



JOURNAL OF GEOGRAPHY AND NATURAL RESOURCES

journal homepage:

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

CHANGES IN THE DYNAMICS OF PASSENGER TRANSPORT BY CAR AND PUBLIC TRANSPORT IN UZBEKISTAN

Akbarjon A. Isaev

Associate Professor

Andijan State University

Andijan, Uzbekistan

E-mail: Akbar78@adu.uz**Muharram O. Orinboeva**

Master's student

Andijan State University

Andijan, Uzbekistan

E-mail: Muharram1997@gmail.com

ABOUT ARTICLE

Key words: passenger transport, road transport, public transport, large cities, service.

Received: 25.09.22**Accepted:** 27.09.22**Published:** 29.09.22

Abstract: The article analyzes the changes in the dynamics of passenger transportation in Uzbekistan on the basis of statistical data. Also, the main problems in the development of public transport in large cities and some of their solutions are reflected.

ЎЗБЕКИСТОНДА АВТОМОБИЛЬ ВА ЖАМОАТ ТРАНСПОРТИДА ЙЎЛОВЧИ ТАШИШ ДИНАМИКАСИДАГИ ЎЗГАРИШЛАР

Акбаржон А. Исаев

доцент

Андижон давлат университети

Андижон, Ўзбекистон

E-mail: Akbar78@adu.uz**Мухаррам О. Ўринбоева**

Магистратура талабаси

Андижон давлат университети

Андижон, Ўзбекистон

E-mail: Muharram1997@gmail.com

МАҚОЛА ХАҚИДА

Калит сўз: йўловчи ташиш, автомобиль транспорти, жамоат транспорти, йирик шаҳарлар, хизмат кўрсатиш.

Аннотация: Мақолада Ўзбекистонда автомобиль транспортида йўловчи ташиш динамикасидаги ўзгаришлар статистик маълумотлар асосида таҳлил этилган. Шунингдек, йирик шаҳарларда йўловчи

ташишдаги хусусан жамоат транспорти ривожланишидаги асосий муаммолар ва уларнинг айрим ечимлари ўз аксини топан.

ИЗМЕНЕНИЕ ДИНАМИКИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ И ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ В УЗБЕКИСТАНЕ

Акбарджон А. Исаев

Доцент

Андижанский государственный университет

Андижан, Узбекистан

E-mail: Akbar78@adu.uz

Мухаррам О. Уринбоева

магистрант

Андижанский государственный университет

Андижан, Узбекистан

E-mail: Muharram1997@gmail.com

О СТАТЬЕ

Ключевые слова: пассажирский транспорт, автомобильный транспорт, общественный транспорт, крупные города, сервис.

Аннотация: В статье анализируются изменения динамики пассажирских перевозок в Узбекистане на основе статистических данных. Также отражены основные проблемы в развитии общественного транспорта в крупных городах и некоторые пути их решения.

КИРИШ

Ўзбекистонда охирги йиллардаги иқтисодийнинг ўсиш тенденцияси автомобиль йўллари комплексининг ривожига ижобий таъсир этмоқда. Автотранспортнинг барча турларида юк ташиш ҳажми ортмоқда, автобус паркиннинг таркиби жадаллик билан янгиланмоқда, йўловчи ташиш ҳажми ва аҳолининг ижтимоий ҳимояланганлиги ортмоқда. Йўловчи ташиш жараёнида асосан автомобил транспорти етакчи ҳисобланади ҳамда йўловчи ташиш интенсивлигини ҳудудда жамоат транспорти шаклланганлиги белгилаб беради. Мазкур соҳани ривожлантириш учун бир қатор қарор ва фармонлар чиққан жумладан 2021 йилдаги 630-сонли Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг қарорида Ҳудудларда жамоат транспорти фаолиятини янада такомиллаштириш чоратадбирлари тўғрисида бўлиб ҳудудларда аҳолига жамоат транспортида хизмат кўрсатиш соҳасини янада яхшилишга қаратилган [9].

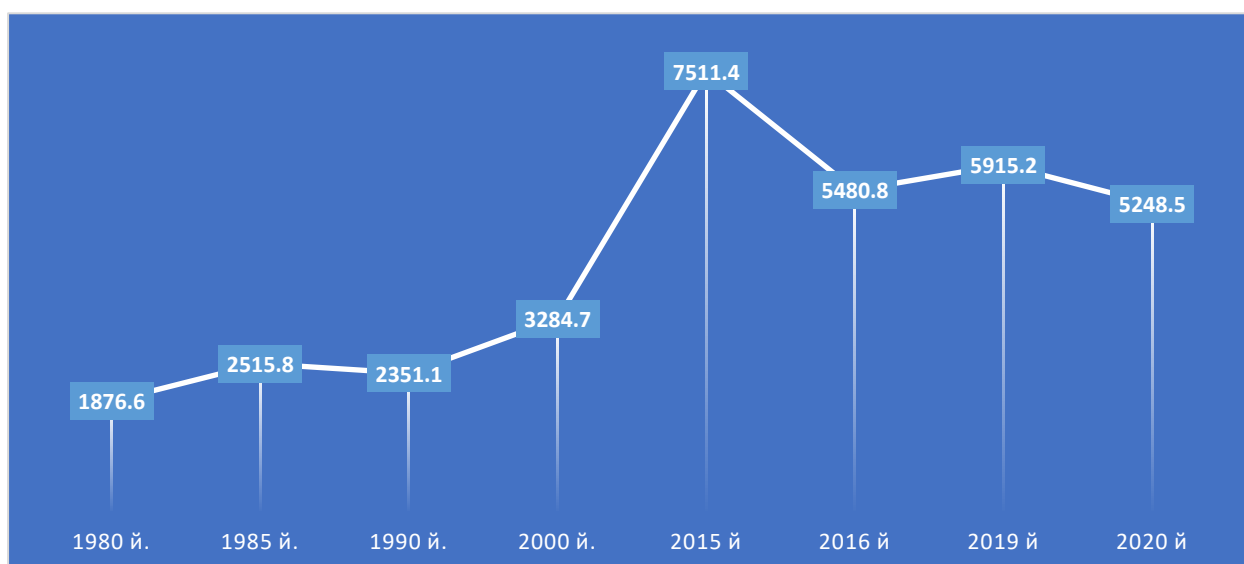
АСОСИЙ ҚИСМ

Ҳозирги вақтга келиб автомобиль транспорти тўлалигича бозор муносабатлари қонунларига амал қилган ҳолда иш юритади. Хўжалик субъектлари рақобат шароитида ўтган бўлиб давлат бошқарувидан ажралганлар, маҳаллий йўловчи ва юкларни 90 фоизи,

халқаро автомобиль йўналишларида йўловчиларни ва юкларни 80 % дан ортиғи хусусий тадбиркорлар томондан амалга оширилмоқда.

Республикада иқтисодий ва ижтимоий жабҳаларни ривожланишида катта аҳамиятга эга бўлган йўловчи ташиш автотранспортини ривожлантиришга катта аҳамият бериш лозим. Марказий Осиёнинг энг йирик шаҳри ҳисобланган Тошкент шаҳрида шаҳар автобус йўловчи ташишлари замонавий автобусларида амалга оширилади. Ўзбекистон Республикасининг бешта шаҳарлари Олмалиқ, Бухоро, Самарқанд, Наманган ва Нукус шаҳарларида автобус ва микроавтобус паркини янгиланди. 2017 — 2021 йиллар давомида 2 095 та янги автобус харид қилинди, шунингдек, 430 та автобус йўналишлари очилганлигини таъкидлаш лозим.

Ўзбекистон ички берк хавзада жойлашганлиги сабабли асосий ташувлар автомобиль транспорти ҳиссасига тўғри келади. 2016-2020 йилларда жаҳонда юз берган Covid-99 пандемияси туфайли транспортга ва аҳоли ҳаракатига қўйилган чеклов транспорт тармоқларида йўловчи ташиш ҳажми камайишига сабаб бўлган (1- расм.).

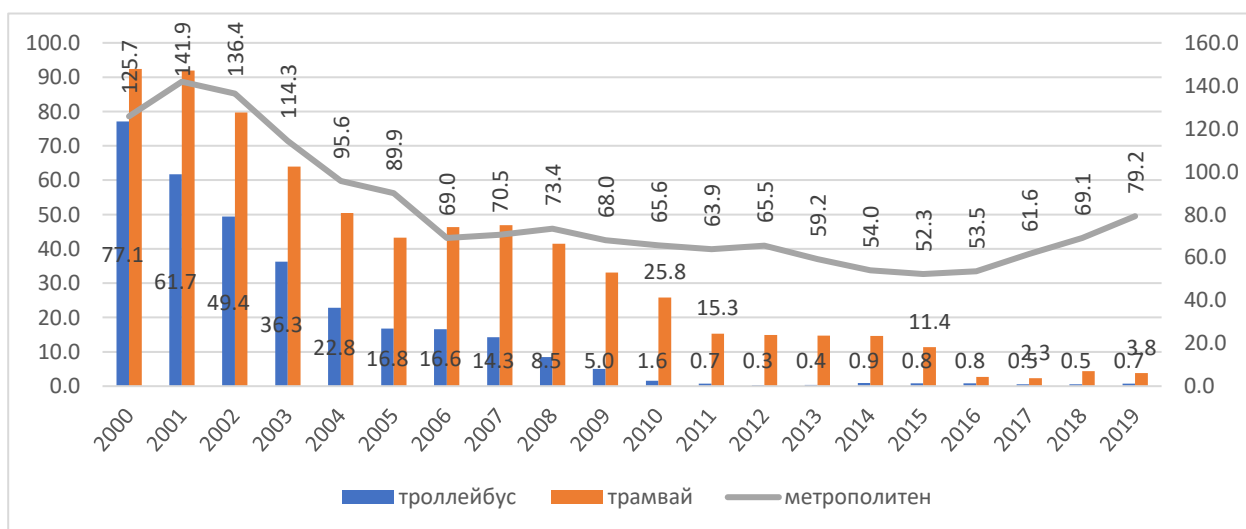


1-расм. Автомобиль транспортида йўловчи ташиш динамикаси, млн. киши

Автомобиль транспортида йўловчи ташиш ўзига хос аҳамият касб этади. 2015 йилда автомобиль транспортида 7511,4 млн йўловчи ташилди ва бу рақам 1990 йилга нисбатан 5160,3 млн. йўловчига ёки 3,1 мартага ортиди, 2020 йилга келиб ушбу кўрсаткич 5248,5 млн.йўловчини ташкил этди, юқоридаги диаграммадан кўриниб турибдики, йўловчилар сони камайишлари 1990, 2015 ва 2020 йилларда юз берган. 2015 йилдаги ҳолатни статистик маълумотларнинг таҳлил қилиниши ва янги ҳисоб китобларга ўтиш билан, 2019 йилдаги пастлашни эса Жаҳонда юз берган пандемия туфайли транспортга қўйилган чекловлар билан изоҳлашимиз мумкин (1-расм).

Транспорт иш натижаларини 5 йилликларга ажаратиб ўрганган тадқиқотчи З. Усмонов Мустақилликнинг дастлабки беш йилида (1991-1995 йй.) автомобиль транспортида йўловчиларни ташиш 9 фоизга қисқарди. Бироқ, 1995 йилдан бошлаб автомобиль транспортида йўловчиларни ташиш фақат ортиб бормоқда. Хусусан, 1995-2000 йилларда йўловчи ташиш 957,8 млн.киши ёки 141,2 фоизга, 2000-2005 йилларда 511,7 млн.киши ёки 115,6 фоизга, 2005-2010 йиллар орасида 2102,9 млн. киши ёки 155,4 фоизга ҳамда 2010-2015 йиллар оралиғида йўловчилар сони 267 млн.нафарга 127,3 фоизга кўпайди. 2016 йилда оралиғида автомобиль транспортида йўловчи ташиш ҳажми 27 фоизга камайиб, 2017 йилда ушбу кўрсаткич яна ўсиш тенденциясини кўрсатганлигини таъкидлайди. Бунга қўшимча йилиб айтиш мумкинки автомобил транспортида 2015-2020 йиллар оралиғида ушбу транспортда ташилган йўловчиларнинг абсолют сони кескин камайган бўлсада, йўловчи ташишида автомобиль транспортининг улуши юқориликча қолмоқда.

Шу ўринда йўловчи ташишда умумфойдаланадиган транспорт бўлган трамвай, тралейбус ва метрополитен каби жамоат транспортини ривожлантириш бугунги кунда муҳим вазифага айланиб қолаётганлигини инкор этиб бўлмайди. Йўловчи ташишда автомобиль транспортига нисбатан бу тармоқлар экологик жиҳатдан тоза ҳисобланиш билан бирга бугунги кундаги шаҳарларда юзага келаётган “тиғизлик” (пробка)ларни олдини олади. Сабаб енгил автомобилларга нисбатан йўловчи ташиш сифими 3-4 баробар юқори. 2-расмдан кўринадики 2000-2020 йиллар оралиғида шаҳар электрон жамоат транспортда йўловчи ташиш камайиб борган. Асосий йўловчилар хусусий енгил автомобил эгалари томонидан такси хизматлари кўрсатиш йўли билан амалга оширилмоқда. Натижада шаҳарларда транспорт воситалар сонини кўпайиб кетишига олиб келмоқда. Автомобил воситаларини кўпайиши эса турли автоавариялар, шаҳарларнинг экологик ҳолати ёмонлашувига олиб келмоқда.



2-расм. Шаҳар электрон жамоат транспортда йўловчи ташиш динамикаси

Статистик маълумотлардан кўринадикки республикада трамвай орқали 2000 йилда 92,4 млн йўловчи ташилган бўлса 2020 йилга келиб 1,2 млн йўловчига тушиб қолган. Маълумотларни таҳлил қилар эканмиз, йўловчиларни ташишда ушбу транспорт тури пастлаб борганлигини намоёйиш этмоқда ва унинг улуши яқин 10 йилликда шундай ҳолат сақланиб қолишини башорат қилиш мумкин бўлади. Бунданда салбий ҳолат тралейбусда, трамвайда йўловчи ташиш кўрсаткичларида ҳам кузатилади. Айниқса жамоат транспорти Тошкент, Самарқанд, Наманган, Андижон, Нукус каби йирик шаҳарлар учун муҳим бўлиб йўловчи ташишни камайишига узоқ йиллардан бери ҳаракатланувчи транспорт воситаларининг янгиланмаганлиги, жамоат транспорти паркларини эскирганлиги, бозор муносабатлари қонунларини ҳисобга олинмаганлигини ҳамда жамоат транспортини ривожлантиришга инвестицияларни йўналтирилмаганлигини айтиш мумкин. Тошкентда шаҳрида трамвай фаолиятини қайта йўлга қўйиш учун иккита йўналиш лойиҳаси ишлаб чиқилмоқда [10]. Аҳолига хизмат кўрсатувчи транспорт воситалари паркин янгилаш ва улардан фойдаланиш даражасини ошириш, йўловчи ташиш харажатлари ва автомобилларни ишлатиш кўрсаткичлари ўртасида оқилона мутаносиблик ўрнатиш, жамоат транспортдан фойдаланиш тарифларининг асоссиз ўсиб кетишига йўл қўймаслик каби муҳим масалалар шулар жумласидандир.

ХУЛОСА

Хулоса қилиб айтганда Ўзбекистонда аҳоли сонининг ортиб бориши натижасида транспортда йўловчи ташишни ҳудудий ташкил этиш масаласи айниқса йирик шаҳарларда жамоат транспортини ривожлантиришни тақазо қилмоқда. Бунинг узун Тошкент, Самарқанд, Андижон, Наманган, Фарғона, Қарши, Навоий, Урганч шаҳарларида жамоат транспорт такомиллаштириш зарур. Йирик шаҳарларда шаҳар атрофи йўналишларини белгилашда замонавий масофадан зондлаш усулларида фойдаланиш мақсадга мувофиқ бўлади. Республика ҳудудида аҳоли сони ортиши асносида улар истиқомат қилувчи аҳоли манзилгоҳларининг сони ҳам тобора кўпайиб борапти. Аҳоли пунктларини туман ва шаҳар марказлари билан боғловчи янги йўналишлар ташкил этиш, йўналишларда йўловчилар оқими ва эксплуатация шароитига мос ҳаракат таркибини шакллантириш йирик шаҳарлардаги энг катта муаммолардан биридир. Шунингдек, йўловчиларга қулайлик яратиш, ташиш ва техник хизмат кўрсатиш жараёнларини қамраб олувчи тезкор ахборот тизимини шакллантириш, аҳолини белгиланган йўналишларда йўл инфратузилма объектлари билан таъминланганлик даражасини ошириш йўловчи ташиш транспорти хизмати кўрсатувчи корхоналарнинг фаолиятини такомиллаштириш зарур.

Фойдаланилган адабиётлар рўйхати

1. 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).
2. 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.
3. 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.
4. Исаев, А. А. (2020). Влияние межгосударственных транспортных связей на развитие приграничных населенных пунктов Ферганского региона. *Экономика и социум*, (11), 1646-1650.
5. Hall D. R. Impacts of economic and political transition on the transport geography of Central and Eastern Europe // Journal of Transport Geography. 1993. № 1 (1).
6. Highway S. Linking Environmental Resource and Transportation Planning 2008.
7. Loidl M. [и др.]. GIS and transport modeling-strengthening the spatial perspective // ISPRS International Journal of Geo-Information. 2016. Т. 5. № 6.
8. Lukinskiy V. [и др.]. Application of the Logistics «just in Time» Concept to Improve the Road Safety // Transportation Research Procedia. 2017. № September 2016 (20). С. 418–424.
9. <https://lex.uz/uz/docs/5672564>
10. <https://www.gazeta.uz/ru/2022/07/22/tram/>