

## METROPOLITENDA YO'LOVCHILARGA SIFATLI XIZMAT KO'RSATISH.

**Usmonov Otabek Ilxomjon o'g'li**

*Toshkent davlat Transport Universiteti Transport tizimlari boshqaruvi fakulteti MTF-4r guruhi talabasi*

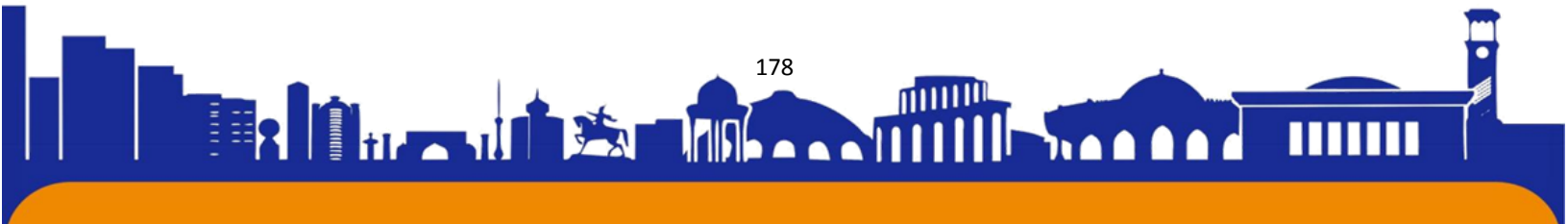
**Annotatsiya:**Rivojlangan bozor iqtisodiyoti sharoitida shahar jamoat transportini (SHJT) boshqarish tizimini takomillashtirishning maqsad, vazifalari va shakllari mazmuniga sifat jihatidan yangi va keng ko'lamli talablar qo'yilmoqda. Shahar yo'lovchi tashish transporti Toshkent shahrida ijtimoiy sohaning yetakchi tarmoqlaridan biridir. Yo'lovchi tashish transportining asosiy vazifasi aholining transportga bo'lgan ehtiyojlarini to'liq va o'z vaqtida qondirish, transport tizimining samaradorligi va sifatini oshirishdan iborat.

**Kalit so'zlar:** Metropleten, jamoat transporti, yo'lovchi tashish, tirbandlik, transport xizmati.

Transport shahar hayotining asosidir. Bu shaharning shakli va moliyaviy rivojlanishini hal qiladigan o'zgaruvchilardan biridir. Transport tizimining harakatchanligi va qulayligi shakllanayotgan mamlakatlarda ijtimoiy va pul harakatlari sohasiga, shahar jamoalarining shakli va kattaligiga, turmush tarziga va tempiga ta'sir ko'rsatadi. Shaharlashish darajasi va aholi sonining o'sishi, shaharlarning rivojlanishi, qulaylik va faollikni taqsimlash kabi bir qancha muammolar tufayli motorli transportga bo'lgan talabning ortishi kuzatildi. Aholiga transport xizmati ko'rsatishni takomillashtirish aholining transport xizmatlaridagi ehtiyojlarini chuqur va har tomonlama o'rganish va ularni transport xizmatlaridan mamnun bo'lish usullari asosida amalga oshirish maqsadga muvofiqdir. Marketing tadqiqotlari yo'lovchi transporti tizimining samaradorligini xolisona baholash, o'ziga xos kamchiliklarni aniqlash va aholiga transport xizmati ko'rsatish sifatini oshirish va rivojlantirishga qaratilgan aniq chora-tadbirlarni ishlab chiqish imkonini beradi. Rossiyalik L.B.Mirotn, D.S.Samoylov, S.M.Safronov, S.M.Korenkova va boshqa bir qancha olimlarning ilmiy tadqiqotlarida shaharda umumiy foydalanishdagi yo'lovchi transporti tizimlarini rivojlantirish muammolariga katta e'tibor qaratganlar. Mahalliy olimlardan G.Shadiyev, S.Yuldashevalarning "Soxa marketing va menejmenti" nomli o'quv qo'llanmasida transport korxonalarida marketing va menejment soxalaridan foydalanish yo'llari keng yoritib berilgan.



Shahar transport tizimlarining asosiy bo'g'ini sifatida metrolar noyob, murakkab va qimmat muhandislik inshootlari bo'lib qolmoqda, ular qurilish va ta'mirlash uchun katta miqdordagi mablag'ni talab qiladi. Shu sababli, metropoliten faoliyatini budjetdan moliyalashtirishning klassik usullari bilan bir qatorda, barcha manfaatdor tomonlar hamkorligiga asoslangan yangi moliyaviy qo'llab-quvatlashning mexanizmlarini, jumladan, davlat tomonidan soliq imtiyozlarini berish, liniyalar o'tish yo'llari va bekatlar joylashgan hududlardagi yer uchastkalaridan imtiyozli foydalanish huquqini berish, metropoliten qurilishi ishtirokchilarini asosiy aksiyadorlar tarkibiga kiritish, davlat-xususiy sherikligi kabi turli usullarni joriy etishni talab etadi. Metropoliteni boshqa transport turlarini yagona kompleksga birlashtirish barcha SHJT operatorlari uchun tariflar tizimini takomillashtirish va soddalashtirishga imkon beradi. Shu bilan birga, turli transport turlarida yo'l haqini to'lash uchun foydalaniladigan kontaktsiz smart-kartalar, yo'lovchilarni qatnov oldidan va qatnov davomida xabardor qilishning avtomatlashtirilgan tizimlarini joriy etilishi ushbu transport turidan foydalanishning jozibadorligi va qulayligi oshishiga xizmat qiladi. Metropoliten ishini samarali tashkil etish aholi harakatchanligini ta'minlash, transport turlari o'rtasidagi harakatni jamoat transporti foydasiga taqsimlashni optimallashtirish hamda shaxsiy avtomashinalar ulushini qisqartirishda hal etuvchi omil bo'lib yuzaga chiqadi. Metro ko'p qirrali transport turi sifatida har qanday ob-havoda yo'lovchilarni tashishi mumkin. Metroda tashishning bugungi jahon amaliyotida harakatlanuvchi tarkibning tezyurar turlaridan ko'proq foydalanish tendensiyasi kuzatilmoqda. Eng rivojlangan mamlakatlar tajribasi shuni ko'rsatdiki, shahar ichida o'rta va qisqa masofalarga tashish uchun tezyurar poyezdlardan foydalanish eng samarali yechimlardan biri hisoblanadi. Yo'lovchilarga yanada sifatli va qulay tarzda xizmat ko'rsatish maqsadida «Toshkent metropoliteni» DUK tomonidan bir qancha ishlar amalga oshirilishi rejalashtirilgan. Xususan, poyezdlar harakatining oraliq intervali ertalabki tig'iz vaqtlarda ( 07:30 dan 09:30 ga qadar) «Chilonzor» yo'nalishida 2,5-3 daqiqa, «O'zbekiston» yo'nalishida 3,5-4 daqiqa, «Yunusobod» yo'nalishida esa 5-6 daqiqa etib belgilandi. Shuningdek, platformadagi tirbandlikning oldini olish va xavfsizlikni ta'minlash maqsadida yo'lovchilar oqimi ko'p bo'lgan bekatlarda metropolitenda xizmat olib boruvchi ichki ishlar organlari xodimlari tomonidan yo'lovchilarning bekatlarga kirish tartibi nazoratga olinadi. Kelgusida intervallarni yanada kamaytirish maqsadida Rossiya Federatsiyasining «Metrovagonmash» AJ tomonidan ishlab chiqarilgan zamonaviy turdagi 14 ta yangi harakat tarkiblarini xarid qilinishi rejalashtirilgan.



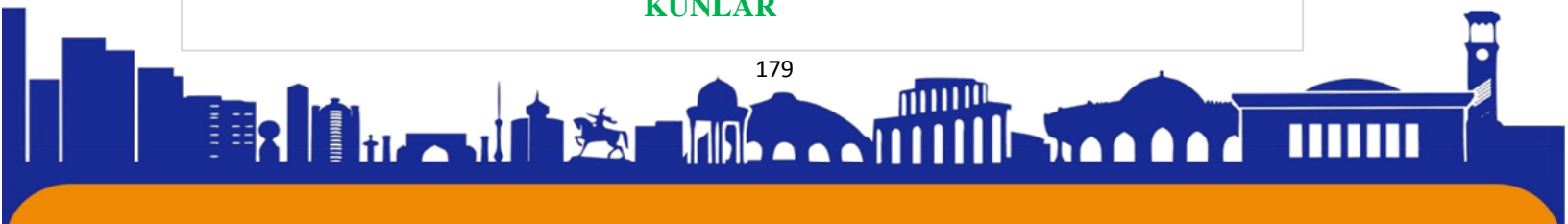
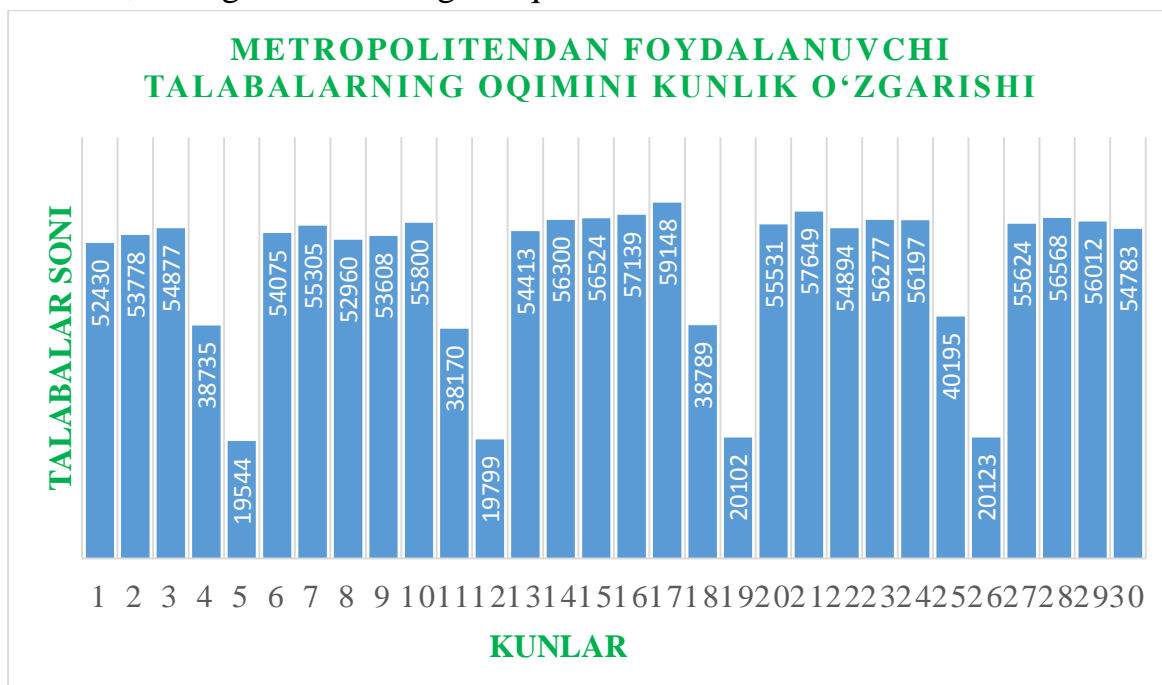


ATTO ma'lumotlar bazasi asosida 2023 yil noyabr oyidagi o'zgarish dinamikasi tahlili amalga oshirildi. Unga ko'ra Metropolitan foydalanuvchilarining umumiy soni 9624 ming nafarni tashkil etib, 170 ming nafardan (26 noyabr, yakshanba) 382 ming nafargacha (17 noyabr, yakshanba) o'zgargan va kunlik o'rtacha tashilgan yo'lovchilar soni 320 ming nafar ekanini ko'rsatdi.

Metropolitan foydalanuvchilar soni yo'lovchilar qatlamiga ko'ra qo'yidagicha bo'lingan (1-rasmlar):

- talabalar - 1455 ming nafar (o'rtacha kunlik 48,5 ming nafar);
- o'quvchilar - 208 ming nafar (o'rtacha kunlik 6,9 ming nafar);
- nafaqadagilar - 1 ming nafar (o'rtacha kunlik 33,9 nafar);
- boshqa toifadagi yo'lovchilar - 7960 ming nafar (o'rtacha kunlik 265,3 ming nafar).

Hozirda Metropolitan dan foydalanish uchun to'lovlar ATTO kartalari hamda QR-kodli bir martalik naqd to'lov turlari mavjud. Shuning uchun OTM talabalaridan Metropolitan da qaysi to'lov turidan foydalanishi bo'yicha so'rovnomma o'tkazildi. Ushbu so'rovnoma da 1230 nafar talaba qatnashdi. So'rovnomma natijalariga ko'ra: 73,8 % talaba – ATTO kartalaridan, 26,2 % talaba – QR-kodli bir martalik naqd to'lovlaridan foydalanishi aniqlandi. Shunga ko'ra Metropolitan dan foydalanayotgan umumiy talabalar sonini aniqlash koeffitsiyenti (1,35) belgilab olindi. Ushbu koeffitsiyent orqali Metropolitan dan foydalanuvchi OTM talabalarning soni kunlik 65,5 ming nafar ekaniligi aniqlandi.



1-rasm. Noyabr oyida Metropolitendan foydalanuvchi talabalarning oqimini kunlik o'zgarishi.

Kunlik tashilgan OTM talabalari soni 26,3 ming nafardan 79,6 ming nafargacha o'zgarib, 17 va 21 noyabr kunlari o'rtacha tashilayotgan OTM talabalari salmog'idan mos ravishda 21,5 % (59 ming nafar) va 18,7 % (57,6 ming nafar) ko'p, 5 noyabr kuni (yakshanba kuni) esa 59,8 % (19,5 ming nafar) kam OTM talabalari tashilayotgani aniqlandi. Shu sababli, tig'iz vaqtdagi kunlik tashilayotgan OTM talabalari o'zgarish dinamikasi taxlili 21 noyabr kunida o'tkazildi.

Metropolitan yo'nalishlari kesimida tashilayotgan OTM talabalarining 46,3 ming nafari Chilonzor, 21,3 ming nafari O'zbekiston, 7,5 ming nafari Yunusobod hamda 3,3 ming nafari Halqa yo'li yo'nalishlari orqali amalga oshirilganligi aniqlandi. Shu sababli, yo'lovchi oqimi tahlili Chilonzor va O'zbekiston yo'nalishlarida amalga oshirildi .

Metropolitenda yo'lovchi oqimining o'zgarish dinamikasi tahlili Dashbord usuli asosida hafta kunlari, kun soatlari, metropoliten yo'nalishlari hamda bekatlari kesimida o'tkazildi. Natijada, kunlik tashilayotgan jami yo'lovchilar soni 473 ming nafar ekanligi aniqlandi. Hafta kunlari kesimida kunlik tashilgan yo'lovchilar soni 498 ming nafardan 203 ming nafargacha o'zgarib, haftaning seshanba va juma kunlari o'rtacha tashilayotgan yo'lovchilar salmog'idan mos ravishda 4,7 va 5,2% ko'p, yakshanba kuni esa 46,1 % kam yo'lovchi tashilayotgani aniqlandi.

Yuqorida keltirilgan taxlil natijalari asosida kunning tig'iz vaqtlari, metropoliten yo'nalishi va bekatlari belgilab olindi hamda Chilonzor, Beruniy, Buyuk ipak yo'li, Halqlar do'stligi, Novza va Oybek metropoliten bekatlari atrofida joylashgan 17 ta davlat va 3 ta xususiy oliy ta'lim muassasalari ro'yhati shakllantirildi, shuningdek ulardan 111 ming talaba tahsil oluvchi 14 tasining (70 foiz) o'quv grafigi soat 09:00 dan, 33 ming talaba tahsil oluvchi 6 tasining (30 foiz), o'quv grafigi esa 08:30 dan boshlanishi aniqlandi.

Yuqoridagi o'rganishlardan kelib chiqib quyidagi takliflar ishlab chiqildi:

Birinchi: metropolitenda yo'lovchi oqimini to'g'ri taqsimlash maqsadida o'rganilgan oliy ta'lim muassasalari ish grafigini 9:00 dan 9:30 gacha etib belgilash qat'iy tartibini o'rnatish;

Ikkinchi: oliy ta'lim muassasalarida o'quv smenalarini auditoriya fondini inobatga olgan holda o'zgaruvchan grafik asosida tashkil etish tartibini joriy etish.

Toshkent metropolitenining 9 bekatdan iborat birinchi navbati 1977 yil noyabr oyida foydalanishga topshirilgan. Respublikamiz mustaqillik yillarida shahar markazini katta turar-joy massivi bilan bog'lovchi 8 ta bekatdan iborat Yunusobod liniyasi qurilib foydalanishga





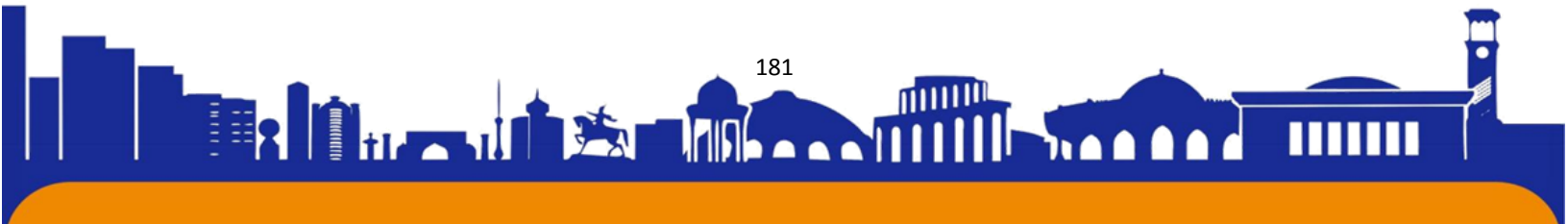
topshirildi. Yunusobod yoʻnalishida uzunligi 2,9 km boʻlgan yer osti metropoliten liniyasi hamda «Yunusobod» va «Turkiston» bekatlari barpo etildi, yer usti halqa metropoliten liniyasining I-bosqich — 11,7 km uzunlikdagi 7 ta bekatdan iborat boʻlgan qismi hamda 6,2 km uzunlikdagi Sergeli yer usti metropoliten liniyasining 5 ta bekati foydalanishga topshirildi. Metro qurilishi zamonaviy qurilish usullari va energiya tejovchi yangi texnologiyalaridan foydalangan holda amalga oshirildi. Zamonaviy jamoat transporti ijtimoiy-iqtisodiy nuqtayi nazardan shaharlar yoki hududlarning yagona yoʻlovchi transporti tizimini tashkil etib, bir necha transport turlarini oʻz ichiga oladi. Shuning uchun, SHJT ning ijtimoiy-iqtisodiy ahamiyati toʻgʻrisida soʻz yuritganda, eng avvalo unga yagona transport tizimi nuqtayi nazaridan baho berish oʻrinli hisoblanadi.

Birinchidan, barcha transport turlarining rivojlanishi yagona qonuniyatga boʻysunishi: yoʻlovchilarni tashish sifatiga qoʻyiladigan maʼlum bir meʼyoriy talablar asosida minimal sarf-xarajatlar bilan aholining yoʻlovchi tashishga boʻlgan talabini qondirishi lozim. Bu esa tashish hajmi va sifatiga qoʻyiladigan umumiy mezonlarni shakllantirishdagi yondashuvlarning tizimlilikini taʼminlaydi.

Ikkinchidan, ayrim transport turlaridan foydalanish maqsadi va usullarida oʻxshashliklar mavjud boʻlib, tizimni rivojlantirishning tashkiliy-iqtisodiy masalalarini hal etishda transportning barcha turlariga taalluqli umumiy modellarini qoʻllash imkonini tugʻdiradi.

Transport ishlab chiqarish va savdo sohasining oʻzgarishiga kuchli taʼsir koʻrsatishi bilan birga, fond va mehnat sigʻimi yuqori boʻlgan tarmoq hisoblanib, resurs isteʼmolchisi sifatida mahsulot, kapital va mehnat bozori konʻyunkturasining oʻzgarishiga ham kuchli taʼsir koʻrsatadi. SHJTning ijtimoiy ahamiyatidan kelib chiqadigan boʻlsak, u ijtimoiy-iqtisodiy muhitning muhim elementlaridan biri hisoblanadi.

SHJT bahoni shakllantirish yoki tarif siyosatini yuritish iqtisodiyotning boshqa tarmoqlaridan farq qilishi bilan ham xarakterlanadi. Shahar yoʻlovchi transportida ijtimoiy manfaatlarni hisobga olgan holda tashish tariflari vakolatli organlar tomonidan belgilanadi. Biroq, bunday turdagi transport xizmatini koʻrsatuvchi korxonalarining harakatdagi vositalari, energoresurslar, yonilgʻi-moylash va boshqa materiallarni tijorat asosida faoliyat yurituvchi xoʻjalik yurituvchi subyektlardan bozor baholarida xarid qilishlari muayyan moliyaviy qiyinchiliklarni vujudga kelishiga olib keladi hamda ularni bartaraf etish davlatning aralashuvini talab etadi. Shuning uchun ham aholiga transport xizmati koʻrsatish hajmi, qoʻlami va sifatini





oshirish bilan bog‘liq transport korxonalari strategiyasini ishlab chiqishda ushbu omillar ta‘sirini baholash muhim ahamiyatga ega.

**XULOSA VA TAKLIFLAR** .Shunday qilib, ayniqsa, siz byudjetda bo‘lsangiz va har bir so‘mga muhtoj bo‘lsangiz, siz mashinaga ega bo‘lish o‘rniga jamoat transportidan foydalanishni xohlashingiz mumkin, chunki vaqt o‘tishi bilan ko‘p pulni tejashingiz mumkin. Siz jamoat transportidan foydalanish paytida ishlashingiz mumkin. Jamoat transportining yana bir teskari tomoni shundaki, siz o‘zingizning ish joyingizga yoki universitetga borayotganda ishlashingiz mumkin. Masalan, agar siz talabchan ishda ishlayotgan bo‘lsangiz va siz uzoq vaqt ishlashingiz kerak bo‘lsa, siz jamoat transportida qatnov paytida ozgina ishlashingiz mumkin, shunda siz kechqurun ofisdan chiqib ketishingiz mumkin. Shunday qilib, jamoat transporti sizning vaqtingizda bizning mashinamizda o‘tirish va tirbandlikka e‘tibor berish bilan taqqoslaganda samaraliroq foydalanishga imkon berishi mumkin. Shunday qilib, agar siz o‘sha gavjum shaharlardan birida yashasangiz, siz o‘zingizning oilangizga yoki do‘stlaringizga ko‘proq vaqt sarflashingiz mumkin bo‘lgan mashinangizdan foydalanish o‘rniga jamoat transportida ish joyingizga va uyingizga tezroq borishingiz mumkin.

#### **FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:**

1. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 11 мартдаги “Тошкент шаҳрида йўловчи ташиш транспорти янада ривожлантириш чоратадбирлари тўғрисида”ги ПҚ-129-сонли Қарори.
2. Radnovich B., Marich R., Radnovich V., Ilich M., Lukach D. Marketing Research on Passenger Satisfaction With Public Transport Service in the City of Belgrade. Traffic and Transportation. 2015. 47p.
3. Doniyalova A., Masek J., Kendra M. Research of the Passenger’s Preferences and Requirements for the Travel Companion Application. Journal of Advanced Transportation. 2018. 2p
4. М.Икрамов, А.Зоҳидов Марказий Осиё транспорт тизими: минтақавий транспорт коридорлари ва уларни мувофиқлаштириш истиқболлари. VNESHINVESTPROM. Тошкент 2019.

