



## QARSHI AGLOMERATSIYASI SHAKLLANISHI DAVOMIDA MAYATNIKSIMON MIGRATSIYANING SHAHAR JAMOAT TRANSPORTIGA TA'SIRI

**Ramazonov Sardor Baxtiyor o'g'li**

Axborot texnologiyalari va menejment universiteti

<https://doi.org/10.5281/zenodo.14028220>

### ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 25- Oktyabr 2024 yil

Ma'qullandi: 28- Oktyabr 2024 yil

Nashr qilindi: 31- Oktyabr 2024 yil

### KEY WORDS

*Shahar, shahar aglomeratsiyasi, mayatniksimon migratsiya, aholi, transport, Qarshi aglomeratsiyasi, shahar infratuzilmasi.*

### ABSTRACT

*Mazkur maqolada shahar aglomeratsiyalariga mayatniksimon migratsiyaning shahar jamoat transportiga ta'siri Qarshi aglomeratsiyasi misolida tadqiq qilingan. Maqolada Qarshi shahrida joylashgan oliy ta'lim muassasalarining aglomeratsiya hosil qiluvchi omillar natijasida shahar jamoat transportiga ta'siri kuzatuv va statistik tahlil metodlari yordamida tahlil qilingan*

Shahar aglomeratsiyasi (lotincha aggloméra - biriktirish, to'plash, to'plash), turli xil va intensiv aloqalar (iqtisodiy, mehnat, madaniy, maishiy, rekreatsion va boshqalar) bilan birlashtirilgan aholi punktlarining (asosan shahar) ixcham hududiy guruhi. Shahar aglomeratsiyasi yaxlit hududiy ijtimoiy-iqtisodiy shakllanish sifatida yirik asosiy shaharning (yoki bir nechta asosiy shaharlarning) funktsional va fazoviy rivojlanishi asosida vujudga keladi. Aholi punktlari katta shahar bilan o'ralgan holda shakllangan turli xil turlari (shahar atrofi, sun'iy yo'ldosh shaharlar va boshqalar), uning ishlab chiqarish, transport, rekreatsion, kommunal va boshqa qo'shimchalar sifatida xizmat qiladi. Shahar aglomeratsiyasi aholi punktlarining fazoviy yaqinligi va bir-birini to'ldirishi ularda turli faoliyat sohaslarini rivojlantirish uchun qulay shart-sharoitlarni yaratishga yordam beradi.

Hozirgi kunda Qarshi aglomeratsiyasi 42 ta shahar aholi manzilgohlarini o'z ichiga oladi. Bularni 4 tasi shaharlar: Qarshi – aglomeratsiya yadrosi, Beshkent, Koson, Yangi-Nishon shaharlari va 36 tasi Qarshi, Kasbi, Koson, Nishon, va G'uzor tumanlarida joylashgan shaharchalardan iborat. Mazkur aglomeratsiya mamlakatimizning barcha aglomeratsiyalari singari shahar – qishloq aglomeratsiyasidir. Unga yuqoridagi shahar manzilgohlari bilan birga, ularning atroflarida yoki oralig'ida joylashgan 40 dan ortiq qishloq fuqarolar yig'inlari (QFY) hududi ham kiradi. Aglomeratsiya hududida hozirda 600 mingga yaqin, 2025 yilda esa 800 mingdan ortiq aholi istiqomat qilishi kutilmoqda. Qarshi aglomeratsiyasining rivojlanishida yadro (shahar aholisining ko'payishi) va yo'ldosh shaharchalarning ta'siri deyarli bir xil bo'ladi.

Mustaqillik yillarida Qarshi shahri va uning atrofidagi aglomeratsiyalashuv jarayoni nafaqat sanoat balki, ijtimoiy-madaniy tarmoqlar, xususan ta'lim xizmatini ko'rsatish sohaslarining jadal rivojlanishi hisobiga ham tez ortib bordi. Jumladan, 1945 yilda asos solingan Qarshi davlat universiteti Janubiy O'zbekistondagi eng yirik oliy dargohlaridan biri hisoblanadi. Ayni paytda 25 mingga yaqin talabalar tahsil olayotgan ushbu universitet

talabalarining 30,0 foizdan ortig'i Qarshi aglomeratsiyasi doirasidan (yadrodan tashqari) kelib o'qimoqda. Hozirgi kunda Qarshi shahrida 4 ta davlat hamda 5 ta nodavlat oliy ta'lim muassalari mavjud. Natijada Qarshi aglomeratsiyasining shakllanishi jadal suratlar bilan davom etishiga ta'sir o'tkazmasdan qolmaydi. Qarshi shahri va shahar atrofi hududlari o'rtasidagi mayatniksimon migratsiyaning ta'sirini o'rganish va baholash maqsadida kuzatish metodiga asoslangan kichik tadqiqot o'tkazildi. Bunda, bugungi kunda Qarshi aglomeratsiyasi ta'sir doirasida bo'lgan Qarshi-Beshkent, Qarshi-Koson, Qarshi-Kasbi va Qarshi-Nishon yo'llarining Qarshi shahriga kirish qismida (ko'chma kuzatuv punktlari tashkil etilib) ertalabki soat 6-00 dan 9-00 gacha bo'lgan vaqt oralig'ida Qarshi shahriga kirib kelayotgan yengil avtomobillar, mikroavtobus va avtobuslar soni hisoblab chiqildi. Natijada olib borigan tadqiqot natijasida yig'ilgan malumotlar asosida Qarshi shahriga asosiy mayatniksimon migratsiya ishtrokchilari Beshkent shahri 40 %, Koson shahri 30 %, Yangi Nishon 20 %, va Kasbi tumani 10 % ni tashkil qildi. Bu esa avvalgi yillarga nisbatan hozirgi kunda jamoat transportiga katta miqdorda bosim tushishini ko'rsatadi. Mazkur tadqiqot natijasida shahar aglomeratsiyalariga mayatniksimon migratsiyaning shahar jamoat transportiga ta'siri Qarshi aglomeratsiyasi misolida tadqiq qilindi.

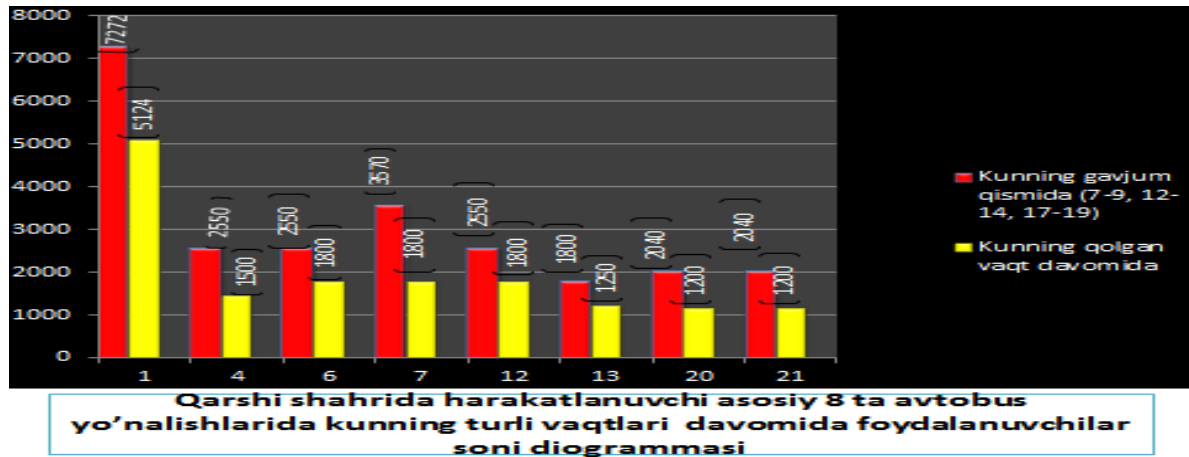
Qarshi shahri va shahar atrofi hududlari o'rtasidagi mayatniksimon migratsiyaning ta'siri natijasida Qarshi shahrida yo'lovchi tashish transportiga tushadigan demografik bosimni o'rganish va baholash maqsadida kuzatish metodiga asoslangan kichik tadqiqot o'tkazildi. Bunda, bugungi kunda Qarshi shahri ichki ta'sir doirasida bo'lgan 8 ta avtobus transportlarida kunning gavjum vaqtlari 8-10, 12-14, 17-20 vaqtlari va qolgan aholi asosiy harakatlanuvchi vaqtlar oralig'ida aholining avtobus transportidan foydalanuvchilar hisoblab chiqildi. Tadqiqotning ishonchli va to'g'ri xulosalar berishi uchun haftaning dushanba va bayram kunlaridan boshqa kunlari tanlab olindi hamda 3 marta talabalar ta'til vaqti va o'qish davri uchun, va qo'shimcha tarzda kuzatuv olib borildi.

### tadqiqot natijalari

#### 1.1.1- jadval

Qarshi shahriga mayatniksimon migratsiya hisobiga kunlik tushadigan demografik bosimni aniqlash uchun o'tkazilgan 2- kichik tadqiqot.

N	Qarshi shahrida harakatlanuvchi asosiy avtobus yo'nalishlari	Kunning gavjum vaqtida avtobusdan foydalangan aholi soni. (7-9, 12-14, 17-19)	Kunning qolgan vaqtida avtobusdan foydalangan aholi soni.	Jami
1	1	7272	5124	13396
2	4	2550	1500	4050
3	6	2550	1800	4350
4	7	3570	1800	5370
5	12	2550	1800	4350
6	13	1800	1250	3060
7	20	2040	1200	3240
8	21	2040	1200	3240
Jami	8 ta	24372	15684	40056



*Jadval olib borilgan tadqiqotlar natijasida muallif tomonidan tuzilgan;*

### 1.1.2 -diagramma

*Diagramma olib borilgan tadqiqotlar natijasida muallif tomonidan tuzilgan;*

Olib borilgan tadqiqot natijalari shuni ko'rsatdiki, Shahar ichki qismidagi asosiy jamoat transportida bir nechta asosiy muammolar borligini ko'rsatib berdi. Masalan, Shahar ichki jamoat transportlarining avtobuslar yo'nalishlar qismida harakatlanuvchi qismida aholi uchun qulaylik darajasi o'ta past darajada, nogironligi bo'lgan aholi uchun faqatgina 1 va 7 avtobuslar yo'nalishlaridagina avtobusga chiqish uchun qo'shimcha yo'lakcha mavjud, qolgan jamoat transporti yo'nalishlarida umuman bu tizim mavjud emas. Yana bir asosiy muammolardan biri bu yo'lkira haqqi uchun to'lov tizimi hamma avtobuslarda mavjud emas, bor bo'ganlarida ham nosozlikla tez teztakrorlanibturadi. Yana bir eng asosiy muammo bu jamoat transportlari orasidagi vaqtning ko'pligi dir, natijada, jamoat transportidan foydalanuvchi aholining noroziliklariga olib kelmoqda. Yana shuni qo'shimcha qilish mumkunki avtobus bekatlarining ko'pchiligi tadbirkorlar tomonidan savdo maskanlariga aylantirilgan yoki zamonaviy talablarga javob bermaydi, bazi hududlarda mavjud ham emas.

### Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:

1. 2022-2026- yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekistonning Taraqqiyot strategiyasi to'g'risidagi O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 28.01.2022 yildagi PF-60 son farmoni.
2. Qurbonov P.R Janubiy O'zbekistonda urbanizatsiya jarayonlari.- Toshkent, "Mumtoz so'z" 2019.-177 b.