

Kh. B. Atakhonov

Associate Professor, Department of Logistics

Namangan State Technical University

Kh. M. Soliev

PhD, Associate Professor, Department of Logistics

Namangan State Technical University

THE SIGNIFICANCE, SPECIFIC FEATURES OF FORMATION AND DEVELOPMENT OF URBAN AGGLOMERATIONS

Abstract: The formation of agglomerations—settlements united into a complex system of industrial, cultural, social, labor, recreational, and other connections—significantly expands the number of citizens who have access to high-quality services, the provision of which in sparsely populated towns is economically impractical. Consequently, it improves the overall quality of life of the country's population and makes it possible to assess the effectiveness of the proposed methods.

Keywords: cultural, social, labor activity, optimization, raw materials, agglomeration, infrastructure, satellite town, municipality within the agglomeration.

X. B. Ataxonov

Logistika kafedrasi dotsenti

Namangan davlat texnika universiteti

X.M. Soliyev

PhD, Logistika kafedrasi dotsenti

Namangan davlat texnika universiteti

SHAHR AGLOMERATSIYALARINI AHAMIYATI, SHAKLLANISH VA RIVOJLANISH XUSUSIYATLARI

Annotatsiya. Shahar aglomeratsiyalari ishlab chiqarish, madaniy, ijtimoiy, mehnat, rekreatsiya va boshqa aloqalar bilan murakkab tizimga

birlashtirilgan aholi punktlarining texnologiyalarning, aglomeratsiyalarning shakllanishi aholi soni kam bo'lgan shaharlarda amalga oshirish iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiq bo'lmagan yuqori sifatli xizmatlardan foydalanish imkoniyatiga ega bo'lgan fuqarolar doirasini keskin kengaytiradi va shu sababli butun mamlakat aholisining hayot sifatini oshiradi va samaradorligini baholash usullari berilgan.

Kalit so'zlar: madaniy, ijtimoiy, mehnat, optimallashtirish, xom ashyo, materiallar, aglomeratsiya, infratuzilma, sun'iy yo'ldosh, munitsipalitetni aglomeratsiyaga.

Х. Б. Атаханов

доцент кафедры логистики

Наманганский государственный технический университет

Х. М. Солиев

PhD, доцент кафедры логистики

Наманганский государственный технический университет

ЗНАЧЕНИЕ, ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ

Аннотация. Формирование агломераций, агломераций населенных пунктов, объединенных в сложную систему производственных, культурных, социальных, трудовых, рекреационных и иных связей резко расширяет круг граждан, имеющих доступ к качественным услугам, реализация которых в малонаселенных городах экономически нецелесообразна, а значит, повышает качество жизни населения всей страны и позволяет оценить эффективность приведены методы.

Ключевые слова: культурная, социальная, трудовая деятельность, оптимизация, сырье, материалы, агломерация, инфраструктура, спутник, муниципалитет в агломерации.

Kirish. Shahar aglomeratsiyalari ishlab chiqarish, madaniy, ijtimoiy, mehnat, rekreatsiya va boshqa aloqalar bilan murakkab tizimga birlashtirilgan

aholi punktlarining ixcham fazoviy guruhi bo'lib, ular asosida aholi punktlari aholisining umumiy soniga teng bozorni yaratishga imkon beradi. Shunday qilib, aglomeratsiyalarning shakllanishi aholi soni kam bo'lgan shaharlarda amalga oshirish iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiq bo'lmagan yuqori sifatli xizmatlardan foydalanish imkoniyatiga ega bo'lgan fuqarolar doirasini keskin kengaytiradi va shu sababli butun mamlakat aholisining hayot sifatini oshiradi.

Tarixiy jihatdan aglomeratsiyalar asosiy shaharlarning yanada qulay holati, ularning iqtisodiy va ijtimoiy rivojlanishining jadal o'sish sur'atlari tufayli shakllangan. O'tgan asrning oxirida aglomeratsiyalarning shakllanishiga yirik shaharlarning shahar atrofi hududida ish joylarining keskin qisqarishi, shuningdek, shahar atrofidagi hududlarda turar-joy qurilishi jiddiy ta'sir ko'rsatdi [1].

Shakllangan shahar aglomeratsiyasining asosiy ko'rsatkichlari va xususiyatlari quyidagilardan iborat:

1 m² ga aholi zichligi;

aholi (100 ming kishidan);

qurilish zichligi (asosiy shahar va sun'iy yo'ldosh shaharlar o'rtasida 20 km dan oshmasligi kerak);

sun'iy yo'ldosh shaharlar soni;

asosiy shahar va sun'iy yo'ldosh shaharlar o'rtasida aholi sayohatining intensivligi;

yagona infratuzilmaning mavjudligi.

Aglomeratsiyalar yuqori darajada sanoatlashganligi, ijtimoiy infratuzilmaning (ta'lim muassasalari, tibbiyot, madaniyat muassasalari va boshqalar) konsentratsiyasi, aholi zichligi, mehnat migratsiyasining muntazamligi bilan ajralib turadi.

Har bir shakllangan shahar aglomeratsiyasini shartli ravishda markazdan boshlab bir nechta zonalarga bo'lish mumkin:

asosiy shaharning markaziy tarixiy qismi;

rivojlangan xizmat ko'rsatish sohasiga ega biznes markazi;
qisman ofis binolari bilan birlashtirilgan turar-joy maydoni;
rivojlangan ijtimoiy sohaga ega bo'lgan ommaviy ko'p qavatli binolar zonasi (turar-joy maydoni, sanoat zonalari);

sun'iy yo'ldosh shaharlar va boshqa gravitatsiyaviy aholi punktlari tomonidan tashkil etilgan shahar atrofi hududlari.

Har bir zonaning maydoni va chegaralari juda shartli bo'lib, ko'pincha aglomeratsiyani tashkil etuvchi aholi punktlarining rivojlanishi bilan belgilanadi.

Jahon amaliy tajribasi shuni ko'rsatadiki, alohida shaharlarning rivojlanishi bilan salbiy oqibatlar aholi sonining 150-300 ming kishigacha ko'payishi bilan ijobiy ta'sirdan oshib keta boshlaydi. Taxminlarga ko'ra, bunday shaharlar aglomeratsiyaga birlashganda, har bir shahar alohida-alohida yirik shaharlar va millioner shaharlardagi hayot bilan birga keladigan qiyinchiliklarni boshdan kechirmaydi [2].

Ko'p sonli ijobiy ta'sirga qaramasdan, aglomeratsiyalarning rivojlanishi ham kamchiliklarga ega: ularning faoliyati bir qator qiyinchiliklar bilan bog'liq. Ulardan biri - ma'muriy boshqaruvning murakkabligi va markaziy qismdagi infratuzilma ob'ektlarini rivojlantirishning strategik xususiyatlari, tortishish joylari emas, balki markaziy shahar aholisiga yo'naltirilgan. Shu bilan birga, kommunikatsiyalarning katta uzunligi va ularga yukning tobora ortib borishi uy-joy kommunal xizmat ko'rsatish va transport sifatining pasayishiga olib keladi. Atrof-muhitga ta'sirning kuchayishi ekologik vaziyatning yomonlashishiga olib keladi. Bundan tashqari, ekologik vaziyatga transport ta'sir qiladi, ularsiz aglomeratsiyani shakllantirish mumkin emas.

Materiallar va metodlar. Ayrim aglomeratsiyalar hududi va aholisi butun mamlakatnikiga teng. Dunyodagi eng yirik aglomeratsiyalarning reytingli ro'yxatini tuzishda ularning aholi zichligi ham hisobga olinadi. Ro'yxatdagi aglomeratsiyaning tartibli o'рни ko'pincha muayyan munitsipalitetlarning rivojlanishiga ta'sir ko'rsatadigan davom etayotgan iqtisodiy va siyosiy

jarayonlarga, shuningdek, aholi punktlarining hududiy birligini ta'minlaydigan transport kommunikatsiyalarining rivojlanish darajasiga qarab o'zgaradi. Tokio-Yokohama 37,5 million aholiga ega bo'lgan dunyodagi yigirmata yirik shahar aglomeratsiyasining maydoni bo'yicha eng katta hisoblanadi. Bunday aglomeratsiyaning shakllanishi va mavjudligi ko'p jihatdan Yaponiya transport tizimining yuqori darajada rivojlanganligi tufayli mumkin bo'ldi. shu jumladan temir yo'l transporti. Mamlakatning eng yirik aeroportlari: Tokiodagi Xaneda va Narita, Osakadagi Kansay va Itami, Shin-Chitose va Sapporo, Fukuoka va Miyazaki - monorels va temir yo'l transporti orqali sun'iy yo'ldosh shaharlar markazlari bilan muntazam transport aloqalariga ega va tarmoq bilan organik ravishda integratsiyalashgan. asosiy temir yo'l va shahar transporti.

Qo'shma Shtatlarda aholining 7 foizi millioner shaharlarda, etti baravar ko'p metropoliyalarda yashaydi. Aholisi bor-yo'g'i 740 000 kishi bo'lgan San-Fransiskoni misol qilib keltirish mumkin, lekin ayni paytda umumiy aholisi 4 million kishidan ortiq bo'lgan aglomeratsiyaning o'zagi hisoblanadi. Mamlakat hududining taxminan 3% ni egallagan va milliy YaIMning chorak qismini ta'minlovchi Boston-Vashingtonning ko'p markazli aglomeratsiyasida mamlakat aholisining 15% istiqomat qiladi. Aholi zichligi har kvadrat kilometrda 2 mingdan ortiq aholiga ega Nyu-York aglomeratsiyasi, lekin ayni paytda dunyodagi eng yirik moliyaviy markaz hisoblanadi. Amerikada temir yo'l transporti yo'lovchilar orasida kamroq mashhur. Amerikaning ko'plab shaharlari shaxsiy transport vositalarining qulayligini hisobga olgan holda ishlab chiqilgan va tarixan rivojlangan. Uzoq masofalarga tashish asosan havo orqali amalga oshiriladi. Biroq yo'lovchi transportining boshqa turlarini, shu jumladan temir yo'l transporti ishtirokidagi shahar atrofi transporti tizimini rivojlantirish zarur aglomeratsiya ichidagi migratsiyani ta'minlaydi. Qo'shma Shtatlar dunyodagi eng ko'p mintaqaviy temir yo'llarga ega (600 ga yaqin), ular mamlakat transport tarmoqlarini rivojlantirish nuqtai nazaridan eng istiqbolli hisoblanadi. AQShda yalpi ichki mahsulotning 80 foizi sakkizta

aglomeratsiyada ishlab chiqariladi, ularning har biri 300-400 km radiusda joylashgan, zich transport infratuzilmasiga ega hududda joylashgan. Agar bir munitsipalitet aholisining 25 yoki undan ortiq foizi boshqa shaharda ishlayotgan bo'lsa (shuning uchun mehnat migratsiyasini amalga oshirsa) AQShda munitsipalitetni aglomeratsiyaga qo'shish zarurati ko'rib chiqiladi [4].

Har qanday aglomeratsiya iqtisodiyotida ishlab chiqarish sohasi uchun zarur bo'lgan aholining harakatchanligini ta'minlaydigan transport xizmatlarining rivojlanish darajasi eng muhim rol o'ynaydi. Tarixiy jahon tajribasi shuni ko'rsatadiki, hatto eng yirik shaharlar va milliondan ortiq shaharlarning aholisi ham har kuni bir soatdan olti soatgacha transportda o'tkazishga majbur bo'lishadi - hayotlarining deyarli chorak qismi. Aholining asosiy transport xizmatiga - transportga bo'lgan ehtiyoji mehnat, o'qish, dam olish, davolanish, turizm va boshqa maqsadlar bilan bog'liq bo'lib, inson hayotining asosiy ehtiyojlaridan biridir.

Dunyoning eng yirik shahar aglomeratsiyalarida temir yo'l transportiga ustuvor ahamiyat beriladi. Masalan, Berlin aglomeratsiyasida temir yo'l transport turlarini rivojlantirishga ajratilgan byudjet ulushi avtomobil yo'llarini rivojlantirishga sarflangan xarajatlardan uch baravar ko'pdir. Parij aglomeratsiyasida jamoat transportining ulushi 60 foizga etdi, so'nggi 10 yil ichida uni rivojlantirishga yo'naltirilgan investitsiyalar hajmi 17 milliard evroni tashkil etdi. Bundan tashqari, Parijda shahar atrofi va shahar atrofi transportini amalga oshirishdan olingan daromadning 47 foizi Parij aglomeratsiyasida faoliyat yurituvchi korxonalar tomonidan to'lanadigan transport solig'i hisoblanadi. Fransiya, Germaniya va Shveysariya aglomeratsiyalarida yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish sifatini oshirish uchun avtobuslar va shaharlararo poyezdlar jadvallari bilan muvofiqlashtirilgan shaharlararo poyezdlarning integratsiyalashgan jadvalidan foydalaniladi [5].

Xulosa. Yuqoridagi tahlillar shuni ko'rsatadiki, shahar aglomeratsiyalari: iqtisodiy rivojlanishning eng muhim drayveri, transport tizimining

samaradorligini oshiruvchi asosiy omil, aholining turmush darajasini yuksaltiruvchi hududiy platformadir.

Aglomeratsiyalarni samarali boshqarish uchun: Transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish; Hududlararo integratsiyani kuchaytirish; Turar-joy, sanoat va logistika hududlarini rejalashtirish; Ekologik standartlarni ta'minlash zarur.

ADABIYOTLAR

1. Mamadjonov X., Ustaboev A., Ataxonov X. Logistik tizimlarda tashish jarayonini tashkil etish mexanizmlari //Current approaches and new research in modern sciences. – 2023. – T. 2. – №. 1. – S. 137-141.

2. To'xtaboyev, M., Ataxonov, X. Shorrahaldagi tirbandlikni oldini olish //Transport i logistika: Sifrovые технологии v razvitii transportno-tranzitnogo potentsiala respubliki: Sbornik materialov Respublikanskoy nauchno-tekhnicheskoy konferensii, 2021. – S. 109-112.

3. Ataxonov X., Xidirov U., Ustaboev A. Razrabotka progressivnykh sistem strategicheskogo upravleniya v dorojno-transportnom komplekse gao" namanganavtoyot" //Mirovaya nauka. – 2018. – №. 6 (15). – S. 89-91.

4. Ataxonov X. Logistik konsepsiyalarni ahamiyati//Scienceweb academic papers collection. – 2022.

5. Mamirov U. X., Soliev X. M., Turg'unov Z. X. Jamoat transporti samaradorligini oshirish uchun qo'shimcha yo'l bo'lagi (BRT tizimi) ni tashkil etish (Namangan shahri misolida) //Mexanika i texnologiya. – 2023. – T. 1. – №. 10. – S. 77-84.