

O'ZBEKISTON SSRDA YO'LOVCHI TASHISH VA UNING MUAMMOLARI

Jumayev M.H.

O'ZDJTSU., Katta o'qituvchi.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.18058580>

Annotatsiya. Mazkur maqola, O'z SSRda yo'lovchi tashish va uning muammolari mavzusida yozilgan. Ushbu maqolada, O'z SSRda yo'lovchi tashishda temir va avtomobil yo'llarining o'rni va xususiyatlari o'rganilgan. Maqolada temir va avtomobil yo'llar tizimining o'rni samarali bo'lishi va ularning yuqori natijalarga erishishi uchun qanday shart-sharoitlar zarurligi tahlil qilingan.

Kalit so'zlar: TEP-10, Tashobltrest "STRELA" TE3, TE2, O'zbekiston KP MQ, Chorjo'y – Qo'ng'iro't (627 km) temir yo'li. 1956 yilda O'zbekiston SSR.

Avtotransport va shosse yo'llari ministrligi Toshkent viloyati avtoresida Toshkent shahar va Toshkenti viloyati bo'ylab Komsomol maydoni - paxta punkt, Toshkent - Begovot, Tosh-kent - Boyovut, Komsomol maydoni - Litvinov nomidagi mahalla, Toshkent-Bo'stonlik, Lunacharskiy markazi - Ishchilar shaharchasi, Toshkent – Oqqo'rg'on sovxosi kabi yangi yo'nalishlar ham ochildi. 1958 yilda respublikada shaharlararo yo'lovchilar tashish 225,3 mln.ga yetdi. Taksi yengil avtomashi-nalarning umumiy yo'l bosishi 54,5 mln. km., shu jumladan pulli yurishi 45,6 mln. km., taksi yuk avtomashinalarniki esa 26,6 pulli yurishi 23,9 mln. tonna km.ni tashkil qildi¹. 1959 yilda 73087,0 ming yo'lovchi tashildi². 1960 yillarda respublika bo'yicha 218 ta avtobus marshrutlari ishlab turdi.

Ulardan 167 tasini ish rejimi ko'rib chiqildi.154 ta marshrutni yurish vaqtiga o'zgartirish kiritildi. 98 ta marshrut besh kunlik ish vaqtiga o'tishi munosabati bilan ish kunlari vaqtliroq ish boshlashga o'tidi. Ish vaqtini tugatish vaqti esa 146 marshrut avtobuslarda almashtirildi³. Shu bilan birga Respublikada qattiq qobiqli yo'llar uzunligi 1940 yildan to 1958 yilgacha 4,7 ming kilometrdan 8,1 ming kilometrgacha pasaygan bo'lsa, 7 yil ichida 6 ming kilometr yangi yo'l qurildi va 1965 yilga kelib bunday yo'llar uzunligi 14,1 ming kilometr ga yetdi. Bu yo'llar Toshkent viloyatidagi kolxoz, rayonlarni oblast markazlari bilan bog'ladi. Qattiq qoplamali yo'llar 1979 yilga kelib. 770 ming km ni tashkil qildi. Bu 1960 yilga nisbatan 499 km ko'p bo'ldi.

Bu yo'llarning 370,0 ming km takomillashtirilgan qoplamali yo'llar bo'ldi.

Ko'pchilik avtomobil yo'llari uzoq joylarda va yangi o'zlashtirilgan rayonlarda qurildi⁴.

Lekin, yo'lovchi tashish transportlaridagi muammolar hech ham kamaymadi. Masalan, 1962 yilning 1 dekabriga kelib -№3 avtoparkka rahbariyatiga 371 ta akt, raport, ariza kelib tushgan. Bu akt, raport, arizalar avtokorxonaning o'zida o'rganilganda asosiy kamchilik 65 raqamli avtobusda yo'lovchilarni tekinga olib ketish, 16-sonli avtobusda chiptalarni qayta – qayta respulizatsiya qilish holalari bo'lgan. Natijada 434 rubl 32 kop. zarar keltirilgan. Bu faqat o'z ishiga mas'uliyatsizlik bilan qaragan korxonalarni kelib tushgan xatlarning kech o'rganilganligini takshirish aniqlangan ma'lumot edi holos.

¹ Хўжаев С. Ўзбекистонда автомобил транспорти. – Тошкент: Ўзб. ССР Билим жамияти, 1968. – Б. 31.

² Тошкент вилояти давлат архиви, 693-фонд, 1-руйхат, 42-йиғма жилд, 119-варақ.

³ ЎзМА, 1770-фонд, 2-руйхат, 2491-йиғма жилд, 73-варақ.

⁴ Ходжаев Б. Автомобиль транспорти иктисоди. Дарслик. – Тошкент: Ўзб.ССР Ўқитувчи, 1982. – Б. 22.

Hatto, ishga shunchalar mas'uliyatsizlik natijasida 1962 yil 2 fevralda avtokorxona ishchisi Chernyaevlar oilasiga uning qarindoshi Kiev shahrida ahvoli og'irlashib kasalxonaga tushib qolganligi va o'sha yerda vafot etganligi haqida xat kelsada, bu xat egasida o'z vaqtida yetkazib ham berilmagan⁵.

Hatto, Toshkent viloyat partiya qo'mitasi 8 mart yaqinlashib kelishi munosabati bilan avtobazalarga yuborgan tabrikonomasi ham o'z vaqtida yetib kelmagan. Jumladan, bu 14 - sonli avtobazaga 11 martgacha stolda qolib ketgan.

1962 yilda O'zbekiston KP MQ aholi tomonidan yo'lovchi tashish transportlari ustidan bildirgan noroziligini tekshirish maqsadida max-sus komissiya tuzildi. Bu komissiya 25 avgustda Toshkent shahrida ishga chiq-qan avtobuslarning ishlash jarayonini tekshirdi. Tekshiruvchilar natija-sida 1-son avtobus parkida 10 ta marshrut bo'lib, 257 ta avtobus, shu kuni 140 liniyaga chiqish rejalashtirilgan bo'lsada, ishga 133 ta avtobus chiqqan. "Teatr Navoiy-Tashavtomash" yo'nalishidagi 1-sonli marshrut yo'lida 28 ta avtobus chiqarilgan bo'lsa 7.25 da bitta avtobus nosozlik tufayli avtoba-zaga qaytib kelgan. Natijada bu yo'nalishda 26 ta avtobus harakatlangan.

Avtobuslarni qatnash oralig'idagi vaqt 2-3 minut o'rniga 5 minutni tashkil etib, bu ertalabki ishga ketayotganlarga noqulay vaziyat yuzaga keltirib avtobusda tiqilinch holatlar yuzaga kelgan. Huddi shunday holat 2 – sonli avtoparkning 9,10, 14 sonli marshrut yo'nalishlarida ham sodir bo'lgan⁶.

Albatta bu masala jiddiy ko'rinmasada, o'z ishiga mas'uliyat-sizlik, avtobazalarning deyarli barchasida uchradi. Shunday bo'lsada, 1962 yilda birgiga Toshkent shahar yo'lovchi tashish shahar tresti belgilangan rejani 102 foiziga bajardi⁷. Toshkent viloyati avtotrestida bo'lsa 65 mln. yo'lovchi tashildi⁸. Toshkent viloyati yo'lovchi tashish transportida 1962 yilning yetti oyida reja 106 foizga bajarilgan, shundan tonna km. bo'yicha 98,5 foiz, yo'lovchi tashish bo'yicha 109 foiz, yo'lovchi – km. bo'yicha 112,5 foiz, yengil taksi bo'yicha 122 foiz, yuk taksilari bo'yicha 112,5 foizni tashkil etdi⁹. Lekin, bu raqamlar qo'shib yozish kuchli bo'lgan, soxta hisobotlar bilan to'lgan jamiyat uchun xos bo'lishi mumkin. Chunki, Toshkent viloyatining aloqa, avtotransport va shosse yo'llari kasaba uyushmasining III – plenumida ma'ruza qilgan Uzsofprofning mehnat va maosh bo'limi boshlig'i "mamlakatda ishlab chiqarish rivojlansada, taksi haydovchilari doimo bir yerda turishlarini ta'kidlab o'tdi¹⁰", demak, ishchilar asosan arzonroq bo'lgan avtobuslarda ishga qatnagan degan xulosani qilishga ham imkon beradi.

Toshkent viloyati avtobazalarida jarohat olish holatlari ham davomiy bo'ldi. Masalan, bu Toshkent viloyati avtoremont korxonalarida 1962 yilda 1961 yilga nisbatan 2 – sonli korxonada 10 foizga, 4-sonli avtokorxonada 36 foizga, 14 –sonli korxonada 14 foizga o'sgan¹¹. 1962 yilda Tashobltrest yo'lovchi tashish korxonasida Olmaliq avtobazasi xodimi sodir etgan halokatda 3 nafar kishi vafot etgan.

⁵ Toshkent viloyati davlat arxivi, 841-фонд, 1-рўйхат, 2-йиғма жилд, 22-варақ.

⁶ Toshkent viloyati davlat arxivi, 841-фонд, 1-рўйхат, 2-йиғма жилд, 61-варақ.

⁷ Toshkent viloyati davlat arxivi, 841-фонд, 1-рўйхат, 2-йиғма жилд, 85-варақ.

⁸ Toshkent viloyati davlat arxivi, 841-фонд, 1-рўйхат, 2-йиғма жилд, 84-варақ.

⁹ Toshkent viloyati davlat arxivi, 841-фонд, 1-рўйхат, 2-йиғма жилд, 86-варақ.

¹⁰ Toshkent viloyati davlat arxivi, 841-фонд, 1-рўйхат, 2-йиғма жилд, 32-варақ.

¹¹ Toshkent viloyati davlat arxivi, 841-фонд, 1-рўйхат, 2-йиғма жилд, 112-варақ.

Shu yili 1.100 ta yo‘l halokati xodisasi sodir bo‘lgan, ulardan 278 nafari vafot etgan, 1039 kishi jarohat olgan. GAI organlari va xo‘jalik tashkilotlari tomonidan 100 dan ortiq kishi ogohlantirilgan.

Sanoat korxonalarining ko‘payishi, yer osti boyliklari qazib olishning o‘sishi, xalq xo‘jaligi, yangi sanoat shaharlari - Ohangaron, Olmaliq, Quvasoy, Leninsk, Chirchiq, Bekobod va boshqa shaharlarning tez rivojlanishi respublikada yuk va yo‘lovchi tashishni ko‘paytirishda asosiy omil bo‘ldi. Umuman. 1967 yilga kelib respublikada 84 ta marshrut ochilib, shu yilning yanvar – fevral oyilarining o‘zida 10 ta marshrut ochildi¹². Natijada yo‘lovchi tashish oshdi.

1969 yilda yo‘llarda 8,4 mln. yo‘lovchi tashildi. Lekin, avtobuslarda yo‘lovchi tashishning yo‘lga qo‘yilganligi, mahalliy avialiniyalarning ochilishi tufayli shahar temir yo‘llarida va ayniqsa mahalliy yo‘llarda yo‘lovchi tashishdagi muammolar bir oz kamaydi. 1958 yilda yo‘lovchi tashish 5,9 mln. nafarga yetdi. “1961 yilga kelib yo‘lovchi tashish keskin o‘tdi va 1965 yilda mahalliy poezdlarda 145 foizga, shahar atrofida qatnaydigan poezdlarda 222 foizga yetdi”¹³.

Tadqiq etilayotgan hudud yaqinida bo‘lgan Toshkent shahri – yirik sanoat markazi, oliy o‘quv yurtlariga boy respublika poytaxti bo‘lib, shaharda avtobus, tramvay, tralleybus, taksi yo‘nalishlari ishladi. Toshkent shaharlararo yo‘lovchilar tashish markazi hamda Toshkent orqali Sirdaryo, Farg‘ona vodiysi va Toshkent viloyati, Qozog‘iston viloyati bilan transport iqtisodiy aloqasini ham bajardi. 1950 yillardan Toshkent vokzali bilan Pushkin ko‘chasi o‘rtasida beshinchi marshrut bilan trolleybus qatnay boshladi. Yangi trolleybus yo‘li Taras Shevchenko, Chexov va Jukovskiy ko‘chalari orqali o‘tdi. Tramvay-trolleybus tresti boshqarmasi trolleybus qatnaydigan yangi yo‘lga sim tortish ishlari ham davom etib bordi. Pushkin ko‘chasida tramvay-trolleybuslarni elektr quvvati bilan qo‘shimcha ta‘minlaydigan qo‘shimcha stansiya qurildi. Stansiya ishga tushgandan keyin tramvay va trolleybuslarning qatnovi tezlashdi¹⁴. 1965 yilda O‘zbekistonda ikkita trolleybus yo‘nalishida bo‘lgan bo‘lsa, 1968 yilga kelib 5 taga yetdi¹⁵. 1973 yilda bu yo‘nalish oltitga yetdi. Trolleybus yo‘nalishining umumiy uzunligi 328,6 km.ga yetdi. Trolleybus yo‘nalishlarida 1973 yilning o‘zida 111,3 mln. yo‘lovchi tashildi. Huddi shunday tramvay yo‘l ham bo‘lib, bu yo‘l Toshkent shahrida 38 km.ni tashkil etdi. 1968 yilda 4 ta tramvay marshrutlari ishlab turdi¹⁶. 1973 yilga kelib 231,3 km.ni tashkil etdi. Shu yillarda tramvay vagonlarining soni 6 m artaga ham o‘tdi. Yo‘lovchi tashish esa 27 mln.dan 140 mln.ga yetdi¹⁷. 1968 yilga kelib Olmaliqda ham 20 km.lik trolleybus yo‘li ishga tushirildi, u yo‘lda 18 ta trolleybus qatnadi¹⁸.

Biroq, ko‘chalar torligi ahvolni og‘irlashtirganligi bois 1960 yilda Toshkent atrofida aylanma avtomobil yo‘li qurilishi boshlandi¹⁹. Bu o‘z navbatida marshrut taksilar sonini ham ko‘paytirdi. Agar 1953 yilda respublikada jami 325 avtobus bo‘lib, 126 avtobus marshruti va uning uzunligi 3044 kilometrni tashkil etdi. Agar 42,6 million yo‘lovchi tashilgan bo‘lsa, 1965 yilga kelib avtobuslarning soni 32564 kilometr, tashilgan yo‘lovchilar soni 629,7 million kishini

¹² ЎзМА, 1770-фонд, 2-рўйхат, 2491-йиғма жилд, 74-варақ.

¹³ Захриддинов Ф. Ўзбекистонда пассажирлар ташишининг ўсиши. – Тошкент: Ўзб. ССР Билим жамияти 1969. – Б. 28.

¹⁴ Рахмонов Б. Янги троллейбус йўли // Қизил Ўзбекистон. 1950 йил, 29 январь.

¹⁵ ЎзМА, 1770-фонд, 2-рўйхат, 2598-йиғма жилд, 74-варақ.

¹⁶ ЎзМА, 1770-фонд, 2-рўйхат, 2598-йиғма жилд, 46-варақ.

¹⁷ Узбекская ССР: могучая сила социализма и дружбы народов // Коммунист Узбекистана. 1974, №10. – С. 92.

¹⁸ ЎзМА, 1770-фонд, 2-рўйхат, 2598-йиғма жилд, 46-варақ.

¹⁹ Хўжаев С. Ўзбекистонда автомобил транспорти. – Тошкент: Ўзб.ССР Билим жамияти, 1968. – Б. 31.

tashkil qildi, shundan 163,4 million yo'lovchi shaharlararo avtobuslarda tashildi. Shu yillarda yengil taksi va yuk mashinalari ko'paydi. Yo'lovchilar tashish oshdi. 1965 yilda yengil taksi mashinalarining umumiy yo'l bosishi 188,5 million kilometrni, shunday pulli yo'l bosishi 154,5 million kilometrni tashkil etdi²⁰.

Avtobuslar soni 1965 yildagi 4380 dan 1970 yilgacha 7253 taga ko'paydi. Yo'lovchi tashish 1970 yilda 1139,9 mln. kishiga yetdi, bu raqam 1965 yilda 629,7 mln.ga teng bo'lgan edi.

1966-1970 yillarda yana 194 ta yangi avtobus marshrutlari ochildi, bundan 121 tasi shaharlar va rayonlararo, 73 tasi shahar ichida bo'ldi. Yengil taksi mashinalari soni ko'paydi. 1970 yilgacha 18 avtobus, taksomator parklari qurish va rekonstruksiya qilish amalga oshirildi. Bu yillarda avtomobil transportida yo'lovchi-lar tashish ham to'xtovsiz oshib bordi. 1979 yilda yo'lovchilar oboroti 1960 yilga nisbatan 6,2 marta oshib, 1 yo'lovchining o'rtacha yo'l bosishi shaharlar ichida 5,6 km ni va shaharlararo - 41,2 km. ni tashkil etdi. 1968 yilning 1 dekabrda yo'lovchi tashishga ixtisoslashtirilgan Toshkent viloyat avtotresti tashkil etilganida, uning tarkibida 10 ta avtobus taksomotor saroyi va xo'jalik hisobidagi "Toshkent" avtovokzali bor edi, jami 10 avtobus, 112 ta yengil taksimotorlar viloyat yo'lovchilari xizmatiga jalb qilingan edi. Bo'ka, Yangibozor, Oqqo'rg'on, Yangiyo'l, To'ytepa, Bo'stonlik, Keles va Angren avtosaroylarida ishlab chiqarish korpuslari qurilib, texnika jihozlari bilan ta'minlandi, avtobus va yengil avtomobillarni yuvish, agregatlarni ta'miralsh va diagnostika postlari ishga tushirildi, atrof muhitni muxofaza qilish choralari ko'rildi²¹. 1970 yil oxiriga kelib avtotrest xo'jaliklarida jami avtobuslar soni 1250 ta, yengil taksimotorlar soni esa 235 taga yetkazildi va yakunlari bo'yicha 174,3 million yo'lovchi tashilib 23 mln. so'mdan ziyod daromad olindi. Jami 256 ta yo'nalishda avtobuslar uzluksiz harakat qildi. Bulardan tashqari 115 ta shaharlarda, 158 tasi shahar atrofi va 68 tasi shaharlararo yo'nalishlarda xizmat ko'rsatdilar²².

1967 yilda O'zbekiston SSR avtomobil va shosse yo'llari ministrligi fuqarolarni tashuvchi 10392 avtobuslar, ulardan 6014 avtobus, 4020 yengil taksi, 358 yuk taksilari ajratildi. 1960 yillrga nisbatan 1967 yilga kelib yo'lovchi tashiydigan avtomobil parklari 2 martaga, yo'lovchi tashish 2,7 martga, yengil taksilarda yo'lovchi tashish 3,6 martaga ko'paydi²³. Shu yillarda yo'lovchi tashish Toshkent shahri, Toshkent, Farg'ona, Andijon, Samarqand, Buxoro viloyatlarida 82,4 foiz, yengil taksilarda yo'lovchi tashish 83,1 foizni tashkil etdi²⁴.

Fuqarolarga qulaylik yaratishga qaratilgan harakatlarda o'z ishini puxta bilmaslik, mas'uliyatsizlik yoki xo'jasizlik kabilar katta to'siq bo'lib qolaverdi. Masalan, 1972 yilda Xondayliq - G'azalkent marshruti bo'ylab avtobus qatnovi yo'lga qo'yildi, yanvar oyida qalin qor yoqqanligi sababli Chirchiq avtobus-taksomotor parkining direktori D. L. Voronin 1972 yil 4 yanvar kuni Chorvoqdagi 4-avtokolonna rahbari nomiga yo'llagan maktubida bu marshrutni to'xtatib turishni so'radi.

²⁰ Убайдуллаев И, Абровов З, Захриддиов Ф. Ўзбекистон транспорти. – Тошкент: Ўзбекистон ССР "Билим" жамияти. 1968. – Б.13.

²¹ Хазраткулов А. Решение социальных вопросов в Узбекистане. – Ташкент, 1991. – С. 24.

²² Убайдуллаев И, Абровов З, Захриддиов Ф. Ўзбекистон транспорти. – Тошкент: Ўзбекистон ССР "Билим" жамияти, 1968. – Б. 14.

²³ ЎЗМА, 1770-фонд, 2-рўйхат, 2493-йиғма жилд, 28-варақ.

²⁴ ЎЗМА, 1770-фонд, 2-рўйхат, 2493-йиғма жилд, 29-варақ.

Lekin, qish tugab, yog‘ingarchiliklar tugasada, avtobus qatnovi qayta yo‘lga qo‘yilmadi²⁵.

Bu haqida murojat qilgan fuqarolarga Toshkent viloyat yo‘lovchi tashish ishlab chiqarish avtotrestining boshqaruvchisi V. Podkovirin o‘z javob maktubida “G‘azalkent-Xondayliq” marshruti avtopark uchun qimmatga tushganligini, bu marshrutdan o‘tgan to‘qqiz oyda 13 ming 700 so‘mlik daromad o‘rniga 8 ming 600 so‘m pul tushganligini, 5 ming 700 so‘mlik reja yo‘lovchilar kam bo‘lgani uchun bajarilmaganligini ma’lum qildi. Xondayliq va Soyliq qishloqlari aholisining xati o‘sha yerga borib tekshirilganda esa yo‘qolgan marshrut o‘rnini bajarishi lozim bo‘lgan “Chirchiq-Xondayliq” marshrutidagi avto-buslar Gazalkentga kirib o‘tmasdan to‘g‘ri o‘tib ketavergan. Bu har kishi qishloqda yashovchi aholining tabiiyki e‘tiroziga sabab bo‘lgan. Tekshirishdan keyin Chirchiq-Xondayliq marshrutida qatnovchi avtobuslarning Gazalkentga kirib o‘tishlari uchun tegishli tadbirlar belgilangan²⁶.

Piyodaning mas’uliyati ham oshirilib, ayni bir vaqtda haydovchilar uchun bir qator yangi chegaralar belgilandi. Jumladan, 114-modda tartibga solinmaydigan chorrahada o‘ngga yoki chapga burilayotgan haydovchidan o‘sha ko‘chani kesib o‘tayotgan piyodani o‘tkazib yuborishni talab qildi. Avval bu qoida faqat tartibga solingan chorrahalarda qo‘llanilgan edi. Shu maqsadda, tartibga solinmaydigan piyoda o‘tish joyiga yaqinlashayotgan haydovchidan tezlikni kamaytirish yoki to‘xtashni talab qiladigan 116-modda ham kiri-tildi²⁷. Haydovchilarga zarur bo‘lmagan holatda sekin yurish va keskin tor-moz berish ta’qiqlandi. Shu bilan birga, shahar ichida ham katta tezlikda yurish mumkin bo‘lgan yo‘llar belgilandi. Toshkentda bular Halqlar do‘stli-gi, Maksim Gorkiy ko‘chalari bo‘lgan bo‘lsa, Toshkent viloyatida Toshkent-Chinoz, Toshkent-Olmaliq yo‘llari bo‘ldi. Bunday yo‘llarda harakat tezligi maxsus belgilar bilan ko‘rsatildi. Shu yo‘llarda orqaga yurish, burilish, qaytish ruxsat etilmadi²⁸.

Tartib-qoidalar belgilanishi bilan 1976-1980 yillarga kelib O‘zbekistonda 21 avtovokzal, 84 avtostansiya ishga tushirildi. 1978 yil 15 iyulda “Toshkent” avtovokzali ishga tushdi u bir vaqtning o‘zida ikki ming yo‘lovchiga xizmat ko‘rsata boshladi. Bu yerdan kuniga 220 avtobus O‘zbekistonning hamma viloyatlari va shaharlariga qo‘shni respublikalarning bir qator viloyatlari, shaharlari va poytaxtlariga, ya’ni 45 marshrut bo‘yicha qatnay boshladi. Natijada yo‘lovchilardan tushadigan shikoyatlar keskin kamaygan holatlar ham bo‘ldi²⁹. Bu orada Toshkent viloyatidagi juda ko‘p yo‘lovchi tashuvchi yo‘llar, jumladan, Toshkent-Parkent, Toshkent-Bo‘ka yo‘llari, Murotali sovxozi - Bo‘ka yo‘nalishi, hatto, katta O‘zbek trakti yo‘llari, Zangi – ota - Yangiyo‘l, Chinoz - Sirdaryo, Mirzacho‘z shahar - Bulganin sovxozlaridan yo‘llar o‘tdi, lekin fuqarolarni tashish umuman talabga javob bermadi³⁰.

Ishdagi bu no‘noqliklar avtotransport ishini yaxshilashni talab etar edi. Shu maqsadda nazoratni kuchaytirish uchun ko‘p kunlik yo‘l varaqalari joriy etildi. Tashish jarayoniga brigada pudrati ham tadbir etildi.

²⁵ Асиров А., Мусаев Э. Йўқолган маршрут // Тошкент ҳақиқати. 1973 йил 5 январь.

²⁶ Бўстонлик райони // Тошкент ҳақиқати. 1973 йил 6 январь.

²⁷ Дачевич В., Бродицкий Д. Ҳаракат хавфсизлигини янги қоидалари. // Тошкент ҳақиқати. 1973 йил 17 январь.

²⁸ Дачевич В., Бродицкий Д. Ҳаракат хавфсизлигини янги қоидалари. // Тошкент ҳақиқати. 1973 йил 17 январь.

²⁹ Заҳриддинов Ф. Ўзбекистонда пассажирлар ташишининг ўсиши. – Тошкент: Ўзбекистон ССР “Билим” жамияти, 1968. – Б. 31.

³⁰ Тошкент вилояти давлат архиви, 693-фонд, 1-рўйхат, 42-йиғма жилд, 33-варақ.

Bu usul 1977 yilda Olmaliq avtobus taksomotor saroyida yo'lovchi tashuvchi avtobuslar ham yo'lga qo'yildi. 1978 yili avtosaroyda yo'lovchi tashuvchi avtobus brigadalar soni 5 taga yetkazildi. Bu boshqa avtosaroylarda ham qo'llanila boshladi, yil oxiriga ularning soni 52 taga yetkazildi va ular 733 avtobus bilan 63 ta yo'nalishda xizmat ko'rsatdi. Chirchiq avtosaroyiga qarashli G.Veys va F.Abdullaev boshliq brigadalar "Toshkent-Chirchiq" tezyurar yo'nalishini namunalilik yo'nalish darajasiga ko'tardi³¹.

Yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish madaniyatini oshirish qulayliklar yaratish, yo'nalishdagi avtobuslar ustidan nazoratni kuchaytirish, yagona hisobot o'rnatish, qatnovlar uzluksizligini ta'minlash, tashilgan yo'lovchilar va olingan daromad tezkor hisobotini yo'lga qo'yish maqsadida 1976 yili uchta xo'jalik hisobidagi avtoshohbekatlar (Toshkent, Chirchiq va Bekobod) birlashtirilib, Toshkent viloyati Avtoboshbekatlar va avtoshohbekatlar birlashmasi tashkil topdi, 5 ta avtoboshbekat, 17 ta avtoshohbekat va 20 ta chiptaxonalar birlashma tarkibiga kirib, Toshkent viloyati hududidagi asosiy trassalarda joylashtirildi. Yo'lovchilar tashish ham tez sur'atlar bilan o'sib bordi. 1979 yilda avtobuslarda yo'lovchilar tashish hajmi 1960 yildagiga nisbatan - 3,65 marta, yo'lovchilar oboroti esa - 6,2 marta ko'paydi. 1979 yilda avtobuslarda 41,27 mlrd. kishi tashilib, yo'lovchi oboroti 376,0 mlrd. yo'lovchi km.ga yetdi. Taksilarda yo'lovchilar tashish hajmi ham yuqori ko'rsatkichlarga erishdi. 1979 yilda yengillik taksilarda pullik qatnash 7239 mln.km ni va bir sutkada o'rtacha yurish masofasi 260 km ni tashkil qildi.³²

Birlashma issiq iqlim sharoitida PAZ-672 va LAZ-695 markali avtobuslarning ishonchli ishlashini aniqlash maqsadida ilmiy-tadqiqot ishlari ham olib bordi. 1978 yilda birinchi marta mamlakatda RAF-2203 markali kichik avtobuslarni issiq iqlim sharoitida nazorat ostiga olib ishlatib ko'rish tashkil etildi. Sinov ishlari Toshkent 2 - marshrut taksi mashinalari avtokorxonasida yo'lga qo'yildi. Birlashma mutaxassislari Toshkent viloyati yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish avtotresti bilan hamkorlikda "Ikarus - 250" va "Ikarus - 225" markali avtobuslarning shaharlararo yo'llarda yo'lovchilarga xizmat qilishini sinovdan o'tkazdi³³.

Toshkentdagi 2519-avtokorxona "Ikarus" avtobuslari ta'mir qilinadigan korpus, 3 - taksomotor parki, ikki ming mashinaga mo'ljallangan 2-yengil mashinalar kombinati ham jadal qurib tugallandi. 1975 yilga kelib Toshkent 18-avtobus parki, Xo'jaobod, Sho'rchi va Parkentda avtostansiya-lar, tuman Markazlarida 5500 yo'lovchiga mo'ljallangan 14 ta avtostansiya qurib foydalanishga berildi. Biroq, haydovchilarning beboshlik holatlari ham bo'lib turdi. Masalan, "Toshkent-Oqqo'rg'on sovxosi" marshrutida xizmat qilayotgan ayrim haydovchilar nojo'ya harakatlari bilan Yangiyo'l rayonidagi 55-raz'ezdga kelib, yo'lovchilarga "mashina parkka boradi, sizlar boshqa mashinaga o'tiringlar" deyishga odatlanib qolganlar. Bu yo'lovchilardan kelib tushgan arizalar natijasida aniqlangan. Natijada, 55-raz'ezdda yo'lovchilarni avtobusdan tashishga undagani va qo'pollik qilgani uchun Reshat Nafeev avtobus shofyorligidan bo'shatilib, boshqa ishga o'tkazilgan³⁴.

³¹ Ходжаев Б.А. Автомобиль транспорта иктисоди. Дарслик. – Тошкент: Ўқитувчи, 1982. – Б. 21.

³² Хайдаров М. Комментарий к некоторым первоисточникам по истории Узбекистана // Тарихнинг номаълум саҳифалари. Илмий мақолалар. Хужжат ва материаллар. Хотиралар. Тўртинчи китоб. – Тошкент: Гафур Гулом номидаги нашриёт-матбаа ижодий уйи, 2013. –Б. 218-233.

³³ Захриддинов Ф. Ўзбекистонда пассажирлар ташишнинг ўсиши. – Тошкент: Ўзбекистон ССР "Билим" жамияти, 1968. – Б.25.

³⁴ Бебош шофёрлар // Тошкент ҳақиқати. 1980 йил 22 февраль.

Ayni paytda 1980 yillarga kelganda shaharlarda fuqaro tashish turlariga transportlariga avtobuslar, trolleybuslar, tramvaylar hamda metro kirdi. Ammo, butun mamlakat bo'ylab sovet kishini uchun yengil avtomobil sotib olish murakkabligicha qolgan holda yo'lovchi tashish holatlari ham boshqa kapitalistik tizimda rivojlanayotgan davlatlardan umuman orqada qolib ketdi.

Albatta yo'lovchi tashish butun mamlakat bo'ylab 1940 yillarda 3,2 foizdan 36,1 foizga o'sdi³⁵. Biroq, yangi shaharlarning barpo etishilishi bu ishlarni tezlashtirishni talab etsada, hukumat organlari bo'lsa yo'lovchilar ehtiyojlarini yengillashtirish choralarini belgilash ishlarini to'liq amalga oshirmasdan qolaverdi. 1980 yillardan Toshkent viloyatida yirik yo'lovchi tashish transportiga nisbatan o'sib borayotgan ehtiyojini to'liq qondirish maqsadida harakat tartibini o'zgartirish, uning texnik xolatini yaxshi-lash tadbirlari ko'rildi. LAZ-672, LAZ-699, Ikarus avtobuslarining 250, 256, 260, 280 rusumlaridamda RAF-2203 rusumli avtobus va kichik avtobuslar soni ortdi. Ayni paytda Toshkent avtoboshbekatidan shaharlararo yo'nalishlarga yuboriladigan avtobuslar bekor yurishlarini qisqartirish maqsadida Zangiota avtobus taqsimot saroyi qurildi. Avtosaroyda dastlab ijtimoiy masalalarga alohida e'tibor berildi, uy-joylar, bollar bog'chalari, oromgohlar, dam olish va davolanish shahobchalari qurildi. Toshkent, Bekobod, avtobosh-bekatlari Samarqand, Angren avtoshohbekatlarida sanitariya maishiy majmualar, xususan Onalar va bolalar xonalaridan tashqari yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish shahobchalari haydovchilari uchun dam olish xonalari ish boshladi. 1988 yili Toshkent viloyati yo'lovchi tashish avtotresti "Toshviloyaty'lovchitrans" birlashmasiga aylantirildi. Aynan shu davrda avtokorxonalar to'liq xo'jalik hisobiga o'tkazildi, avtosaroilar jamoalari rahbarlarini tanlab saylov asosida tayinlanish huquqiga ega bo'ldi. Avtosaroilarning mustaqilligi va pirovard natijalari bo'lgan manfaatdorlikni yanada oshirish maqsadida boshqaruv tizimini takomillashtirish uchun izlanish-lar olib borildi.

1989 yilning 1 oktabridan boshlab birlashma "Toshviloyaty'lovchitrans" konserniga aylantirildi. Boshqaruv kengashi ishida mehnat jamoalari demokratiya tamoyillari asosida kengashda ishtirok etish huquqiga ega bo'ldilar. Kengash a'zolari etib konsern boshqaruvi raisi, uning muovnlari, avtosaroy rahbarlari, ilg'or haydovchi va ta'mirlovchilar saylandilar³⁶.

Yo'lovchi transportida xizmat ko'rsatishni yaxshilash maqsadida avtomobil transporti ministrligi avtobus marshrutlarini ko'paytirish va avvalo shaharlar va shahar atrofidagi yo'lovchilarni tashish hajmini oshirish rejasini ishlab chiqdi. Rejaga muvofiq 1985 yilda marshrutlar 2457 taga yetkazildi. 1987 yil 24 dekabrda SSSR Avtomobil transporti vazirligining "RSFSRda avtomobilda yo'lovchi va bogaj tashish qoidalari to'g'risida"gi qarori chiqdi³⁷. Unda yo'lovchi tashish qoidalari belgilab berildi hamda marshrut avtobuslari, avtobuslar, ilohida shaxslar tomonidan boshqariladigan marshrut taksilar, shaxsiy avtomobillar yo'lovchi tashishi mumkin bo'lgan avtomobillar qatoriga kiritildi. Tabiiyki. Bu chora- tadbirlar nurab borayotgan sovet davlati davrida qabul qilindi.

³⁵ Шафиркин Б. Единая транспортная сеть и взаимодействие различных видов транспорта.-Москва. 1970.-с. 98.

³⁶ Убайдуллаев И, Абборов З, Захриддиов Г. Ўзбекистон транспорти. – Тошкент: Ўзбекистон ССР "Билим" жамияти, 1988. – Б.13.

³⁷ Министерство автомобильного транспорта РСФСР. Приказ от 24 декабря 1987 года №175. "Об утверждении правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РСФСР <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=39023>. Мурожат қилинган сана 24 сентябрь 2024 йил.

Aholi sonining, shahar, shahar poselkalar sonining ortib borishi, yo‘l qurilishida mablag‘larning yetarli emasligi, kishilardagi loqaydilik kabi holatlar bu belgilangan vazifalarni to‘laqonli amalga oshirish imkonini ham bermadi. Shunday bo‘lsada, O‘zbekiston mustaqilligini qo‘lga kiritish arafasida “Toshviloyat-yo‘lovchitrans” qoshida 17 ta avtosaroy, 6 ta avtoshohbekat va avtobosh-bekatlari, avtochiptaxonalari faoliyat olib bordi. Ularda avtobuslar soni 840 tadan 899 taga, yengil avtomobillar soni 170 tadan 468 taga, avtobuslarning umumiy sig‘imi 32485 yo‘lovchidan 83300 ga yetkazildi, avtobuslardan foydalanish darajasi 0,71 dan 0,736 ga yetdi, avtobus yo‘nalishlari soni 680 tadan 1598 taga, jami tashilgan yo‘lovchilar soni 138,7 nafardan 377,4 mln nafarga yetkazildi³⁸. va 1980 yildagiga qaraganda 16,7 foizga oshdi.

Xulosa o‘rnida shuni aytish kerakki respublika avtomobil yo‘llari va yo‘nalishlari, yo‘lovchilar tashish tarmog‘ini rivojlashtirish respublikaning hamma markazlari va yirik aholi hududlariga yo‘lovchilar tashishni amalga oshirishga imkon berdi. Texnika-iqtisodiy tahlillar hamma hududlarda yo‘lovchi avtmobil transporti korxonalari qurish ba’zi hollarda yo‘lovchi tashish kamligi sababli maqsadga muvofiq emasligini ko‘rsatdi. Shu manuosabat bilan O‘zbekiston SSR Avtomobil transporti ministrligi bunday hududlarda, yirik avtobus va avtobus-taksomator parklari qoshida avtomobil transporti korxonalari filiallari tashkil etildi. Bu filiallarda avtobuslarni asrash, joriy va birinchi texnika xizmati ko‘rsatish shaxobchalari bilan bir qatorda avtomobillarni kichik ta‘mir qilishni uyushtirish ham amalga oshirildi. Bunday filiallar bilan birga xizmat ko‘rsatilayotgan tuman talablariga muvofiq avtostansiyalar qurish ko‘zda tutildi.

Yuk avtomobillari va avtobuslarda yuk va yo‘lovchilar tashishning tez o‘ssishi shaxsiy avtomobillar keng tarqalishi munosabati bilan, ayniqsa, qishloq joylarada avtomobil yo‘llarini qurishni avj oldirish avtomobil transportini rivojlantirishning asosiy masalalaridan biri bo‘lib hisoblandi. Avtomobil yo‘llari tarmog‘ini kengaytirish, avvalo, qishloq xo‘jalik ishlab chiqarishini tez sur‘atlar bilan o‘stirish va qishloq tumanlari aholisining turmushi va madaniyat darajasini ko‘tarish zaruratini taqazo etdi. Chet va uzoq tumanlarning transport bilan yetarli darajada ta‘minlanmaganligi qishloq aholisi turmush darajasining yaqinlashuviga halal berayotgan to‘siqlardan biri bo‘ldi. Toshkent viloyatida yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatishni yanada na‘munali uyushtirish uchun brigada pudrati usuli bir necha bo‘g‘inlarga bo‘lingan holda amalga oshirila boshlandi. Avtobuslar qatnovining bunday ko‘p bo‘g‘inli usulini Toshkent 1-avtobus parki mutaxassislari ishlab chiqdilar. Toshkent viloyati shaharlararo avtobuslarda yo‘lovchilarga xizmat qiluvchi haydovchilar brigadasi tashkil etildi. Respublika avtotransport vazirligining ko‘pgina avtokorxonalarida brigada pudrati yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatishda asosiy o‘rin egalladi va tez orada butun korxonalar shu usulda ishlashga o‘tdilar.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. Жумаев У. Х., Казоков Р. Т., Жумаев М. Х. ЗНАЧЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ФИС //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 12. – С. 789-796.
2. Jumayev U. X. et al. SPORT SOHASIDA MARKETING FAOLIYATINI RIVOJLANTIRSH //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 10. – С. 588-597.

³⁸ Хазраткулов А. Решение социальных вопросов в Узбекистане. – Ташкент, 1991. – С. 24.

3. Жумаев У. Х., Казоков Р. Т., Жумаев М. Х. ЗНАЧЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ФИС //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 12. – С. 789-796.
4. Эрназаров Г. Н., Акбаров А., Алламуратов Ш. И. Мониторинг здоровьесберегающих технологий в учебном процессе студентов //НАУКА СЕГОДНЯ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ. – 2020. – С. 90-91.
5. Акбаров А., Алламуратов Ш. И., Эрназаров Г. Н. Педагогический Анализ Физической Подготовленности Современных Студентов Вуза //Инновационные технологии в спорте и физическом воспитании подрастающего поколения. – 2020. – С. 203-206.
6. Алламуратов Ш. И. Возможность коррекции усвоения грубых кормов у телят, поросят и свиней композициями пищеварительных ферментов : дис. – Ташкент. гос. ун-т им. ВИ Ленина, 1991.
7. Inoyatovich A. S. O ‘QUVCHI YOSHLARNING JISMONIY VA FUNKSIONAL TAYYORGARLIGINI BAHOLASH //MILLIY IFTIXOR. – 2025. – Т. 1. – №. 1. – С. 241-246.
8. Inoyatovich A. S. I. A. S. KICHIK MAKTAB YOSHIDAGI BOLALARNING JISMONIY RIVOJLANISHINI PEDAGOGIK TAHLIL QILISH //Farg'ona davlat universiteti. – 2024. – №. 3. – С. 4-4.
9. Allamurodov S. I. et al. O ‘ZBEKISTON DAVLAT JISMONIY TARBIYA VA SPORT ILMIY TADQIQOTLAR INSTITUTI LABARATORIYASIDA YENGIL ATLETIKACHILARNING ANTROPOMETRIK VA FUNKSIONAL KO ‘RSATKICHLARI BO ‘YICHA QAYD ETILGAN NATIJALARINING ASOSIY STATISTIK XARAKTERISTIKALARI //Modern Science and Research. – 2024. – Т. 3. – №. 11. – С. 39-48.
10. Ярашев К. Д. и др. ФУТБОЛДА ЖИСМОНИЙ СИФАТЛАР, ТЕХНИК-ТАКТИК ХАРАКАТЛАРНИНГ РИВОЖЛАНИШ ДАРАЖАСИНИ БАҲОЛАШ //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 3. – С. 330-343.
11. Ярашев К. Д. и др. ИНТЕРНЕТДА МАЪЛУМ КИДИРУВ СЕРВЕРЛАРИ БИЛАН ИШЛАШ //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 3. – С. 932-942.
12. Yarashev K. D. et al. SPORTCHI TALABALARNING TABIIY-ILMIY FANLAR SAVODXONLIGINI BOYITISH //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 4. – С. 1433-1441.
13. Allamurodov S. I. et al. QISQA MASOFAGA YUGURUVCHILARNING TEXNIK MAHORATINI OSHIRISHDA MASHQ USULLARINING ILMIY-ASOSIY YONDASHUVLARI //Modern Science and Research. – 2025. – Т. 4. – №. 5. – С. 1232-1239.