TRANSPORT SOHASINING RIVOJLANTIRISH TENDENSIYALARI (XX-ASRNING IKKINCHI YARMIDA TOSHKENT VILOYATI MISOLIDA)

Saidusmanov Baxrom Abduganievich
v.b.dotsent t.f.f.d.(PhD)

Chirchiq davlat pedagogika universiteti, Chirchiq, O‘zbekiston.

Avtomobil transporti xalq xo‘jaligining murakkab tarmog‘i bo‘lib, mehnat unumdorligi va avtomobil xo‘jaliklarining rentabel ishlashiga juda ko‘p faktorlar ta'sir ko‘rsatgan. Avtomobil qatnovidan, prisep va priseplardan keng ko‘lamda, avtomashinalarning yuk ko‘tarish quvvatidan to‘g‘ri foydalanish, moddiy vositalarni tejab ishlatish, avtomashinalarning joriy ta'miri sifati, mashinalarning liniyalarida ishlash muddati, mehnat va ish haqining to‘g‘ri tashkil qilish avtomobil transportida mehnat unumdorligiga bevosita ta'sir ko‘rsatdi. 1960-1980 yillarda umum foydalanadigan avtomobil transporti korxonalari butun avtomobil transportida oldingi o‘rinlarni mustahkamlab oldi. Bu korxonalari harakatidagi tarkiblardan unumli foydalanish maqsadida ilg‘or usullarni joriy etib, yuk va yo‘lovchilar tashish jarayoni oqilona tashkil qilingan yirik korxonalarga aylandi.

Avtobuslarda yo‘lovchilar tashish ham yildan yilga o‘sdi. Bunda respublikada avtobus marshrutkalarining ko‘payishi va avtobus qatnaydigan yo‘llar uzayishi asosiy sabablardan biri bo‘ldi. Agar 1953 yilda respublikada hammasi 325 avtobus, 126 avtobus marshruti va uning uzunligi 3044 kilometr bo‘lib, 42,6 million yo‘lovchi tashilgan bo‘lsa, 1965 yilga kelib avtobuslarningsoni 32564 kilometr, tashilgan yo‘lovchilar soni 629,7 million kishini tashkil qildi, shundan 163,4 million yo‘lovchi shaharlararo avtobuslarda tashildi. Shu yillarda engil taksi va yuk mashinalariko‘paydi. Yo‘lovchilar tashish oshdi. 1965 yilda engil taksi mashinalarining umumiy yo‘l bosishi 188,5 million kilometrni, shunday pulli yo‘l bosishi 154,5 million kilometrni tashkil etdi. [1]

Bu yillarda avtomobil transportida yo‘lovchilar tashish ham to‘xtovsiz oshib bordi.1979 yilda yo‘lovchilar oboroti 1960 yilga nisbatan 6,2 marta oshib, 1 pasajirning o‘rtacha yo‘l bosishi shaarlar ichida 5,6 km ni va shaharlararo -41,2 km ni tashkil etdi. 1968 yilning 1 dekabrida yo‘lovchi tashaiga ixtisoslashtirilgan Toshkent viloyat avtotresti tashkil etilganida, uning tarkibida 10 ta avtobus taksomotor saroyi va xo‘jalik hisbidagi “Toshkent” avtovokzali bor edi, jami 10 avtobus, 112 ta engil taksimotorlar viloyat yo‘lovchilari xizmatiga jalb qilingan edi. Yangi trestga katta ishlab chiqarish tajribasiga ega mutaxssislar V.A.Podkovirin, V.P. Skvorsov rahbar qilib tayinlandi. 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 engil avtomobillarni yuvish, agregatlarni ta'miralsh va diagnostika postlari ishga tushirildi, atrof muhitni muxofaza qilish choralari ko‘rildi.[2]

1970 yil oxiriga kelib avtotrest xo‘jaliklarida jami avtobuslar soni 1250 ta, engil taksomotorlar soni esa 235 taga etkazildi, va yakunlari bo‘yicha 174,3

million yo‘lovchi tashailib 23 mln. so‘mdan ziyod daromad olindi. Jami 256 ta yo‘nalishda avtobuslar uzluksiz harakat qildilar. Bulardan tashqari 115 ta shaharlarda, 158 tasi shahar atrofi va 68 tasi shaharlararo yo‘nalishlarda xizmat ko‘rsatdilar. [3]

70-yillarda avtoboshbekat va avtoshohbekatlarlar qurish avj oldirilib To‘ytepa avtobus taqsimotlar saroyi tashkil topdi. 2200 ta yo‘lovchiga xizmat ko‘rsatishga mo‘ljallangan va O‘rta Osiyoda eng yirik “Toshkent” avtoboshbekati qurib bitkazildi va poytaxtnining go‘zal binolaridan biriga aylandi. Bu bekat Respublikaning barcha viloyatlari markazlari, qo‘shni respublikalar poytaxtlari va yirik shaharlariga har kuni 45 ta yo‘nalish bo‘yicha 225 ta avtobus jo‘natib turdi. Uning perronlarida 52 ta yo‘lovchi jo‘natish maydonchalari joylashtirildi. Toshkent viloyati bo‘yicha 96 ta yangi yo‘nalishlar tashkil etildi.[4]

Shu jumladan 12 ta yangi yo‘nalish ochilib, aholi yashash manzillari yirik ishlab chiqarish korxonalari bilan bog‘landi. Chirchiqda “Korpolaktam” va “Elektroximprom” bilan, Bekobodda “UMZ”bilan, Angren va Yangiobozor korxonalari bilan, Olmaliqda “Tog‘ metallurgiya kombinati” va “Ximprom zavodi” bilantransport qatnovi yo‘lga qo‘yildi. Shahar atrofi yo‘nalishlari “Toshkent - Chirchiq”, “Toshkent-Yangi yo‘l”, “Toshkent-To‘ytepa” oralig‘ida avtobus qatnay boshladi. Vengriyada ishlab chiqarilgan “Ikarus” rusumli avtobuslar harakat tarkibiga kelib qo‘shildi. To‘ytepa, Angren, Pskent, Oqqo‘rg‘on va Yangibozor avtobosh va avtoshohbekatlari qurilib ishga tushirildi.

Prezidentimiz tomonidan 2021 yilning 9 avgust kuni “Transport to‘g‘risida”gi O‘zbekiston Respublikasi qonunning imzolanishi bilan avtomobil, havo, temir yo‘l, suv va shahar yo‘lovchi transporti faoliyati va hamkorligining huquqiy, iqtisodiy hamda tashkiliy asoslari va tamoyillari belgilab berildi.

Shu nuqtai nazardan, mazkur qonun mamlakatimiz transport tizimining holati va rivojlanishi uchun juda muhim ahamiyat kasb etib, uning boshqa infratuzilma tarmoqlari bilan birga jamiyat faoliyati uchun asosiy sharoitlarni ta'minlashi, ijtimoiy-iqtisodiy va tashqi siyosat maqsadlariga erishishda muhim element sifatida xizmat qilishi shubhasizdir.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI:

1. Убайдуллаев И, Аброров З, Заҳриддинов Г. Ўзбекистон транспорти . Ўзбекистон ССР “Билим” жамияти. 1968. -Б.13.

2. Хазраткулов А. Решение социалних вопросов в Узбекистане. – Ташкент, 1991. – С. 24.

3. Xodjaev B.A. Avtomobil transporti iqtisodi. Darslik.-T.: O‘qituvchi. 1982. –B.21.

4. Хайдаров М. Комментарий к некоторим первоисточникам по истории Узбекистана // Тарихнинг номаълум саҳифалари. Илмий мақолалар. Ҳужжат ва материаллар. Хотиралар. Тўртинчи китоб. Тошкент: Ғофур Ғулом номидаги нашриёт-матбаа ижодий уйи. 2013. –Б. 218-233.