ЙЎЛОВЧИ ТАШИШ ХИЗМАТИ ТИЗИМИДА ЯНГИ ИМКОНИЯТЛАРНИ ИШГА СОЛИШ ВА РАҚОБАТБАРДОШЛИКНИ ОШИРИШ

Исмаилов Жахонгир Баходирович
Макроиқтисодиёт ва худудий тадқиқотлар институти бош мутахассиси
E-mail: j.ismailov@imrs.uz
Doi: https://doi.org/10.5281/zenodo.20228745

Аннотация: Тошкент шаҳрида йўловчи ташиш хизмати тизимида, меҳнат унумдорлигини ошириш ва мавжуд заҳираларни самарали ишга солиш имкониятлари таҳлил қилинди. Мақолада дунёнинг илғор тажрибалари (Хитой, Эстония, Германия, Франция, Люксембург ва бошқалар) таҳлил этилиб, жамоат транспортини бепул ёки арзон қилиш, масофага қараб тариф белгилаш, электрон тўлов тизимларини жорий этиш самаралари кўрсатилган. Самарадорликни ошириш бўйича бир қатор амалий таклифлар берилган.

Калит сўзлар: йўловчи ташиш, жамоат транспорти, меҳнат унумдорлиги, электробус, электрон тўловлар, транспорт тарифлари, энергия тежамкорлик.

Жамоат (йўловчи ташиш) транспорти - шаҳарлар иқтисодиёти ва аҳолининг кундалик ҳаётида муҳим аҳамиятга эга бўлган транспорт тизимидир. У фуқароларнинг эркин ҳаракатланишини таъминлаб, меҳнат, таълим ва туризм соҳалари ривожига хизмат қилади. Бугунги кунда дунёда жамоат транспортини модернизация қилиш, экологик тоза воситалардан фойдаланиш ва электрон тўлов тизимларини жорий этиш кенг йўлга қўйилган. Айрим давлатларда эса аҳоли учун бепул ёки имтиёзли имкониятлар яратилиб, барқарор шаҳар муҳитини шакллантиришга ҳисса қўшилмоқда.

EU Urban Mobility Observatory сайтида чоп этилган “Free public transport in Dunkirk, one year later” мақоласига кўра, 2018 йилдан бошлаб **Франциянинг Дюнкерк** шаҳрида барча аҳоли ва меҳмонлар учун жамоат автобуслари тўлиқ бепул қилинган. Дастурнинг асосий мақсадлари - ижтимоий тенгликни таъминлаш, шаҳар иқтисодиётини фаоллаштириш ва автомобиллар оқимини камайтиришдан иборат бўлган. Инициатива жорий этилгандан кейинги биринчи йилда йўловчилар сони 60 фоизга ошган, янги йўловчиларнинг 48 фоизи эса аввал шахсий автомобилдан фойдаланганлар.

Бу чоралар натижасида Дюнкерк шаҳри аҳоли учун қулай ва экологик жиҳатдан соғлом шаҳар сифатида танила бошлади. Шунингдек, Дюнкерк тажрибаси Франциянинг 30 дан ортиқ шаҳрини шунга ўхшаш транспорт сиёсатини жорий этиш ҳақида ўйлашга илҳомлантирди.[1]

2020 йил 1 мартдан бошлаб **Люксембургда** барча турдаги жамоат транспорти - автобус, трамвай ва поездларда (*1-класдан ташқари*) йўлкира тўлови тўлиқ бекор қилинди. Бу дастур мамлакат аҳолиси, сайёҳлар ва чегара ҳудудларида ишловчи фуқароларга ҳам тааллуқли. Ташаббуснинг асосий мақсадлари - шахсий автомобиллар ҳаракатини ва CO_2 чиқиндиларини камайтириш, кам даромадли аҳолини қўллаб-қувватлаш орқали ижтимоий адолатни таъминлаш ҳамда жамоат транспортининг жозибадорлигини оширишдан иборат. Ушбу чора амалда катта самара берди: бутун мамлакат бўйлаб транспорт ҳақиқатан ҳам бепул бўлди, йўловчилар сони эса кескин

[1] https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/free-public-transport-dunkirk-one-year-later-2019-10-10_en

ўсди - масалан, трамвай фойдаланувчилари сони 2019 йилдаги тахминан 6 миллион кишидан 2024 йилда 31,7 миллион нафарга етди.[2]

Дунёда айрим шаҳарлар жамоат транспортини аҳоли учун бепул ёки арзон қилиш орқали йўл тирбандлигини камайтириш, атроф-муҳитга зарарли чиқиндиларни қисқартириш ва экологик барқарорликни таъминлашга ҳаракат қилмоқда.



Манба: *https://www.rbc.ua/ukr/styler/tsini-gromadskiy-transport-riznih-krayinah-1738916509.html*

2025 йилнинг бошида энг арзон транспортга эга шаҳарларга Бухарест (Руминия) - жамоат транспорти ойлик абонементи тахминан 16 еврони ташкил этади. Тирана (Албания) ва Приштина (Косово) - бу шаҳарларда ойлик чипта 14-16 евро атрофида. София (Болгария) ва Будапешт (Венгрия) - ойлик чипталарнинг нархи 20-25 евро оралиғида бўлиб, Европа миқёсида нисбатан арзон ҳисобланади.

Энг қиммат жамоат транспортига эга шаҳарларга Лондон (Британия) - дунёдаги энг қиммат жамоат транспортига эга шаҳарлардан бири бўлиб, ойлик чипта тахминан 230 еврони ташкил этади. Дублин (Ирландия), Копенгаген (Дания), Стокгольм (Швеция) ва Париж (Франция) шаҳарларида жамоат транспорти нархи 80-120 евро оралиғида тўловлар амалга оширилади.

Жамоат транспорти нархи ва ўртача ойлик маош нисбати

Жамоат транспорти тизимини таҳлил этишда фақат билетнинг мутлақ қийматига эмас, балки унинг аҳоли даромадига нисбатан иқтисодий оғирлигига ҳам эътибор қаратиш зарур. Бу кўрсаткич шаҳар ёки мамлакатдаги транспорт хизматларининг реал иқтисодий барқарорлиги ва аҳолининг транспорт хизматларидан фойдаланиш имкониятини аниқлашда муҳим аҳамият касб этади.

Йўлкира нархининг мутлақ қийматинигина эмас, балки у аҳоли даромадлари харажатларида қай даражада улушга эга эканини ҳам ҳисобга олиш муҳим. Айрим шаҳарларда йўлкиранинг юқори нархи юқори иш ҳақлари билан қопланади, бошқа жойларда эса арзон билет ҳам аҳоли бюджети учун сезиларли бўлиши мумкин. Қуйида айрим шаҳарларда жамоат транспорти харажатлари ва ўртача ойлик маош ўртасидаги нисбат таҳлил қилинган: [3]

2 https://www.euronews.com/my-europe/2020/02/29/luxembourg-is-first-country-in-world-to-make-public-transport-free

[3] https://www.rbc.ua/ukr/styler/tsini-gromadskiy-transport-riznih-krayinah-1738916509.html

Лондон (Буюк Британия) - ойлик проезд чиптаси 233 еврони ташкил этади. Ўртача 3 500 евроли маош шароитида транспорт харажатлари умумий даромаднинг тахминан 6,7% ни ташкил этади. Бу кўрсаткич Лондоннинг транспорт тизими қиммат бўлса-да, аҳолининг юқори даромадлари орқали бу оғирликни қоплаш имкони мавжудлигини кўрсатади.

Бухарест (Руминия) - ойлик чипта 16 евро бўлиб, ўртача 700 евро даромадга нисбатан транспорт харажатлари 2,3% ни ташкил қилади. Бу кўрсаткич шаҳарда транспорт хизматлари нисбатан арзон эканини англатади.

Дублин (Ирландия) - 117 евро миқдоридаги ойлик билет ва 3 000 евро атрофидаги даромад шароитида транспорт харажатлари 3,9% даражасида бўлиб, бу нисбат Европа стандартларига кўра ўртача ҳисобланади.

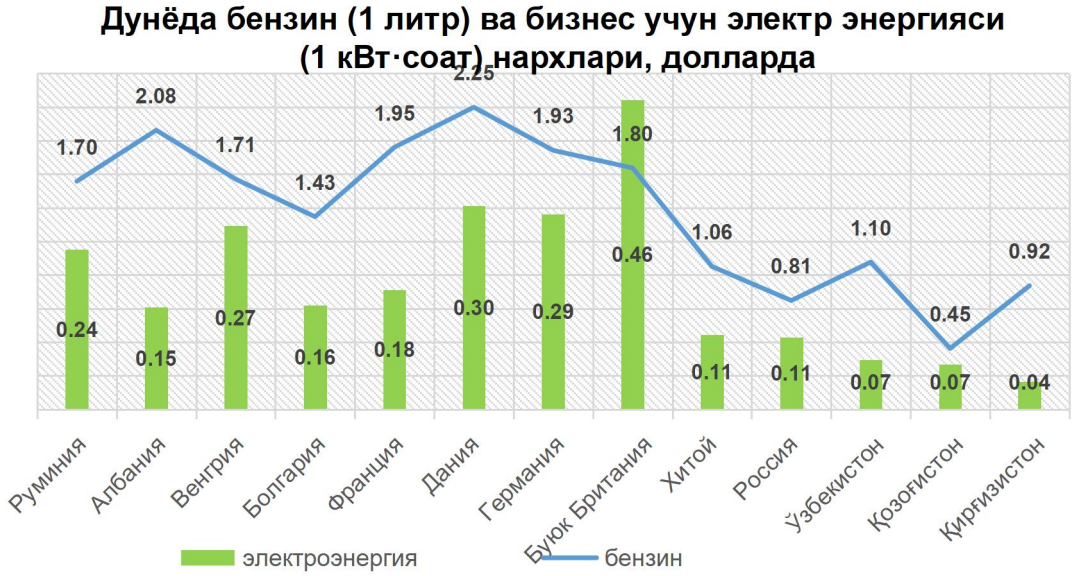
Париж (Франция) - ойлик проезд 84 евро бўлиб, ўртача 2 900 евро маош фонида харажатлар 2,9% ни ташкил этади. Бу кўрсаткич Парижда транспорт хизмати қиймати аҳолининг иқтисодий имкониятига мос даражада эканини ифодалайди.

София (Болгария) - 25 евролик чипта ва 900 евро атрофидаги маош шароитида транспорт харажатлари 2,8% даражасида. Бу натижа Болгарияда жамоат транспортининг нисбатан иқтисодий жиҳатдан фойдали лекин ойликга нисбатан қиммат эканини кўрсатади.

Умуман олганда, жамоат транспорти тарифлари ва аҳоли даромадлари ўртасидаги муносабат транспорт сиёсати самарадорлигини баҳолашда муҳим мезон ҳисобланади. Бу кўрсаткич транспорт инфратузилмасини ривожлантириш, аҳолининг харажат юкини оптималлаштириш ва ижтимоий барқарорликни таъминлаш бўйича қарорлар қабул қилишда илмий асос сифатида хизмат қилиши мумкин.

Дунёда бензин ва электр энергияси нархлари ҳамда уларнинг жамоат транспорти сиёсатига таъсири

Дунё мамлакатларида бензин ва электр энергияси нархлари жамоат транспорти тизимининг иқтисодий асосларига бевосита таъсир кўрсатади. GlobalPetrolPrices маълумотларига асосан амалга оширилган таҳлил натижаларига кўра, Европа давлатларида энергия ресурслари нархи нисбатан юқори. Масалан, Дания (0,30 доллар/кВт·соат) ва Германияда (0,29 доллар/кВт·соат) электр энергияси қиймати жуда юқори бўлиб, бу ҳолат электр транспорт воситалари ишлатиш харажатларига таъсир қилади. Шу билан бирга, бу мамлакатларда бензин нархи ҳам жуда юқори - тегишлича 2,25 ва 1,93 доллар атрофида.



Манба: *https://ru.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/*

Бундай шароитда жамоат транспортини ривожлантириш ва аҳолини шахсий автомобилдан фойдаланишдан қайта йўналтириш давлат сиёсатида муҳим ўрин эгаллайди. Масалан, Франция ва Буюк Британияда (бензин нархи мос равишда 1,95 ва 1,80 доллар) жамоат транспорти тизимини субсидиялаш, электробуслар сонини ошириш ва экотранспорт тармоқларини ривожлантириш орқали аҳоли харажатларини камайтиришга қаратилган чоралар кўрилмоқда.

Шарқий Европа мамлакатларида - Руминия, Венгрия ва Болгарияда - бензин ва электр энергияси нархлари нисбатан паст бўлса-да (масалан, Болгарияда 0,16 доллар/кВт·соат ва 1,43 доллар/литр), аҳолининг даромадлари ҳам паст даражада. Шунинг учун транспорт харажатларини камайтириш мақсадида айрим шаҳарларда арзон абонементлар ва давлат қўллови тизими жорий этилган.

Марказий Осиё давлатларида энергия ресурслари анча арзон. Масалан, Ўзбекистонда электр энергияси 0,07 доллар/кВт·соат ва бензин 1,10 доллар атрофида, Қозоғистонда эса мос равишда 0,07 ва 0,45 доллар, Қирғизистонда энг арзон кўрсаткич - 0,04 ва 0,92 доллар. Бу мамлакатларда энергия манбалари арзон бўлса-да, аҳолининг реал даромадлари паст бўлгани сабабли жамоат транспорти нархлари ҳам ижтимоий жиҳатдан мослаштирилган бўлади.

Хитойда бензин ва электр энергияси нархлари нисбатан паст (0,11 доллар/кВт·соат ва 1,06 доллар/литр), бу эса мамлакатнинг йирик шаҳарларида электр автобуслар ва метро тизимларини кенг жорий қилиш имконини берди.

Умуман олганда, таҳлил шуни кўрсатадики, энергия ресурслари қиммат бўлган давлатларда жамоат транспортига бўлган давлат субсидиялари ва “яшил транспорт” сиёсати кучли, арзон энергия манбалари мавжуд давлатларда эса жамоат транспорти ижтимоий аҳамиятга эга хизмат сифатида ривожлантирилаётганини кўриш мумкин.

II. Маҳаллий йўловчи ташиш ҳизмати тизимида ҳақида умумий маълумот

Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 06.12.2021 йилдаги 738-сонли “Автомобиль транспортида йўловчи ташиш йўналишлари бўйича очиқ тендерларни электрон тарзда ташкил этиш чора-тадбирлари тўғрисида”ги қарори билан автомобиль транспортида йўловчи ташиш хизматларини кўрсатиш соҳасида рақобат муҳитини янада такомиллаштириш мақсадида йўловчи ташиш йўналишларини очиқ тендерлар орқали ташувчиларга бириктириш бўйича электрон ахборот тизими ишлаб чиқилган.

Тизимга кўра 2022 йил 1 мартда бошлаб шаҳар, шаҳар атрофи, шаҳарлараро ва халқаро йўловчилар ташиш йўналишларини бириктириш юзасидан очиқ тендерлар фақат электрон ахборот тизими орқали ўтказилмоқда.

Тендерда белгиланган тартибда Ўзбекистон Республикаси ҳудудида рўйхатдан ўтган, тегишли равишда автомобиль транспортида шаҳар, шаҳар атрофи, шаҳарлараро ва халқаро йўловчилар ташувларини амалга ошириш ҳуқуқини берувчи лицензияга эга бўлган ҳамда электрон ахборот тизимида рўйхатдан ўтган юридик шахсларнинг қатнашишига йўл қўйилган.



Манба: *Миллий статистика қўмитаси маълумотлари асосида.*

2024 йил якунига Тошкент шаҳрида 277 та йўловчи ташиш хизматини кўрсатаётган корхона ва ташкилотлар мавжуд бўлиб, улардан 45 таси шаҳар ва шаҳар атрофи йўловчи транспорт соҳасида, 156 таси такси фаолиятида, 4 таси туристик мақсадларда ва 72 таси йўловчи ташишнинг бошқа турларида фаолият олиб бормоқда.

Ушбу корхоналар тарафидан 2024 йил давомида 1 368,7 млн йўловчилар ташилиб 2023 кўрсаткичига нисбатан 4,8% ошишига эришилди. Ушбу даврда йўловчи айланмаси 12 204,5 млн. йўловчи -км ни ташкил этди ва ушбу кўрсаткични 2023 йилга нисбатан 0,05% камайишига эришилди.

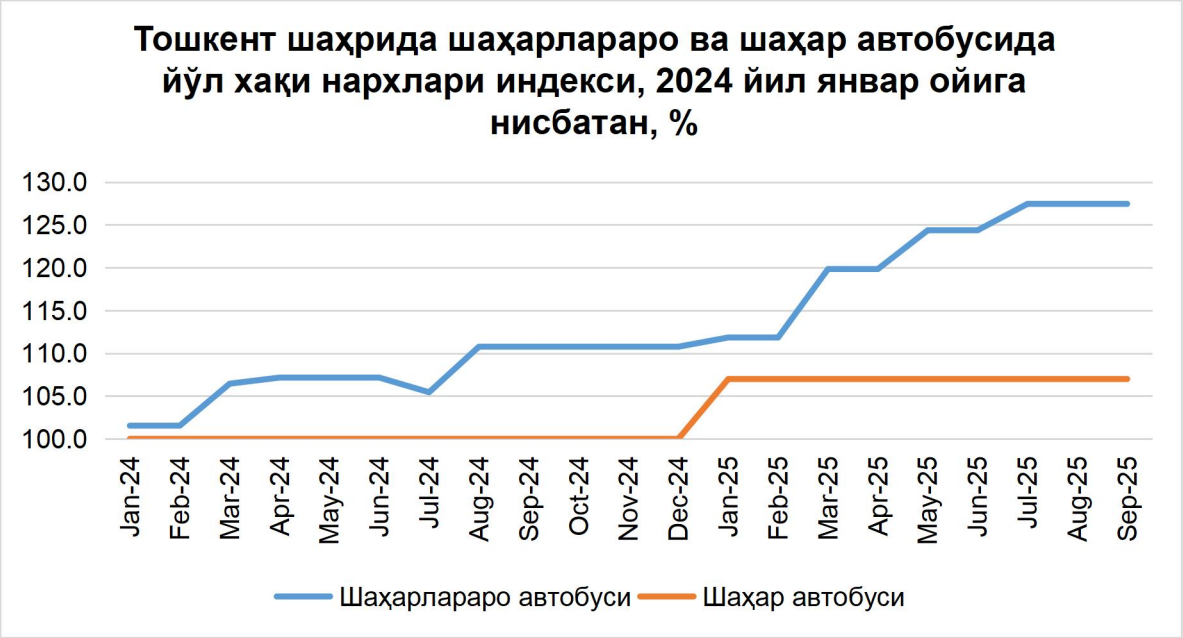
Тошкент шаҳридаги автомобиль транспортининг йўловчилар айланмаси

Кўрсаткичлар	**Ўлчов бирлиги**	**2020 й.**	**2021 й.**	**2022 й.**	**2023 й.**	**2024 й.**
Ташилган йўловчилар сони	млн. киши	1 007,2	1 171,2	1 225,3	1 306,0	1 368,7
Йўловчилар айланмаси	млн. йўловчи-км	9 710,9	11 380,7	11 932,1	12 210,2	12 204,5
1 йўловчига тўғри келадиган узунлик	км	9,641	9,717	9,738	9,349	8,917

Манба: *Миллий статистика қўмитаси маълумотлари асосида.*

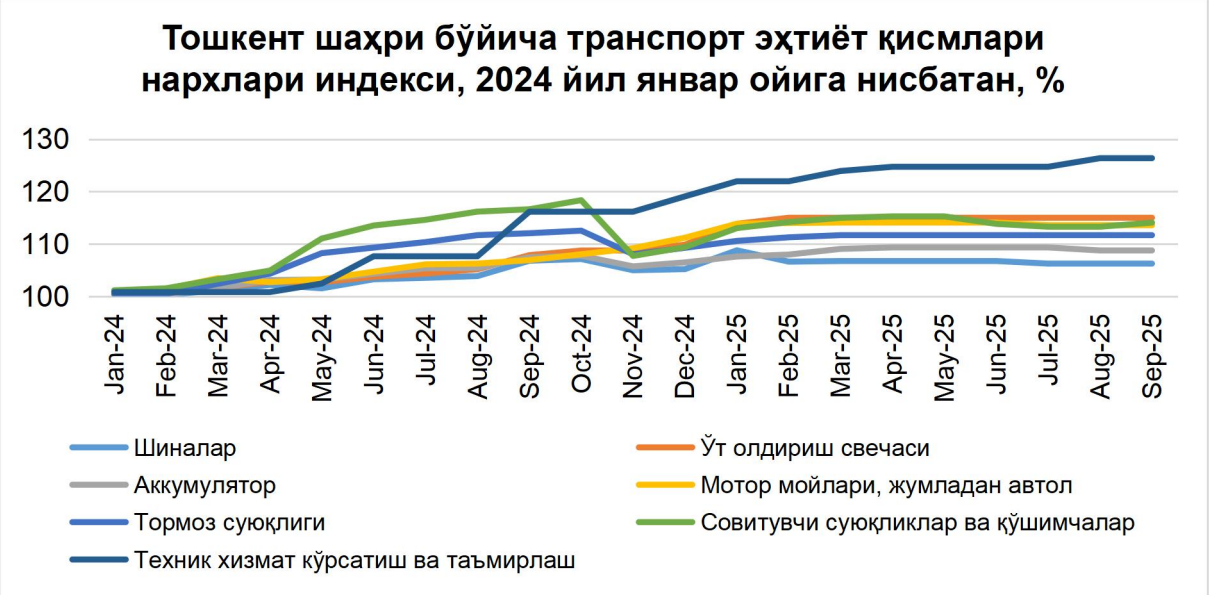
III.Тошкент шаҳри йўловчи ташиш хизмати инфляцияси

Тошкент шаҳрида жорий йил 1 январь ҳолатига (2024 йил 1 январ ҳолатига нисбатан) шаҳарлараро автобуслар ва шаҳар автобуслари йўл ҳақи мос равишда 27,5%га ва 7%га ошди.

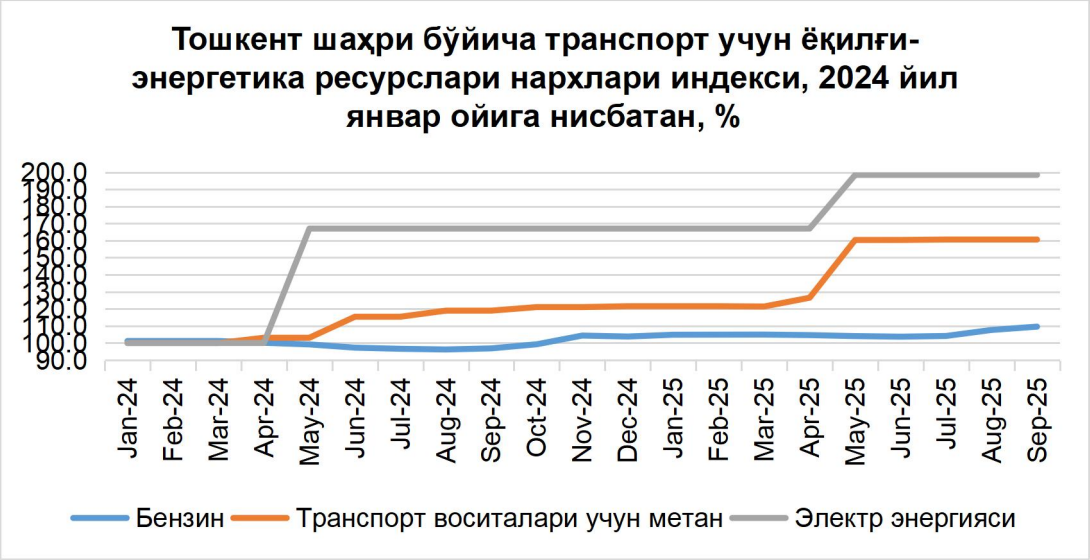


Манба: *Миллий статистика қўмитаси маълумотлари асосида.*

Шаҳарлараро автобуслар нархи ўсишига иш хақи, транспортга эҳтиёт қисмлар ва хизмат кўрсатиш ҳамда ёқилғи энергетика ресурслари ошиши таъсир этган бўлса, шаҳар автобусида юқоридаги омиллар асосида халқ депутатлари Тошкент шаҳар кенгашининг йўлкира хақини ошириш тўғрисидаги қарори таъсир этди.



Манба: *Миллий статистика қўмитаси маълумотлари асосида.*



Манба: *Миллий статистика қўмитаси маълумотлари асосида.*

IV. Жамоат транспорт тизимидаги камчилик ва муаммолар:

Жамоат транспортининг мунтазам ва самарали ишлаши учун тирбандлик ва инфратузилмавий (алоҳида ажратилган йўлаклар) муаммолар мавжуд.

Жамоат транспорти корхоналарида тажрибали ва малакали ходимлар етишмаслиги;

Жамият тизимидаги автобус саройи филиалларидаги ҳаракат таркибига сервис ва таъмирлаш хизматларини кўрсатиш учун зарурий эҳтиёт қисмлар ва мойлаш маҳсулотларини, Ўзбекистон Республикаси “Давлат харидлари тўғрисида”ги Қонунда келтирилган тартибда марказлашган ҳолда харидларни амалга оширмоқда. Кўп ҳолларда харид қилинган эҳтиёт қисмларнинг сифати автобусларни ишлаб чиқарувчи завод томонидан ўрнатилган талабларга мувофиқ бўлмайди. Натижада, ҳаракат таркибининг сервисларараро босиб ўтадиган масофаси қисқаришига, уларда носозликлар ортиб боришига олиб келмоқда.

Таклифлар

Амалга оширилган таҳлиллардан келиб чиққан ҳолда йўловчи ташиш хизмати тизимида таннархни камайтириш, қўшимча имкониятларни ишга солиш ва юзага келаётган муаммоларни бартараф этиш мақсадида қуйидаги чора-тадбирларни амалга ошириш таклиф этилади:

1. Энергия тежамкор транспорт воситаларидан фойдаланишни кенгайтириш учун электробуслар, гибрид автобуслар ва метан ёқилғисида ишлайдиган транспорт турларини кўпайтириш ҳамда қувватлантириш инфратузилмасини оптимал жойлаштириш орқали энергия сарфини камайтириш;

2. Маршрутлар ва ҳаракат жадвалини оптималлаштириш учун реал вақтдаги йўловчи оқими маълумотларига асосланиб маршрутларни қайта кўриб чиқиш; кам юкламали йўналишларни бирлаштириш ёки қисқартириш орқали ҳаракат самарадорлигини ошириш;

3. Шаҳарлардаги транспорт оқимини енгиллаштириш ва ходимларнинг ишга етиб бориш вақтларини самарали қилиш мақсадида корпоратив автобуслар тармоғини ривожлантириш ва кенгайтириш тавсия этилади;

4. Ҳорижий тажрибадан келиб чиқиб Ўзбекистонда ҳам йўловчи ташиш хизматларида йўлкирани масофага қараб ҳисоблаш тизимини жорий этиш мақсадга мувофиқ. Бу ёндашув йўловчилар учун адолатли ва иқтисодий жиҳатдан асосли ҳисобланиб, масофага мос равишда ҳақ тўланишини таъминлайди;

5. Шаҳарлардаги тирбандлик ва сарфларни камайтириш, болаларнинг хавфсиз ва қулай тарзда мактабга етиб боришини таъминлаш мақсадида ҳудудларда мактаб автобуслари тизимини босқичма-босқич жорий этиш ва мавжуд автобусларни модернизация қилиш тавсия этилади.