

TEMIR YO‘L TRANSPORTIDA YUK TASHISH FAOLIYATINI BOSHQARISHDA GERMANIYA TEMIR YO‘LLARI TAJRIBASI

Dilmurod Baxodirovich Butunov

Toshkent davlat transport universiteti dotsenti, PhD

dilmurodpgups@mail.ru

Sardor Asqar o‘g‘li Abduqodirov

Toshkent davlat transport universiteti assistenti

sardor_abduqodirov@bk.ru

Shahriyor Asomiddin o‘g‘li Daminov

Toshkent davlat transport universiteti magistranti

daminovshakhriyor@mail.com

Shaxobiddin Asomiddin o‘g‘li Shomurodov

Toshkent davlat transport universiteti talabasi

Shomurodov1201@gmail.com

ANNOTATSIYA

Maqolada Germaniya temir yo‘llarining paydo bo‘lish tarixi hamda hozirgi kundagi ish faoliyatini tahlil qilishdan iborat. Bunda tashish jarayonida yuk va yo‘lovchi tashish bo‘yicha ish ko‘rsatkichlari keltirib o‘tilgan. Shuningdek, Germaniya temir yo‘llari yo‘lovchi tashish bo‘yicha ham dunyoda yetakchi o‘rinlardan birini band etishining asosini aholiga qulay va ishonchli transport xizmatini taklif etishi hamda davlatda turizmga alohida e‘tibor qaratilganligi aniqlandi.

Kalit so‘zlar: Germaniya temir yo‘llari, boshqaruv tuzilmasi, yuk tashish, yo‘lovchi tashish, tashish ulushi, transport xizmati.

ABSTRACT

The main purpose of the work is to analyze the history of German railways and their current performance. Performance indicators for cargo and passenger transportation in the process of transportation are mentioned. Also, it was found that the reason why German railways occupy one of the leading places in the world in terms of passenger transportation is that they offer convenient and reliable transport services to the population, and special attention is paid to tourism in the country.

Keywords: German railways, management structure, freight transport, passenger transport, transport share, transport service.

KIRISH

Xorij tajribasiga ahamiyat qaratadigan bo'lsak, hususan Yevropa davlatlari temir yo'llari tizimida, jumladan Germaniya temir yo'llarining ahamiyati kattadir [1-8]. Ushbu davlatda temir yo'llarning yuzaga kelishi uzoq tarixga borib taqaladi. Dastlabki temir yo'llar Germaniyada 1835-yilda Nyurenberg-Fyurt shaharlari o'rtasida qurilgan [9]. Germaniyada temir yo'llar davlat hamda xususiy mulkdorlar tomonidan qurilgan va boshqarilgan. 1855-yilda xususiy hamda davlat temir yo'llari birlashib yagona temir yo'l tizimini yuzaga kelishiga sababchi bo'lgan [9, 10]. 1924-yilga kelib Reichsbahn birinchi milliy temir yo'l kompaniyasi yuzaga kelgan [9]. Ikkinchi jahon urushi davrida Germaniya respublikasi ikkita qisimga bo'linib ketgan, bu davrda temir yo'l davlat nazoratida bo'lgan. 1994-yilga kelib Germaniya temir yo'llari birlashib yagona aksiyadorlik jamiyatiga, keyinchalik esa Doyche Bundesban konserniga (DB konserni) aylantiriladi hamda davlat nazoratida qoladi. DB konserni ekspluatatsion-tijorat faoliyati besh yo'nalish asosida aksiyadorlik jamiyatlari ishtirokida boshqariladi [9, 10]:

- 1) yo'lovchi tashish (DB Rayze und Turistik, DB Regio kompaniyalari va uning sho'ba korxonalari);
- 2) yuk tashish (DB Kargo kompaniyasi va uning sho'ba korxonalari);
- 3) yo'lovchi stansiyalari (DB Shtation und Servise kompaniyasi va uning sho'ba korxonalari);
- 4) temir yo'l tizimi va ekspluatatsion jarayonlarni boshqarish (DB Nets va uning sho'ba korxonalari);
- 5) Ko'chmas mulk (DB Immobilien).

DB konserni temir yo'l tizimining rivojlanish strategiyasi, moliya, tarif tizimi, atrof muhit himoyasi, yuridik aloqalar va boshqa shu kabilarga to'la qonli javobgardir.

DB konsernidan tashqari mamlakatda ko'pgina kichik temir yo'llar mavjuddir, ularning jami uzunligi 5200 kmni tashkil qiladi, ular ulushi esa yuk tashish hajmining esa atigi 1% ga tengdir.

NATIJALAR VA MUHOKAMA

G'arbiy Yevropa davlatlari orasida Germaniya yo'l uzunligi bo'yicha birinchi o'rinni egallaydi va u 41,8 ming kmni tashkil qiladi, temir yo'llari zichligi bo'yicha esa dunyo miqyosida birinchi o'rinda turadi, ya'ni $1000 \text{ km}^2 - 117 \text{ kmni}$ tashkil qiladi [9].

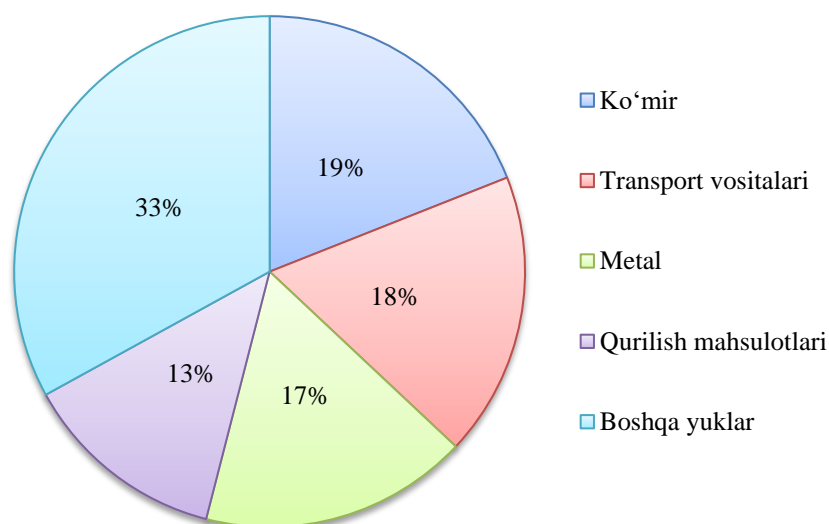
Yo'llarning ekspluatatsion uzunligi 36588 kmni tashkil qiladi. Va ulardan 17709 km ikki va undan ortiq yo'lli liniyalar,



19079 km esa elektrlashtirilgan liniyalar hisoblanadi. Bundan tashqari Germaniya temir yo‘llarida 4528 ta stansiyalar mavjud ulardan 3000 dan ortig‘i yo‘lovchi to‘xtash punktlari, 93928 ta strelkali o‘tkazgichlari, 25941 ta perezdlar mavjuddir, shuningdek 5720 dan ortiq shoxobcha yo‘llari mavjuddir. Yo‘llarga 49.5, 54.5, hamda 64.9 kgli relslar yotqizilgan, temir, yog‘och, temir-beton shpallar mavjud [9].

Temir yo‘l tizimi mulkdorlaridan biri DB Nets kompaniyasi uch yo‘nalish bo‘yicha faoliyat olib boradi: uzoq va shaharlararo tashishlar (90% ulushi), regionlar aro tashishlar, yuk ortish-tushirish stansiyalarini boshqarishni o‘z ichiga oladi.

DB Kargo kompaniyasi so‘nggi hisobotlarga ko‘ra yiliga 3301.3 mln tonna yuk tashib, 80634 mlrd.t.km yuk aylanmasini tashkil qilgan. Tashishlarning o‘rtacha uzunligi yil sayin ortib bormoqda, hozirda esa 268 kmni tashkil qilmoqda. Sutkasiga 6200 dan ziyod poyezdlar harakat qilmoqda. Asosiy tashiladigan yuklar ulushi 1- rasmda keltirilgan.



1-rasm. Germaniya temir yo‘llarida tashiladigan asosiy yuklar ulushi

Hozirda kompaniya ixtiyorida yuk tashishga mo‘ljallangan 1501 dona teplovoz, 1601 ta elektrovoz, 1262 ta manyovr lokomotivlari, 131178 ta yuk vagonlaridan (42% 60611 tasi xususiy mulkdorlar qo‘lida) iboratdir [9, 10]. Yukli vagonlarning o‘rtacha og‘irligi 44,6 t. Tashish ishlarining 40%dan ortig‘i qo‘shni davlat chegaralari orqali amalga oshiriladi. Fransiya hamda Buyuk Britaniya temir yo‘llaridan farqli o‘laroq, Germaniyada vagonlab yuk jo‘natish faoliyati ham mavjuddir. Ushbu turdagi tashishlar yuk aylanmasining 42%ni va daromadlarning 50%ga yaqinini tashkil qiladi. Aralash tashishlar yuk aylanmasining 20%ni tashkil qiladi, lekin ularning daromaddagi ulushi 9%ga teng.

Germaniya temir yo'llari faoliyati asosan yo'lovchilarni tashishga qaratilgan va jami tashish ishlarning 77%ni tashkil qiladi. So'nggi hisobot yilida 1712,5 mln. yo'lovchi tashilgan va 74,4 mlrd. yo'lovchi aylanmasi bajarilgan. 38% dan ortiq yo'lovchi tashish ishlari tez yurar poyezdlar ICE ulushiga to'g'ri keladi [9].

DB Shtation und Servis kompaniyasi 6000 dan ziyod yo'lovchi stansiyalari hamda 3000 dan ortiq vokzallarni o'z qaramog'iga olgan. Kompaniya yiliga 1,7 mlrd yo'lovchiga xizmat ko'rsatadi.

Germaniya temir yo'llari yuk tashish faoliyatining o'ziga xos jihatlaridan biri hozirda asosiy e'tibor aralash tashishlarga qaratilmoqda, ya'ni temir yo'l tizimi bevosita logistik jarayonda ishtirok etib, avtomobil, suv hamda havo transportlari bilan hamkorlikda faoliyat olib borib, yo'lovchilar talabini maksimal darajada qondirishga qaratilmoqda.

Ammo, Germaniya temir yo'llarida DB Kargo kompaniyasi asosiy daromad (89%) va hajm (82%) jihatdan vagonlab yuk jo'natish o'rin egallaydi (1-jadval). Shu sababdan ushbu tarmoqda transport xizmatlar bozorini o'rganib, tegishli choralar ko'rilishi muhim ahamiyat kasb etadi.

1-jadval

Germaniya temir yo'llari asosiy ko'rsatkichlari

Ko'rsatkichlar	Miqdori	Tashuv turiga to'g'ri keladigan ulushi, %		
		Marshrut poyezdlar	Vagonlab jo'natish	Aralash tashishlar (logistik uslub)
<i>Tashishlar hajmi, mln. t yiliga</i>	290	55	34	11
<i>Yuk aylanmasi, mlrd. tkm netto</i>	70	39	42	19
<i>Daromad, mlrd. marka</i>	7,1	36	51	13

Yuqoridagi jadvaldan ko'rinib turibdiki, yuk tashishlar hajmi yiliga o'rtacha 290 mln.tonna.kmni tashkil qilmoqda, bundan 55% marshrutli poyezdlarga, 34% vagonlab jo'natiladigan yuklarga hamda 11% esa, aralash tashishlarga to'g'ri keladi. Yuk aylanmasini tashkil qilish bo'yicha 1-toifa 39%ni, 2-toifa 42%ni hamda aralash tashishlar 3-toifa 19%ni tashkil qiladi. Yuk tashishlardan olinadigan daromadning eng ko'p ulushi esa vagonlab jo'natiladigan yuklarga to'g'ri keladi, ya'ni 51% yoki 3,62 mlrd markani tashkil qiladi.

Hozirgi kunda Germaniya temir yo'llarida bir nechta turistik liniyalar faoliyat ko'rsatadi. Ularda eng zamonaviy tez yurar poyezdlardan tortib, tarixiy paravozlari, ekskursion

vagonlargacha sayyoxlarga xizmat ko'rsatadi. Shuningdek, mamlakatda temir yo'lichilar birlashmalari, bir nechta temir yo'l muzeylari va madaniyat saroylari faoliyat olib bormoqda.

XULOSA

Hozirgi kunda Germaniya temir yo'llari yuk va yo'lovchi tashish ko'rsatkichlari bo'yicha nafaqat Yevropa davlatlari kesimida balki, butun dunyoda ham yetakchilardan biri hisoblanadi. Bu yerda eng diqqatga sazovor jihati shundaki, temir yo'llarning davlat miqyosida tutgan o'rni beqiyos hisoblanadi. Bundan tashqari boshqaruv organlari, ijro etuvchi korxonalar va tashkilotlarning tizimli ishlayotgani muvaffaqiyatning kaliti sifatida qaralishi mumkin.

REFERENCES

1. Mardonbek Saburov, Dilmurod Butunov, Sokijon Khudayberganov, Sunnatillo Boltaev, Muslima Akhmedova, Mukhamedjan Musaev. Determination of the optimal requirement of the number of freight wagons. AIP Conference Proceedings 2432, 030091 (2022). 030091-1-030091-5. <https://doi.org/10.1063/5.0090343>
2. Butunov D.B. Improvement of technical experimental methods for organization of wagon flows and management evaluation at sorting stations. Dis. ... doc. Phil. (PhD). Tashkent: TashIIT. – 2019. – 187 p.
3. Butunov D.B. Monitoring of temporal and quantitative characteristics of losses in the operation of the sorting station / D.B. Butunov // XVI International scientific-practical conference: "Innovative development of modern science". Russia, city Anapa, October 10, 2019 p. 28 - 31.
4. Buriyev Sh., Butunov D., Pardayeva U. Non-productive time losses in sorting park operation, The scientific heritage, VOL 1, No 74 (74), pp. 28-31, (2021), DOI: 10.24412/9215-0365-2021-74-1-28-31
5. Бутунов, Д.Б. Оценка непроизводительных потерь в работе сортировочной станции / Д.Б. Бутунов, А.Г. Котенко // Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2018. – Т. 15. – № 4. – С. 498-510. – EDN ZAMGIP.
6. Butunov, D.B. (2019). Development of a technical and operational model for calculating costs when processing cars at a sorting station. Bulletin of TashIIT: Tashkent, (3), 181-195.
7. Shuxrat Xamroqul o'g'li Bo'riyev, Dilmurod Baxodirovich Butunov, Islom Obijtjon o'g'li Abdumalikov Vagon oqimlarini tashkil etish usullarining rivojlanish bosqichlari // Academic research in educational sciences. 2022. №7.
8. Abdukodirov Sardor, Butunov Dilmurod, Ahmedova Muslima The influence of freight train delays on the speed of trains at railway stations // Universum: технические науки. 2022. №9-5 (102).
9. https://ru.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Bahn
10. <https://www.bahn.de/>

