



JAMOAT TRANSPORTINI RIVOJLANTIRISHNING AHAMIYATI (NAVOIY SHAHRI MISOLIDA)

Navoiy davlat konchilik va texnologiyalar universiteti Mintaqaviy va korporativ strategiyalar kafedrasida katta o'qituvchisi Toshimov Shahzodjon

toshimovshahzod1@gmail.com

Navoiy davlat konchilik va texnologiyalar universiteti 39-b-24 Logistika.

guruhi 1-bosqich talabasi Azamova Shahzoda Xudoyberdi qizi

shahzodaazamova645@gmail.com

Annotatsiya. O'zbekiston Respublikasida hozirgi kunlarda olib borilayotgan islohotlar natijasi o'laroq aholi turmush tarzi kundan kunga yaxshilanib, aholining moddiy farovonligi ortib bormoqda. Shuni takidlash joizki, atrofimizni turli gadjetlar hamda texnikalar o'rab olgan bu zamonda kundalik hayotimizni transport vositalarisiz tasavvur qilish imkonsizdir. Ayniqsa, jamoat transportlariga bo'lgan talab kundan kunga ortib bormoqda shu sababli ham O'zbekiston Respublikasi "O'zbekiston-2030" strategiyasini ishlab chiqdi va uning 100 ta ustuvor maqsadlari orasida "O'zbekiston Respublikasi global transport-logistika tarmoqlariga integratsiyasini chuqurlashtirish va milliy transport tizimining salohiyatini oshirish" maqsadi ham 53-o'rinni egalladi hamda ushbu maqsadning dolzard vazifalari qatoriga shahar hamda tumanlarda avtobus va elektrobuslarning xizmat ko'rsatkichlarini oshirish vazifasi ham ustuvor etib belgiladi.

Shu sababli, shahar hududida jamoat transportini rivojlantirish dolzard deb hisoblandi hamda Navoiy shahri misolida o'rganib chiqildi

Kalit so'zlar: Jamoat transportlari (avtobus, troleibus, metro), avtotransport xizmatlari ko'rsatkichlari, "O'zbekiston-2030" strategiyasi, doimiy yashovchi aholi soni, Navoiy shahri.

Аннотация. В результате проводимых в Республике Узбекистан реформ уровень жизни населения с каждым днем улучшается, а материальное благосостояние растет. В современном мире, где нас окружают различные



гаджеты и технологии, трудно представить повседневную жизнь без транспортных средств. В частности, спрос на общественный транспорт неуклонно увеличивается. В связи с этим Республика Узбекистан разработала стратегию «Узбекистан–2030». Среди 100 приоритетных целей этой стратегии 53-е место занимает цель «Углубление интеграции Республики Узбекистан в глобальные транспортно-логистические сети и повышение потенциала национальной транспортной системы». В рамках данной цели приоритетной задачей является повышение показателей обслуживания автобусов и электробусов в городах и районах.

Поэтому развитие общественного транспорта в городах признано актуальной задачей, и в рамках исследования данный вопрос был рассмотрен на примере города Навои.

Ключевые слова: Общественный транспорт, электробус, автобус, транспортная система, стратегия «Узбекистан–2030», логистика, интеграция, город Навои.

Kirish. O‘zbekiston Respublikasida olib borilayotgan ijtimoiy-siyosiy islohotlar natijasi o‘laroq hozirgi kunda fuqarolarning moddiy farovonligi ortib bormoqda. Fuqarolarning turmush tarzini yaxshilashda xizmat qiladigan asosiy vositalardan biri bu–transport vositalari hisoblanadi. Shu o‘rinda, shuni takidlash joizki, mustaqillik yillarida Respublika hududida har 1000 nafar fuqaroga 35 dona yengil avtomobil to‘g‘ri kelgan bo‘lsa hozirgi kunga kelib bu ko‘rsatkich 103 taga yetdi. Aholini qulay va arzon transport vositalari bilan taminlash maqsadida “O‘zbekiston-2030” strategiyasining 53-maqsadi “O‘zbekiston Respublikasining shahar va tumanlarni jamoat transporti bilan to‘liq qamrab olish, yangi avtobuslar sonini 5 mingga va elektrobular sonini 2 mingtagacha yetkazish”ni o‘z oldiga asosiy maqsadlaridan biri qilib qo‘ydi.

Jamoat transportlarini rivojlantirish hozirgi kunning dolzard masalalaridan biri bo‘lib kelmoqda shu sababli, jamoat transportini rivojlantirishning ahamiyatini Navoiy shahri misolida ko‘rib chiqamiz



Navoiy viloyati hudud 111,100 km.kv maydonni tashkil etib O‘zbekiston Respublikasi viloyatlari ichida eng katta viloyat hisoblanishiga qaramasdan hudud aholisi 1075,3 ming kishini tashkil etadi. Hudud aholisining yildan yilga shahar va tumanlar kesimida ortib borishi (1-jadval) natijasida resurslarga bo‘lgan talab bilan birgalikda avtotransport vositalariga bo‘lgan talab ham ortib bormoqda.

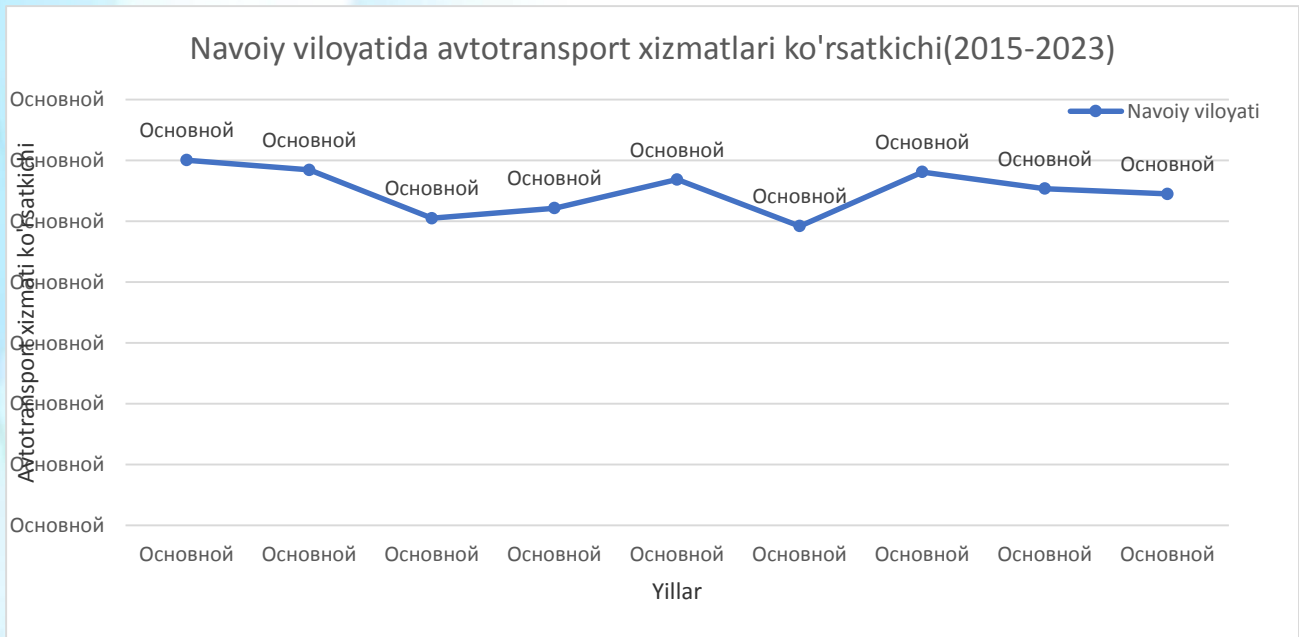
Hududlar	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Navoiy viloyat	958,0	979,5	997,1	1013,6	1033,9	1055,5	1075,3
Navoiy shahri	135,5	136,4	144,2	146,9	150,6	156,0	161,3
Zarafshon shahri	81,4	82,5	83,8	85,1	85,6	86,5	88,4
G‘ozg‘on shahri				8,8	8,9	9,1	9,2
Karmana tumani	123,4	127,7	125,6	128,2	132,3	135,7	138,8
Konimex tumani	29,7	35,0	35,6	36,2	36,8	37,4	37,4
Qiziltepa tumani	146,8	149,2	151,7	153,9	156,6	159,2	161,8
Navbahor tumani	108,6	110,8	112,8	114,7	116,8	118,9	120,8
Nurota tumani	89,5	91,0	92,5	85,2	86,7	88,0	89,6
Tomdi tumani	14,4	14,5	14,7	15,1	15,4	15,8	15,5
Uchquduq tumani	37,0	37,1	37,2	37,7	38,4	39,1	39,3
Xatirchi tumani	191,7	195,6	199,0	201,9	205,8	209,8	213,2

1-jadval.Navoiy viloyati aholi soni (ming kishi)

Statistika agentligi bergan ma’lumotlarga qaraganda 2024-yil 1-yanvar holatiga ko‘ra O‘zbekiston Respublikasida jismoniy shaxslarga tegishli yengil avtomobillar soni 3,759,045(3million 759ming 45) donani tashkil etadi. Shundan 109,657 donasi Navoiy viloyati hududiga tegishli avtomobillar hisoblanadi. Navoiy viloyati hududida transport vositalari sonining oshib borishiga qaramasdan oldingi yillarga nisbatan avtotransport xizmat ko‘rsatkichlari birmuncha tushganini quyidagi grafik oraqli ko‘rishimiz mumkin.

1-grafik.Navoiy viloyatida avtotransport xizmatlari ko'rsatkichi (yillik)

Yurtimizning barcha viloyatlari kabi 2020-yil yurtimizga kirib kelgan Covid-



19 pandemiyasi natijasida nafaqat avtotransport xizmatlarida balki ko'plab sohalarda ham xizmat koeffitsiyent tushib ketdi. Navoiy viloyatida 2021-yil avtotransport xizmatlarida 2020 yilga qaraganda 18%ga o'sish kuzatildilgan bo'lsada 2022-2023 yillar oralig'ida transport xizmatlarida biroz oqsash kuzatilmoqda.

Shu sababli, logistika texnologiyalar nafaqat moddiy oqimlar, balki yo'lovchilar oqimini boshqarishda ham katta samara beradi. Bu masalani samarali hal etish uchun birinchi galda, aholini transportga ehtiyojining axborot modeli ishlab chiqilishi zarur. Aholini transportga ehtiyojining axborot modeli transport tarmog'ini tanlash va transport vositalarining ish rejimini aniqlashda asosiy manba bo'lib xizmat qiladi. Transportga bo'lgan talab o'zgaruvchan bo'lishi ham hisobga olinsagina aholining transportga bo'lgan talabini to'liq qondiriladi, balki transport xarajatlari miqdori ham kamayadi. Hozirgi zamon logistika axborot texnologiyalari yo'lovchilar oqimi haqidagi axborotlardan tashqari avtobuslar harakatini boshqarishda ham keng qo'llanilmoqda. Misol tariqasida GPS (Global Pozitioning System) tizimlari hozirgi zamon sun'iy yo'ldosh monitoringi transport vositalarining online vaqtda qayerda va qanday harakatlanganligini aniqlab beradi. Bu esa avtobuslarning harakatini samarali va tizimli tashkil qilishga ko'maklashadi. Bugungi kunda Rossiya olimlari ishlab chiqqan GLONASS (Глобальная навигационная спутниковая система) tizimi



O‘zbekiston Respublikasida ham qo‘llanilmoqda. Hozirda Toshshahartransxizmat aksiyadorlik kompaniyasiga tegishli bir qancha yo‘nalishlarda qatnovchi avtobuslar harakati GPS tizimi orqali nazorat qilinmoqda. Bu tizim quyidagi vazifalarni bajarish uchun xizmat qilmoqda:

- transport vositasi joylashgan joyni aniqlash;
- harakat yo‘nalishi va tezligini aniqlash;
- elektron xaritada harakat yo‘nalishi chizmasini qurish;
- to‘xtab turish va harakatlanish vaqtlarini qayd qilish;
- avtobus salonini audio nazorat qilish va hokazolar.

Bundan tashqari, rivojlangan davlatlar tajribasiga murojaat qiladigan bo‘lsak, Kuritiba (Braziliya), Istanbul (Turkiya), Manxetten (AQSH) va boshqa shu kabi shaharlarda “BRT” (Bus rapid transit — Tezyurar avtobus) tizimi keng qo‘llanilmoqda. “BRT” tizimini qo‘llash jamoat transporti jozibadorligini, ish samaradorligi va ishonchliligini oshiradi, transport tirbandligi, shovqin, atrof-muhitga chiqariladigan zaharli gazlar miqdori, yonilg‘i sarfini kamaytiradi. Ammo shuni aytib o‘tish kerakki, “BRT” tizimini shaharning barcha ko‘chalarida qo‘llab bo‘lmaydi. Mazkur tizimni qo‘llashda yo‘lning qatnov qismi kengligi, undagi transport vositalari harakati jadalligi, vujudga kelishi mumkin bo‘lgan transport tirbandligi, yo‘lovchilar oqimi kabi ko‘rsatkich va omillar asos qilib olinadi. “BRT” tizimi yo‘lovchilar, transport vositalari, piyodalar oqimi, harakati, yo‘nalishi, tezligiga ta’sir ko‘rsatadigan darajadagi yirik loyiha hisoblanadi. Shu bois, mazkur tizimni shahar hududining qolgan barcha jamoat transporti ishi bilan muvofiqlashtirishni taqozo etadi.

Navoiy shahar hududini o‘rganish jarayonida aholining ko‘p qismini talaba, o‘quvchilar shuningdek, korxona va zavod ishchilari bo‘lganligi sababli jamoat transportga bo‘lgan talab yildan yilga ortib bormoqda. Shahar hududida BRT hamda GLONASS tizimlari asosida jamoat transportlarini yo‘lga qo‘yilishi orqali nafaqat avtotransport xizmatlari ko‘rsatkichi oshadi, balki shahar hududida kunduzgi soat 8:00 dan 9:00 gacha hamda kechki soat 17:00 dan 19:00 gacha bo‘lgan vaqtlar oralig‘ida kuzatiladigan tirbantliklar oldi olinadi. Tabiiyki, jamoat transportlari



qatnovining yoʻlga qoʻyilishi bilan boʻsh ish oʻrinlari yaratiladi, shahar aholisining ishsiz qatlami ham ish bilan taʼminlanishiga olib keladi. Shuningdek, shahar hududidagi "taksi" yengil avtomobillarining koʻpligi, aniq yoʻnalishga ega emasligi sababli ham shahar hududida tirbantliklar kuzatilmoqda. Shuning uchun ham yengil avtomobillar qatnovi alohida bir tizimning shakllantirilishi tirbantliklarni kamayishiga sabab boʻlishi mumkin.

Xulosa. Navoiy shahar hududida aholi sonining oshib borishi natijasida, jamoat transportlariga boʻlgan talab ham ortib bormoqda. Jahon tajribalaridan andoza olgan holda shahar hududida GLONASS hamda BRT tizimlariga asoslanga jamoat transportining yoʻlga qoʻyilishi natijasida shahar hududida kuzatilayotgan tirbantliklarning oldi olinadi. Navoiy shahar hududidagi taksi yoʻnalishsiz yengil avtotransport vositalari uchun ham maxsus tizim tuzib chiqish maqsadga muvofiq boʻladi.

Adabiyotlar/Литература/References:

1. Чекулаева, К. (2024). РОЛЬ УПРАВЛЕНИЯ КОРПОРАТИВНОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РАЗВИТИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ. *Экономическое развитие и анализ*, 2(8), 448-457.
2. Ашурова, Н., Чекулаева, К., & Ачилов, М. (2025). АНАЛИЗ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА МОДЕЛЕЙ КСО: РОЛЬ БИЗНЕСА В ПРЕОДОЛЕНИИ ГЛОБАЛЬНЫХ КРИЗИСОВ. *Передовая экономика и педагогические технологии*, 2(1), 248-261.
3. Ашурова, Н., & Чекулаева, К. (2024). ОСНОВЫ МЕТОДОЛОГИИ УПРАВЛЕНИЯ КОРПОРАТИВНОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ. *Экономическое развитие и анализ*, 2(9), 234-242.
4. Ашурова, Н., & Чекулаева, К. (2024). РОЛЬ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА В СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ НАЛОГОВОЙ ПОЛИТИКИ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН. *Передовая экономика и педагогические технологии*, 1(1), 232-240.



5. Bakoev, K. N., & Chekulaeva, K. A. (2021). ECONOMETRIC ANALYSIS OF INDUSTRIAL PRODUCTION'S VARIANCE IN THE SECTION OF CITIES AND DISTRICTS OF THE NAVOI REGION. *Frontline Marketing, Management and Economics Journal*, 1(08), 7-14.
6. Бакоев, Х. Н., & Чекулаева, К. А. (2021). ДИСПЕРСИОННЫЙ АНАЛИЗ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В РАЗРЕЗЕ ГОРОДАХ И РАЙОНАХ НАВОИЙСКОЙ ОБЛАСТИ. In *ЭКОНОМИКА В ТЕОРИИ И НА ПРАКТИКЕ: АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ И СОВРЕМЕННЫЕ АСПЕКТЫ* (pp. 149-152).
7. Чекулаева, К. А. (2021). ОСОБЕННОСТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ГЕОЛОГО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ И РАЦИОНАЛЬНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОСВОЕНИЯ МРАМОРНЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ. *Universum: технические науки*, (12-2 (93)), 62-66.
8. Чекулаева, К. А. (2011). *Разработка организационно-экономического механизма рационального использования месторождений мрамора* (Doctoral dissertation, Московский государственный горный университет).
9. Чекулаева, К. А., & Эйрих, В. И. Экономика и управление на предприятии (по отраслям). *Экономика и управление*, 100, 87-90.
10. Rabbonaqlovich, C. S. (2020). Advantages and distinctive features of venture capital. *SAARJ Journal on Banking & Insurance Research*, 9(3), 17-22.
11. Rabbonaqlovich, C. S. (2022). VENTURE CAPITAL AS AN ECONOMIC CATEGORY. *European International Journal of Multidisciplinary Research and Management Studies*, 2(05), 83-87.
12. Rabbonaqlovich, C. S. (2021). The role of venture capital in the innovative development of a transformed economy. *ACADEMICIA: An International Multidisciplinary Research Journal*, 11(10), 1746-1752.
13. Rabbonaqlovich, C. S. (2024). VENCHUR KAPITALI SHAKLLANISHINING ILMIY-NAZARIY ASOSLARI. *Economics and Innovative Technologies*, 12(5), 22-33.



14. Chulliyev, S. (2024). INNOVATSION JARAYONLAR BILAN VENCHUR KAPITALI O 'RTASIDAGI BOG 'LIQLIK VA UNGA TA'SIR QILUVCHI OMILLAR. *Iqtisodiy taraqqiyot va tahlil*, 2(5), 67-74.
15. Чуллиев, С. (2024). О 'ZBEKISTONDA INNOVATSION TADBIRKORLIK VA VENCHUR FONDLARINI QO 'LLAB-QUVVATLASHNING USTUVOR YO 'NALISHLARI. *Economics and Innovative Technologies*, 12(3), 1-14.
16. Latipov, N., Komilova, N., Makhmudov, B., Berdiev, K., Moslemzadeh, M., Chulliyev, S., ... & Hamroyev, M. (2024). Econometric modeling and forecasting of environmental conditions of cities and population health problems: Case study of Navoi and Zarafshan cities. *Macedonian Journal of Ecology and Environment*, 26(2), 169-181.
17. Cho'lliyev, S. (2022). О 'ZBEKISTONDA TRANSFORMATSIYALASHAYOTGAN IQTISODIYOTNING INNOVATSION RIVOJLANISHIDA VENCHUR KAPITALNING O 'RNI. *Economics and Innovative Technologies*, 10(5), 297-306.
18. Chulliyev, S. R. (2021). VENCHUR KAPITALI IQTISODIYOTNI INNOVASION RIVOJLANTIRISH OMILI SIFATIDA. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 1(10), 596-602.
19. Чуллиев, С. Р. (2020). СОСТОЯНИЕ ВЕНЧУРНОЙ ИНВЕСТИЦИИ В УЗБЕКИСТАНЕ. *РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ*, 67.
20. Чўллиев, С. Р. (2021). ЎЗБЕКИСТОНДА ВЕНЧУР КАПИТАЛИНИНГ ШАКЛЛАНИШИ. *Scientific progress*, 2(7), 543-547.
21. Чўллиев, С. Р. (2020). ИҚТИСОДИЁТНИ ИННОВАЦИОН РИВОЖЛАНТИРИШДА ВЕНЧУР КАПИТАЛИДАН ФОЙДАЛАНИШНИНГ ХОРИЖ ТАЖРИБАСИ. *Иқтисодиётда инновация*, 4(3).
22. Чуллиев, С. Р. (2024, October). РАҚАМЛИ ИҚТИСОДИЁТНИНГ РИВОЖЛАНИШИДА ВЕНЧУР КАПИТАЛИНИНГ РОЛИ. In *International Conference on Adaptive Learning Technologies* (Vol. 10, pp. 16-18).



23. Chulliyev Suhrob Rabbonaqlovich. (2024). The Significance of Venture Capital on the Digital Economy. *American Journal of Business Practice*, 1(7), 47–52. Retrieved from <https://semantjournals.org/index.php/AJBP/article/view/508>
24. Chulliyev Suhrob Rabbonaqlovich. (2024). Scientific-Theoretical Basis of Venture Capital. *American Journal of Business Practice*, 1(6), 46–51. Retrieved from <https://semantjournals.org/index.php/AJBP/article/view/252>
25. Чуллиев, С. (2024). ВЗАИМОСВЯЗЬ ИННОВАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ С ВЕНЧУРНЫМ КАПИТАЛОМ И ФАКТОРАМИ, ВЛИЯЮЩИМИ НА ИННОВАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ. *Экономическое развитие и анализ*, 2(5), 67-74.
26. Rashidov, M., & Toshimov, S. (2023). МИНТАҚАЛАРДА ЭРКИН ИҚТИСОДИЙ ВА КИЧИК САНОАТ ЗОНАЛАРИНИ ЖОЙЛАШТИРИШ ЗАРУРИЯТИ. *Economics and Innovative Technologies*, 11(4), 175-186.
27. Rashidov, M., & Toshimov, S. (2023). МИНТАҚАЛАРДА ЭРКИН ИҚТИСОДИЙ ВА КИЧИК САНОАТ ЗОНАЛАРИНИ ЖОЙЛАШТИРИШ ЗАРУРИЯТИ. *Economics and Innovative Technologies*, 11(4), 175-186.