

**JAMOAT TRANSPORTLARI FAOLIYATINING TASHKIL ETILISHI VA UNING
IJTIMOIY TA'SIRINING SOTSIALOGIK TAHLILI.**

X.U. Samatov

Ilmiy rahbar.

Abdixoliqov Lochin

Muhammad al-Xorazmiy nomidagi Toshkent axborot texnologiyalari universiteti
Samarqand filiali kompyuter injineri fakulteti.

Telefon raqam: +998903945079

Elektron pochta manzili: Lochinabduxoliqov@gmail.com

<https://doi.org/10.5281/zenodo.11236168>

Annotatsiya. Ushbu maqolada jamoat transportlari to'g'risida qarorlari, tarixi, faoliyati va ulardan foydalanish holatlarida ruy beradigan jarayonlar haqida suz yuritilgan.

Kalit so'zlar: jamoat transportlari, avtobuslar tramvaylar, qarorlar, qoidalar.

**SOCIOLOGICAL ANALYSIS OF THE ORGANIZATION OF PUBLIC
TRANSPORT ACTIVITIES AND ITS SOCIAL IMPACT.**

Abstract. In this article, decisions about public transport, history, activities and processes that take place in cases of their use are discussed.

Key words: public transport, buses, trams, decisions, rules.

**СОЦИОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ОРГАНИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА И ЕЕ СОЦИАЛЬНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ.**

Аннотация. В данной статье рассматриваются решения, история, деятельность и процессы, происходящие в случаях их использования в сфере общественного транспорта.

Ключевые слова: общественный транспорт, автобусы, трамваи, решения, правила.

Kirish.

Zamonaviy dunyo kundan-kunga rivojlanib bormoqda va shuga yarasha talab va takliflar ham ortgan. Bunday talablardan biri bu manzilga sog' omon va vaqtida yetib borish uchun transport vositalaridan foydalanish. Anashu manzilimizga olib boradigan vositalardan biri bu jamoat transportlaridir. Jamoat transportlarisiz hayotimizni tasavvur qilish qiyin. Buni birgina karantin kuchaygan davrlarida yana-da chuqur his qildik, desak, xato bo'lmaydi. Hammamiz yaxshi bilamizki karantin vaqtida jamoat transportlari sig'imi oraliq masofa saqlash hisobiga qisqartirildi. Zero, hammaning ham shaxsiy avtomobili bo'lavermaydi. Jamoat transportlarining tarixiga qaraydigan bo'lsak, dunyodagi ilk jamoat transporti 1662-yil 18-martda Fransiya Parijda paydo bo'lgan. Bu ot qo'shilgan sakkiz o'rinli arava bo'lgan va "omnibus" ya'ni "hamma uchun" deb nomlangan. Keyinchalik, boshqa shaharlarda ham turli xil dizayndagi ko'p o'rinli yo'lovchi ot aravalari — omnibuslardan foydalana boshlashgan. XIX asrga kelib, omnibuslar ommaviy mashhurlikka erishgan.

Asosiy qism.

O'zbekiston hududida ilk bor Tashkil etilgan jamoat transportlari 1947-yil 5-noyabrda tashkil etilgan Toshkent trallebuslari edi. Qariyb 63 yil xizmat kursatgan bu transport vositasi 2010-yil 1- mayda bekor qilingan. O'zbekistonda etirof etiladiga yana bir narsa bu jamoat

transportlari narxlari hisoblanadi. Biron-bir davlatni solishtirish uchun ko'plab davlatlarga borib kurgan yokida shu davlat to'g'risida ma'lumotga ega bo'lish kerak. YouTube tarmog'ida "Орёл и пешка" nomi ostida bir jamoa faoliyat olib boradigan, ko'plab davlatlarda bulgan bu jamoa ham O'zbekistondagi jamoat transportlari narxini alohida takidlab utgan edi. Hamda shu yili 29-mart sanasida Buyuk Britaniyaning bir vaqtda O'zbekiston, Qozog'iston, Qirg'iziston, Tojikiston va Turkmanistondagi elchisi hisoblangan Alan Hemsing Toshkentda jamoat transporti bo'lgan avtobusda kurinsh berdi. Ekofaol Mutabbar Xushvaqtova tomonidan e'lon qilingan videoda janob elchi jamoat transporti qulay va arzonligini, shuningdek ekalogiya ifloslanishini ham kamaytirishini aytib utadi.

So'nggi yillarda aholiga avtotransport xizmati ko'rsatishni yaxshilash, jamoat transporti yo'nalishlari tarmog'ini kengaytirish va harakat tarkibini zamonaviy, ekologik toza avtobuslar bilan yangilash bo'yicha keng ko'lamli ishlar amalga oshirilmoqda. O'zbekiston Respublikasi Prizidenti tomonidan "**Jamoat transporti tizimini isloh qilish chora-tadbirlari to'g'risida**" O'zbekiston Respublikasi Prizidentining 16.02.2023 yildagi PQ-59-son Qaroriga ko'ra, shuningdek, 2022 — 2026-yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasiga muvofiq:

- Transport vazirligi hamda Iqtisodiyot va moliya vazirligining muntazam shahar avtobus yo'nalishlarida cheklangan tariflar bo'yicha yo'lovchilar tashishni brutto-shartnoma asosida tashkil etish va moliyalashtirish tizimini bosqichma-bosqich joriy etish to'g'risidagi taklifi ma'qullansin.

- Qoraqalpog'iston Respublikasi Vazirlar Kengashi, viloyatlar va Toshkent shahar hokimliklari Transport vazirligi hamda Iqtisodiyot va moliya vazirligi bilan birgalikda:

a) shaharlarda avtobus yo'nalishlarining yangi tarmog'i joriy etilishini, avtomatlashtirilgan to'lov tizimi va avtomatlashtirilgan dispatcherlik xizmatining bosqichma-bosqich yo'lga qo'yilishini:

2023-yil 1-martgacha — Toshkent shahrida;

2023-yil 1-avgustgacha — Andijon, Samarqand, Namangan, Qarshi va Urganch shaharlarida;

2024-yil 1-iyungacha — Nukus shahri va boshqa viloyatlar markazlarida ta'minlasin;

b) muntazam shahar avtobus yo'nalishida cheklangan tariflar bo'yicha yo'lovchilar tashishni brutto-shartnoma asosida tashkil etish va moliyalashtirish tizimining bosqichma-bosqich ishga tushirilishini:

2023-yil 15-apreldan boshlab — Toshkent shahrida;

2024-yil 1-yanvardan boshlab — Andijon, Samarqand, Namangan, Qarshi va Urganch shaharlarida;

2024-yil 1-iyundan boshlab — Nukus shahri va boshqa viloyatlar markazlarida ta'minlasin;

- Quyidagilar:

2023-yil 15-apreldan boshlab Toshkent shahrida;

2024-yil 1-yanvardan boshlab Andijon, Samarqand, Namangan, Qarshi va Urganch shaharlarida;

2024-yil 1-iyundan boshlab Nukus shahri va boshqa viloyatlar markazlarida avtobus yoʻnalishlarini tashuvchilarga mazkur qarorda nazarda tutilganidan boshqacha tartibda birlashtirish taqiqlansin.

-Jamoat transportidan foydalanishda yoʻlovchilar uchun qulay tariflarni joriy etish hamda elektron toʻlovlarni ommalashtirish maqsadida shunday tartib joriy etilsinki, unga muvofiq:

bir soat ichida bir yoʻnalishli yoʻlovchi transportidan boshqasiga oʻtish sonidan kelib chiqqan holda imtiyozli va bepul tariflar qoʻllaniladi;

yoʻnalishli yoʻlovchi transportidan foydalanishda, uning turidan qatʻiy nazar, kunlik, bir, uch va olti oylik, yillik cheklangan va cheklanmagan tarif rejaları joriy etiladi;

yoʻnalishlarda yoʻlkira haqini toʻlashda elektron toʻlov tizimidan foydalanishni ragʻbatlantiruvchi tariflar belgilanadi.

Toshkent shahar hokimligi mazkur banddan kelib chiqqan holda yangi tariflarni ishlab chiqib, xalq deputatlari shahar Kengashida va jamoatchilik muhokamasidan oʻtkazsin hamda 2023-yil 1-apreldan boshlab amaliyotga joriy etsin.

- Transport vazirligi, Investitsiyalar, sanoat va savdo vazirligi, “Oʻzavtosanoat” AJ, “Oʻzmilliybank” AJ hamda “Toshshahartransxizmat” AJ tomonidan Xitoy Xalq Respublikasining yirik avtobus ishlab chiqaruvchilari bilan oʻtkazilgan muzokaralar natijasida:

Toshkent shahri jamoat transporti uchun 200 ta 18 metrli va 500 ta 12 metrli tabiiy gazda ishlaydigan avtobuslar hamda 300 ta 12 metrli elektrobuslar;

Nukus shahri va viloyat markazlari jamoat transporti uchun jami 1000 ta tabiiy gazda ishlaydigan avtobuslarni xarid qilish boʻyicha kelishuvlarga erishilganligi maʼlumot uchun qabul qilinsin. Oʻzbekiston respublikasida jamoat transportlarini tartibga solish ularda foydalanish va qulayliklarni oshirish masalalariga qaratilgan mazkur qaror 21 banddan iborat.

Joriy yilda Toshkentda avtomobilsiz kun aksiyasi oʻtkazildi. Bundan asosiy maqsad ekologiyani asrash boʻlsada, koʻplab amaldorlar va boshqalarning jamoat transportlaridan foydalanishi natijasida bunday aksiyalarga va xalqqa xizmat kursatish uchun jamoat transportlari qanchalik tayyor yoki tayyormasligi, hamda bu borada qanday kamchiliklar mavjud va qilinishi kerak bulgan ishlarni aniqlab olishga koʻmak berdi.

Jamoat transportlarini Samarqand shahri misolida koʻrib chiqamiz. Bugungi kunda tramvaylarni Oʻzbekiston hududida faqatgina Samarqand shahrida uchratishimiz mumkin. 1907-yilda hukumat maʼmuriyati Samarqandda tramvay harakatini ochishga qaror qildi. Ularning fikriga koʻra, tramvay nafaqat yoʻlovchi transporti, balki temir yoʻl stansiyasidan omborlarga yuk tashishni ham amalga oshirishi kerak edi. Buning uchun maxsus ochiq vagonlar buyurtma qilingan. Dastlab Samarqand vokzalidan shahar markaziga temir yoʻl qurishga qaror qilindi. Biroq yuzaga kelgan moliyaviy muammolar, keyin esa boshqa holatlar shahar hokimligiga dolzarb transport muammosini hal qilishga toʻsqinlik qildi. SSSR tuzilganidan keyin 1924-yilda Samarqand Oʻzbekiston SSR poytaxti boʻldi. Shu munosabat bilan mahalliy hokimliklar temir yoʻl vokzalidan shahar markaziga qisqa vaqt ichida tor oʻlchamli temir yoʻl qurishga qaror qildi. Ish jadal surʼatlar bilan davom etdi va oʻsha yilning kuzida yakunlandi. Liniyaning ochilishi Oktyabr inqilobining navbatdagi yilligiga toʻgʻri keldi. 1924-yil 7-noyabrda inqilobiy marshlar sadolari ostida birinchi poyezd tantanali ravishda yoʻlga chiqdi. Ochiq va yopiq yoʻlovchi vagonlari boʻlgan parovozdan iborat poyezd vokzaldan Siyob bozorigacha harakat qilgan. Mahalliy aholi

tomonidan kuku deb atalgan bu bug‘ mashinasi uzoq vaqt ishlamadi. 1930-yilda O‘zbekiston SSR poytaxti Samarqanddan Toshkentga ko‘chirildi va tez orada tor pog‘onali temir yo‘lda harakat to‘xtatildi. 1942-yilda sobiq tor temir yo‘l yo‘nalishi bo‘ylab yo‘lovchi va yuklarni vokzalidan Siyob bozorigacha olib borishga xizmat qilgan keng o‘lchovli temir yo‘l liniyasi qurildi. 1947-yilga kelib Siyob bozori hududida tramvay deposi qurildi, liniya elektrlashtirildi, sidinglar yasaldi va Toshkentdan eski tramvay harakat tarkibi sotib olindi. 1947-yil 1-mayda elektr tramvayining tantanali ochilishi bo‘lib o‘tdi. Dastlab liniyada tramvay va poyezdlar birga harakat qilgan. 1973-yil 28-avgust Samarqand tramvayining so‘nggi ish kuni edi. Xizmat to‘xtatilgandan so‘ng, tramvay liniyasi va depo demontaj qilindi va harakat tarkibi bekor qilindi.

2016-yil 5-oktyabr kuni O‘zbekistonning o‘sha paytdagi Prezidenti vazifasini bajaruvchi Shavkat Mirziyoyev Samarqandga tashrifi chog‘ida shahar tramvay tarmog‘ini qayta tiklash taklifini bildirgan edi. Prezident sayloviga bir oy qolganda ish boshlandi. Qurilish jarayonida ba‘zi binolar buzildi. 2017-yil 23-martdan shahar ko‘chalarida tramvaylar qatnovi boshlandi. Shunday qilib, tramvay Samarqandda avvalgi yopilganidan 43 yil 6 oy 25 kun o‘tib paydo bo‘ldi. 2017-yil 15-aprel kuni esa birinchi tramvay qatnovlaridan biriga chiqqan O‘zbekistonning yangi Prezidenti Mirziyoyev ishtirokida rasmiy ochilish marosimi bo‘lib o‘tdi. 2017-yil 23-may kuni Samarqand tramvayining temir yo‘l vokzalidan Siyob bozorigacha bo‘lgan ikkinchi tramvay liniyasida qurilish ishlari boshlandi. 2017-yil 3-avgustda esa 2-liniya yo‘nalishi (Vokzal – Siyob bozori) qurilishi yakunlandi. 2018-yil mart oyida liniya ishga tushdi. Hozirgi vaqtda Samarqand shahrida ikkita tramvay liniyalari mavjud va doimiy holatda faoliyat olib bormoqda.

Samarqand shahrida jamoat transportlari sifatida faoliyat olib borayotgan transportlar sirasiga tramvaylarni, avtobuslarni, mikroavtobuslarni va yana yunalishli raqamlangan damas rusumli yengil avtomabillarni kiritishimiz mumkin. Samarqand turizim shahri bulishiga qaramasdan hozirgi kunda ham zamonaviy avtobuslardan ko‘ra ko‘proq “Isuzi NP26” rusumidagi avtobuslarni uchratishimiz mumkin. Bunga sabab 2006-yil 30-oktabrda qayta tashkil etilgan avtobus va yuk avtomabillarini ishlab chiqaruvchi “SamAvto” MCHJ Ayni Samarqanda ekanligi ham bulishi mumkin. Bu rusumdagi avtobuslarda qish fasli uchun isitish moslamalari bilan jihozlangan, ammo yoz faslida avtobuslarni avtobus oynalarini ochish orqali shamollarishadi.

Lekin shahar avtobuslari birin ketin bosqichma-bosqich zamonaviy avtobus va elektrabuslarga almashtirilmog‘da. Lekin bazi yunalishlar katta avtobuslarga emas avvalgisidan katta bulmagan avtobuslarga almashtirilishi mumkin. Chunki bazi avtobuslarning yunalishlar shahar tashqarisida, shaharning chekka qismlaridan, mahallalarning ichidan o‘tgan bo‘lib, bu yullarning bazilari juda tor, bir yunalish harakatlansa qarama-qarshi yunalishdagilar tuxtab turishiga to‘g‘ri keladigan yullar ham mavjud. Ba‘zi avtobus liniyalari juda uzun bulib deyarli tumanlargacha boradi va bunday avtobus liniyalari juda gavjum bekatlarda odamlarning avtobuslarga sig‘masdan qolib ketadigan holatlari ham tez-tez uchrab turadi. Bunday liniyalarning oraliq vaqtlari urtacha 20 minut yokida bundan ham ko‘proq bulishi mumkin. Samarqand shahridagi bazi yunalishlarda harakatlanuvchi avtobuslarning harakat yunalishlari bir-biriniki bilan deyarli bir xil yokida katta qismi o‘xshash va asosan odamlar tez almashadigan ya‘ni asosiy bekatlari bir xil bo‘lganlari ham mavjud. Bunday holatlar o‘z navbatida avtobuslarning “kim uzarga” harakatlanishiga yokida yulovchi talashib o‘zaro janjallarga olib kelishi mumkin Lekin ularning oxirgi yoki boshlanish bekatlari har xil. Ularning quvib utish maqsadida bazi bekatlarga

tuxtamasdan harakatlanishi natijasida yulovchilarning manzilga vaqtida yetib bormasdan keyingisini kutishiga sabab bulishi mumkin. Avtobuslar faqat ko'proq yulovchi olish emas balki olmaslik maqsadida ham bazi bekatlarga tuxtamasdan utishlari, bu bekatdan tez ketishlari va yulovchilarning bir qismini olib ketishlari, bir necha marotaba esa konduktirlarning "biz bu bekatgacha boramiz" deya yolg'on ishlatgan holatlari ruy bergan. Bunday holat talabalar bilan ko'p marotaba sodir buladi. Chunlki ular avtobus yunalishining oldinroq bekatidan chiqib deyarli oxirgi bekatgacha avtobusni tuldirib borishadi natijada yulovchilar ko'p almashadigan gavjum bekatlarda avtobusga yulovchi olishga joy qolmaydi. Avtobus haydovchilari uchun yulovchilar tez tez tushib chiqishlari ko'proq foydaliroq bulib, shu sababdan ular bunday harakat qilishlari mumkin. Bunday holatlar ko'pincha uqish kunlari kunning ertalabki va ikkinchi qismida ruy beradi. Qolgan vaqtlarda esa odatiy kurinishda davom etadi. Avtobuslar bazi bekatlarga tuxtashmasa bu bekatlarda albatta aniq tuxtaydi. Bunday shoxbekatlardan biri Dahbet va Rudakiy kuchlari chorrahasidadir. Bu yerda shaharning turli joylariga harakatlanuvchi deyarli barcha avtobuslar tuxtashadi. Ko'plab avtobuslarning zamonaviy katta avtobuslarga almashtirilganligini inobatga olsak bu bekatlar biroz kichikdek tuyuladi. Avtobuslar bazi hollarda piyodalar utish joyini yopib quygan holatda holatda tuxtashadi. Bunday holatlar ya'ni bekatlarning kichikligi avtobuslarning ko'pligi boshqa harakat qatnashchilari uchun xavfli holatlarni keltirib chiqarishi, o'zaro kelishmovchilik, kayfiyatning buzilishi va tirbandlikka sabab bulishi mumkin. Bunday bekatlarda yulovchilarni tushirishda ko'pchilik shu yerda tushganligi bois va konduktir bittaligi sababli faqat bitta oldi tomon eshigini ochib shu yerdan tushishadi. Bunday holat turli noqulaylikni keltirib chiqarishi mumkin, ammo "besh qul barobar emas" deganlaridek ikkala tomondan ham tushirishsa odamlar orasidan yul haqqini bermasdan ketib qolgan holatlar ham bulgan. Elektron tulov tizmi joriy etilgandan sung ko'pchilik plastik kartalar orqali to'lashga utgan. Lekin avtobuslardagi elektiron tulov tizimi orqali to'lash aparati avtobusning old eshi tomonda joylashgan. Orqa tomondagi yulovchilar odamlar orasidan utishga yokida avtobusdan tushib old tomonga chiqib to'lashiga to'g'ri keladi. Konduktirlar avvalroq yul haqqini yig'ib olishayotganda bazida plastik kartalarni ham olishadi va bir vaqtda bir qancha yulovchidan olingan plastik kartalar ularning bir xilligi bois almashib ketish xavfini oshiradi. Elektiron tulov tizmining noto'g'ri dasturlanganligi bois belgilangan miqdordan ko'p pul yechib olishiga sabab buladi va bunday holat ham uchragan.

Jamiyatda qonun-qoidalar jamiyat hayoti va faoliyatini tartibga solib turadi. Lekin shunday qonun-qoidalar va odob axloq normalari mavjudki ular hech qayerda yozilmagan, ular jamiyatda shakillangan qoidalardir. Bunday qoidalar Jamoatchilik transportlarida ham mavjud. Bunday qoidalardan biri ayollar oldi tomondan erkaklar orqa tomondan avtobusga chiqishi va shu tomonlarda manzilgacha harakatlanishidir. Bunday yozilmagan qoidalarni bilmasdan yokida ataylab teskari tomondan chiqib olib, konduktirlar ularga boshqa tarafdin chiqishi kerakligini aytishsa ular bilan tortishadigan, erkaklar orasida ketadigan ayollar, ayollar orasida ketadigan erkaklar ham, urindiqqa utirish maqsadida aytilishiga qatamasdan ataylabdan orqaga chiqib oladigan ayollar ham ucharab turadi. Bundan tashqari Jamoat transportlarida baland ovozda video tomosha qilib ketadiganlar, atrofa nazar tashlamasdan boshqalarning chiqishi uchun o'zlari ularga aytilmagunicha kerakli tartibda joylashmaydiganlar, boshqalarga halaqit bergan holda o'zaro yokida telefonda gaplashib ketadigan yulovchilarni ham tez-tez uchratib turamiz.

Xulosa.

Avtobus stansiyalari o'zaro kelishgan holda qat'iy va aniq jadval tuzib olishi kerak, bu o'zaro quvib utish, tashlab ketish va o'zaro kelishmovchiliklarning oldini oladi. Tartibli harakatni yo'lga quyish va jamoatchilika qulay xizmatni taqdim etish uchun qulay va tushunarli interfeysli mobil ilova ishlab chiqilib undan foydalanilsa, ko'pchilik uchun manfaatli bular edi. Odob-axloq qoidalariga amal qilish har kimning o'ziga va vijdoniga bog'liq. Har kim o'zini isloh qilsa jamiyat yaxshilanib boraveradi.

REFERENCES

1. <https://yuz.uz/uz/news/ilk-jamoat-transporti-qanday-bolgan>
2. <https://kun.uz>
3. <https://lex.uz/docs/-6386205>
4. https://uz.wikipedia.org/wiki/Samarqand_tramvaylari