



TRANSPORT XIZMATLARI VA INFRAUZILMASINI RIVOJLANTIIRISHNING HORIJIIY MAMLAKATLAR TAJIRIBASI

Турсунов Озодбек Бадалович

Фарғона давлат университети ўқитувчиси
712000, Фарғона шаҳар, Мураббийлар кўчаси 19 уй
E-mail: ozodbektursunov198812@gmail.com
<https://doi.org/10.5281/zenodo.7408721>

ARTICLE INFO

Received: 01st December 2022
Accepted: 05th December 2022
Online: 07th December 2022

KEY WORDS

Транспорт, транспорт хизматлари, транспорт инфратузилмаси, ташиш, таъминланганлик даражаси, таъминланганлик коэффициенти, транспорт тармоғи, минтақа транспорти.

ABSTRACT

Мақолада транспорт хизматлари ва инфратузилмасини ривожлантиришнинг хорижий мамлакатлар тажрибаси ўрганилган ва ундан Ўзбекистонда фойдаланиш, минтақавий транспорт инфратузилмасини стратегик бошқарув механизмини такомиллаштириш юзасидан илмий таклифлар киритилган ҳамда минтақавий транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг устувор йўналишлари ишлаб чиқилган.

Кириш. Ривожланган хорижий мамлакатлар тажрибасини ўрганиб, шуни айтиш мумкинки, бозор муносабатлари шароитида транспорт фаолиятини давлат томонидан кўп бўғинли ва ҳар томонлама тартибга солишнинг ривожланган ва самарали тизимини яратишга интилиш алоҳида роль ўйнайди. Агар ривожланган мамлакатларда мақсад ва вазифалар ягона бўлса, уларнинг амал қилиш механизмига муҳим миллий тафовутлар хос бўлиб, жамоат транспорти тизимининг монополиядан чиқарилиши ва хусусийлаштирилиши билан боғлиқ равишда, маълум сабаблар билан белгиланган.

Мавзуга оид адабиётлар таҳлили

Илмий адабиётларда хорижий мамлакатлар тажрибаси ўрганилган, Транспорт кўрсаткичлари техник

маълумотларни аниқлаш ва шу орқали умуммиллий иқтисодиёт самарадорлигини оширишга кўмаклашиш орқали турмуш сифати даражасини ошириш масалалари Н.М.Большаков ва бошқа, Н.В.Свистельник, Н.В.Волкова, Я.Л.Горчаков, Д.Ф.Дабиев, У.М.Дабиева, М.П.Деружинская, Е.В.Зандер, В.В.Кистанов, А.М.Кудрявцев, Л.Н.Рудиева, М.А.Саранча, А.А.Чернышев ва бошқа кўплаб муаллифлар доираси томонидан ўрганилади. XX асрнинг охириги йилларида транспорт сиёсати давлатлар ижтимоий сиёсат тизимида алоҳида ўрин тутди. Транспорт кўрсаткичлари техник маълумотларни аниқлаш ва шу орқали умуммиллий иқтисодиёт самарадорлигини оширишга кўмаклашиш орқали турмуш сифати даражасини ошириш



Йўналишида белгилана бошлади. Транспорт самарадорлигини аниқлаш иқтисодийнинг алоҳида соҳаси сифатида ривожланган мамлакатларда молиявий, эксплуатацион ва техник-иқтисодий кўрсаткичларни аниқлашга олиб бормай, балки аҳолининг ижтимоий ва иқтисодий ҳаёт соҳасидаги иштироки улушида ифодаланади. Шу сабабли охириги вақтларда бозор алоқаларини ташкил қилиш шакли сифатида логистикадан кенг фойдаланилмоқда, транспорт эса товарлар ва йўловчилар ҳаракати конвейери ролида умумий иқтисодий ва ижтимоий самарага эришишда фаол иштирок этишда муҳим роль ўйнайди. Буларнинг ҳаммаси умумий миллий ижтимоий-иқтисодий самарага эришишда фаол қатнашишга қаратилган хорижий мамлакатлар транспорт тизими қандай амал қилаётганлигини кўрсатади.

Таҳлил ва натижалар

Бельгияда провинция шахри Хассельт мамлакатдан ташқарида машхур, чунки 1997 йилдан бошлаб, автобусларда билет автоматлари қўлланилмайди, контролерлар ва кондукторлар ишламайди. Шаҳарда жамоатчилик автотранспорти ёпилди ва автомобилчилар ўзларининг шахсий транспортдан фойдалана олишмаган. Протестларни ҳал қилиш учун ҳукуматлар бир йилда жамоатчилик транспортда юришни бепул қилишга қарор қилдилар. Бунда жамоатчилик транспортини шахсий автомобилдан афзал кўриш тенденцияси кузатилмоқда ва синовни узайтиришга қарор қилинган. Бепул юриш жамоатчилик транспортдаги барча харажатларнинг 75% ини тўлайдиган

Фландрия минтақавий ҳукумати маблағлари ҳисобига молиялаштирилади. Қолган 25% и билетлар савдосидан тушган маблағлардан қопланиши мумкин. 2000 йилга келиб, жамоат транспортдан фойдаланиш 8 мартага, бугунги кунда эса 10 мартага кўпайди. Бугунги кунда жамоат транспортдан йилига 4 млн.киши фойдаланади, 1996 йилда улардан 360 минг киши фойдаланган. Умуман, шаҳарда аҳоли 70 минг кишини ташкил этади, шу сабабли келтирилган рақамлар жуда катта. Лондон транспорт тизими ҳам ўз вақтида транспорт ислохотларини бошдан кечирмоқда. Ҳали 15 йил аввалги транспорт вазияти муаллифларнинг фикрича, Москвадаги транспорт тизимини, йўлларда ортиқча юкланган метро, мигрантларнинг ўсиб бораётган сонини эслатади. Мэр Кен Лингвингстонга радикал қарорлар қабул қилиш орқали вазиятни яхши томонга ўзгартиришнинг уддасидан чиқилган¹.

Ислохотлар олиб боришнинг биринчи йилида шаҳар хазинаси қоидабузарларни жаримага тортиш йиғими ҳисобига 80 млн. ф.ст.дан ортиқни ташкил этди. Шу сабабли шаҳар марказидаги машиналар сони 40% га қисқарди. Кўпгина лондонликлар учун йўл ҳақининг ўсиши жамоат транспорти фойдасига шахсий автомашиналардан воз кечишга сабаб бўлди. Чунки бундай тенденция ҳукуматнинг йўл ҳақи ва транспорт жарималари ўсишидан олинган маблағлардан шаҳар инфратузилмасини

¹ URL: <http://spravka.coolreferat.com/vopros/611>(дата обращения:03.07.2013).



такимлаштиришда, транспорт ҳаракатини ташкил қилишда фойдаландилар.

2002 йилдан бошлаб, шаҳарда метрополитенни хусусий – муниципалга айлантиришга қарор қилинган. Унинг эгаси аввалгидек, муниципалитет бўлиб қолди, унга хизмат кўрсатиш билан хусусий сервис компаниялари шуғулландилар. Бундан ташқари, Лондонда жарималарнинг ажобий тизими яратилган. Барча йўл-транспорт бузилишлари оғирлик даражаси бўйича беш гуруҳга бўлинди. Биринчи гуруҳда энг юқори жарима 200 ф.ст.ни, бешинчиси 5 минг ф.ст.ни (беҳуш ҳолатда ҳайдаганлик учун жарима) ташкил этди.

Жарималардан ташқари, ҳар бир бузилишга маълум очколар сони берилиб, уларни ҳисоблашнинг мазмуни очколар энг юқори сонига (12) эришилганда, автомобиль ҳайдовчиси 6 ойга ҳуқуқидан маҳрум бўлади.

Шаҳарда парклар жойлари кесимида ҳам чоралар кўрилди. Кўчада фақат пуллик парковкага автомобиль бир жойда 2 соатдан ортиқ бўлмаган вақтда турган шароитда соатига 4 ф.ст.дан рухсат этилди. Лингвингстон мэр ўрнига келгунга қадар, Лондонда ҳам ҳуқуқат транспорт кесимида етарли бўлмаган чораларни олиб борди: юк транспорти қатнови ва катта миқдордаги парковкалар қурилишининг чекланиши муаммони ҳал қила олмади. Лингвингстоннинг бевосита чоралари самарали транспорт тизими ва шаҳар аҳолиси комфортини таъминлашда зарурий натижага олиб келди.

Шанхай транспорт тизими – бу шаҳарнинг юксалиши учун транспорт

инфратузилмасини ривожлантиришга мисолдир. Шанхай иккинчи туғилишни бошдан кечирди, бунда охириги 10 йилда Нангпу дарёси орқали кўп сонли кўприклар ва ер ости йўллари, бутун шаҳар орқали 8 та магистраллар билан кўп бўғинли транспорт йўлаклари, 100 дан ортиқ станцияли замонавий метро, тезюар магнитли поезд, шаҳар икки аэропортидаги янги замонавий терминаллар қурилди.

Ҳозирги вақтда тезюар поезд ҳаётга жорий этилмоқда, бу режалаштирилганидек, Хитой шаҳрини бирлаштиради, ягона урбанистик ҳудуднинг яратилишига олиб келади, мамлакат шаҳарлар бўйича алоҳидалашмаган, балки ягона бир бутун сифатида қабул қилинади.

Германия ва АҚШ да ноодатий лойиҳа – автотранспортнинг муниципал ижараси ҳаётга жорий этилмоқда. Унинг мазмуни шундаки, потенциал хизматлар истеъмолчиси интернетда унга яқин жамоатчилик машиналарини белгилайди, хизматлар ҳақини салонда ўрнатилган терминал орқали тўлайди ва тизимда муаллифликдан ўтиб, керакли жойгача боради ва ундан кейинчалик навбатдаги истеъмолчи фойдаланиши учун у ерда машина қолдиради. Бундан ташқари, габарити бўйича турлича автомобиллар таклиф қилинади: кўп сонли кишилар учун кичик машиналар ёки идорага бориш учун микролитраж.

Жаҳоннинг ривожланган мамлакатларида автомобиль транспорти улуши жами ҳайдовчи айланмасида жуда катта ва турлича: Хитой – 54,4%; Франция – 85%; Болгария – 49,8%; Венгрия – 47,5%;



Германия – 85,7%; Япония – 59,6%;
Польша – 51,2%; Руминия – 36,8%.

Йўловчи ташиш ва йўловчи айланишини ўзлаштиришда етакчи ўринни шахсий автомобиль транспортига ажратиш зарур, чунки асосан, маҳаллий хабарда юк ташишни амалга оширишда, йўловчи айланишининг катта қисми ундан фойдаланишга тўғри келади. Ушбу қийинчиликларни бартараф қилишда мамлакатлар орқали умумийси шундаки, улар шахсий автомобиллар сонини камайтирган ҳолда, шаҳар транспортини ривожлантиришга устунлик бердилар ёки ноанъанавий усуллар (яъни янги йўллар қурилиши) билан вазиятдан чиқдилар. Масалан, Грецияда шаҳар марказига фақат кунора тушиш мумкин. Жуфт кунлар бўйича марказга рақами жуфт сон билан яқунладиган автомобилларгина тушади ёки аксинча. Бунда ушбу муаммо шаҳар марказига, алоҳида кўчаларга борганлиги учун жарима солиш йўли билан ҳал қилинади.

Транспорт сиёсатини ишлаб чиқишда миллий моделни яратиш асосий жиҳат ҳисобланади. Тўла ҳажмда ишловчи миллий транспорт модели ҳали мавжуд эмаслиги тан олинган. Швеция, Янги Зеландия, Япония ушбу мақсадга ҳаммадан кўра, яқинроқ бордилар. Буюк Британиянинг транспорт модели ноаниқ ҳолатда турибди.

Миллий транспорт модели – бу миллий транспорт сиёсатининг операцион кўринишидир. Мамлакатда транспорт сиёсатини ишлаб чиқиш осон иш эмас, аммо унинг модели кўринишини яратиш янада мураккаб. Миллий моделни ишлаб чиқиш мамлакат транспорт сиёсатининг айрим, асосий

жиҳатларини қайта кўриб чиқишга мажбур қилади. Биринчи навбатда, транспорт сиёсати мамлакатнинг транспорт жараёнига бўлган эҳтиёжини акс эттиради. Миллий транспорт модели амал қилишининг иккинчи жиҳати уни амалга ошириш усули ҳисобланади, яъни тармоқ турли моделларининг рақобатдошлиги ўринли бўлади. Миллий транспорт модели мамлакат интеллектуал оқимларини бир йўлга йўналтиради ва шу орқали транспорт сиёсатини бошқаришни амалга ошираётганлар учун имкониятлар асосини яратади².

Дунёнинг ривожланган мамлакатларида ҳозирги вақтда хизматлар соҳасида давлат-хусусий шериклигидан кенг фойдаланилмоқда. Бутун дунёда давлат-хусусий шериклиги ижтимоий хизматларни амалга ошириш механизмини ўзида мужассамлаштиради, бунда улар фаолиятининг кўлами давлат бюджети ҳисобига молиялаштириш ҳажми билан чекланган. Бундай тенденция ўтиш иқтисодиёти мамлакатларида ва Германия, АҚШ, Франция каби жамиятга хизмат кўрсатишда ДХШ механизми фаол қўлланилаётган ривожланган мамлакатларда кузатилмоқда.

АҚШ транспорт тармоғида ДХШ хусусий корхона ва давлат органлари ўртасида транспорт тизимини бошқаришда транспорт секторининг фаол иштирок этиши учун келишув сифатида аниқланган. Европаликлар давлат органларининг ваколати ҳисобланган транспорт инфратузилмаси

²

[URL: http://www.omnibus.ru/technology/technology6](http://www.omnibus.ru/technology/technology6)
(Дата обращения: 28.06.2013).



объектларини қуриш, тиклаш, модернизациялашга молиявий ресурсларни жалб қилиш сифатида бундай шерикликнинг мақсадини белгилайдилар.

Хорижда йирик транспорт лойиҳалари бевосита ва билвосита фойда келтиради. Аммо давлат бюджети ресурслари мунтазам равишда қисқариб борган шароитда янги молиялаш манбаларини жалб қилишга тўғри келади, улар туфайли манфаатдор томонлар улушбай асосда транспорт сиёсати лойиҳаларини амалга оширишда қатнашишлари мумкин. Қуйидагилар лойиҳалардан фойда олиш манбалари бўлиши мумкин:

- маълум участкалар орқали йўл ҳақи;
- юкни ташиш ҳақи ва бошқа тўловлар;
- транспорт воситаларидан фойдаланувчилардан кўшимча солиқлар ва йиғимлар;
- лойиҳани амалга ошириш билан шуғулланаётган корхоналарга фойдали шартларда кредитлар ҳамда бошқа манбаларни тақдим этиш³.

Хулоса.

Келтирилган мисолларни таҳлил қилиб, шундай хулоса қилиш мумкинки, ҳозирги замон ривожланган мамлакатлари мавжуд муаммоларнинг аҳамиятини англадилар ва уларни ҳал қилиш йўлларини излаш ва ҳаётга жорий этиш билан фаол шуғулланмоқдалар. Мамлакатимизда хориж тажрибасига таяниб, транспорт муаммоларини ҳал қилиш бўйича радикал чораларни амалга ошириш зарур. Чунки минтақаларнинг

иқтисодий ҳолати, саноатнинг самарали иши ва инвестицион жозибadorлиги транспорт инфратузилмасининг ҳолатига боғлиқдир.



References:

1. Турсунов, О. Б. (2022). Транспорт Инфратузилмасининг Назарий Асослари.
2. Турсунов, О. Б. (2022). Транспорт инфратузилмасининг мазмуни, таркиби ва минтақа иқтисодий ривожланишига таъсири. *so 'ngi ilmiy tadqiqotlar nazariyasi*, 1(2), 190-196.
3. Рахимова, К. Н., Турсунов, О., Мирзаев, Р. Б., Ахмадалиева, М. К., & Кодиров, А. (2022). ЎЗБЕКИСТОНДА «ЯШИЛ МОЛИЯ» ТИЗИМИНИ ЙЎЛГА ҚЎЙИШ ВА ТАКОМИЛЛАШТИРИШ ЙЎНАЛИШЛАРИ. *Gospodarka i Innowacje.*, 28, 90-96.
4. Badalovich, T. O. (2022). Legal and institutional basis of development of transport services and transport infrastructure during the coronavirus pandemic. *ASIA PACIFIC JOURNAL OF MARKETING & MANAGEMENT REVIEW ISSN: 2319-2836 Impact Factor: 7.603*, 11(09), 55-61.
5. Badalovich, T. O. (2022). Indicators representing the level of provision of transport services and infrastructure of the region. *INTERNATIONAL JOURNAL OF SOCIAL SCIENCE & INTERDISCIPLINARY RESEARCH ISSN: 2277-3630 Impact factor: 7.429*, 11(09), 123-127.
6. Турсунов, О. Б. (2022). Иқтисодий эркинлаштириш даврида транспорт хизматлари ва инфратузилмасининг ривожланиш тенденциялари ва ҳудудий хусусиятлари. *Ta'lim fidoyilari*, 8, 196-204.
7. Елисеев С.Ю. Государственно-частное партнерство в транспортном секторе. Зарубежный опыт//ВКСС connect.