Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги
Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Агломерацияларни ривожлантиришнинг замонавий моделлари ва уларни Ўзбекистонда мослаштириш истиқболлари



Аннотация

Замонавий глобал архитектурада **шаҳар агломерациялари** шунчаки аҳоли пунктларининг географик тўплами сифатида эмас, балки миллий иқтисодий ўсишнинг асосий **драйверлари** ва инсон капитали жамланган марказлар сифатида майдонга чиқмоқда. Улар яхлит меҳнат бозорларини, ўзаро боғланган транспорт тармоқларини ва ресурсларни бошқаришнинг умумий тизимларини шакллантириш орқали **инвестицияларни самарали жамлаш** ва **инновацияларни** рағбатлантириш имконини берувчи кучли кўлам самарасини яратади.

Инфратузилмага юкламанинг ортиши, сув ресурслари танқислиги ва иқлим ўзгаришларига қарамай иқтисодий трансформация, демографик ўсиш ва жадал **урбанизация** босқичини шиддат билан босиб ўтаётган **Ўзбекистон** учун узоқ муддатли истиқболда барқарор ҳудудий ва ижтимоий-иқтисодий ривожланишни таъминлашда **агломерация моделларидан** фойдаланиш айниқса муҳим ҳисобланади.

Шу муносабат билан, агломерацияларни ривожлантиришнинг замонавий **глобал тенденциялари**, урбанизациялашган кластерларни бошқаришнинг энг **муваффақиятли хорижий моделлари**, шунингдек, жадал урбанизация жараёнида давлатлар дуч келадиган ўзига хос **тизимли муаммолар** ўрганилди.

Бундан ташқари, ушбу соҳада **Ўзбекистонда амалга оширилаётган ислоҳотлар** ва шаклланаётган агломерацияларнинг, жумладан, **Тошкент агломерацияси** ва ҳудудий ўсиш марказларининг жорий ҳолати таҳлил қилинди, уларнинг ривожланишига тўсиқ бўлаётган асосий инфратузилмавий, транспорт, экологик ва институционал чекловлар аниқланди.

Ўтказилган таҳлиллар асосида иқтисодий ўсиш, шаҳар муҳити сифати, инфратузилмавий барқарорлик ва экологик мувозанатни сақлаш ўртасидаги мутаносибликни таъминлаш имконини берувчи **мувозанатлашган кўп марказли аҳоли жойлашуви моделини** шакллантиришга қаратилган агломерацияларни бошқаришга янада тизимли ёндашувларни жорий этиш бўйича **таклифлар** ишлаб чиқилди.



С.Умурзаков

МУНДАРИЖА

I. Агломерацияларни ривожлантиришнинг глобал муаммолари: моделлар, технологиялар ва тизимли чекловлар.....1

II. Ўзбекистонда агломерацияларни ривожлантиришнинг жорий ҳолати.....7

III. Ўзбекистонда агломерацияларни барқарор ривожлантиришга доир тизимли муаммолар.....14

IV. Агломерацияларни барқарор ривожлантириш бўйича ХХР тажрибаси.....22

V. Агломерацияларни ривожлантиришнинг илғор хорижий моделларини Ўзбекистон шароитларига мослаштириш бўйича таклифлар.....27

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

I. Агломерацияларни ривожлантиришнинг глобал муаммолари: моделлар, технологиялар ва тизимли чекловлар



Бугунги кунда глобал урбанистика жараёнлари алоҳида-алоҳида **мегаполислар** даврини ортда қолдириб, марказ ва чекка ҳудудлар ўртасидаги чегараларни туташтириб юбораётган глобал **тармоқ агломерациялари** босқичига ўтмоқда. Бундай тизимларнинг асосий хусусиятлари сифатида **қурилишларнинг юқори зичлиги**, “узлуксиз” **транспорт боғлиқлиги** ҳамда **миллионлаб** аҳолининг эҳтиёжларига реал вақт режимида мослашадиган ягона ижтимоий ва рақамли **инфратузилма** майдонга чиқмоқда.

Ушбу моделнинг амалда рўёбга чиқишини кўплаб мамлакатлар мисолида кузатиш мумкин: **Хитой**да **Катта кўрфаз ҳудуди** “бир соатлик масофа” концепцияси асосида “узлуксиз” иқтисодий мегакластерга айланди, **Япония**даги **Катта Токио** лойиҳаси транспортга йўналтирилган қурилиш стратегиясининг яққол намунаси бўлиб қолмоқда, Германия эса **Кёльн, Дюссельдорф, Дортмунд** ва **Эссен** каби шаҳарларни ягона тармоқ – “**Рейн-Рур**” ҳудудига бирлаштирди.



Бугунги кунда дунёдаги энг йирик **10** та агломерациядан **9** таси **Осиёда**, жумладан, **Хитой**, **Ҳиндистон**, **Индонезия** ва **Вьетнамда** жойлашган. **2003** йилдан буён **Осиё** ўта баланд биноларнинг (баландлиги **200** метрдан ортиқ) сони бўйича **Шимолий Америкадан** ишончли равишда ўзиб келмоқда – ҳозирги вақтда бу фарқ **беш баробарга** етди. **Хитой 3 000** тадан ортиқ осмонўпар бинога эга бўлиб, бу борада **мутлақ етакчи** ҳисобланади, бу эса **АҚШ** кўрсаткичларидан **уч** баробардан ҳам кўп демакдир.

Шунга қарамай, **Нью-Йорк**, **Лондон** ва **Париж** каби ғарб агломерациялари аҳоли жон бошига ЯИМ ва молиявий капитал жамланиши бўйича **етакчиликни** сақлаб турибди. Масалан, иқтисодиёти **2,6 трлн доллар** бўлган **Нью-Йорк** энг қудратли **жаҳон молия хаби** бўлиб қолмоқда.

Шу билан бирга, **Шэньчжэнь** ва **Бангалор** каби Осиё технологик хабларининг ривожланиши ҳисобига бу фарқ жадал қисқариб бормоқда. Жумладан, **2025** йилда **Шэньчжэнь**, **Гонконг** ва **Гуанчжоуни** ўз ичига олган **11** та шаҳардан иборат **Катта кўрфаз ҳудуди** “**Токио** – **Иокогама**” ҳамда

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

“**Сан-Хосе – Сан-Франциско**” (“**Кремний водийси**”) агломерацияларини ортда қолдириб, инновацион кластерлар бўйича тузилган жаҳон рейтингида биринчи ўринни эгаллади.

Замонавий урбанистикада агломерацияларнинг **учта** асосий тури ажратиб кўрсатилади ва уларнинг ҳар бири инфратузилмани ривожлантиришнинг муайян йўналишларини белгилаб беради:



а. моно-центрик агломерациялар – асосий бандлик манбаи бўлган битта марказий **ишбилармонлик ҳудуди** атрофида ривожланади, чекка ҳудудлар эса “**ётоқхона туманлари**” вазифасини бажаради – уларга **Москва**, **Манила** ёки **Жакарта** каби шаҳарлар киради.

Кенг тарқалганига қарамай, бу тузилманинг энг заиф тури ҳисобланади, чунки у “**маятниксимон**” миграцияни келтириб чиқаради, бу эса деярли **100%** ҳолатда **транспорт фалажига** олиб келади, шу сабабли бугунги кунда соф моно-центрик моделлар фақат юқори тезликдаги транспорт тизими мавжуд бўлгандагина **ҳаётга лаёқатли** ҳисобланади;

б. поли-центрик агломерациялар – ягона иқтисодий тизимга бирлашган бир нечта тенг аҳамиятли **тугун-шаҳарлар** тармоғини ташкил этади. Бундай моделда юклама бир текис тақсимланади, бунда ҳар бир шаҳар ўз **ихтисослашувини** сақлаб қолади.



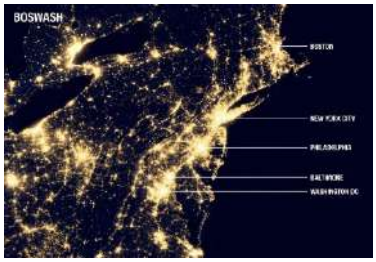
Бунинг классик мисоли юқорида қайд этилган **Германия**даги “**Рейн – Рур**” ҳудудидир. У аҳолиси **10** млн кишидан иборат **Европа**даги энг йирик агломерация бўлиб, ундаги **Дюссельдорф** молия маркази, **Кёльн** – логистика ва савдонинг муҳим нуқтаси, **Эссен** – энергетика ва оғир саноат маркази, **Дортмунд** эса йирик технологик парк ҳисобланади.



в. чизиқли агломерациялар – кучли транспорт ёки табиий ўқлар бўйлаб шаклланади ва “**шаҳар-йўлаклар**” деб аталади. Ушбу моделнинг “**олтин стандарти**” – Япониянинг **Хонсю** оролининг Тинч океани соҳили бўйлаб чўзилган ва гўё “**синкансэн**” тезюрар поездлари линиясига “тизилган” деярли узлуксиз **урбанизациялашган ҳудуд** – **Токайдо йўлаги**дир.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Яна бир яққол мисол – Американинг “**БосВаш**” йўлагидир: бу **I-95** федерал автомагистрали ва **Amtrak** темир йўл линияси бўйлаб бир-бири билан том маънода туташиб кетган **Бостон**, **Нью-Йорк**, **Филадельфия**, **Балтимор** ва **Вашингтон**дан иборат чизиқли шаҳарлар занжири бўлиб, улар биргаликда **АҚШ** ЯИМнинг қарийб **20%**ини шакллантиради.



Классик шаҳарлардан ўта мураккаб агломерацияларга ўтиш нафақат демографик жараёнлар, балки иқтисодиёт ва технологиялардаги **туб силжиш**, аниқроқ айтганда, анъанавий шаҳар моделини иқтисодий ва ижтимоий жиҳатдан самарасиз қилаётган **учта омил** таъсири билан боғлиқ:

1. “**Зичлик иқтисодиёти**”

Замонавий постиндустриал иқтисодиёт бир маконда истеъдодлар, капитал ва ғояларнинг етарлича катта миқдорда жамланишини тақозо этади. Агломерация миқёсида жамланган ушбу етарлича миқдор “**зичлик иқтисодиёти**” механизмини ишга туширади: иштирокчиларнинг яқинлиги ҳисобига билимлар бир зумда тарқалади ва тизимни **омилларнинг жамланган унумдорлиги** (**TFP**) ўсишининг катализаторига айлантиради.

***Маълумот учун**: омилларнинг жамланган унумдорлиги (TFP) – иқтисодий **самарадорлик** кўрсаткичи бўлиб, агломерациялар контекстида “**синергетик самара**” ўлчовини акс эттиради: у янги технологияларни жорий этиш, бошқарув сифатини ошириш ва бозор иштирокчилари ўртасида жадал билим алмашинуви ҳисобига ўсади. **TFP**нинг ўсиши шаҳар иқтисодиёти “**ақллироқ**” ва **унумлироқ** бўлаётганини кўрсатиб, айнан шу мавжуд ресурслар билан кўпроқ қиймат яратилаётганини англатади.*

Бунда қўшилган қиймат моддий харажатлардан тезроқ ўсади, бу эса агломерацияни маҳсулоти кўпинча бутун бир давлатларнинг ЯИМдан ошиб кетадиган **ўзини ўзи таъминлайдиган экотизимга** айлантиради. Бугунги кунда дунёдаги **600** та энг йирик шаҳарларда жаҳон ЯИМнинг қарийб **60%**и яратилади, бунда иқтисодий оғирлик маркази жадал равишда **ривожланаётган мамлакатлар** томон силжимоқда – **McKinsey Global Institute** экспертларининг фикрича, яқин йилларда бу рўйхатга **Глобал Жануб** мамлакатларидан яна **136** та шаҳар қўшилиши мумкин.

2. **Анъанавий инфратузилма инқирози**

Ҳозирги ривожланиш босқичида аксарият йирик моно-центрик шаҳарлар ўз ўтказиш қобилиятининг **чегарасига** етди ва энергия тармоқлари, сув таъминоти тизимлари ҳамда, энг аввало, транспортга тушадиган юкламани кўтара олмаяпти.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Юқори турмуш даражасини сақлаб қолган ҳолда, экология ва коммунал хўжаликка тушаётган оғирликни камайтиришнинг ягона амалий йўли **тармоқ тузилмалари** ҳамда **“йўлдош шаҳарлар”**ни барпо этишдан иборатдир.

3. Технологик трансформация

Бугунги кунда **транспорт** ва **рақамлаштириш** ривожлангани туфайли иқтисодий ҳамда ижтимоий ҳаётда фаол бўлиш учун бевосита мегаполиснинг қоқ марказида яшаш шарт эмас. Бунда агломерация ривожланиш моделларига ўтишнинг асосий технологик драйверлари қуйидагилардан иборат:

а. “**Рақамли эгизаклар**” – масалан, **Япония** **PLATEAU** лойиҳасини фаол жорий этиб, офатлардан ҳимояланишни моделлаштириш, энергия истеъмолини мақбуллаштириш ва транспорт оқимини бошқариш учун шаҳарларнинг батафсил 3D-моделларини яратмоқда. Оддий хариталардан фарқли равишда, бу **семантик модель**: у уй биносининг томи қандай **материалдан** қилинганини, унинг **сейсмик чидамлилиги**ни ва унда қанча одам борлигини “билади”, бу эса шаҳар ҳокимиятига реал вақт режимида қарорлар қабул қилиш имконини беради;

б. **Узлуксиз мультимодал ҳаракатчанлик** – ортиқча автомобиллашувга қарши курашиш мақсадида турли транспорт турларини ягона “**узлуксиз**” конвейерга бирлаштирадиган “хизмат сифатидаги ҳаракатланиш” (**MaaS**) моделига асосланади. Масалан, **Колумбус шаҳри**да (**АҚШ**) ушбу моделнинг жорий этилиши тезкор хизматларнинг чақирувга жавоб бериш вақтини **15%**га ва уларнинг йўлда бўлиш умумий вақтини **17%**га қисқартириш имконини берди.



в. **Буюмлар интернети** – шаҳар миқёсида унга муҳандислик ва ижтимоий инфратузилмага ўрнатилган сенсорларнинг тармоқланган тизими киради. **Амстердам**, **Портленд** ва **Барселона** тажрибаси кўрсатганидек, улардан фойдаланиш шаҳар муҳитини сақлаб туришга кетадиган операцион харажатларни – анъанавий мегаполисларда аҳоли сонига мутаносиб равишда ўсадиган “**миқёс солиғи**”ни тубдан камайтириш имконини беради.

Бироқ улкан иқтисодий салоҳиятга қарамай, замонавий агломерацияларнинг ривожланиши **жиддий муаммоларга** дуч келмоқда:

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги



а. **Иқлимий заифлик** – **Нью-Йорк** ёки **Абиджан** (**Кот-д'Ивуар**) каби кўплаб йирик агломерациялар денгиз бўйидаги пасттекисликларда жойлашган, шу сабабли денгиз сатҳининг кўтарилиши ва кучли бўронлар уларнинг ҳаётига **бевосита таҳдид** солади.

Деҳли каби ўта зич агломерацияларда ҳаво ҳарорати атрофдаги шаҳар чеккасидагига нисбатан **5-10°C** юқори бўлиши мумкин, чунки бетон ва асфальт **қуёш иссиқлигини** тўплайди, "**яшил йўлаклар**"нинг мавжуд эмаслиги эса табиий салқинлашишга тўсқинлик қилади.

б. **Ижтимоий тенгсизлик** – инновация марказларидаги юқори турмуш қиймати ва нуфузли ҳудудларнинг "**жентрификацияси**" (обод қилиниши) паст малакали ишчиларни узоқ чекка ҳудудларга сиқиб чиқариб, уларнинг транспорт харажатларини оширади ва ижтимоий кескинликни кучайтиради. **Африка** ва **Жанубий Осиё**нинг қатор мамлакатларида бу жараён мегаполислар аҳолисининг катта қисми яшайдиган, асосий инфратузилма ва қонуний меҳнат бозоридан узилиб қолган **норасмий манзилгоҳлар** (хароба маҳаллалар)нинг шиддатли равишда кўпайиб бораётганлиги билан янада оғирлашмоқда.

в. **Шахсий маконнинг емирилиши** — сунъий интеллект ёрдамида бошқариш учун маълумотларни атрофлича йиғишга асосланган "ақлли шаҳар" модели муқаррар равишда фуқаролар устидан тўлиқ мониторинг ўрнатиш тизимларининг яратилишига олиб келади. Бундай мегатузилмаларда **аҳолининг ҳар бир қадами** датчиклар, юзни таниб олувчи камералар ва рақамли молиявий излар орқали қайд этилади. Бундай шароитда шаҳарни бошқариш ва одамларнинг шахсий ҳаётга бўлган ҳуқуқи ўртасидаги **мувозанат** сиёсий ва жамоатчилик мунозараларининг марказий мавзусига айланади.

г. **Парчаланиш таҳдиди** – **Хитойда** ўтказилган тадқиқотларнинг (хусусан, соҳилбўйи кластерлари унумдорлиги таҳлили) кўрсатишича, субмарказларнинг чекланмаган ҳолда кенгайиши "**агломерация самараси**"нинг йўқолишига олиб келиши мумкин. Алоқалар ҳаддан ташқари чўзилиб кетганда "**салбий поли-центриклик**" ҳодисаси юзага келади, бунда "**йўлдош шаҳарлар**" бир-бирини тўлдирмайди, балки айни бир хил инвестиция ва инсон капитали учун ўзаро рақобатлашади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Глобал тенденциялар таҳлилини умумлаштирган ҳолда шуни қайд этиш мумкинки, **2025**-**2026** йилларда давлатлар ўртасидаги рақобат узил-кесил **агломерациялар ўртасидаги рақобат** майдонига ўтмоқда. Агломерациялар эса молиявий ва интеллектуал капитални жалб этувчи марказларга ҳамда иқтисодий ўсиш ва инновацияларнинг асосий генераторларига айланмоқда. Бунда “**келажакнинг идеал агломерацияси**” – инклюзивлик ва экологик тозаликнинг юқори стандартларини сақлаб қолган ҳолда **омилларнинг жамланган унумдорлиги** (TFP)ни максимал даражага оширадиган мослашувчан, поли-центрик экотизимдир.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

II. Ўзбекистонда агломерацияларни ривожланишининг жорий ҳолати

Ўзбекистон бугунги кунда **Марказий Осиёдаги** **аҳолиси энг зич** давлат бўлиб, минтақа аҳолисининг қарийб **45%**и истиқомат қилади. Аҳолиси аллақачон **38 млн** кишидан ошиб кетган ва ҳар йили **700-800 минг** кишига кўпайиб бораётган мамлакат мавжуд инфратузилмага, айниқса, **шаҳар жойларда** мисли кўрилмаган даражадаги босимга дуч келмоқда.

Аҳоли жойлашувининг **нотекислиги** вазиятни янада кескинлаштирмоқда: жумладан, **Фарғона водийси**да бу кўрсаткич аллақачон **1** км^{2}га **700-800** кишига етган бўлиб, уни **Хитой** ёки **Ҳиндистон**нинг энг кўп аҳоли яшайдиган провинциялари кўрсаткичлари билан қиёсласа бўлади. **БМТ** ҳамда **Макроиқтисодий ва ҳудудий тадқиқотлар институти** (МҲТИ) экспертларининг прогнозларига кўра, **2050** йилга бориб **Ўзбекистон**да урбанизация даражаси **54%**дан ошади (ҳозирги **51%**га нисбатан), бу эса яқин **йигирма** **йилда** шаҳарларга қўшимча **7-9 млн** нафар киши кириб келишини англатади.

Бундай “**демографик цунами**” урбанизацияни шунчаки ижтимоий-иқтисодий жараён эмас, балки **миллий хавфсизлик** масаласига айлантирмоқда ҳамда **Ўзбекистон**да шаҳарларни анъанавий тарзда нуқтавий усулда қуриш (бўш жойларга бино қуриш) модели ўз самарасини йўқотаётганини кўрсатмоқда.

Ягона чора – инфратузилма фалажисиз аҳолининг катта оқимини қабул қила оладиган **уюшган агломерацияларга** ўтишдир. Айнан уларнинг барқарор ва пухта режалаштирилган ҳолда ривожланиши ушбу ўсишнинг “**демографик дивиденд**”га ёки, аксинча, “**демогрфик юк**”ка айланишини белгилаб берувчи омил бўлади.

Ўзбекистонда аҳоли жойлашувининг замонавий тузилмасида **учта** **агломерация тури** аниқ ажралиб туради, уларнинг ҳар бири мамлакатнинг ижтимоий-иқтисодий конъюнктурасида ўзининг ноёб ролини бажаради:

1. Тошкент агломерацияси – мамлакатдаги халқаро даражадаги тўлиқ шаклланган ягона агломерация бўлиб, у пойтахт ва **Тошкент вилоятин**нинг жадал ривожланаётган туташ туманларини бирлаштиради ва молиявий, маъмурий ҳамда интеллектуал ресурсларнинг катта қисмини ўзида жамлайди, шунинг ҳисобига бу ерда минтақа учун энг юқори “**зичлик иқтисодиёти**” шаклланиб, **Тошкент**га **Марказий Осиё**нинг асосий агломерация тугуни мақоми учун рақобатлашиш имконини беради.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги



Ушбу кенг агломерация таркибига энг йирик **йўлдош шаҳарлар** – **Ғазалкент**, **Келес**, **Нурафшон**, **Чиноз**, **Чирчиқ** ва **Янгийўл** киради.

Бу йўлдош марказлар классик “**ётоқхона туманлари**” эмас – аксинча, улар минтақавий меҳнат тақсимотида **муайян вазифаларни** бажаради. Масалан, **Чирчиқ шаҳри** тарихан йирик кимё саноати ва машинасозлик маркази сифатида ривожланган, **Олмалиқ** шаҳри ўз вақтида таянч корхона – **Олмалиқ кон-металлургия комбинати** атрофида моношаҳар сифатида барпо этилган, **Ангрен** шаҳри эса – кўмир саноатининг энг йирик минтақавий марказларидан бир ҳисобланади.

Тошкент агломерациясининг ўзига хос ва ўта муҳим хусусияти шундаки, бу ерда аҳоли пунктларининг катта қисмида яққол **ярим аграр хусусият** сақланиб қолган. Шаҳар атрофи тўлиқ **кам қаватли қурилиш** зоналаридан иборат бўлган ғарбдаги классик йирик шаҳарлардан фарқли ўлароқ, **Тошкент** атрофидаги ҳудудларда қишлоқ ва шаҳар турмуш тарзи, архитектураси, иш жойлари ва одамларнинг дунёқараши бир-бири билан чамбарчас боғланиб кетган каттагина “**рурал-урбанизация**” ҳодисасини кузатиш мумкин.

Бундай ҳамжиҳатлик, бир томондан, ижтимоий кескинликнинг ўзига хос **амортизатори** ҳисобланади – иқтисодий беқарорлик ёки инфляцион сакрашлар даврида уй хўжаликларининг аграр таркибий қисми **озиқ-овқат хавфсизлигини** таъминлайди, шаҳардаги бандлик эса коммунал хизматлар ҳақини тўлаш ва товарлар харид қилиш учун зарур **пул маблағлари тушумини** кафолатлайди.

Бошқа томондан, шаҳар ва қишлоқ ўртасидаги чегараларнинг бу тарзда аралашиб кетиши ҳудудларнинг муҳандислик инфратузилмасини ривожлантиришни режалаштиришда **муайян муаммоларни** келтириб чиқаради, шунингдек, “**учтомонлама мувозанат**” масаласини кўндаланг қўяди: қишлоқ хўжалигида бандликни таъминлаш учун **юқори унумли ерларни** сақлаб қолиш, аҳолини **арзон уй-жой** билан таъминлаш ҳамда **маҳаллий экотизим** барқарорлигини қўллаб-қувватлаб туриш ўртасидаги мутаносибликни топиш талаб этилади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

2. Аҳолиси миллиондан ортиқ бўлган марказлар – **Самарқанд** ва **Наманган** шаҳарлари минтақанинг қудратли ўсиш қутблари сифатида майдонга чиқмоқда. Хусусан, **Самарқанд** сўнгги йилларда фақат **сайёҳлик йўналишга** эга ихчам тарихий шаҳардан ишончли равишда мамлакатнинг **иккинчи** йирик иқтисодий марказига айланиб бораётган улкан минтақавий агломерацияга айланмоқда.



Самарқанд агломерациясининг ўзига хос хусусияти – унинг тарихан шаклланган юқори этномаданий хилма-хиллигидир: бу ҳудудда асрлар давомида ўзбек, тожик, эрон ва бошқа маданиятларнинг **ўзаро сингиб кетиши** жараёни кечган, бу эса пировардида анъанавий равишда тадбиркорлик фаоллиги, савдо, ҳунармандчилик ва хизматлар соҳасини рағбатлантириб келган ўзига хос муҳитни шакллантирди ва шаҳар иқтисодиётини ташқи ўзгаришларга **юқори даражада мослашувчанлигини** таъминлади.

Эътиборлиси, агломерация ичидаги ривожланиш фақат **марказга интилувчи вектор** бўйича кечмаяпти. Айрим тугунлар ўзининг тортиш кучига эга. Масалан, **Ургут шаҳри** расман **Самарқанд агломерацияси** доирасида йўлдош шаҳар мақомига эга бўлса-да, ўзи йирик савдо-саноат кластери ҳисобланади – шу сабабли вилоятдаги маятниксимон миграция икки томонлама эмас, балки кўп томонлама, **туманлараро** хусусиятга эга.



Бундай шароитда **Наманган шаҳри** тобора ишонч билан саноат ва логистика маркази сифатида юзага чиқмоқда. Хусусан, экспертларнинг баҳолашича, ўрта муддатли истиқболда **Наманган** аҳолиси расман **1 млн** кишига етади ва шаҳар расман **мегаполис** мақомини олади, бу эса унинг иқтисодий самарадорлиги ва инфратузилмавий барқарорлигини таъминлаш учун шаҳарни бошқаришнинг янги, янада самарали воситаларини жорий этишни талаб этади.

3. Субминтақавий тугунлар – бу тоифага шаклланаётган ноёб полицентрик “**Фарғона-Марғилон**” агломерацияси, шунингдек, жадал ўсиб бораётган минтақавий марказлар – **Бухоро**, **Андижон** ва **Қарши** киради. Уларнинг ўсиши мамлакат аҳолиси жойлашувининг нисбатан барқарорлашувига ва **Тошкент шаҳри** атрофида **гипермарказлашув** жараёнининг секинлашувига хизмат қилади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги



Фарғона ва **Марғилон**нинг интеграцияси алоҳида эътиборга лойиқ – бу **поли-центрик моделнинг** яққол мисоли бўлиб, унда **икки** шаҳар амалда ягона ишлаб чиқариш ва ижтимоий тизимга туташиб кетган. Бу марказлар ўртасидаги масофа нисбатан кичик бўлиб, уларнинг оралиғи **юқори интенсив қишлоқ хўжалигининг** узлуксиз ҳудудлари ва бир-бирига уланиб кетган кичик аҳоли пунктлари занжири билан тўлган, бу эса шаҳарларнинг жисмоний чегараларини космосдан деярли ажратиб бўлмайдиган қилиб қўяди.



Шу номдаги вилоятнинг маъмурий маркази бўлган **Андижон Ўзбекистон**нинг асосий шарқий саноат ва логистика таянч маркази ҳисобланади, айниқса, “**Хитой – Қирғизистон – Ўзбекистон**” темир йўли қурилиши контекстида бу янада муҳим аҳамият касб этади.

Унинг ўзига хослиги шундаки, у бир томондан, **Фарғона водийси**даги аҳолининг юқори зичлигини ҳисобга олганда, муайян истиқболда табиий равишда **Наманган** шаҳри ҳамда “**Фарғона – Марғилон**” агломерацияси билан “туташиб кетади”. Бошқа томондан, Қирғизистоннинг **Ўш** шаҳри билан географик яқинлиги ва мустаҳкам иқтисодий-транспорт алоқалари туфайли **Андижон Марказий Осиё**даги **биринчи** трансчегаравий агломерациянинг “**ядроси**”га айланиш учун барча имкониятларга эга.

Ўзбекистонда агломерацияларни ривожлантиришнинг **асосий йўналишлари** ва лойиҳалари сифатида қуйидагиларни ажратиб кўрсатиш мумкин:



а. “**Янги Тошкент**” лойиҳаси – пойтахтни ривожлантиришнинг анъанавий радиал-ҳалқасимон тузилмасидан “**эгизак шаҳар**” моделига ўтиш ташаббусидир. Майдони қарийб **20 минг гектар** бўлган янги ҳудуд мегаполиснинг ҳозирги чегараларидан шарқ томонда барпо этилади.

Унинг асосий мақсади – **Тошкент**нинг тарихий марказини юкламадан халос этиш, зич қурилиш, тирбандлик ва коммуникациялар эскириши муаммосини ҳал этиш. Янги объект концепцияси “**15-дақиқалик шаҳар**” тамойили асосида ишлаб чиқилган – барча зарур ижтимоий инфратузилма **пиёда етиб бориладиган масофада** бўлади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Ҳудуднинг камида **30%**и боғлар ва хиёбонлар учун ажратилади. Янги шаҳарнинг асосий “**ўпкаси**” майдони **420 гектар** бўлган **Марказий боғ** бўлиб, у ерда қарийб **200 минг** дона дарахт экиш белгиланган. Шунингдек, **21** километрлик трамвай линияси (LRT) ва **Тошкент** шаҳри метрополитенига узвий уланадиган янги метро линиясини қуриш режалаштирилмоқда. Ушбу лойиҳанинг хориждаги энг яқин намуналари бўлиб **Путражая** (**Малайзия**), **Янги Қоҳира** (**Миср**), **Сежон** (**Корея**) ва **Нави Мумбаи** (**Ҳиндистон**) шаҳарлари ҳисобланади.

б. Шаҳар инфратузилмасини ривожлантиришда туб бурилиш даври – тартибсиз урбанизация даври қатъий тартибга солиш ҳамда “**масъулиятли девелопмент**” моделига ўтиш босқичи билан алмашмоқда – **2026** йилдан бошлаб **Ўзбекистон**да асосий эътибор квадрат метрлар учун “**пойга**” ўйнашдан аҳоли ҳаётини таъминлашнинг экологик ва муҳандислик стандартларига риоя этишга узил-кесил қаратилди.

Хусусан, жорий йилдан бошлаб қурилишнинг **қатъий қоидалари** кучга кирмоқда, жумладан:

– мавжуд кўп хонадонли уйларда (айниқса, **1960**-**1990** йилларда қурилган) қаватлар ва мансардалар қўшиб қуришга **тўлиқ мораторий** жорий этилди. Бу конструкцияларнинг ҳақиқий ҳолатини қайд этадиган биноларнинг **электрон паспортлари** тизимини жорий этиш билан мустаҳкамланган. Энди ҳар қандай реконструкция пойтахт марказидаги грунтларнинг ортган зичлигини ҳисобга оладиган сейсмик чидамлилик бўйича **рақамли экспертизадан** ўтишни талаб қилади;

– қурувчиларга нисбатан қўйиладиган талаблар тизими орқали “**яшил зоналар**”ни кўпайтириш ҳисобига қурилиш зичлигини чекловчи **рақамли бош режаларни** (мастер-планларни) жорий этиш – шу тариқа, **2030** йилга бориб **Тошкент**да кўкаламзорлаштириш майдонини бир кишига **8 м**^{2}гача ошириш режалаштирилган;

– агар қурилиш жараёнида ГАТда тасдиқланган лойиҳадан **четга чиқишларга** (масалан, қаватлар сонини ошириш ёки автотураргоҳ жойларини қисқартириш) йўл қўйилган бўлса, энди **автоматлаштирилган мониторинг тизими** объектга кадастр паспорти берилишини блоклайди. Бу “**тартибсиз урбанизация**” даврида амалиётда бўлганидек, ноқонуний қурилган иншоотларни суд қарорлари орқали легаллаштириш имкониятини истисно этади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

в. **“Иккиламчи” агломерациялар орқали марказсизлаштириш** – аҳолини мутаносиб жойлаштириш стратегияси доирасида давлат асосий функцияларни марказдан ҳудудларга **ўтказишни** фаол рағбатлантирмоқда. Бу минтақавий марказларни нафақат яшаш жойлари сифатида ривожлантириш, балки илгари асосан пойтахтда жамланган айрим иқтисодий, таълим, логистика ва сервис функцияларини уларга **ўтказилдишида** ҳам акс этмоқда.

г. **Агломерацияларни экологиялаштириш** – экологик кун тартиби, айниқса, ҳаво сифатининг ёмонлашуви, сув ресурслари танқислиги, **автомобиллашув**нинг ўсиши ва қурилишнинг юқори зичлиги фонида **Ўзбекистон**да агломерацияларни ривожлантиришнинг **асосий** омилларидан бирига аста-секин айланиб бормоқда. Бундай шароитда давлат кўкаламзорлаштириш, энергия тежовчи технологияларни жорий этиш, жамоат транспортини ривожлантириш ва тартибсиз урбанизацияни чеклаш масалаларига эътиборни кучайтирмоқда.



Масалан, **Тошкент агломерацияси** сўнгги йилларда **PM2.5** заррачалари концентрацияси ва ҳаво ифлосланишининг умумий даражасини пасайтириш бўйича фаол сиёсатга ўтди. Шу мақсадда янги экологик талабларга мувофиқ, **2026** йил сентябргача пойтахт ва унга туташ вилоятдаги барча ИЭМлар самарадорлиги **95-99%** бўлган замонавий фильтрлаш тизимлари билан жиҳозланиши лозим.

Бундан ташқари, автотранспорт учун ташламалар ҳажмига қараб **рангли экологик тамғалаш** (“**қизил**”, “**сариқ**”, “**яшил**”) тизими жорий этилмоқда, янги қурилишларда эса шаҳар муҳитининг **шамоллатилишини** таъминлайдиган табиий аэрация йўлакларини тўсиб қўйиш қонун билан тақиқланади.

“**Яшил макон**” дастури доирасида **Тошкент** ва бошқа йирик агломерация тугунлари атрофида чанг бўронлари таъсирини пасайтириш, шаҳар муҳитининг **қизиб кетиш самарасини** камайтириш ва ҳудудларнинг экологик барқарорлигини ошириш учун мўлжалланган **ўрмонзорлар массивлари** ва “**яшил**” белбоғлар шакллантирилмоқда. Бир вақтнинг ўзида **шаҳарсозлик сиёсатига** қўйиладиган талаблар кучайтирилмоқда: баландлиги **12 метрдан** ортиқ бўлган объектларни қуришда туташ ҳудуднинг камида **30%**ини кўкаламзорлаштириш ва жамоат ҳудудлари учун мажбурий ажратиш назарда тутилади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Бунга параллел равишда мамлакатда **айланма сув таъминоти** ва ресурслар истеъмолини рақамли ҳисобга олиш тизимлари жорий этилмоқда, бу эса истиқболда камида **7 млрд м^3** сувни тежашни таъминлаши керак. Шу билан бирга, биноларнинг **энергия самарадорлигини** ошириш, **коммунал инфратузилмани** модернизация қилиш ва **ресурс тежовчи** қурилиш амалиётини кенгайтириш чоралари кўрилмоқда.

Чиқиндиларни бошқариш соҳасида йирик агломерация тугунларида **чиқиндиларни қайта ишлаш** даражасини, жумладан, қаттиқ маиший чиқиндилардан электр энергияси ишлаб чиқарувчи **6** та **янги завод** қуриш ҳисобига, **65%**га етказиш ҳамда уларни оддий кўмиб ташлашнинг экстенсив моделидан **айланма (циркуляр) иқтисодиёт** механизмларига босқичма-босқич ўтиш вазифаси қўйилмоқда.

Халқаро майдонда **Ўзбекистон** пойтахт агломерациясида ресурсларнинг ҳаддан ташқари жамланишини **ўрта ва кичик шаҳарларни** жадал ривожлантириш орқали бартараф этишга қаратилган “**мувозанатли урбанизация**” концепциясини фаол илгари сурмоқда. Мазкур шаҳарлар бандлик, таълим ва бизнеснинг тўлақонли муқобил марказларига айланиши лозим. Шу тариқа **Ўзбекистон**да урбанизация **тартибсиз жараён** бўлишдан тўхтаб, аста-секин давлатнинг ҳудудий, иқтисодий ва ижтимоий сиёсатининг асосий воситаларидан бирига айланмоқда.

Ўзбекистон агломерацияларини ривожлантиришдаги асосий муаммо – аксарият ривожланган давлатларда **ўн йилликлар** давомида **кетма-кет** амалга оширилган бир нечта вазифани **бир вақтда ҳал этиш** зарурати бўлиб, бугунги кунда бу муаммога **Глобал Жанубнинг** деярли барча мамлакатлари у ёки бу даражада дуч келмоқда.

Гап бир вақтнинг ўзида совет давридан қолган эскирган муҳандислик ва коммунал **инфратузилмани модернизация қилиш**, шаҳарларни кучли **демографик ўсиш**га мос равишда **кенгайтириш**, бошқарув тизимлари ва шаҳар хизматларини **рақамлаштириш**, шунингдек, ҳаво сифатининг ёмонлашуви, сув танқислиги ва автомобиллашувнинг кенгайиб бориши шароитида уй-жой ва ижтимоий неъматлардан **фойдаланиш имкониятини** сақлаб қолиш заруратини ҳисобга олган ҳолда шаҳар муҳитини аста-секин **экологиялаштириш** ҳақида бормоқда.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

III. Ўзбекистонда агломерацияларни барқарор ривожлантиришга доир тизимли муаммолар

Экспертлар баҳоларига, хусусан, **Жаҳон банки** томонидан жорий йилнинг апрель ойида **Тошкент агломерацияси** мисолида ўтказилган тадқиқотга асосланган ҳолда **Ўзбекистон**да агломерацияларни келгусида барқарор ривожлантириш истиқболлари ўрганиб чиқилди ва бу борада қуйидаги тизимли муаммо ва тўсиқлар мавжудлигини аниқланди.

1. Жадал урбанизация ва автомобиллашув



Тошкент шаҳри ва **Тошкент вилоятида** қарийб **беш** миллион киши истиқомат қилади. Прогнозларга кўра, яқин **ўн** йил ичида йўлдош шаҳарлар аҳолиси **40-46%**дан кўпроқ ўсади, бу эса **Тошкент**нинг ўзида кутилаётган ўсишдан (**14%**) сезиларли даражада юқори. Ҳар куни **бир миллион**дан ортиқ киши шаҳар атрофи ва пойтахт ўртасида “**маятниксимон**” қатнаб, йўл тармоғи ва шаҳарга кириш жойларида улкан юкламани юзага келтирмоқда.

Бунда шаҳар атрофи **электр поездларидан** мунтазам қатновлар учун деярли фойдаланилмайди. Жамоат транспорти инфратузилмаси шахсий автомобиллашувнинг “**портлашсимон**” ўсишига етиб улгурмаяпти: фақат **2020-2025** йилларда шахсий автомобиллар сони **83%**га ортиб, **4,7 млн** донага етди, шундан **92,9%**и – енгил автомобиллардир. Фақат **2025** йилнинг ўзида аҳолининг автопарки **415 минг**тадан ортиқ машинага кўпайди.

Сотувларнинг **70%**и ҳам **Тошкент** шаҳрига тўғри келадиган **электромобилларнинг** оммалашуви **бир** томондан зарарли чиқиндилар миқдорини камайтирса, **иккинчи** томондан аҳолининг янада **автомобиллашувини** рағбатлантиради. Ушбу омиллар пировардида кўриб чиқилаётган даврда қатор йўналишларда автобусларнинг тижорат тезлиги **15 км/соат**дан пастга **тушиб кетишига** ва ЙТҲлар сонининг **90%**га ортишига олиб келди.

2. Жамоат транспортининг етарлича қулай ва самарали эмаслиги

Мавжуд транспорт тизими кўпинча юкламага бардош бера олмайди, бу эса унинг аҳоли учун **жозибадорлигини** пасайтиради.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги



Йўловчиларнинг қарийб **40%**и томонидан автобуслар аксарият ҳолларда жадвалга риоя қилмаслиги, уларнинг ҳаракат тезлиги пастлиги, айрим манзилларга **пиёда** етиб бориш тезроқ эканлиги ҳамон таъкидланмоқда. Эрталабки, тушки ва кечки “**тиғиз соатлар**” туфайли автобуслар иш вақтининг қарийб **40%**ида ҳаддан ташқари тўла бўлади.

Агар **Тошкент** марказида аҳолининг **75%**идан ортиғи учун автобус бекатлари стандарт пиёда етиш радиусида (**400**-**500** метр) жойлашган бўлса, вилоят туманларида бу кўрсаткич **30%**дан пастга тушади. **Чирчиқ** ва **Нурафшон** каби энг йирик йўлдош шаҳарларда транспорт етиб борадиган ҳудудда аҳолининг мос равишда атиги **32%** ва **44%**и истиқомат қилади.

Муаммо кўламини яққол тасаввур қилиш учун мисол тариқасида пойтахтга ўқиш ёки ишлаш учун қатнайдиган **Паркент тумани** аҳолисининг **одатий кундалик йўналишини** кўриб чиқиш кифоя.

221-рақамли “**Паркент** – **Тошкент**” автобуси эълон қилинган **15**-**20** дақиқалик интервал билан соат **05**:**00**дан **19**:**30**гача қатнайди. Эрталабки тиғиз соатда (**06**:**30**дан **09**:**00**гача) **Тошкент** йўналишида **8**-**10** тага яқин автобус йўлга чиқиши мумкин, уларнинг ҳар бири **60** кишигача сиғдиради, бу эса жами **500**-**600** кишигача ташиш имконини беради.

2026 йил ҳолатига кўра **Паркент тумани** аҳолиси **170 000** кишидан ошади. Анъанавий равишда бундай яқин шаҳар атрофи ҳудудлари иқтисодий фаол аҳолисининг **15%**дан **20%**гача қисми (бу камида **10 000** – **15 000** киши) ҳар куни пойтахтга ишга ёки ўқишга қатнайди. Шунга мувофиқ, автобус йўналиши ташувларга бўлган ҳақиқий талабнинг бор-йўғи **5%**ини қоплайди.



Амалда **Тошкент агломерацияси**нинг асосий транспорти – йўналишли такси сифатида ишлайдиган **енгил автомобиллардир**: ҳайдовчи **4** тадан йўловчи олиб (рухсат этилган **3** та ўрнига), “**Машинасозлар**” метро бекатигача ёки **Роҳат** чорраҳасигача боради – бу автобусдан тезроқ, лекин **3**-**4** баробар қимматроқ ва хавфсизлик нуқтаи назаридан мутлақо назоратсиз. Бундан ташқари, марказ ва чекка ҳудудлар ўртасида жадвали бўлмаган ва фақат тўлгандагина жўнайдиган **микроавтобуслар** ҳам қатнайди.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

3. Транспорт тизимлари интеграциясининг мавжуд эмаслиги

Тошкент шаҳри ва **Тошкент вилояти** йўналишлари тармоғи бугунги кунда яхлит тизимни ташкил этмайди, чунки бу икки субъект иқтисодий ва ижтимоий жиҳатдан аллақачон **яхлит организм** сифатида фаолият юритаётган бўлса-да, амалда **алоҳида мустақил юрисдикциялар** ҳисобланади. Стратегик режалаштириш жараёни шаҳарнинг маъмурий чегарасидан у ёққа ўтмай, периферия ҳудудларида узлиб қолади, асосий транспорт тугунлари туташган жойларда ўзига хос "**кўр зоналар**"ни юзага келтирмоқда ва тирбандликлар кўпинча айнан шу ерда пайдо бўлади.

Бундан ташқари, **бюджет номутаносиблиги** кузатилмоқда: "**зичлик иқтисодиёти**"ни ўзида жамлаган **Тошкент шаҳри** транспорт ва йўл инфратузилмасини модернизация қилишга **Тошкент вилояти** туманларига нисбатан объектив равишда анча юқорироқ харажат қила олади – ҳолбуки, йўлларнинг узунлиги ва **демографик ўсишнинг** фаоллиги туфайли инвестицияларга объектив эҳтиёж айнан ўша туманларда юқоридир.

Ягона бошқарув органи мавжуд эмаслиги сабабли шаҳар ва чекка ҳудудлар транспорти тизимида **ўзаро боғланган тариф тизими** мавжуд эмас – шаҳар атрофидаги қатновларнинг деярли **ярми** турли тўлов тизимларидан фойдаланган ҳолда **2-3** марта транспорт алмаштирилишини талаб этади. Бу сунъий молиявий ва вақт тўсиғини юзага келтириб, "**узлуксиз**" мобиллик (**MaaS**) ғоясини йўққа чиқаради ҳамда "**йўлдош шаҳарлар**" аҳолиси учун кундалик қатновларни ҳаддан ташқари **қиммат** ва **ноқулай** қилиб қўяди.

Тошкент давлат томонидан ташувчига жадвалга риоя қилгани ва босиб ўтилган километрлар учун ҳақ тўланадиган **брутто-шартномалар** тизимига ўтишни бошлаган бир пайтда, вилоятдаги транспорт ҳамон ялпи тушумга асосланган **эскирган ўзини ўзи қоплаш модели** бўйича ишламоқда. Шу сабабли вилоят ташувчилари харажатларининг **50%**гача қисми қопланмайди, бу эса автопаркнинг эскиришига, йўналишли таксилар оммалашувининг ўсишига ва "норентабел" кечки соатларда транспорт етишмаслигига олиб келмоқда.



Яқин вақтгача давлат оператори – "**Тошшаҳартрансхизмат**" давлат томонидан берилаётган кўмак ҳисобига бозорда устун мавқени эгаллаб келган, айни пайтда кўплаб хусусий компаниялар жуда юқори ставкали (йиллик **27%**гача) тижорат кредитларини олишга мажбур бўлган, бу эса уларнинг бизнесини **зарарли** қилиб қўйган.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Натижада, **Жаҳон банки** маълумотларига кўра, **Тошкент** шаҳрида хусусий автобус операторлари сони **2019** йилдаги **7** тадан **2024** йилда **битта**гача қисқарган, йўналишли такси операторлари сони эса **икки баробар** камайган. Бугунги кунда вазият яхшиланган, бироқ етакчилик ҳамон **давлат ташувчиси** қўлида қолмоқда.

Тошкентни **Ангрен**, **Хўжакент** ёки **Бекобод** каби шаҳарлар билан боғловчи **темир йўл тармоғи** мавжуд бўлишига қарамай, шаҳар атрофи электр поездлари метро линиялари ва автобус бекатлари билан боғланмаган, қатнов интервалларида эса "маятниксимон" миграцияга мослаштирилмаган, шу сабабли автомобиль йўлларидаги юкламани камайтириш учун мавжуд рельсли транспорт салоҳиятидан фойдаланиш **паст даражада қолмоқда.**



Бу вазият, айниқса, иссиқ мавсумларда дам олиш кунлари яққол намоён бўлади: бу пайтда **Тошкент шаҳри**ни **Бўстонлиқ тумани** билан боғловчи трассаларда фуқаролар тоғли рекреация зоналарига, **Чорвоқ сув омбори** соҳилларига ҳамда **Чимён** ёки **Амирсой** курортларига дам олишга чиқиш учун фойдаланадиган енгил автомобиллардан иборат кўп километрли тирбандликлар юзага келади.

Умуман олганда, бундай ҳолат ёпиқ ҳалқани шакллантиради: жамоат транспортининг паст сифати **автомобиллашувни** рағбатлантиради, у эса ўз навбатида йўл тармоғини фалаж қилиб, жамоат транспортининг тезлиги ва ишончлилигини янада пасайтиради. Бу ҳолат **Тошкент агломерацияси**да аҳолининг тирбандликларда ҳар йили **миллиардлаб** соат вақтини бой бериши туфайли умумий омиллик унумдорлигида (**TFP**) **тўғридан-тўғри йўқотишлар** юзага келаётганини билдиради.

4. Экологик ва ижтимоий хатарлар

Автомобиллашувнинг ўсиши пировардида транспортнинг атмосферани ифлослантирувчи манбалар ичида **иккинчи** ўринга чиқишига сабаб бўлди ва **Тошкент**да зарарли майда дисперс заррачалар **(PM2.5)** барча чиқиндиларнинг қарийб **25%**ини ташкил этмоқда. **2025-2026** йиллар қиш мавсумида ифлосланиш кўрсаткичлари **ЖССТ** меъёрларидан мунтазам равишда **10-15** баробар ошиб кетди, бу эса автопаркнинг ўсиши ҳамда тирбандликларда двигателларни **салт режимда** ишлашга мажбур қилувчи йўлларнинг паст ўтказиш қобилияти билан бевосита боғлиқ эди.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Бундан ташқари, сўровнома натижаларига кўра, аёллар болалар билан транспортда **беш** баробар кўпроқ қатнайди ҳамда дўконларга, тиббиёт муассасаларига бориш ва ижтимоий тадбирларга қатнаш учун **автобуслардан** кўпроқ фойдаланади – тиғиз соатлардаги ташувларга мўлжалланган мавжуд йўналишлар тармоғи бу эҳтиёжларни **чекланган даражада** қондиради.

Одамларни шахсий автомобилдан фойдаланишга ундовчи бошқа муҳим омил – **пиёдалар инфратузилмасидаги** мавжуд камчиликлардир. Бу борадаги асосий муаммолар – пиёдалар йўлакларининг **узуқ-юлуқлиги** (кўпинча эса уларнинг умуман **мавжуд эмаслиги**), хусусан, "эски" маҳаллаларда ва бозорлар яқинида йўлаклардан автомобилларнинг **тўхтаб туриш жойи** сифатида фойдаланилиши, "**иссиқлик ороллари**" – айниқса, экилган ёш дарахтлар ҳали соя ҳосил қилишга улгурмаган янги трассаларда, шунингдек, имконияти чекланган шахслар учун жиддий **тўсиқлар** яратадиган **ер усти ўтиш жойлари** ҳисобланади.

5. Шаҳарни режалаштиришдаги камчиликлар

Шаҳардаги пиёдалар инфратузилмасининг камчиликлари кўп жиҳатдан **Ўзбекистон**га **мерос** бўлиб қолган – **Тошкент** шаҳрининг **XX** асрнинг **иккинчи** ярмидаги совет шаҳарсозлик стандартларига асосланган тарихан шаклланган режаси автомобиллашувнинг паст даражасига мўлжалланган бўлиб, глобал исиш ва демографик ўсиш каби замонавий муаммоларни ҳисобга олмаган.



Кўчалар кенг транспорт магистраллари сифатида лойиҳаланган: масалан, **Мирзо-Улуғбек туман**идаги ҳозирги вақтда **Тошкент** шаҳар **Йўл ҳаракатини ташкил этиш маркази** (ЙҲТМ) ташаббуси билан қайта ташкил этилаётган **Паркент** кўчасида айрим участкаларда йўл бўлаклари сони **16** тага етади – бу кўрсаткич дунёдаги **энг йирик юқори тезликдаги шоссе йўлларига**, масалан, **Онтариодаги** (**Канада**) **Highway 401** га мос келади.

Натижада пиёда кўпинча йўлни светофорнинг **битта** циклида кесиб ўта олмайди ва икки машина оқими орасида қисилиб, ажратувчи бўлакда ("**оролчада**") тўхташга мажбур бўлади.

Шунингдек, **Льюис-Могридж** қонунига мувофиқ, кенг йўллар ғаройиб тарзда **янги тирбандликларни** юзага келтиради – чунки қанча кўп **йўл ўтказгичлари** қурилса, шунча кўп одам **шахсий автомобилда** йўлга чиқишга қарор қилади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Шунингдек, ортиқча асфальт майдонлари “**това**” тамойили бўйича улкан **қизиб кетиш зоналарини** – умумий фондан ўртача **5**-**7** градус юқори – ҳамда кучли **иссиқ ҳаво** оқимларини ҳосил қилади.

Бундан ташқари, йўл қанчалик кенг бўлса, уни ободонлаштириш ва кўкаламзорлаштириш учун шунча кўп маблағ талаб этилади – масалан, **янги шаҳар қурилишлари** жамланган ўша **Паркент** кўчасида ёки **Махтумқули** кўчасида кўп километрли узуқ-юлуқ йўлакларда экилган **дарахтлар** сони **тасдиқланган меъёрларга** зид равишда **кам сонлидир**.



Шунингдек, **оммавий асфальтлаштириш** табиий тупроқ қопламаси майдонини кескин қисқартиришини ҳам ҳисобга олиш керак. Бу ёмғир сувларининг сингишини камайтириб, **тупроқнинг қуришига** олиб келади ва ер ости сувлари захираларининг табиий тўлдирилишига тўсқинлик қилади. **Тошкент**нинг қуруқ иқлими шароитида бу шаҳар микроиқлимининг **деградациясига** ва кучли ёғингарчиликда бир зумда ҳосил бўладиган сув оқимни бартараф эта **олмаслигини** ҳар баҳорда намоён этаётган **ёмғир канализациясига** юкламанинг ортишига олиб келади.

Худди шундай, кенг йўллар улардаги **хавфсизлик** ҳолатига салбий таъсир кўрсатиб, ҳайдаш маданияти **Ўзбекистон**да ҳали шаклланаётган ҳайдовчиларни “**тезликни оширишга**” ундайди. Бундан ташқари, ўтиш жойлари орасидаги катта масофалар (баъзан **800**-**1 000** метргача) одамларни йўлни белгиланмаган жойларидан югуриб кесиб ўтишга мажбур қилади, бу эса **10** бўлакли ҳаракатда кўпинча **йўл-транспорт ҳодисаларига** олиб келади.

Шуни ҳам таъкидлаш жоизки, **10** ва ундан ортиқ бўлакли кўчаларнинг ўзи кичик ва ўрта бизнес нуқтаи назаридан **жозибасиз жой** ҳисобланади – пиёда у ерда бўлишдан қўрқади ва ўзини ноқулай ҳис қилади, шу сабабли салоҳиятли мижозлар оқими **суст**, **70**-**80** **км/соат** тезликда ҳаракатланаётган ҳайдовчининг эса пешлавҳаларни кўришга шунчаки вақти йўқ. Натижада кўча “**транзит қувури**”га айланади, аҳоли **даромад топиш** имкониятидан, шаҳар эса инфратузилмани яхшилаш учун фойдаланиш мумкин бўлган **солиқ тушумларидан** маҳрум бўлади.

Яна бир муаммо – **пиёдалар инфратузилмаси сифатининг пастлиги.** Кўп ҳолларда ободонлаштириш ишлари доирасида ётқизилган йўлаклар **1**-**2** қиш мавсумидан кейиноқ бузила бошлайди.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Қоплама ёрилади, чўкади ёки деформацияга учрайди, бу эса қурилиш материаллари **сифати устидан назоратнинг сустлигидан** ва ётқизиш технологиялари бузилганидан далолат беради. Натижада давлат айни бир участкаларни таъмирлашни амалда қайта молиялаштиришга мажбур бўлади, бу эса маҳаллий бюджетларга юкламани оширади ва жамоатчиликда масъул давлат органлари ходимларининг **коррупцияга алоқадорлиги** ҳақида шубҳа уйғотади.

6. Масъулиятсиз қурилиш

Таҳлиллар ва жойларга чиқиб ўрнаишлар натижалари кўрсатишича, пойтахтнинг қатор мавзеларида шаҳарсозлик соҳасида амалга оширилаётган ислоҳотларга қарамай, **инсофсиз қурилиш** амалиёти сақланиб қолмоқда: қурувчилар ҳар бир квадрат метрдан олинадиган фойдани максималлаштиришга интилиб, шаҳарнинг ижтимоий ва транспорт инфратузилмасига бўлган эҳтиёжини ҳисобга олмайди – бу даромадни хусусийлаштириш ва **харажатларни** давлат зиммасига **юклашнинг** яққол мисолидир.



Мисол тариқасида **Яккасарой туманидаги Кичик Бешёғоч** кўчаси бўйлаб жойлашган турар жой массивини келтириш мумкин – сунъий йўлдош орқали олинган суратлар тор кириш йўллари, **кескин оширилган қурилиш зичлиги**ни яққол кўрсатиб турибди. Бундан ташқари, ўрганишлар натижасида мазкур квадратдаги кўплаб уйлар **кўп қаватли** (**10** қаватдан ортиқ) бўлиб, нисбатан **яқинда** – **2**-**3** йил олдин қурилган бўлишига қарамай, уларда **“яшил”** ҳудудлар ва ер ости автотураргоҳлари мавжуд эмаслиги аниқланди.

Бу бир вақтнинг ўзида: квартира эгаларининг транспорт воситалари қўшни кўчаларга **чиқиб кетишига** ва **тартибсиз автотураргоҳлар** пайдо бўлишига (**тирбандликларнинг** қўшимча манбаи) олиб келади, **тезкор ёрдам** хизматларининг ўтиши учун тўсиқ яратади, **инсоляция** режимини сезиларли даражада ёмонлаштиради, чунки биноларнинг баландлиги сабабли қуёш нури кўпинча пастки қаватларга етарли миқдорда етиб бормайди, шунингдек, **ҳавонинг туриб қолишига** ва кўкаламзорлаштириш мавжуд бўлмаган шароитда – “**иссиқлик ороллари**” деб аталадиган ҳолатнинг юзага келишига сабаб бўлади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Энг жиддий муаммо шундаки, бундай шаҳарсозлик хатолари деярли **қайтариб бўлмайдиган тусга** эга. Ҳатто қоидабузарликлар аниқланиб, айбдорлар жавобгарликка тортилган тақдирда ҳам, давлат аҳоли учун жиддий оқибатларсиз қурилишни ўзгартира олмайди. Натижада шаҳар қоида ва стандартларни белгилаш ўрнига инфратузилмани **қурувчиларнинг хатоларига** мослаб “қайта бичиш”га ва мувозанатсиз урбанизация **оқибатларини бартараф этишга** ресурс сарфлашга мажбур бўлмоқда.

Жорий йилда ушбу муаммолар **Давлатимиз раҳбари** раислигида ўтказилган йиғилишларда бир неча бор кўриб чиқилди ва уларнинг якунлари бўйича қурувчиларнинг жавобгарлигини кучайтириш ҳамда пойтахт ва агломерациянинг транспорт каркасини тизимли трансформация қилишга, жумладан, амалдаги **метрополитен** тармоғини кенгайтириш, тарифларни интеграциялаш, автобус паркини янгилаш, шунингдек, йўловчилар оқимини бошқаришда **сунъий интеллектдан** фойдаланишга қаратилган **аниқ топшириқлар** берилди.

Кўрсатиб ўтилган устувор йўналишларни ҳисобга олган ҳолда, транспорт мобиллигини ижтимоий-иқтисодий ривожланишга тўсқинлик қилувчи омилдан унинг **ҳаракатлантирувчи кучига (катализаторига)** айланишини таъминлаш учун хорижнинг илғор тажрибасига таянган ҳолда агломерацияларни барқарор ривожлантириш бўйича **истиқболли чора-тадбирларни** амалга ошириш мақсадга мувофиқ ҳисобланади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

IV. Агломерацияларни барқарор ривожлантириш бўйича ХХР тажрибаси

Хитойнинг агломерацияларни бошқариш борасидаги амалиёти айрим шаҳарлар ва аҳоли пунктларининг ўзини ривожлантиришдан **тармоқли режалаштириш** парадигмасига ўтишни ифодалайди. Ушбу модель доирасида агломерация энди мегаполиснинг кенгайтирилган чеккаси сифатида эмас, балки саноат ўсиши, инновациялар, инсон капитали ва миллий ЯИМни яратувчи **мустақил марказ** вазифасини бажарувчи интеграциялашган иқтисодий экотизим сифатида кўрилади.

Ушбу моделнинг асосий элементлари қуйидагилардан иборат:

а. **ҳудудларнинг функционал декомпозицияси** – **Цзин-Цзинь-Цзи** минтақаси ёки **Катта кўрфаз ҳудуди** каби мегатизимлар доирасида инновация ва молия маркази, ишлаб чиқариш белбоғлари, логистика тугунлари, технопарклар ва турар жой “**йўлдош шаҳарлари**”ни ўз ичига олган кўп даражали тузилма шакллантирилади. Бундай архитектура марказий мегаполислардаги “**қизиб кетиш самараси**”ни пасайтириш, демографик ва инфратузилмавий юкламани қайта тақсимлаш, шунингдек, капиталнинг бир нуқтада ҳаддан ташқари жамланишини олдини олиш имконини беради;



б. **Бошқарув жараёнларини уйғунлаштириш** – агломерацияларни ривожлантиришни узлуксиз режалаштиришни, уларнинг ресурсларини бирлаштиришни таъминлайдиган ҳамда давлатга алоҳида шаҳар учун эмас, балки бутун агломерация тизими учун ўта муҳим бўлган **узоқ муддатли инфратузилма лойиҳаларини** амалга ошириш имконини берадиган ҳудудлардан юқори турувчи мувофиқлаштириш механизмлари – минтақалараро қўмиталар ва қўшма бошқарув органларини ташкил этиш;

в. “**City Brain**” **рақамли экотизими** – “катта маълумотлар” (**Big Data**), Буюмлар интернети (**IoT**) ва **сунъий интеллект** асосидаги бошқарув платформаларини жорий этиш шаҳар маъмуриятчилигини аллақачон юзага келган муаммоларга муносабат билдиришнинг **реактив моделидан** оқимларни реал вақт режимида прогнозлаш ва бошқаришнинг **предиктив тизимига** аста-секин айлантирмоқда.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

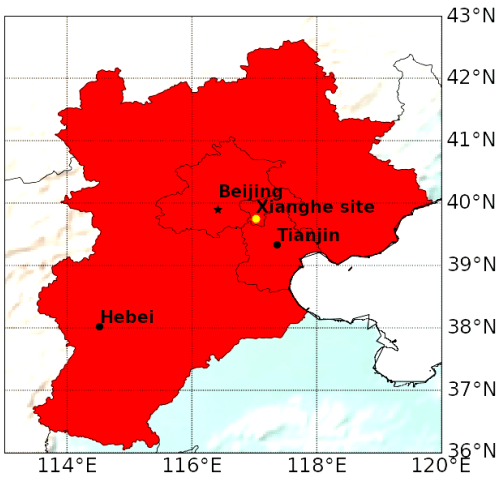
Транспорт, энергетика, коммунал инфратузилма ва экологияни бошқаришнинг **ягона рақамли контурини** шакллантириш аҳолиси **ўнлаб миллион** кишидан иборат ўта йирик урбанизациялашган кластерларнинг фаолиятини бошқарувнинг анча камроқ транзакция харажатлари билан таъминлаш имконини беради;

г. иқтисодиётнинг бир қисми сифатидаги транспорт боғлиқлиги – “**бир соатда етиб бориш**” концепциясини амалга ошириш **Пекин** томонидан шунчаки инфратузилмани илдам ривожлантириш сифатида эмас, балки тарқоқ аҳоли пунктларини ягона ишлаб чиқариш ва истеъмол маконига бирлаштириб, инсон капиталининг **мобиллиги**ни, минтақалараро **кооперация** чуқурлигини ва **омилларнинг жамланган унумдорлиги**ни (**TFP**) сезиларли даражада оширадиган **иқтисодиётни ҳудудий жиҳатдан кенгайтириш** механизми сифатида кўриб чиқилади.

Ушбу тамойилларни амалда рўёбга чиқариш мисоллари сифатида қуйидаги агломерацияларни ажратиб кўрсатиш мумкин:

1. “**Пекин** – **Тяньцзинь** – **Хэбэй**” **агломерацияси** – ҳаддан ташқари зичлашган пойтахт мегаполисидаги ортиқча юклама ва босимни мақсадли равишда пасайтириш (декомпрессия қилиш) бўйича жаҳон амалиётидаги энг йирик мисоллардан бири ҳисобланади.

2014 йилда ишга туширилган ташаббус вақт ўтиши билан минтақавий шаҳарсозлик лойиҳасидан бутун **Шимолий Хитой**нинг иқтисодий ва ҳудудий архитектурасини **чуқур қайта қуриш** воситасига айланди.



Ушбу модель асосида **ролларнинг қатъий функционал тақсимоти** ётган: **Пекин** аста-секин “пойтахтга хос бўлмаган” функциялардан – саноат ишлаб чиқариши, логистика инфратузилмасининг бир қисми ва улгуржи бозорлардан халос бўлиб, давлат бошқаруви, дипломатия, маданият, илмий тадқиқотлар, молия ва юқори технологик инновациялар функцияларига эътибор қаратди.

Бу вақтда **Тяньцзинь шаҳри** агломерациянинг асосий **технологик хабига** ва “**экспорт дарвозаси**”га айланиб, авиасозлик ёки робототехника каби тармоқларга, шунингдек, жаҳон даражасидаги денгиз логистикасига эътибор қаратди.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Хэбэй провинцияси модернизация қилинган саноат қувватлари, тарқатиш марказлари ва “**булутли**” маълумотлар омборларини ўз зиммасига олиб, минтақанинг **асосий ишлаб чиқариш базаси** ва **логистика таянчига** айланди ҳамда пойтахтдан ташқарида **миллионлаб** иш ўринларини яратди.

Алоҳида роль **Пекин**нинг “**стратегик дублёри**”га айланган янги **Сюнъань** туманига ажратилди. Рақамли бошқарув тизимлари (**City Brain**) ва экологик шаҳарсозликни жорий этиш полигони вазифасини бажарган **Сюнъань маъмурий-инновацион кластер** ролини ўз зиммасига олди: бу ерга энг йирик давлат корпорацияларининг бош офислари, етакчи университетлар ва тадқиқот марказлари кўчирилди, бу эса пойтахтнинг тарихий “**ядроси**”дан ҳаддан ташқари юкламани узил-кесил олиб ташлади.



Транспорт боғлиқлигини таъминлаш учун умумий узунлиги қарийб **2,6 минг км** бўлган юқори тезликдаги темир йўл тармоғи қурилди. Агломерация барқарорлигининг қўшимча омили – тиббиёт ва транспорт хизматларидан тортиб инвестиция маъмуриятчилиги ва рақамли давлат хизматларигача бўлган **ижтимоий** ва **маъмурий тизимларнинг** ўзаро уйғунлаштирилиши бўлди.

Натижада **2026** йилга келиб минтақанинг жами ялпи маҳсулоти амалда **икки баробар** ортиб, қарийб **1,6 трлн долларга** етди. Бу жараёнда хизмат кўрсатиш секторининг ҳиссаси **70%**га яқинлашиб, сифат жиҳатидан янги босқичга ўтгани агломерациянинг “**билимлар иқтисодиёти**” моделига муваффақиятли ўтганини кўрсатди.

2. Катта кўрфаз ҳудуди модели – ихтисослашув ғоясини ҳуқуқий ва иқтисодий тизимлари турлича бўлган шаҳарлар ўртасида ролларни тақсимлаш орқали янада чуқурроқ ривожлантиради. **2026** йил ҳолатига кўра функционал тақсимот қуйидагича:

а. Шэньчжэнь – технологик инновацияларнинг глобал маркази ва “**Хитойнинг Кремний водийси**” бўлиб, унда **Huawei** ёки **Tencent** каби энг йирик технология гигантларининг бош офислари, илмий-тадқиқот марказлари ҳамда электроника ва “**яшил**” энергетика ускуналарини ишлаб чиқариш қувватлари жамланган;



© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги



б. Макао – туризм, ҳордиқ ва маданий ҳамкорликнинг жаҳон маркази бўлиб, кўнгилочар индустрия, меҳмонхона бизнеси ва халқаро форумлар ўтказишга ихтисослашган. Бундан ташқари, собиқ Португалия **мустамлакаси** бўлган **Макао Хитой**нинг **Бразилия**, **Ангола**, **Португалия** каби португалия тилида сўзлашувчи **9** та мамлакат билан савдо-иқтисодий ҳамкорлигини ривожлантиришда расмий **стратегик платформа** вазифани бажаради;



в. Гонконг – агломерацияни жаҳон капитал бозорлари билан боғловчи, денгиз ва ҳаво ташувларини бошқариш маркази вазифасини бажарувчи, шунингдек, халқаро ҳуқуқ ва низоларни ҳал этиш хизматларини кўрсатувчи етакчи **халқаро молия, транспорт-логистика ва арбитраж хаби** – жаҳон инвестицияларининг **Катта кўрфаз ҳудуди** технология секторига кириб келадиган ўзига хос “**молиявий дарвоза**”дир.



Гуандун провинциясининг **Катта кўрфаз ҳудуди**га кирувчи қолган **9** та шаҳри **Шэньчжэнь** инновациялари ва **Гонконг** молиявий ресурсларининг моддий ифодасини таъминловчи қудратли **саноат ва логистика белбоғини** шакллантиради. Хусусан, **Гуанчжоу шаҳри** энг йирик транспорт-логистика хаби, **Дунгуань шаҳри** қудратли **ишлаб чиқариш тугуни**, қолган шаҳарлар эса **тармоқ саноат кластерлари** ҳисобланади.

Катта кўрфаз ҳудудининг ноёб устунлиги илмий-тадқиқот институтлари, стартаплар, молия институтлари, саноат майдончалари, логистика марказлари ва портларнинг зич интеграцияси ҳисобига эришилган ишлаб чиқариш цикларининг **мисли кўрилмаган тезлигидадир**.

2026 йил ҳолатига кўра минтақанинг жами ЯИМ **2,1 трлн доллар**дан ошди, бу эса агломерацияни **Канада** ёки **Италия** кўрсаткичлари билан қиёсланадиган жаҳоннинг **10**-иқтисодиёти даражасига олиб чиқди. Ресурсларнинг бундай жамланиши ғоя пайдо бўлишидан тортиб юқори технологик маҳсулотнинг серияли партиясини ишлаб чиқаришгача бўлган **тўлиқ циклни** рекорд муддатларда (“**Шэньчжэнь тезлиги**” деб аталувчи) амалга ошириш имконини беради, бу кўрсаткич **АҚШ** ёки **Европа**даги шунга ўхшаш кўрсаткичлардан **3**-**5** баробар юқори.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги



Агломерация инфратузилмасининг асосий бўғини – узунлиги **55 км** бўлган “**Гонконг** – **Чжухай** – **Макао**” **денгиз кўприги** бўлиб, у **Чжуцзян** дарёси (Марварид дарёси) дельтасининг шарқий ва ғарбий қирғоқлари ўртасидаги йўл вақтини **3** соатдан **30** дақиқагача қисқартирди. **2024**-**2025** йилларда “**Шэньчжэнь** – **Чжуншань**” сув ости тоннелининг ишга туширилиши боғланишга қўшимча туртки берди ва “**технологик ядро**” (**Шэньчжэнь**) ҳамда дарё ғарбий қирғоғидаги “**саноат белбоғи**”нинг ишлаб чиқариш занжирларини бевосита туташтириш имконини берди.

Юқори тезликдаги магистраллар ва шаҳарлараро экспресслар тармоғи **2 500 км**дан ошиб, асосий шаҳарлар ўртасида “**бир соатда етиб бориш**”, минтақанинг исталган нуқтаси учун эса “**икки соатлик**” етиб бориш имкониятини яратди. Фақат “**Гуанчжоу** – **Шэньчжэнь** – **Гонконг**” линиясининг ўзида йўловчилар оқими йилига **100 млн** кишидан ошади. Минтақа дунёдаги энг юқори порт инфратузилмаси зичлигига эга. **Шэньчжэнь**, **Гонконг** ва **Гуанчжоу** портларининг жами контейнер айланмаси **75 млн TEU**дан ошади, бу бутун **Шимолий Америка** айланмасидан қарийб **2** баробар кўпдир.

Шундай қилиб, **Хитой** тажрибаси замонавий агломерация сиёсати энди шунчаки шаҳар ҳудудини кенгайтириш эмас, балки транспорт боғлиқлиги, функционал ихтисослашув, рақамли бошқарув ва институционал мувофиқлаштириш ягона **давлат иқтисодий ўсиш моделининг** элементларига айланадиган ҳудудий ривожланишни **стратегик бошқаришнинг мураккаб тизими** эканлигини кўрсатади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

V. Агломерацияларни ривожлантиришнинг илғор хорижий моделларини Ўзбекистон шароитларига мослаштириш бўйича таклифлар

Шаҳар агломерацияларини, хусусан, **Тошкент агломерациясини** узоқ муддатли ривожлантириш соҳасидаги давлат сиёсатини **такомиллаштириш** мақсадида, аниқланган тўсиқлар, келгусида юзага келиши мумкин бўлган хатарлар ва илғор хорижий тажрибадан келиб чиққан ҳолда, шаҳарсозлик ва транспорт соҳасида **амалга оширилаётган лойиҳалар** ҳамда мавжуд **инфратузилмани** тизимга солиш, шу асосда қуйидаги концептуал таклифларни амалга ошириш мақсадга мувофиқ ҳисобланади:

1. Тошкент агломерациясини ривожлантириш бўйича **Лойиҳа офиси**ни ташкил этиш – у **Тошкент шаҳри** ва **Тошкент вилоятини** ўз ичига олган агломерациянинг ҳудудий, инфратузилмавий ва иқтисодий ривожланишини узлуксиз режалаштириш, мувофиқлаштириш ва аудит қилиш ваколатларига ҳамда идоралардан юқори турувчи регулятор мандатига эга бўлган мувофиқлаштирувчи марказ бўлиб, унинг таркибига тегишли вазирлик ва идоралар (шу жумладан, “**Янги Тошкент**” **шаҳрини қуриш дирекцияси**), шунингдек, пойтахт ва унга туташ вилоят ҳокимликлари вакиллари киради.

Шу мақсадда мавжуд ҳокимият органлари ўртасида функцияларнинг бир қисмини қайта тақсимлаш, хусусан, ҳудудлараро транспортни режалаштириш, “**йўлдош шаҳарлар**” бош режаларини ўзаро мувофиқлаштириш ва ушбу агломерация доирасидаги чегарадош инфратузилма зоналарини ривожлантиришни мувофиқлаштириш функцияларини **Лойиҳа офиси**га ўтказиш таклиф этилади.

Барқарор ҳуқуқий асосни шакллантириш учун агломерацияларни ташкил этиш ва бошқариш тартибини, минтақалараро мувофиқлаштириш, ваколатларни тақсимлаш, инфратузилмани биргаликда молиялаштириш механизмларини, шунингдек, ҳудудий, транспорт ва экологик режалаштиришнинг ягона тамойилларини белгиловчи “**Агломерациялар тўғрисида**”ги **Ўзбекистон Республикаси Қонуни**ни ишлаб чиқиш таклиф этилади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

2. Тошкент агломерациясини комплекс ривожлантиришнинг узоқ муддатли (камида **5** йилга мўлжалланган) **Стратегиясини** ишлаб чиқиш – бу тартибсиз урбанизацияни бартараф этиш, пойтахтни бошқарилувчи тарзда юкдан бўшатиш ҳамда ҳудудларни аниқ функционал зоналаштириш асосида барқарор **поли-центрик аҳоли жойлашуви моделини** шакллантиришга қаратилган ягона макромингақавий стратегик режалаштириш ҳужжатидир.

Стратегия қуйидагиларни назарда тутиши лозим бўлади деб ҳисобланади:

а. **Тошкент шаҳри**, қурилаётган “**Янги Тошкент**” лойиҳаси ва унга туташ “**йўлдош шаҳарлар**” (**Чирчиқ**, **Янгийўл**, **Ангрен** ва б.) бош режаларини интеграциялашган шаҳарсозлик контури доирасида **чуқур уйғунлаштириш**;

б. турар жой массивлари ва ижтимоий инфратузилма объектлари фойдаланишга топширилгунга қадар транспорт ва муҳандислик каркасини олдиндан яратишни талаб этувчи **транспортга йўналтирилган ривожлантириш** (TOD) тамойилларини жорий этиш;

в. ўзаро бир-бирини тўлдирувчи иқтисодий тизимни шакллантириш ва марказий ядронинг ортиқча юкланишини камайтириш учун агломерациянинг алоҳида тугунларига **ихтисослашган функцияларни** – маъмурий, саноат, логистика, илмий-таълим, турар жой ва сервис функцияларини – **бириктириш**;

г. аҳолининг ҳаддан ташқари жамланиши ва инфратузилманинг ортиқча юкланишининг олдини олиш мақсадида иқтисодий, саноат ва логистика юкламасининг бир қисмини пойтахтдан “**йўлдош шаҳарлар**” ва чекка саноат зоналарига босқичма-босқич **қайта тақсимлаш**;

д. минтақавий аэрация (ҳаво) йўлакларини сақлаш, “**яшил**” белбоғларни ривожлантириш, сув-энергетика инфратузилмасига юкламани камайтириш ва қурилишнинг ягона **экологик стандартларини** жорий этишни назарда тутувчи бошқариладиган **экологик барқарорлик** тизимини яратиш.

3. Тошкент агломерациясининг Ягона транспорт тизимини лойиҳалаш – бу **Тошкент шаҳри**, “**Янги Тошкент**” ва **Тошкент вилоятининг** бошқа аҳоли пунктлари ўртасидаги транспорт боғлиқликни уйғунликда ривожлантиришни назарда тутувчи интеграциялашган мультимодал каркас ҳисобланади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Тизим лойиҳаси, назаримизда, қуйидагиларни ўз ичига олиши лозим бўлади:

а. “**бир соатда етиб бориш**” концепциясини амалга оширишни таъминлаш учун **ягона** электрон чипталаш, рақамли навигация ва келишилган ҳаракат жадвали асосида юқори тезликдаги рельс транспорти, магистрал автобус йўналишлари (шу жумладан, қурилаётган ва янги тезкор автобус транспорти линиялари), шунингдек, такси, каршеринг ва **микромобиллик** (велосипедлар, электросамокатлар ва б.) тизимларини **босқичма-босқич кенгайтириш** ва ўзаро “**узлуксиз**” **интеграциялаш** режаси;

б. шахсий автотранспорт оқимларини **Тошкент** ва “**Янги Тошкент**”га кириш жойларида тўхтатиб қолиш учун **ушлаб қолувчи автотураргоҳлар** (**Park&Ride**) билан жиҳозланган **транспорт алмашиш тугунлари тармоғи**ни (ТАТ) қуриш схемаси – бу ерда йўловчилар тезкор жамоат транспортига ўтиб, марказий магистраллардаги юкламани камайтириши ва сурункали транспорт тирбандликларининг олдини олиши мумкин бўлади;

в. светофор инфратузилмасини бошқариш, транзит оқимларни мониторинг қилиш, маятниксимон миграцияни прогноз асосида тартибга солиш, шунингдек, тезкор ёрдам хизматлари ва жамоат транспорти учун “**яшил йўлаклар**”ни шакллантириш мақсадида **сунъий интеллект** ва “**катта маълумотлар**” технологияларидан фойдаланган ҳолда “**City Brain**” даражасидаги рақамли платформани жорий этиш.

Ушбу тизимни жорий этиш ва унинг узлуксиз ишлашини таъминлаш мақсадида вақт ўтиши билан **Тошкент шаҳри Йўл ҳаракатини ташкил этиш маркази**ни унинг ваколатларини “йўлдош шаҳарлар” ва шаҳар атрофи ҳудудларига кенгайтирган ҳолда **Тошкент агломерацияси Мобилликни бошқариш марказига** айлантириш таклиф этилади.

4. **Минтақалараро агломерация жамғармаси**ни таъсис этиш – бу **Тошкент агломерацияси** “**ядроси**” ва унинг чекка ҳудудлари ўртасидаги бюджет номутаносиблигини бартараф этишга қаратилган, узлуксиз инфратузилма лойиҳаларини амалга ошириш, транспорт алмашиш тугунларини (ТАТ) қуриш ва йўловчи ташишнинг **ягона йўналишлар тармоғи**ни субсидиялаш учун ресурсларни жамлаш ва мақсадли тақсимлаш функцияларига эга бўлган консолидациялашган молиявий механизмдир.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Шу мақсадда **Тошкент шаҳри** ҳисобига шаклланадиган солиқ тушумларининг бир қисмини қайта тақсимлаб, уларни давлат трансфертлари ва имтиёзли ташқи молиялаштириш билан бир қаторда демографик ўсиш суръати юқорилиги ва маятниксимон миграция кучлилиги сабабли капитал қўйилмаларга **энг катта эҳтиёж** шаклланаётган “**йўлдош шаҳарлар**” ва шаҳар атрофи ҳудудлари инфратузилмасини ривожлантиришга йўналтиришни назарда тутувчи биргаликда молиялаштириш моделини жорий этиш таклиф этилади.

5. **Тошкент шаҳри**ни юқдан бўшатиш ва **Тошкент агломерацияси** ичидаги транспорт ва ижтимоий-иқтисодий **ўзаро боғлиқлик**ни ошириш бўйича **қўшимча чора-тадбирларни** амалга ошириш, шу жумладан:

а. **Тошкент шаҳри**, “**Янги Тошкент**”, “йўлдош шаҳарлар” ва **Тошкент вилояти** туманларининг тармоқ ихтисослашуви бўйича **Мастер-режа**ни ишлаб чиқиш, у, хусусан, барча “**пойтахтга хос бўлмаган**” объектлар – йирик экологик зарарли корхоналар, омбор бинолари ва улгуржи бозорлар (масалан, “**Абу Саҳий**”, ”**Малика**” ёки “**Бек-Барака**”)ни пойтахт ҳудудидан ташқарига, магистрал трассалар ёки темир йўлга тўғридан-тўғри чиқиш имкониятига эга бўлган туташ туманлардаги махсус зоналарга кўчиришни назарда тутади (**Москва шаҳри** мисолида).

Ушбу қадам шаҳар инфратузилмасини юқдан бўшатишдан ташқари, улгуржи-чакана **савдо оқимларини** “оқлаш” имконини ҳам беради: чакана харидор билан бевосита алоқа бўлмаган шароитда улар шаффоф рақамли **B2C** ва **B2B-платформалар**га ҳамда автоматлаштирилган омбор ҳисобига ўтишга мажбур бўлади (ўз вақтида **Москва шаҳри**даги **Черкизово бозори** билан шундай бўлган);

б. қатор пойтахт олий таълим муассасалари филиалларини уларнинг ихтисослашувига мувофиқ **Тошкент шаҳри**дан **Тошкент агломерацияси** ёки бошқа вилоятларга кўчириш (масалан, **Тошкент тўқимачилик ва енгил саноат институти** – **Наманган** ёки **Фарғона шаҳри**га, **Тошкент давлат аграр университети** – **Қарши шаҳри**га ва ҳ.к.) ҳамда тўлақонли минтақавий таълим кластерларини яратиш ва ҳудудлардаги талабалар ва профессор-ўқитувчиларни **қўллаб-қувватлаш чораларини** кучайтириш.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Бунда пойтахтда фақат олий таълим муассасаларининг **бош офислари**, **илмий-тадқиқот институтлари**, **магистратура** ва **докторантура** (PhD) қолади – бу бир вақтнинг ўзида пойтахтга миграция босимини камайтириш ва унинг ҳудудида “**зичлик иқтисодиёти**”ни сақлаб қолиш имконини беради.

в. “йўлдош шаҳарлар” ёки **Тошкент вилояти** туманларида уй-жой сотиб олиб, у ерда расман ишга жойлашадиганлар учун пасайтирилган ставкали “**Агломерация ипотекаси**” имтиёзли дастурини ишга тушириш;

– ишлаб чиқариш қувватлари ва логистика объектларини пойтахтдан йўлдош шаҳарлар ва агломерациянинг чекка туманларига кўчираётган корхоналар учун мол-мулк солиғи ва ер солиғи ставкаларини пасайтиришни ўз ичига олган **рағбатлантирувчи солиқ режимини** жорий этиш;

– йўлдош шаҳарларга **ХХР**даги “**Сюнъань**” зонаси каби Хитой агломерация кластерларига ўхшаш тарзда соддалаштирилган маъмурий тартиб-таомиллар, муҳандислик инфратузилмасига жадал уланиш ва шаҳарсозликни тартибга солишнинг махсус режимларига эга **Махсус иқтисодий зоналар** (**МИЗ**) мақомини бериш;

– у ерда уй-жой, хизматлар, транспорт ва тижорат инфратузилмасига барқарор талабни шакллантириш, шунингдек, пойтахт марказий ядросидан ташқарида иқтисодий фаолликнинг янги нуқталарини яратиш учун айрим давлат компаниялари, агентликлар ва сервис марказларининг бош офисларини “**Янги Тошкент**” ва “йўлдош шаҳарлар”га **босқичма-босқич кўчириш**.

6. Тошкент агломерациясининг барқарор экологик ривожланишини таъминлаш чора-тадбирларини амалга ошириш, шу жумладан:

а. Тошкент шаҳри инфратузилмасига Хитойнинг “**Губка-шаҳар**” (**Sponge-City**) шаҳарни ривожлантириш модели элементларини интеграциялаш, хусусан:

– йўллар бўйидаги бетон ариқларни кўп қатламли **фильтрловчи тупроқ** ва **намсевар ўсимликлар** экилган зоналар билан алмаштириш ёки тўлдириш бўйича пилот лойиҳаларни амалга ошириш – бу ёғингарчиликнинг **70%**гача қисмини тупроқда ушлаб қолиш, йўлларни сув босишининг олдини олиш ва ер ости сувларини тўлдириш имконини беради;

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

– йўлакларни, майдонларни ва автотураргоҳларни ободонлаштиришда **ғовакли бетон** ёки **кенг чокли плиткалардан** фойдаланиш, бу сувнинг тупроққа сингишига, ер ости сувлари захираларини тўлдиришга ва кейинчалик шунчаки буғланиб кетадиган кўлмакларнинг пайдо бўлишининг олдини олишга имкон беради;

– боғлар ва маҳаллаларда жала пайтида вақтинчалик сув ҳавзалари вазифасини бажарадиган ва шаҳар канализациясининг ортиқча юкланишини истисно этадиган **чуқурлаштирилган ландшафт зоналарини** яратиш.

Умуман олганда, **Марказий Осиё**да **ўта қимматли** бўлган ёмғир сувини ушлаб қолиш ва табиий буғлатиш технологиялари **Тошкент** учун истиқболли ечим бўлиб кўринади, чунки “**губка-шаҳар**”нинг тупроғи ва ўсимликларида тўпланган сув иссиқ кунларда буғланиб, ер юзасига яқин ҳаво қатлами ҳароратини **3**-**5°C**га пасайтиради ва юқорида тилга олинган “**иссиқлик ороллари**” таъсирига самарали қарши туради.

Бундан ташқари, амалиёт кўрсатганидек, “**губка**-**шаҳар**” модели бўйича “**яшил**” ечимларни амалга ошириш (**Ухань** (**ХХР**), **Копенгаген** (**Дания**) ва **Сингапур** шаҳарлари мисолида) қуввати бўйича ўхшаш бетон коллекторларни қуриш ва уларга хизмат кўрсатишга нисбатан ўртача **20**-**30%** арзонга тушади.

б. “**Тошкентнинг яшил йўлаклари**” ташаббусини ишга тушириш – шаҳарнинг алоҳида жойлашган боғлари, канал қирғоқлари ва автомагистраллар чеккаларини ягона совутувчи тизимга бирлаштирувчи экологик йўлакларнинг **узлуксиз тармоғини** яратиш (**Колумбия**нинг **иккинчи** йирик шаҳри ва унинг собиқ “**саноат пойтахти**” – **Медельин шаҳри**нинг муваффақиятли тажрибаси асосида).

Бунинг учун қуйидагилар таклиф этилади:

– соҳил бўйларини ободонлаштириш, **кўкаламзорлаштириш** ҳамда **пиёдалар инфратузилмасини** яратишни назарда тутган ҳолда **Анҳор**, **Бўзсув** ёки **Салор** каби **каналларни ревитализация қилиш**. Каналлар сувдан келадиган салқин ҳаво оқимларини зич турар жой массивлари ичкарисига йўналтириб, “**табиий ҳаво сўрғичлари**” вазифасини бажариши лозим;

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги



– **магистрал эко-фильтрларни яратиш:** чиқинди газлар ва шовқинни самарали **ушлаб қолиш** ҳамда чангни фильтрлаш учун шаҳарнинг асосий автомагистраллари бўйлаб зич “**яшил деворлар**” – **уч ярусли кўкаламзорликлар** (қалин буталар + паст яшил тўсиқлар + йирик дарахтлар) барпо этиш;



– **инфратузилмани вертикал кўкаламзорлаштиришни жорий этиш:** чирмашиб ўсувчи ўсимликлар экиш учун ер усти метроси таянчлари, эстакадалар ва маъмурий биноларнинг “**деразасиз**” фасадларидан фойдаланиш. Бу ёз даврида бетон юзалар ҳароратини **10-15**°Сга пасайтириш ва шаҳарга умумий иссиқлик юкламасини камайтириш имконини беради.

Медельин шаҳрида шу тарзда **880 000 дан ортиқ дарахт** ва **2,5 млн бута** экилган, бу алоҳида жойлашган “**яшил**” зоналарни **30 та узлуксиз йўлакка** бирлаштириш имконини берган.

Шунингдек, ушбу ташаббус доирасида Колумбия тажрибасидан **Тошкент Ботаника боғи**ни пойтахтнинг асосий **илмий-ишлаб чиқариш ва таълим эко-хаби** сифатида модернизация қилиш учун фойдаланиш таклиф этилади – бунда у шаҳарни илғор илмий ишланмалар ва сифатли кўчат материаллари билан таъминлайдиган “**яшил**” технологиялар ва компетенциялар марказига айлантирилади.

в. Шаҳар архитектурасига **модернизация қилинган бадгир-шамоллатиш шахталари**ни (**БАА**даги **Масдар-сити** тажрибаси бўйича) жорий этиш бўйича пилот лойиҳаларни амалга ошириш – бу эрамиздан аввалги **II** минг йилликда **Қадимги Миср**даёқ пайдо бўлган пассив совутишнинг энг қадимий ва энг самарали технологияларидан биридир.



Бундай тизимлар орқали ўтиб, каналлар суви билан алоқага киришган ҳаво босимлар фарқи ҳисобига (**Вентури самараси**) совийди ва намланади, бу эса кўп энергия сарфлайдиган кондиционерларга эҳтиёжни истисно этади. Бугунги кунда бундай иншоотлар – “**шамол миноралари**” **Яқин Шарқ**, **Европа** ва **Осиё** шаҳарларида ҳам кўча қурилишида, ҳам биноларнинг ўзида муваффақиятли қўлланилмоқда.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

7. Шаҳар муҳити сифати ва шаҳарсозлик нормативларига риоя этилиши устидан назоратни кучайтириш – шу мақсадда **Тошкент шаҳри** туманларида танлаб аудит ўтказиш учун **Бош прокуратура** вакиллари иштирокида алоҳида комиссия тузиш таклиф этилади.

Комиссия фаолияти қуйидагиларга йўналтирилади:

а. шаҳарсозлик нормативларидан **жиддий четга чиқиш** ҳолатларини, шу жумладан, автотураргоҳ жойлари етишмаслиги, зарур даражада кўкаламзорлаштирилмаганлик, кўча-йўл тармоғи ва ижтимоий инфратузилмага бўлган ортиқча юкламаларни аниқлаш;

б. аҳоли ва ижтимоий фаоллик юқори даражада жамланган туманларда **пиёдалар муҳити ҳолатини комплекс баҳолаш**, шу жумладан, йўлакларнинг қулайлиги ва ўзаро боғлиқлиги, ўтиш жойлари хавфсизлиги, аҳолининг кам ҳаракатланувчи гуруҳлари учун шароитлар ва шаҳар муҳитининг ҳаддан ташқари қизиб кетишдан ҳимояланганлик даражасини баҳолаш;

в. қаватлар сонини ўзбошимчалик билан ошириш, кўкаламзорлаштиришни қисқартириш ва тасдиқланган параметрлардан бошқа четга чиқишларнинг олдини олиш учун ГАТ ва сунъий йўлдош маълумотлари асосида қурилиш лойиҳаларини **рақамли мониторинг қилиш** тизимини жорий этиш;

г. пиёдалар учун қулайлик, кўкаламзорлаштириш, инсоляция, аэрация ва жамоат жойлари мавжудлигининг устуворлигини назарда тутувчи “**инсонга йўналтирилган**” шаҳар лойиҳалашнинг ягона стандартларини, шунингдек, қурувчилар, лойиҳа ташкилотлари, экспертизалар ва қурилиш лойиҳаларини келишувчи ваколатли органларнинг шаҳарсозлик ва инфратузилма нормативларини бузганлик учун **жавобгарлигини кучайтириш механизмларини** жорий этиш бўйича таклифлар тайёрлаш.

8. Фарғона водийси агломерациясини жадал ривожлантириш Мастер-режасини (**2035** йилгача бўлган даврга) ишлаб чиқиш – бу **Фарғона водийси**ни тарқоқ шаҳарлар ва саноат тугунлари мажмуидан **Ўзбекистон**нинг йирик саноат-логистика, транспорт ва демографик маркази, истиқболда эса “**Шарқ – Ғарб**” ўқидаги **Марказий Осиё**нинг асосий транзит-ишлаб чиқариш хабларидан бири бўлган ягона интеграциялашган **поли-центрик агломерацияга** айлантиришга қаратилган комплекс макроминтақавий стратегик режалаштириш ҳужжатидир.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

2030 йилда **Марказий Осиё**нинг геоиқтисодий манзарасини тубдан ўзгартириши кутилаётган “**Хитой** – **Қирғизистон** – **Ўзбекистон**” темир йўлининг ишга туширилиши, аҳоли зичлигининг ортиб бориши, ер ва сув ресурсларининг чекланганлиги, шунингдек, **учта** вилоят шаҳарларининг ўзаро боғлиқлиги кучайиб бораётганини ҳисобга олиб, **Мастер-режа** доирасида қуйидаги йўналишларни назарда тутиш мақсадга мувофиқ деб ҳисобланади:

а. темир йўл, автомобиль ва чегара олди инфратузилмасини уйғунлаштириш, мультимодал логистика марказларини ривожлантириш ва тезлаштирилган контейнер йўналишларини ишга тушириш учун шарт-шароит яратишни назарда тутувчи **Фарғона водийси**нинг **ягона транспорт-логистика каркасини** шакллантириш;

б. минтақа ичидаги қўшилган қиймат занжирларини шакллантириш ва “**маятниксимон**” миграциянинг олдини олиш мақсадида учта вилоят аҳолисининг бандлигини бир текис таъминлаш учун **Фарғона водийси** доирасида тармоқ ихтисослашуви тизимини жорий этиш;

в. энергетика инфратузилмасини жадал ривожлантириш ҳамда кичик ва ўрта қуёш ҳамда шамол электр станцияларини қуриш, маҳаллий дарёлар гидросалоҳияти асосида кичик ГЭСлар каскадларини ривожлантириш, шунингдек, **учта** вилоятнинг энергия истеъмолини бошқаришнинг ягона рақамли тизимини (**Smart Grid**) жорий этишни назарда тутувчи “**яшил**” энергетика баланси тизимини шакллантириш;

г. **учта** вилоятнинг **ҳудудий ривожланишини мувофиқлаштириш** механизмларини, шу жумладан, бош режаларни **уйғунлаштириш**, сув, транспорт ва экология тизимларини биргаликда бошқариш, шунингдек, тартибсиз урбанизация ва юқори унумдор қишлоқ хўжалиги ерлари деградациясининг олдини олишни жорий этиш.

9. Худди шундай тарзда, ортиб бораётган **туристик оқимлар**, демографик динамика ва минтақа ижтимоий-иқтисодий ривожланишининг хусусиятларини ҳисобга олган ҳолда **Самарқанд шаҳри**, **Ургут шаҳри** ва вилоятнинг бошқа йирик аҳоли пунктлари негизида барқарор, полицентрик ҳудудий ривожланиш моделини шакллантиришга қаратилган комплекс стратегик режалаштириш ҳужжати – **Самарқанд агломерацияси**ни **ривожлантириш Мастер-режаси**ни ишлаб чиқиш мақсадга мувофиқ деб ҳисобланади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Мастер-режа қуйидагиларни назарда тутиши лозим деб ҳисобланади:

– агломерациянинг **интеграциялашган транспорт тизимини** ривожлантириш, шу жумладан, трамвай, автобус ва шаҳар атрофи қатновлари линияларини кенгайтириш, транспорт алмашиш тугунларини яратиш ва туристик, саноат ва турар жой зоналари ўртасидаги ўзаро боғлиқликни ошириш;

– агломерациянинг алоҳида тугунлари **функционал ихтисослашуви**ни шакллантириш, шу жумладан, **Самарқанд**ни халқаро туристик, таълим ва сервис маркази, **Ургут**ни эса саноат-савдо ва ҳунармандчилик кластери сифатида ривожлантириш, шунингдек, бошқа шаҳар ва туманларнинг агросаноат қайта ишлаш, логистика ва хизмат кўрсатиш соҳасидаги ролини кучайтириш;

– **шаҳарсозлик сиёсати**ни тарихий-маданий меросни сақлаш ва маданий ҳамда туристик аҳамиятга эга объектларга туташ ҳудудларда тартибсиз қурилишнинг олдини олиш вазифалари билан уйғунлаштириш;

– қулай шаҳар муҳитини сақлаш ва агломерациянинг ортиб бораётган туристик ва транспорт юкламасига барқарорлигини таъминлаш заруратини ҳисобга олган ҳолда замонавий муҳандислик, экологик ва рақамли инфратузилмани ривожлантириш.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги