



JOURNAL OF GEOGRAPHY AND NATURAL RESOURCES

journal homepage:

<https://topjournals.uz/index.php/ignr>

THE INFLUENCE OF THE TRANSPORT FACTOR ON THE DEVELOPMENT OF URBAN AGGLOMERATIONS OF THE FERGANA VALLEY

Akbarjon A. Isayev

Lecturer

Andijan State University

Andijan, Uzbekistan

E-mail: Akbar78@adu.uz**Hilola L. Abdurakhmonova**

Student

Andijan State University

Andijan, Uzbekistan

E-mail: abdurahmonova78@gmail.com

ABOUT ARTICLE

Key words: Population location, agglomeration, urbanization, transport, transport node, transport center, monocentric, Fergana Valley, cities, Andijan agglomeration

Received: 25.06.22**Accepted:** 27.06.22**Published:** 29.06.22

Abstract: Population in Uzbekistan has long been connected with transport routes. Settlements were formed in areas where different roads passed from any settlements and, on the contrary, different transport routes passed. Such geographical features are especially evident in the regions of the Fergana Valley, where the population and transport networks are densely populated and land resources are limited. With the development of modern urban planning, the creation of new settlements, new cities and towns, the "appearance" of the regions is changing, and agglomerations are developing. The agglomerations of Fergana-Margulon, Namangan, Andijan, and Kokan, formed in the Fergana Valley, where the network of cities is dense in Uzbekistan, are sharply different from each other, despite being located in the same region. These differences were primarily influenced by the transport network and configuration of the region. The article mainly evaluates the impact of the transport factor on the development of the Andijan agglomeration, and comments on the formation of the Andijan-Asaka-Shakhrikhan-

Poitug quadrangle of Andijan and its neighboring cities are put forward.

FARG‘ONA VODIYSI SHAHAR AGLOMERATSIYALARI RIVOJLANISHIGA TRANSPORT OMILINING TA’SIRI

Akbarjon A. Isayev

O‘qituvchi

Andijon davlat universiteti

Andijon, O‘zbekiston

E-mail: Akbar78@adu.uz

Hilola L. Abdurahmonova

Talaba

Andijon davlat universiteti

Andijon, O‘zbekiston

E-mail: abdurahmonova78@gmail.com

MAQOLA HAQIDA

Kalit so‘zlar: Aholi joylashuvi, aglomeratsiya, urbanizatsiya, transport, transport tuguni, transport markazi, monotsentrik, Farg‘ona vodiysi, shaharlar, Andijon aglomeratsiyasi

Annotatsiya: O‘zbekistonda aholi joylashuvi qadimdan transport yo‘llari bilan bog‘langan. Har qanday aholi manzilgohlaridan turli yo‘llar o‘tgan va, aksincha, turli transport yo‘llari o‘tgan hududlarda aholi manzilgohlari shakllangan. Bunday geografik xususiyatlar ayniqsa, aholi va transport to‘rlari zich joylashgan, yer resurslari cheklangan Farg‘ona vodiysi viloyatlarida yanada aniqroq namoyon bo‘ladi. Zamonaviy shaharsozlik rivojlanishi, yangi aholi manzilgohlarining, yangi shahar va shaharchalarning vujudga kelishi bilan hududlar “qiyofasi” o‘zgarib aglomeratsiyalar rivojlanmoqda. O‘zbekistonda shaharlar to‘ri zich joylashgan Farg‘ona vodiysida shakllangan Farg‘ona-Marg‘ulon, shakllanayotgan Namangan, Andijon, Qo‘qon aglomeratsiyalari bir mintaqada joylashgan bo‘lishiga qaramasdan biri biridan keskin farq qiladi. Mazkur farqlarga birinchi navbatda hududning transport to‘ri va konfiguratsiyasi eng katta ta’sir ko‘rsatgan. Maqolada, asosan, Andijon aglomeratsiyasining rivojlanishiga transport omilining ta’siri baholangan bo‘lib, Andijon va unga yo‘ldosh shaharlarning Andijon-Asaka-Shaxrixon-Poytug‘ to‘rtburchagi hosil qilishi bo‘yicha mulohazalar ilgari surilgan.

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА НА РАЗВИТИЕ ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ ФЕРГАНСКОЙ ДОЛИНЫ

Акбарджон А. Исаев

преподаватель

Андижанский государственный университет

Андижан, Узбекистан

E-mail: Akbar78@adu.uz

Хилола Л. Абдурахмонова

Студент

Андижанский государственный университет

Андижан, Узбекистан

E-mail: abdurahmonova78@gmail.com

О СТАТЬЕ

Ключевые слова: Размещение населения, агломерация, урбанизация, транспорт, транспортный узел, транспортный центр, моноцентр, Ферганская долина, города, Андижанская агломерация	Аннотация: Население Узбекистана издавна связано транспортными путями. Поселения образовывались в районах, где от любых поселений шли разные дороги и, наоборот, проходили разные транспортные пути. Такие географические особенности особенно ярко проявляются в районах Ферганской долины, где плотность населения и транспортные сети отличаются высокой плотностью населения, а земельные ресурсы ограничены. С развитием современного градостроительства, созданием новых поселений, новых городов и поселков меняется «облик» регионов, развиваются агломерации. Агломерации Фергано-Маргулонская, Наманганская, Андижанская и Коканская, сформировавшиеся в Ферганской долине, где в Узбекистане густая сеть городов, резко отличаются друг от друга, несмотря на то, что расположены в одном регионе. На эти различия прежде всего повлияла транспортная сеть и конфигурация региона. В статье в основном оценивается влияние транспортного фактора на развитие Андижанской агломерации, выдвигаются комментарии по формированию четырехугольника Андижан-Асака-Шахрихан-Пойтут Андижана и соседних с ним городов.
---	--

KIRISH

Aholi va uning joylashuvini o'rganish demotsentrik prinsip sifatida iqtisodiy va ijtimoiy geografik tadqiqotlarda har doim muhim ahamiyat kasb etib kelgan. Transport geografiyasini

o'rganishning eng dolzarb vazifalaridan biri transport tizimining aholi soni, joylashuvi, shahar aglomeratsiyalari va urbanizatsiya bilan aloqadorligini o'rganish va shu asosda ilmiy qonuniyatlarni aniqlashdan iborat.

O'zbekistonning transport xaritasiga nazar tashlansa, qadimda Buyuk Ipak yo'li va hozirgi kunda xalqaro ahamiyatga ega bo'lgan yo'llar ustida Buxoro, Toshkent, Samarqand, Urganch kabi shaharlar joylashganligi, davlat ahamiyatiga ega yo'llar kesishgan nuqtalarda Bekobod, Jizzax, Kogon kabi shaharlarning vujudga kelganligini ko'rish mumkin.

Aholi va transport geografiyasini o'zaro aloqadorlikda o'rganishning biri ikkinchisini taqozo qiladi va quyidagi holatlar ko'zga tashlanadi:

- Xalqaro ahamiyatga ega bo'lgan yo'llarda asosan yirik shaharlar paydo bo'ladi;
- Davlat ahamiyatidagi yo'llar o'tgan mintaqalarda aksariyat o'rta shaharlar joylashgan;
- Viloyat ahamiyatiga ega bo'lgan avtomobil yo'llarida ko'proq kichik shaharlar vujudga kelgan;
- Mahalliy ahamiyatga ega yo'llarda esa ovullar, qishloqlar joylashgan.

Shu bilan birga yo'llar va aholi manzillari o'zaro kesishgan hududlarda transport punktlari, transport markaz va tugunlari paydo bo'lgan. Masalan, Kogon, Qo'ng'iro't shaharlarining asosiy funksiyasi transport markazidir, Navoiy, Toshkent, Samarqand kabilar muhim transport tugunlari hisoblanadi.

Respublikaning yirik shaharlari bo'lgan Toshkent, Samarqand, Andijon, Namangan, kabi transport tugunlari bir nechta transport yo'llarini birlashtirganligi, xalqaro ahamiyatdagi avtomobil va temiryo'llar, aeroportlar joylashganligi bilan boshqalardan keskin farq qiladi. Asaka, Chust, Marg'ilon, Uchqo'rg'onga o'xshash shaharlar transport markazlari sifatida mintaqaning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishida katta ahamiyatga ega. Transport punktlari qatoriga esa tuman markazlari, yirik qishloqlar kiradi. Shu o'rinda aytish mumkinki, har qanday aholi manzillari turli darajadagi transport punkti hisoblanadi, ammo ularning barchasini transport markazi sifatida qarash nojoizdir[9].

Shahar aglomeratsiyalari rivojlanishiga ta'sir etuvchi transport omilini Farg'ona mintaqasi, xususan, Andijon aglomeratsiyasi misolida tahlil qilib xulosalar berish.

ASOSIY QISM

Mamlakat, rayon yoki mintaqaning iqtisodiy kartasida, eng avvalo uning shaharlari va transport yo'llari ko'zga tashlanadi. Darhaqiqat, shaharlar va yo'llar har bir hududning tayanch nuqtalari, ustunlari, "yuragi" hisoblanadi. Shaharlar va yo'llar o'rtasidagi o'zaro aloqadorlikni o'rganish iqtisodiy va ijtimoiy geografiyaning muhim masalalaridan biridir. Ayniqsa, aglomeratsiyalar rivojlanishini transportsiz tasavvur qilish qiyin.

Aglomeratsiyaga berilgan ko‘plab ta’riflarning negizida transport turadi. Chunki, transport hududlarning ichki va tashqi aloqalarini amalga oshirishda bosh omildir. Shahar aglomeratsiyasi faqat aholi manzilgohlari birlashmasi emas, shu bilan birga ular orasidagi qishloq hududlar ham kiradi. Bu yuqori urbanizatsiyalashgan hududda shahar va qishloq aholi punktlari juda ko‘p va zich joylashgan bo‘ladi.

Aglomeratsiyani o‘rgangan ko‘pchilik olimlar [5,6] uning shakllanishida transportning roliga katta ahamiyat berishgan. Darhaqiqat, aglomeratsiya uchun zaruriy shart bo‘lgan mayatniksimon migratsiya bevosita transport qatnovini yo‘lga qo‘yilganligiga bog‘liq. Sababi, mayatniksimon migratsiya (ish, madaniy-maishiy, rekreatsiya yuzasidan bo‘lishi mumkin) aholining bir manzilgohdan kelib, yana shu kunning o‘zidayoq qaytib ketishini anglatadi. Kelib ketish uchun, albatta, shahar atrofi yo‘nalishlarida qatnovchi transport vositalari zarur [10].

Ilmiy adabiyotlarda shaharlar aglomeratsiyasiga turli ta’riflar berilgan. Taniqli olim G.Asanov [1] shaharlar aglomeratsiyasiga quyidagicha ta’rif beradi:

Aglomeratsiya – 1. To‘planish, jamlanish. Chunonchi, haddan tashqari ko‘p kishilarning bir joyda to‘planishi. Aglomeratsiya deganda, biz biron narsaning bir joyda g‘uj bo‘lib to‘planishini tushunamiz:

1. Qishloq aglomeratsiyasi quyidagi shakllar bilan farq qiladi: kichikroq posyolkalar, katta va kichik qishloqlar yig‘indisi;

2. Yirik yoki bir – biriga yaqin joylashgan bir necha shahar bazasida hududiy va iqtisodiy hosila. Shaharlar aglomeratsiyasi uchun sanoat va boshqa ishlab chiqarish sohalarining yuksak darajada konsentratsiyalanishi va shu munosabat bilan malakali kadrlar va ilmiy hamda o‘quv muassasalari obyektlarining to‘planishi, injenerlik va kommunikatsiya qurilishlarining umumiyliigi, aholining o‘ta zichligi va boshqalar xarakterlidir. Aglomeratsiyalar bir necha tipga bo‘linadi. Bular quyidagilar:

Monotsentrik aglomeratsiya – yirik shahar atrofida yo‘ldosh shaharlarning paydo bo‘lishi [1].

Politsentrik aglomeratsiya – ikki va undan ortiq yirik shahar atrofida yo‘ldosh shahar va shaharchalarning yig‘ilishi [1].

Cho‘ziq aglomeratsiya – dengiz sohili, daryo qirg‘og‘i yoki temiryo‘l magistrali bo‘ylab uzunasiga joylashgan aglomeratsiya.

Aglomeratsiya aholi joylashishining eng muhim tipik sistemasidir, bu tushunchaga quyidagicha ta’rif beriladi:

“Aglomeratsiya” deganda, shunday hududiy – iqtisodiy hosila tushuniladiki, bu hosila yirik shahar (yoki zich joylashgan bir necha shaharlar – konurbatsiya) negizida paydo bo‘ladi va urbanizatsiyaning kattagina zonasini shakllantiradi, yon – atrofidagi aholi punktlarini o‘ziga

qo'shib oladi[1]. Xilma – xil moddiy va nomoddiy ishlab chiqarish korxonalari, birinchi galda, sanoat korxonalari infrastruktura obyektlari, ilmiy va o'quv muassasalarining yuksak darajada hududiy konsentratsiyasini vujudga keltiradi. Shuningdek, aholining o'taz ichjoylashganligi bilan boshqa hududlardan farq qiladi[1].

Farg'ona vodiysi aglomeratsiyalarining barcha shaharlari viloyat yoki tuman markazlari sifatida, asosan, mashinasozlik, yengil va oziq-ovqat sanoati ta'sirida rivojlanmoqda. Ta'kidlash joizki, Farg'ona vodiysi aglomeratsiyalarining shakllanishi, dastlab asosan, transport infratuzilmasiga bog'liq bo'lgan bo'lsa, mustaqillikdan keyin uning rivojlanishiga sanoat juda katta ta'sir ko'rsatdi. Masalan, Farg'ona vodiysida, Namangan, Farg'ona-Marg'ilon va Andijon aglomeratsiyalari o'ziga xos, ijtimoiy-iqtisodiy va demografik rivojlanishi, infratuzilma hamda shahar manzilgohlari shakllanishining umumiylik kabi jihatlar bilan ajralib turadi.

Namangan viloyatida garchi industrial taraqqiyot qo'shni Andijon va Farg'ona viloyatlariga nisbatan sust bo'lsa-da, lekin viloyatda urbanizatsiya darajasi yuqori. Namangan viloyatida shahar aholisi soni 1815,1 ming kishini tashkil etadi. Viloyatda urbanizatsiya darajasi 64,6 foizga teng va Farg'ona vodiysi viloyatlari va respublika hududlari uchun eng yuqori ko'rsatkich hisoblanadi.

Shaharlar taraqqiyotida viloyat markazi bo'lgan **Namangan shahri** yaqqol ko'zga tashlanib turadi va aholi soni so'nggi chorak asr ichida juda tez sur'atlar bilan o'sdi. Masalan, 1979 yilda mazkur shaharda 226,6 ming kishi yashagan bo'lsa, bu ko'rsatkich 2020 yil boshida 626,1 ming kishidan ortib ketdi. Natijada, Namangan shahri bu davr ichida aholi soniga ko'ra Andijon shahrini ortda qoldirib ketdi va Farg'ona vodiysi viloyatlari bo'yicha aholisining soniga ko'ra birinchi raqamli shaharga aylandi. Respublika shaharlari orasida faqat Toshkent (2 571,7 ming kishi) shahridan keyingi 2-o'ringa chiqib oldi.

Namangan viloyatida shaharlar tizimi yaxshi rivojlangan. Viloyatning Chust (75,9 ming kishi), Chortoq (58,0 ming kishi), Kosonsoy (55,6 ming kishi) shaharlari aholisi sonining ko'pligi va tez o'sishi bilan Andijon viloyati shaharlaridan farqlanadi.

Chust – Farg'ona vodiysining milliy hunarmandchilik markazlaridan biri bo'lsa, Chortoq – rekreatsion markaz hisoblanadi. Ushbu shaharlar mana shu xususiyatlari bo'yicha O'rta Osiyoda alohida ajralib turadi.

Namangan viloyatida ham shaharlar aglomeratsiyasi tarkib topib bormoqda. Namangan aglomeratsiyasi tarkibiga viloyat markazidan tashqari To'raqo'rg'on, Chortoq shaharlari ham kiritiladi. Jami bo'lib 800 mingdan ortiq aholi ushbu aglomeratsiya tarkibiga kiritiladi. Namangan aglomeratsiyasi ham Andijon aglomeratsiyasi singari monotsentrik aglomeratsiyalar turkumiga kiritiladi. Lekin, Andijon aglomeratsiyasidan kenglik yo'nalishida cho'zilganligi bilan farqlanadi.

Farg‘ona– respublikada ishlab chiqarish salohiyati bo‘yicha yetakchi viloyatlardan biri hisoblanadi. Uning hududi geografik jihatdan yaxlit emas. Shohimardon (Farg‘ona tumani) va So‘x tumani anklav holatida Qirg‘iziston hududida joylashgan. Bunday joylashuv hozirgi kunda muayyan muammolarni keltirib chiqarmoqda.

Farg‘ona viloyatida 2117,7 ming kishi shaharlarda yashaydi. Viloyatda urbanizatsiya darajasi 56,4 foizga teng (01.01.2020).

Farg‘ona viloyatida katta shaharlar ko‘pligi bilan qo‘shni Andijon va Namangan viloyatlaridan alohida ajralib turadi. Farg‘ona viloyatida jami bo‘lib 9 ta shahar mavjud. Farg‘ona viloyatida yirik shaharlar ko‘p bo‘lib, ulardan uchitasi Farg‘ona, Qo‘qon va Marg‘ilon alohida ajralib turadi. Bu shaharlar nafaqat vodiylarida, balki, respublikada ham o‘ziga xos o‘rin tutadi. Aholisining soniga ko‘ra viloyatda Farg‘ona (288,8 ming kishi), Qo‘qon (252,7 ming kishi) va Marg‘ilon (235,0 ming kishi) shaharlari yuqori o‘rinlarni band etadi. Respublika miqyosida bir viloyatda katta shaharlarning bunday tarkib topishi faqat Toshkent va tadqiq etilayotgan Farg‘ona viloyatlari uchun xos, xolos. Binobarin, viloyatning urbanistik tarkibi nisbatan yaxshi rivojlangan, lekin, shahar aholisining ulushiga ko‘ra Toshkent yoki qo‘shni Namangan viloyatlariga nisbatan quyi pog‘onalarni egallaydi.

Xususan, o‘zining demografik salohiyatiga ko‘ra, Farg‘ona vodiysida **Andijon aglomeratsiyasi** alohida mavqega ega. Shu sababdan vodiylar aglomeratsiyalarining asosiy xususiyatlari Andijon aglomeratsiyasida yaqqol ko‘zga tashlanadi.

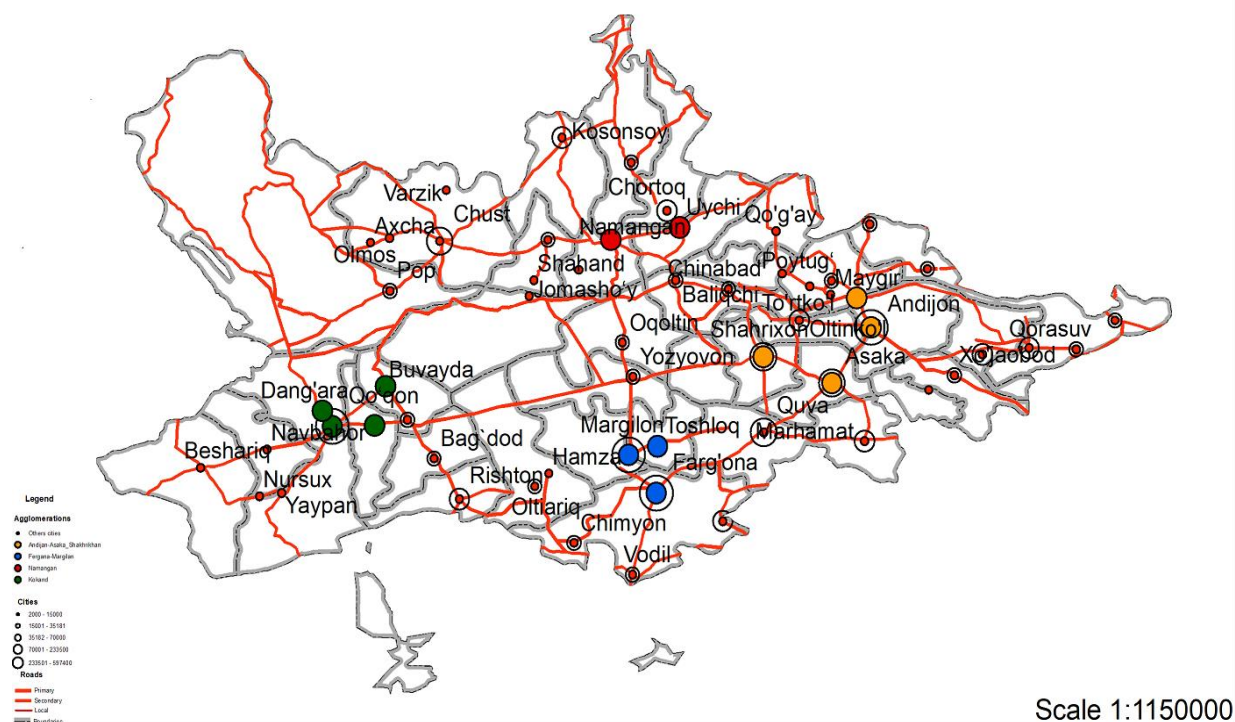
Andijon viloyatida hozirgi zamon urbanizatsiyasining muhim formasi – Andijon aglomeratsiyasi tarkib topmoqda. U deyarli butun viloyatni to‘laligicha qamrab olgan. Aglomeratsiya o‘zagini Andijon shahri tashkil etadi, uning tarkibiga Asaka, Shahrixon, Poytug‘ shaharlari va Kuyganyor kabi o‘nlab shaharchalar kiradi. Aglomeratsiya shimolda Poytug‘ shahridan boshlanib, janubda Asaka shahrigacha davom etadi. Andijon aglomeratsiyasi monotsentrik aglomeratsiya bo‘lib meridional yo‘nalishda 30 km masofaga cho‘zilgan. Andijon aglomeratsiyasida bugungi kunda salkam 950 mingga yaqin aholi istiqomat qiladi.

1897 yil Andijonda 47 ming kishi yashagan bo‘lsa, 1910 yilga kelib 76 ming kishi ro‘yxatga olingan. Ipakchilik sanoatining eng yirik markazi bo‘lgan Marg‘ilonda esa XX asr boshida aholi soni 46 780 kishiga yetdi [2]. Ayni paytda Andijon shahri aholisi 443 ming kishidan ortdi. Andijon aglomeratsiyasi haqida so‘z ketganda olimlar ikki uchburchakni keltiradi. Birinchisi **Andijon–Asaka-Shahrixon** uchligi [3], ikkinchi guruhdagilar **Andijon –Asaka-Kuyganyor** yo‘nalishini belgilaydi.

Asaka shahrida avtomobilsozlik korxonasining qurilishi va uning ehtiyot qismlarini ishlab chiqarishni Andijon shahrida tashkil etilgani shaharning iqtisodiy salohiyatini oshirish bilan birga “yo‘ldosh” shaharlaridagi ortiqcha mehnat resurslaridan samarali foydalanish imkonini berdi. Bu

esa, o'z navbatida, aglomeratsiyalashuv jarayonining eng muhim sharti bo'lgan manzilgohlar o'rtasidagi aholi qatnovi, ya'ni mayatniksimon migratsiyani jadallashtirdi. 2009 yillarda mayatniksimon migratsiyaning asosiy yo'nalishlari Andijon-Asaka-Kuyganyor uchligiga qaratilganbo'lsa,O'zbekiston Respublikasi Vazirlar mahkamasining 2009-yil 13 martdagi №68-sonli "O'zbekiston Respublikasi aholi punktlarining ma'muriy –hududiy tuzilishini takomillashtirishga doir qo'shimcha chora tadbirlari to'g'risida"gi qaror qabul qilinib, bunda asosiy ko'rsatilgan maqsad respublika hamda viloyatlarda urbanizatsiya darajasini oshirishga qaratilgan va shu jarayon amalga oshirildi. Natijada viloyatning urbanizatsiya ko'rsatkichi tubdan o'zgardi.

2009 yildan keyingi Andijon viloyatidagi 78 ta aholi manzilgohlariga shaharcha maqomining berilishi, transport qatnovlarining va yo'l infratuzilmasini yaxshilash bo'yicha bajarilgan ishlar **Andijon—Shaxrixon-Asaka-Poytug'** shaharlari o'rtasida rivojlandi va Andijon aglomeratsiyasi tarkibini o'zgartirib to'rtburchak shaklni vujudga keltirmoqda (1 -rasm.).Natijada Aglomeratsiyaning geografik ko'lami va miqyosi kengaymoqda. Chunonchi,Andijon shahar aglomeratsiyasi doirasidagi Cho'ja, Segizaqum,Qo'shariq, Oqyor, Qo'shtepa kabi shaharchalarning vujudga kelishi Andijon aglomeratsiyasi rivojlanishiga ta'sir etdi. Bunga qadar aglomeratsiya ichidagi asosiy ichki harakatlar yadro-Andijonga qaratilgan edi. Keyingi paytlarda Asaka shahri va Kuyganyor shaharchasiga tomon yirik ichki harakatlar yo'nalishi vujudga keldi. Asaka shahriga harkuni Marhamat, Shahrixon, Andijon, Buloqboshi, Oltinko'l, Xo'jaobod, Jalaquduq tumanlaridan ishchi va xizmatchilar kelib ketadilar. Xuddi shunday holat Andijon tumanining ma'muriy markazi-Kuyganyor shaharchasida va uning davomi Poytug' shaharchalarida ham kuzatiladi. Bu yerga Izboskan, Paxtaobod, Baliqchi tumanlaridan migrantlar ko'plab keladi. Sababi, Kuyganyor-Poytug' Andijon shahridan 6-12 km shimoli-g'arbda joylashgan bo'lib, tranzit transport tuguni hisoblanadi. Bundan tashqari, bu yerda Andijon qishloq xo'jaligi va agrotexnologiyalar instituti, Qoradaryoning bo'yida esa dam olish maskanlari hamda Andijon tumanining ma'muriy binolari joylashgan.



1-rasm. Farg'ona vodiysi aglomeratsiyalarining transport yo'llari bilan aloqadorligi kartasi

Aglomeratsiya markazini 15 km masofada sharq tomondan Andijon tumani, g'arbdan Oltinko'l, janubdan Asaka, shimoli-g'arbdan Izboskan tumanlari halqa shaklida o'rab olgan. Navbatdagi halqa 25 km.li masofani egallaydi va bu masofada Buloqboshi, Xo'jaobod, Jalaquduq tumanlari joylashgan. Shuningdek, g'arbiy yo'nalishda aglomeratsiyaga Shahrixon tumani ham tutashadi. Andijon shahriga aglomeratsiya hududidan har kuni o'rtacha 35-40 ming kishi kelib ketadi, bayram va dam olish kunlari esa 60 mingdan ortishi mumkin. Ayni vaqtda aglomeratsiya yadrosidan yo'ldosh manzilgohlarga borib ishlovchi mayatniksimon migrantlar ham mavjud. Har kuni Andijon shahridan atrofdagi joylarga 9000 ga yaqin kishilar turli maqsadlar yuzasidan borib keladilar.

Andijon aglomeratsiyasi hududining nisbatan tekisligi unda har xil transport turlarini shakllantirish imkonini bergan. Avtomobil transporti-Andijon aglomeratsiyasida yuk va yo'lovchi tashishdagi salmog'i jihatdan alohida ajralib turadi [8]. Aglomeratsiyadagi avtomobil yo'llari ichida uzunligi 13 km.li Andijon shahriga shahobcha yo'l (4R-17D) va uzunligi 31 km. bo'lgan Andijon shahri aylanma yo'l (4R-130) yuk va yo'lovchi tashishdagi hajmiga ko'ra alohida ahamiyatga ega. Aglomeratsiya miqyosida tashiladigan yuk va yo'lovchilarning asosiy qismi qayd etilgan yo'llarga to'g'rikeladi. Yo'lovchi tashishda Andijon-Asaka (11 km), Andijon-Shahrixon (27 km), Andijon-Poytug' (20 km), Andijon-Qo'rg'ontepa (38 km) yo'nalishlari katta salmoqqa ega. Asaka shahrining o'ziga xos "o'sish qutbi" ekanligi, Shahrixonning qulay transport geografik o'rni, Qo'rg'ontepa yo'nalishining esa tranzit ahamiyati bunga sabab bo'lgan. Aynan ana shu

yo'llar aglomeratsiya «tanasing katta tomirlari»dir. Bizningcha, Andijon aglomeratsiyasining keyingi rivojlanishi aglomeratsiya yadrosining sharqiy yo'nalishda 400 ming aholiga mo'ljallangan Yangi Andijon shahrini qurilishi hamda Bog'ishamol, Xo'jaobod adirlariga ko'p qavatli turarjoy binolarining qurilishi, Andijon-O'sh-Ergashtom avtomobil va temiryo'llarining qurilishi belgilab beradi.

Andijon aglomeratsiyasi manzilgohlari orasidagi aholi qatnovini avtomobil transportisiz tasavvur qilib bo'lmaydi. Ular orasidagi kundalik aloqalarni shahar va shahar atrofi yo'lovchi tashish transporti amalga oshiradi. Markaziy shahar-Andijondan 15ga yaqin yo'nalishda avtobus va 50dan ortiq yo'nalishda taksi qatnovi aholi manzilgohlarini to'g'ridan-to'g'ri bog'lab turadi (Toshkent shahrida avtobus yo'nalishlarining o'zi yuzdan ortadi).

Andijon shahri bilan shahar va qishloqlar orasidan qatnayotgan transport vositalari, asosan, Andijon shoxbekati, Eski-shahar boshbekati va jahon bozori bekatlari orqali bog'langan. Tabiiyki, ular orasida migrantlarning eng ko'p qabul qilish va jo'natish Andijon shohbekati hissasiga to'g'ri keladi.

Hozirgi kunda mazkur shohbekat shahar atrofi, tumanlararo, viloyatlararo yo'nalishlarda qatnovchi avtobuslarni qabul qilishga moslashgan. Lekin,bozor iqtisodiyoti sharoitida ko'plab yo'nalishlarda avtobus qatnovi o'rnini mikroavtobus va yengil avtomobillar egallab oldi. Natijada, ilgari 30-35 ta yo'lovchini o'zida sig'dirgan 1 avtobus o'rniga 2-3 ta mikroavtobuslar to'g'ri kelmoqda. Buning oqibatida bekatlarda transport vositalari ko'payib, ilgarigi bekatlar va yo'llarning transport o'tkazish qobiliyati bugungi kun talablariga javob bermay qoldi.

XULOSA

Vodiy aglomeratsiyalarida transport vositalari va yo'lovchilarning ko'payib borishi tufayli quyidagi muammolar vujudga keldi:

- Serqatnov avtomobil yo'llarida tirbandliklar ("probkalar") vujudga kelib, harakatlanayotgan transport vositalari va piyodalarga xalal bermoqda;
- Turli xil avtohalokatlar aynan aglomeratsiyalar markazlarida ko'plab sodir bo'lmoqda;
- Aglomeratsiyalar doirasida xususiy transport vositalari sonining tez ko'payishi bilan shaharlar jamoat transporti rivojlanishiga salbiy ta'sir ko'rsatmoqda;
- Shaharlararo va shahar ichi yo'nalishlari bo'yicha jadvallar sonini, vaqtini nazorat qilish murakkablashdi;
- Avtoturargohlar yetishmasligi natijasida, shaxsiy transport vositalari egalariga avtomobillarni joylashtirish muammolar vujudga kelmoqda.
- Urboekologik vaziyat salbiylashmoqda, ayniqsa,atrofi tog'lar bilan o'ralgan Farg'ona vodiysi uchun kelajakda bu yirik geoekologik murakkab vaziyatni vujudga keltiradi.

Ushbu muammolarni hal etish shahar aglomeratsiyalarda aholi yashashi va transport qatnovi uchun qulayliklar yaratadi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. Асанов Г. Социал-иктисодий география//термин ва тушунчалар изоҳли луғати. –Т.: Ўқитувчи, 1990. –Б. 7-8.
2. Ата-Мирзаев О., Гентшке В., Муртазаева Р., Салиев А. Историко-демографические очерки урбанизации Узбекистана. -Т.: Университет, 2002.-124 с.
3. Бегимова Д.К.Шаҳарлар агломерациясининг замонавий моделлари // *“Халқаро молия ва ҳисоб” илмий электрон журнали. № 3, июнь, 2018 йил*
4. Макаров И.Н.Теоретико-методологический подход к разработке стратегии и инструментария оптимизации транспортных систем крупных городов и агломераций // ISSN 1814-3520 ВЕСТНИК ИрГТУ Том 22, № 10 2018 / 22 с-189.
5. Лаппо Г.М. География городов.–М.:Гуманитарный издательский центр ВЛАДОС, 1997.-480 с.
6. Давидович В.Г. Планировка городов и районов.–Москва: Стройиздат, 1964.–328 с.
7. Isayev, A. A. (2020). The impact of the geographical location of the Republic of Uzbekistan on the formation of transport corridors. *Экономика и социум*, (12-1), 113-116.
8. Isayev, A. A., Samiyev, U. A., &Odilov, N. K. (2020). TRANSPORT GEOGRAPHY AND SOME ISSUES OF TRANSPORTATION CARDS IN THIS FIELD. *Экономика и социум*, (11), 138-141.
9. Исаев, А. А. (2020). Влияние межгосударственных транспортных связей на развитие приграничных населенных пунктов Ферганского региона. *Экономикаисоциум*, (11), 1646-1650.
10. Атажонов Муроджон Махмудович, Исаев Акбаржон Абдулхамидович Андижон вилояти қишлоқ аҳоли пунктлари ҳудудий таркибининг шаклланиши // Life Sciences and Agriculture. 2020. №2-2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/andizhon-viloyati-ishlo-a-oli-punktlari-ududiy-tarkibining-shakllanishi> (дата обращения: 09.10.2021).