



Toshkent davlat sharqshunoslik universiteti

Sharqshunoslik. Востоковедение. Oriental Studies

SHARQSHUNOSLIK
ВОСТОКОВЕДЕНИЕ
ORIENTAL STUDIES

Jurnal websayti:

<https://orientalstudies.uz/index.php/os>

XITOIDA TRANSPORT SOHASINING TURKUMLANISHI VA UNING IQTISODIYOTDAGI O'RNI

Mirabbos Mirg'iyosov

Tadqiqotchi,

Toshkent davlat sharqshunoslik universiteti

Toshkent, O'zbekiston

MAQOLA HAQIDA

Kalit so'zlar: Xitoy Xalq Respublikasi, transport, savdo munosabatlari, aholi, xavfsizlik.

Annotatsiya: Maqolada transport sohasining turkumlanishi va uning iqtisodiyotdagi o'rni va bu sohada Xitoy Xalq Respublikasida amalga oshirilayotgan ishlar hamda uning o'ziga xosliklari tahlil qilingan. Aynan transport sohasini rivojlantirish bo'yicha bugungi kunda iqtisodiyoti tobora jadal sur'atlar bilan rivojlanib borayotgan Xitoyda ushbu soha mutanosib ravishda rivojlanib bormoqda. Chunki, bizga yaxshi ma'lumki, Xitoy dunyoda aholisining soni jihatidan birinchi o'rinni egallaydi. Bugungi kunda ushbu aholisining son jihatlarini, bir tomondan, iqtisodiy rivojlanishining bir asosi bo'lib qaraladigan bo'lsa, ikkinchi tomondan, ushbu aholini ijtimoiy va iqtisodiy jihatdan ta'minlash hukumat oldida turgan eng dolzarb vazifalardan biri hisoblanadi. Demak, so'nggi 50 yil ichida yildan yilga yuqori tezlikda o'sib kelgan Xitoy aholisini nafaqat oziq-ovqat bilan ta'minlashlarni, ish o'rinlarni yaratib berish, ijtimoiy himoyaga muhtoj qatlamga himoya tizimlarini yaratib berish, shu bilan birga, bir milliarddan ortiq aholini kundalik transportlarda harakatlanishini ta'minlash kabi dolzarb vazifa ham mavjud bo'lgan. Albatta, bugungi kunga kelib Xitoyda boshqa rivojlangan davlatlar singari transportning barcha turlari mavjud va ushbu transport vositalaridan kundalik foydalanish, transport vositalarining texnologik nuqtayi nazaridan rivojlanganlik darajasi, unda xizmatlar ko'rsatish bo'yicha sifat ko'rsatkichlari aksariyat rivojlangan davlatlardan ham ilgari ketilgan.

CLASSIFICATION OF THE TRANSPORT SECTOR IN CHINA AND ITS PLACE IN THE ECONOMY

Mirabbos Mirg'iyosov

*Researcher,
Tashkent State University of Oriental Studies
Tashkent, Uzbekistan*

ABOUT ARTICLE

Key words: People's Republic of China, transport, trade relations, population, security.

Abstract: The article analyzes the categorization of the transport sector and its role in the economy, as well as the work carried out in this field in the People's Republic of China and its peculiarities. It is precisely because of the development of the transport sector that this sector is developing proportionately in China, whose economy is developing more and more rapidly today. Because, as we know, China ranks first in the world in terms of population. Today, on the one hand, the numerical aspect of this population is considered as one of the main factors of economic development, and on the other hand, social and economic provision of this population is one of the most urgent tasks facing the government. Therefore, in the last 50 years, China's population, which has been growing at a high rate from year to year, is not only providing food, creating jobs, and creating protection systems for the strata in need of social protection, but at the same time, more than one billion there was also an urgent task of ensuring the movement of more people in daily transport. Of course, today, like other developed countries, China has all types of transport, and the daily use of these vehicles, the level of development of vehicles from the technological point of view, and the quality indicators of service provision are more advanced than most developed countries.

КЛАССИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА КИТАЯ И ЕЕ МЕСТО В ЭКОНОМИКЕ

Мираббос Мирзиёсов

Исследователь,

Ташкентский государственный университет востоковедения

Ташкент, Узбекистан

О СТАТЬЕ

Ключевые слова:
Китайская Народная Республика, транспорт, торговые отношения, население, безопасность.

Аннотация: В статье анализируется категоризация транспортного сектора и его роль в экономике, а также работа, проводимая в этой сфере в Китайской Народной Республике, и ее особенности. Именно благодаря развитию транспортного сектора пропорционально развивается этот сектор в Китае, экономика которого сегодня развивается все более быстрыми темпами. Потому что, как мы знаем, Китай занимает первое место в мире по численности населения. Сегодня, с одной стороны, численный аспект этого населения рассматривается как один из основных факторов экономического развития, а с другой стороны,

социально-экономическое обеспечение этого населения является одной из наиболее актуальных задач, стоящих перед правительством. Поэтому в последние 50 лет население Китая, которое из года в год растет высокими темпами, не только обеспечивает продовольствием, создает рабочие места, создает системы защиты слоев, нуждающихся в социальной защите, но и в то же время времени, более одного миллиарда, стояла также острая задача по обеспечению движения большего количества людей в ежедневном транспорте. Конечно, сегодня, как и другие развитые страны, Китай располагает всеми видами транспорта, и ежедневное использование этих транспортных средств, уровень развития транспортных средств с технологической точки зрения, показатели качества оказания услуг более продвинуты, чем большинство других развитых стран. развитые страны.

KIRISH

Ma'lumki, Xitoy dunyoda aholisining soni jihatidan yetakchi o'rinlardan birini egallaydi. Bugungi kunda ushbu aholisining son jihatlarini, bir tomondan, iqtisodiy rivojlanishining bir asosi bo'lib qaraladigan bo'lsa, ikkinchi tomondan, ushbu aholini ijtimoiy va iqtisodiy jihatdan ta'minlash hukumat oldida turgan eng dolzarb vazifalardan biri hisoblanadi. Demak, so'nggi 50 yil ichida yildan yilga yuqori tezlikda o'sib kelgan Xitoy aholisini nafaqat oziq-ovqat bilan ta'minlash, ish o'rinlarini yaratish, ijtimoiy himoyaga muhtoj qatlamga himoya tizimlarini yaratib berish, shu bilan birga, bir milliarddan ortiq aholini kundalik transportlarda harakatlanishini ta'minlash kabi dolzarb vazifa ham mavjud bo'lgan.

Albatta, bugungi kunga kelib Xitoyda boshqa rivojlangan davlatlar singari transportning barcha turlari mavjud va ushbu transport vositalaridan kundalik foydalanish, transport vositalarining texnologik nuqtayi nazaridan rivojlanganlik darajasi, unda xizmatlar ko'rsatish bo'yicha sifat ko'rsatkichlari aksariyat rivojlangan davlatlardan ham ilgari ketilgan.

Olib borilgan tahlillar shundan dalolat beradiki, mavjud bo'lgan transport vositalarining barchasidan maksimal tarzda foydalanilsa, albatta, transport vositalarining iqtisodiy nuqtayi nazardan mamlakat iqtisodiyotining rivojlanishiga qo'shiladigan hissasini tahlil qilish maqsadga muvofiqdir, chunki transport sohasining rivojlanganlik darajasi bevosita mamlakatning ichki va tashqi iqtisodiy rivojlanish jarayonlariga salbiy yoki ijobiy ta'sirlarini o'tkazadi. Bu holatda alohida e'tibor Xitoyning eng yirik hamkorlaridan biri—bu Yevropa Ittifoqi davlatlari bilan amalga oshiriladigan tashqi savdo munosabatlarida transport vositalari turlari ichida asosiy o'rinni dengiz transporti egallaydi va bu borada kuzatish mumkinki, 2006–2012-yillarda boshqa transport vositalari singari dengiz transportining ulushi yildan yilga ortib borgan.

Xitoyga eksport ko'rsatkichida 2006-yilda jami 21441,02 tonna mahsulotlar eksporti amalga oshirilgan bo'lsa, 2012-yilga kelib ushbu ko'rsatkich 40798,05 tonnani tashkil etgan. Ushbu foydalanilgan transport vositalari ichida Xitoyga eksport qilish bo'yicha yuqori ulush dengiz transportiga to'g'ri kelgan bo'lsa keyingi o'rinlarda avtomobil yo'llari orqali amalga oshirilgan eksport mahsulotlarining tashilishi egallagan bo'lib jami transport vositalaridagi ulushi 2012-yil ko'rsatkichlari bo'yicha 2% ga yaqin ulushi to'g'ri kelgan. Shuningdek, quyidagi jadvalda e'tibor qaratiladigan jihati shundan iboratki, mazkur transport vositalari ichida temiryo'llar orqali tashishlar ko'rsatkichida pasayib borish tendensiyasi kuzatiladi. Jumladan, 2006-yilda ushbu ko'rsatkich 209,7 tonnani tashkil etgan bo'lsa, 2012-yilga kelib ushbu tendensiya 83,2 tonnani tashkil etgan, xuddi shunday pasayib borish tendensiyasi avtomobil transportlarida ham kuzatilmoqda.

Shuningdek, Xitoyning Yevropa Ittifoqi mamlakatlari bilan transport vositalari orqali amalga oshirilgan tashqi savdo munosabatlari tahlil qilinadigan bo'lsa, unda ko'rishimiz mumkinki, jami 2012-yilda 434,5 mlrd. yevro miqdorida savdo munosabatlari amalga oshirilgan bo'lsa, ularning asosiy qismi – 268 mlrd. yevro dengiz transportlari orqali amalga oshirilgan yoki 62% miqdori, keyingi o'rinida havo yo'llari orqali amalga oshirilgan savdo munosabatlari – 99,8 mlrd. yevro miqdorida yoki 23% miqdorni tashkil etgan.

Bevosita Xitoy iqtisodiyoti barcha turdagi transport vositalari tomonidan 2001-yildan 2013-yilgacha bo'lgan faoliyat davri tahlil qilinadigan bo'lsa, unda kuzatishimiz mumkinki, asosan hisob-kitoblar uchun temiryo'llar, avtomobil transporti, suv transporti va jamoat aviatsiyasi ma'lumotlari keltirilgan. O'z navbatida, temiryo'llari uchga bo'lingan, ya'ni milliy temiryo'llari, mahalliy temiryo'llar va qo'shma korxonalar tomonidan tashkil etilgan temiryo'llar kiradi, shuningdek, suv transportlari ham asosiy ko'rsatkichlari bo'yicha ikkiga bo'lingan, ya'ni suv yo'llariga va okean orqali tashilgan yuklarga bo'linishi kuzatiladi¹.

Xitoy milliy iqtisodiyotining rivojlanishida transport sohasining naqadar muhim rol o'ynashi yana bir ko'rsatkichlar tomonidan baholanishi ham mumkin, bu ham bo'lsa, mavjud transport vositalari tomonidan yaratilgan ish o'rinlarning ko'rsatkichlari bo'yicha, bu esa, o'z navbatida, eng asosiy makroiqtisodiy ko'rsatkichlardan biri bo'lmish ishsizlik darajasining pasayishiga xizmat qiluvchi omillardan biri sifatida xizmat qilib kelmoqda.

Bu borada olib borilgan tadqiqotlar shundan dalolat bermodaki, 2013-yilning oxirgi ma'lumotlariga ko'ra, temiryo'llarda 1796382 kishi, yo'l transportida – 3806122 kishi, suv transportida – 483428 kishi, havo yo'llari transportida – 494397 kishi, quvurlarda – 37704 kishi, transportda yuklash, yuklarni tushirish va jo'natish ishlarida – 442510 kishi, saqlash va

¹ <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2014/indexeh.htm>

qo'riqlash xizmatlarida – 325015 kishi va pochta xizmatlarida 1076595 kishi faoliyat yuritib kelmoqda. Shuningdek, alohida ta'kidlash lozimki, mazkur transport tarmoqlarida har yili muntazam ma'lum miqdorda yangi ishchi o'rinlari yaratib kelinadi va ushbu chora-tadbirlarga hukumat tomonidan alohida e'tibor qaratib kelinmoqda. Xitoyning hududlari bo'yicha Transport, Saqlash va Pochta ishlarida band bo'lgan ishchilar soni (kishilar soni)²

| Hudud | Temir-yo'llari | Yo'l transporti | Suv transporti | Havo yo'llari transporti | Quvurlarda | Yuklash, yuklarni tushurish va jo'natish agentligi | Saqlash va qo'riqlash | Pochta xizmat-lari |
|------------------------|----------------|-----------------|----------------|--------------------------|------------|--|-----------------------|--------------------|
| Jami mamlakat bo'yicha | 1796382 | 3806122 | 483428 | 494397 | 37704 | 442510 | 325015 | 1076595 |
| Beyjing | 99577 | 273618 | 324 | 66653 | 5947 | 51056 | 12887 | 82206 |
| Tianjin | 21298 | 51413 | 21192 | 8236 | 235 | 13272 | 19330 | 8479 |
| Xebey | 51533 | 138157 | 25568 | 3306 | 567 | 11742 | 11711 | 33311 |
| Shanxi | 114927 | 82492 | 74 | 5196 | 423 | 2411 | 8420 | 22449 |
| Ichki Mongoliya | 108259 | 73428 | 31 | 4076 | - | 1644 | 6304 | 23101 |
| Liaoning | 119040 | 142378 | 39223 | 19150 | 3839 | 17867 | 11683 | 23404 |
| Jilin | 68771 | 60989 | 831 | 5379 | 1117 | 1384 | 12215 | 20901 |
| Xeylongji-ang | 139143 | 76624 | 3103 | 6733 | 767 | 4177 | 20038 | 30200 |
| Shanxay | 45222 | 202798 | 50539 | 60843 | 1454 | 67921 | 30409 | 32400 |
| Jiangsu | 23336 | 239597 | 78329 | 13368 | 10381 | 36773 | 17861 | 64419 |

² <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2014/indexh.htm>

| | | | | | | | | |
|------------|--------|--------|-------|--------|------|-------|-------|--------|
| Zxejiang | 28105 | 159724 | 26480 | 10887 | 106 | 20930 | 12400 | 55066 |
| Anxuy | 42541 | 112095 | 14613 | 4116 | - | 5327 | 9084 | 32275 |
| Fujan | 40309 | 105271 | 14927 | 15234 | 12 | 29352 | 5536 | 32842 |
| Jiangxi | 61574 | 106077 | 7894 | 4844 | 808 | 3030 | 6637 | 21578 |
| Shang-dong | 82442 | 234278 | 70405 | 14113 | 3547 | 25688 | 22729 | 53203 |
| Xenan | 120139 | 234278 | 5768 | 7795 | 74 | 10929 | 23248 | 33954 |
| Xubey | 83833 | 145880 | 15757 | 9137 | 788 | 11010 | 11325 | 54184 |
| Xunan | 76901 | 103424 | 4761 | 7463 | 169 | 8273 | 5077 | 39273 |
| Guang-dong | 27452 | 380485 | 60106 | 109755 | 319 | 54503 | 33415 | 167041 |
| Guangxi | 66108 | 82659 | 10430 | 5229 | 72 | 14361 | 6309 | 27251 |
| Xaynan | 5034 | 19638 | 5076 | 14198 | 30 | 4615 | 1053 | 4760 |
| Chong-king | 28535 | 165898 | 14884 | 10384 | - | 7192 | 4400 | 29627 |
| Sichuan | 60521 | 195737 | 10915 | 35328 | 618 | 9365 | 7339 | 74003 |
| Guizxo | 31797 | 54795 | 1142 | 6018 | | 3892 | 3548 | 12257 |
| Yunan | 37662 | 72439 | 716 | 18525 | 372 | 17704 | 3108 | 17442 |
| Tibet | 67 | 4660 | - | 372 | - | - | 239 | 1901 |
| Shaanxi | 65992 | 117312 | 210 | 12228 | 2661 | 3410 | 9511 | 39057 |
| Gansu | 51684 | 50523 | 46 | 1642 | 51 | 1057 | 4487 | 17139 |
| Kingxay | 22259 | 18818 | 4 | 1277 | - | 247 | 1129 | 3833 |
| Ningxia | 16964 | 15857 | 80 | 1710 | - | 450 | 649 | 4711 |

| | | | | | | | | |
|----------|-------|-------|---|-------|------|------|------|-------|
| Xingjian | 55357 | 84780 | - | 11202 | 3347 | 2928 | 2934 | 14328 |
|----------|-------|-------|---|-------|------|------|------|-------|

Mazkur jadval ma'lumotlariga e'tibor qaratadigan bo'lsak, undan kuzatishimiz mumkinki, Xitoyning deyarli barcha hududlarida transport xizmatlarida aholi uchun ish o'rinlari yaratilgan bo'lsa, ammo ba'zi hududlarning iqtisodiy sharoitidan kelib chiqilgan holda ba'zi transport vositalari bo'yicha ish o'rinlari yaratilmagan, jumladan, Ichki Mongoliyada quvurlar bo'yicha, Anxuyda quvurlar bo'yicha, Chongqingda quvurlar bo'yicha, Guizhouda, Tibetda – suv transporti, quvurlar, yuklash va yuklarni tushirish ishlarida, Kingxay va Ningxiada quvurlar bo'yicha va Xingjianda suv transporti bo'yicha ish o'rinlari yaratilmagan va ishga jalb qilinmagan. Albatta, ushbu holatlar yuqorida ta'kidlanganidek, har bir hududning iqtisodiy sharoitlariga bog'liq bo'ladi. Umuman olganda, tahlillar shuni ko'rsatmoqdaki, mazkur transport vositalari ichida eng ko'p ish o'rinlari yo'l transporti tomonidan yaratilgan va yaratilgan jami ish o'rinlarining 45% ni tashkil etsa, keyingi o'rinda temiryo'llar – 21% ni tashkil etgan, undan keyingi o'rinni 13% bilan havo yo'llari egallagan.

Xitoyda tobora aviatsiya transportidan ham foydalanish ko'rsatkichlari ortib bormoqda. Ma'lumki, aviatsiya bir necha turlarga bo'linadi, jumladan, fuqarolarni tashish uchun mo'ljallangan, yuklarni tashish uchun mo'ljallangan, harbiy xizmatlar uchun mo'ljallangan bo'ladi. Ushbu aviatsiya transportining aholi aviatsiyasini tahlil qilish mumkin, jumladan, 1990-yilda aholi aviatsiyasida jami 437 ta liniyalar mavjud bo'lgan bo'lsa 2000-yilga kelib ularning soni 1165 taga yetgan, 2010-yilga kelib 1880 taga yetgan bo'lsa, qisqa 3 yil ichida ushbu ko'rsatkich 2876 tani tashkil etgan. Ushbu o'sish tendensiyalari, shuningdek, xalqaro va ichki liniyalarda ham kuzatiladi. Ammo xalqaro liniyalarga nisbatan ichki liniyalarda o'sish ko'rsatkichi yuqori sur'atlarni namoyish etgan.

E'tiborli tomoni shundaki, Xitoyda yildan yilga havo yo'llari xizmatiga bo'lgan talabning oshishi bilan samolyotlardan foydalanish va ularning sonini ko'paytirish bo'yicha hukumat tomonidan tegishli choralar amalga oshirib kelinmoqda. Jumladan, Xitoyning statistika ma'lumotlariga ko'ra, 1990-yilda aholiga xizmat ko'rsatuvchi samolyotlarning soni 503 tani tashkil etgan bo'lsa, 2000-yilga kelib ularning soni 982 tani, 2010-yilda 1386 tani, 2013-yilda 4004 tani tashkil etgani va shuningdek, xarid qilinayotgan samolyotlar ichida Boeing-737 rusumli samolyot nisbatan ko'p xarid qilinganligi ahamiyatli hisoblanadi.

“AIRBUS” kompaniyasi tomonidan Xitoy bozorini tadqiq etish bo'yicha ma'lumotlariga ko'ra, 2013–2033-yillarda Xitoyda yo'lovchilar ko'rsatkichi bo'yicha AQSHdan ilgari ketishi kutilmoqda va mutaxassislarining taxminlariga ko'ra, 20 yil ichida aeroportlarda yo'lovchilar aylanmasi har yili 7,1% ga o'sishi kutilmoqda va bu orqali Xitoy dunyoda havo yo'llari

ko'rsatkichlari bo'yicha yetakchilardan biriga aylanishi va taxminlar amalga oshadigan bo'lsa, 2033-yilga kelib Xitoy dunyo havo yo'llarida yo'lovchilar ko'rsatkichi bo'yicha 11,9% ni tashkil etadi³.

Xitoyda, shuningdek, transport vositalari ichida, yana metropoliten aholi orasida juda talab yuqori bo'lgan transport vositalaridan biri hisoblanadi.

Xitoyda eng yirik metropolitenlardan biri—bu Gonkong metropoliteni hisoblanadi va 2015-yil holatiga Xitoyda tezyurar tramvaylarning 258,4 km yo'llari va 172ta stansiyalari mavjud. 2000-yildan boshlab mazkur metropoliteni MTR Corporation boshqaradi va ushbu davrga qadar metropoliten to'liq hukumat tasarrufida bo'lgan.

Aslida Gonkongda metropolitenning shakllanishida davlat bosh rollarda bo'lgan va uning asosiy maqsadlaridan biri—bu yildan yilga o'sib borayotgan Gongkong aholisini transport vositalari bilan ta'minlashdan iborat bo'lgan va 1960-yilda hukumat tomonidan tadqiqotlar olib borish vazifalari topshirilgan. Ushbu tadqiqot ishlarini B.Britaniyaning konsalting korxonasi «Freeman, Fox, Wilbur Smith & Associates» amalga oshirgan. Ularning tadqiqoti asosan yildan yilga aholining o'sib borish tendensiyasiga asoslangan va ularning taxminlariga ko'ra 1986-yilga kelib Gonkong aholisi 6 868 000 kishini tashkil etishi kerak bo'lgan 1-sentabr 1967-yilga kelib tadqiqotlar yakunlangan va hukumatga taqdim qilingan bo'lib, tadqiqot natijalariga ko'ra jami 64 km uzunlikdagi metropoliten qurish tavsiya etilgan.

1979-yilga kelib dastlabki metropoliten qurildi va foydalanishga topshirildi. 2000-yil 5 oktabrga kelib ilk bora Gonkong metropoliteni xususiyashtirildi va ushbu davrdan boshlab hukumat tomonidan metropoliteni moliyalashtirish tizimi to'xtatildi. Ushbu chora-tadbirlardan so'ng Gonkong metropoliteni aksiyalari misli ko'rilmagan narxlarda sotilgan va qo'shimcha ravishda 1 mlrd. aksiyalar muomalaga chiqarilishi rejalashtirilgan.

2012-yil ma'lumotlariga ko'ra Gonkong metropolitenidan jami 1 443 735 000 kishi foydalangan bo'lib, bir kunda o'rtacha 3 944 631 kishi foydalangan, Xitoyda ushbu ko'rsatkich bo'yicha 4-o'rinni egallagan bo'lsa, dunyo bo'yicha 10-o'rinni egallagan⁴.

Shanxay metropoliteni Xitoyda uzunligi bo'yicha birinchi o'rinni egallagan bo'lib, uning uzunligi 472 km ni tashkil etadi va ushbu ko'rsatkichni qisqa davrlarda 660 km ga yetkazish rejalari mavjud bo'lsa uzoq muddatli rejalarga ko'ra, ya'ni 2020-yilga qadar 990 km uzunlikacha yetkazish rejalari mavjud⁵. Ammo Xitoyning hududlari orasida raqobat muhiti yaxshi rivojlanganligini qayd etgan holda Pekin hukumati tomonidan ham tegishli ishlar amalga oshirish rejalashtirilgan bo'lib, 2020-yilga qadar ushbu ko'rsatkichni 1000 km ga etkazish

³ http://www.sino-russian.ru/html/2014/newsLogistics_1212/135.html

⁴ <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2014/indexeh.htm>

⁵ http://city4people.ru/blog/blog_414.html

rejalashtirilgan. Mutaxassislar tomonidan olib borilgan hisob-kitoblarga ko'ra 2010-yil holatiga har kuni Shanxay metropolitenidan 5 mln. kishi foydalansa, Pekin metropolitenidan 2012-yil ma'lumotlariga ko'ra 10 mln. kishi foydalanadi, ya'ni bu degani, jami umumiy transportdan foydalanuvchilarning 50% miqdori demakdir. Xitoyda metopolitenlarining ish vaqti, ertalabki 5:30 dan kechki 23:00 ga qadar davom etadi va har bir liniyaning o'zining mustaqil qatnash jadvali mavjud bo'lishiga qaramasdan, ularning vaqtlari deyarli bir xil⁶.

2007-yil ma'lumotlariga ko'ra Pekin metropolitenida yo'l kira 0,5 dollarni tashkil etgan bo'lsa, keyingi yillarda unda pasayish tendensiyasi kuzatilgan va 0,34 dollarni tashkil etgan va undan keyingi davrda yo'l kira narxlarining ko'tarilishi kuzatilmagan, solishtirishlarga ko'ra bu Xitoy bo'yicha eng past narx hisobalanadi.

Masalan, Shanxay metropolitenida Xitoyning boshqa metropolitenlari singari yo'l kira haqi bosib o'tilgan kilometr ga bog'liq bo'ladi. Ya'ni, birinchi 6 km.ga 0,5 AQSH dollari narx to'lansa, undan keyingi har 10 kilometr uchun 0,17 AQSH dollaridan qo'shib boriladi va bu borada eng maksimal narx 1,5 dollarni tashkil etadi. Agar bir yo'lovchi bir oy muddatda 10 AQSH dollaridan yuqori bo'lgan masofani bosib o'tgan bo'lsa, keyingi oy uchun unga 10% miqdordagi chegirma beriladi. Turistlar uchun 3 kunlik chiptani xarid qilish maqsadga muvofiqdir va uning narxi 7,5 AQSH dollarini tashkil etadi, ushbu holatda yo'l uzunligi cheklanmagan bo'ladi⁷.

Ammo Gonkongdagi metropolitendan Xitoy metropolitenining farqli tomoni shundaki, metroda o'tkazilgan vaqt uchun qo'shimcha mablag' to'lanmaydi. Umumiy transport uchun xarid qilingan kartalarning qulay tomoni shundan iboratki, undan taksida, kemada, trolleybusda, poezdda, avtobusda hamda metroda foydalanish imkoniyati mavjud. Xavfsizlik nuqtayi nazaridan metopolitenda aholining yuklarini ham tekshirish yo'lga qo'yilgan bo'lib, unda maxsus rentgenlar o'rnatilgan va ushbu rentgenlar barcha yo'lovchilarning yuklarini rentgen qiladi va mavjud xavf to'g'risida ogohlantiradi, ushbu chora-tadbirlar Pekinda bo'lib o'tgan Olimpiada munosabati bilan amalga oshirilgan.

XULOSA

Albatta, yuqorida bildirilgan fikrlar umumlashtiriladigan bo'lsa, aniq aytishimiz mumkinki, bugungi kunda Xitoy va O'zbekiston davlatlari o'rtasida transport sohasini rivojlantirish yuzasidan amalga oshirilayotgan barcha xatti-harakatlar asrlar davomida mamlakatlarimiz o'rtasidagi do'stona va teng manfaatli hamkorligimizning yana bir isboti hisoblanib, ushbu aloqadorligimiz bugungi kunda tobora rivojlanib, strategik ahamiyatga ega bo'lib bormoqda va transport sohasining qaysi bir turini rivojlantirish bo'yicha ishlarning amalga

⁶ http://city4people.ru/blog/blog_414.html

⁷ http://city4people.ru/blog/blog_414.html

oshirilishidan qat'i nazar, ularning rivojlantirilishi bu zamon talabidir, albatta va uning strategik maqsadi mintaqada mamlakatlarimiz o'rtasida hamkorlikning mustahkamlanishiga xizmat qiladi. Bu borada Xitoy tajribasini bevosita o'rganish maqsadga muvofiq. Ma'lumki, zamonaviy innovatsion texnologiyalar aksariyat hollarda ularning zamonaviyligi, avvalo, resurs tejamkorligi bilan baholanib kelinmoqda. Bu borada demak asosiy maqsad kam xarajatlar talab qiladigan (rentabellik) va ayniqsa, kam yonilg'i talab qilinadigan zamonaviy texnologiyalarni joriy etish va shu bilan birga ekologik nuqtayi nazardan zararsiz va atrof-muhitni ifloslantirmaydigan zamonaviy texnologiyalarni joriy qilish va bu borada, albatta, Xitoy tajribalarini faol o'rgangan holda amaliyotga joriy qilish maqsadga muvofiq.