самарали мувофиқлаштириш талаб этилади. Бу эса бошқарув харажатларини ошириши мумкин.

Хулоса қилиб айтганда, **open access** модели самарали ишлаши учун аниқ ҳуқуқий база, мустақил регулятор ва инфратузилма сифимини самарали бошқариш механизмлари мавжуд бўлиши шарт. Акс ҳолда, у кутилган иқтисодий ва ижтимоий натижаларни тўлиқ бермаслиги мумкин.

V. Таклифлар

1. Темир йўл инфратузилмасига тенг шартларда киришни босқичма-босқич жорий этиш.

Open access'ни бутун тармоқ бўйича жорий этишдан олдин, дастлаб пилот тарзда алоҳида йўналишларда синовдан ўтказиш тавсия этилади. Хусусан, юқори талаб мавжуд бўлган Тошкент–Самарқанд ёки Тошкент–Бухоро каби йўналишларда чекланган миқдорда операторларга инфратузилмадан фойдаланиш имкониятини бериш орқали мазкур механизм самарадорлигини амалда баҳолаш имкони яратилади.

2. Инфратузилма ва ташув фаолиятини функционал жиҳатдан ажратиш бўйича тайёргарлик ишларини бошлаш.

Очиқ кириш моделини жорий этишдан олдин “Ўзбекистон темир йўллари” АЖ таркибида инфратузилма бошқаруви ва ташув фаолияти бўйича харажатлар ва даромадларни алоҳида ҳисобга олиш тизимини жорий этиш мақсадга мувофиқ. Бу келгусида бозорни босқичма-босқич очиш учун зарур ташкилий асосни шакллантиришга хизмат қилади.

3. Лицензиялаш ва инфратузилмага кириш қоидаларини аниқ белгилаш.

Темир йўл инфратузилмасидан фойдаланишни режалаштираётган операторлар учун ягона ва шаффоф лицензиялаш талабларини ишлаб чиқиш зарур. Шу билан бирга, инфратузилмага кириш шартлари ва тўловларини ҳисоблаш тартибинини норматив ҳужжатларда аниқ белгилаш бозор иштирокчилари учун тушунарли муҳит яратади.

4. Инфратузилма сифимини баҳолаш ва устувор йўналишларни аниқлаш.

Open access моделини жорий этишдан олдин мавжуд темир йўл инфратузилмасининг ўтказувчанлигини қайта баҳолаш зарур. Бунда қайси участкаларда қўшимча поездлар ҳаракатини ташкил этиш имконияти мавжудлиги аниқланиб, пилот йўналишларни танлашда ушбу маълумотлардан фойдаланиш тавсия этилади.

5. Хусусий сектор иштирокини аввало юк ташиш ва логистика хизматларида кенгайтириш.

Йўловчи ташиш соҳасига нисбатан юк ташиш ва логистика хизматлари сегментида хусусий сектор иштирокини босқичма-босқич кенгайтириш — соҳада рақобатни ривожлантириш, инвестицияларни жалб қилиш ва хизматлар самарадорлигини ошириш имконини беради.

6. Ижтимоий аҳамиятга эга йўналишларни давлат томонидан қўллаб-қувватлаш механизмларини сақлаб қолиш.

Очиқ кириш моделини жорий этиш жараёнида кам даромадли, аммо аҳоли учун муҳим бўлган йўналишларни сақлаб қолиш муҳим аҳамиятга эга. Шу муносабат билан бундай маршрутлар бўйича давлат томонидан қўллаб-қувватлаш механизмларини ҳам сақлаб қолиш лозим.

7. Инфратузилмани модернизация қилиш ишларини *Open access* жорий этиш билан уйғун ҳолда давом эттириш.

Темир йўл инфратузилмасини модернизация қилиш, айниқса юқори юкланган участкаларда сигнализация тизимларини янгилаш ва ўтказувчанлигини ошириш бўйича амалга оширилаётган инвестиция лойиҳаларини изчил давом эттириш очиқ кириш механизмларини келгусида самарали жорий этиш учун муҳим омил ҳисобланади.



RAQOBAT SIYOSATI VA
ISTE'MOLCHILAR HUQUQLARI
TADQIQOTLARI MARKAZI