

Qabul qilindi: 02.06.2025

Chop etildi: 31.07.2025

UDK:913.1/913.8

TOSHKENT SHAHRIDA AVTOBUS TRANSPORTI TIZIMI: TARIFLAR VA TASHKILIY ISLOHOTLAR TARIXI (1954-1959-yillar)

Ruziyeva Laziza Yusufovna,

Chirchiq davlat pedagogika universiteti mustaqil izlanuvchisi

THE BUS TRANSPORT SYSTEM IN TASHKENT CITY: HISTORY OF TARIFFS AND ORGANIZATIONAL REFORMS (1954-1959 yy)

Ruzieva Laziza Yusufovna,

Independent researcher at Chirchik State Pedagogical University

ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА АВТОБУСНОГО СООБЩЕНИЯ В ТАШКЕНТЕ: ИСТОРИЯ ТАРИФОВ И ОРГАНИЗАЦИОННЫХ РЕФОРМ (1954-1959 годы)

Рузиева Лазиза Юсуповна,

*независимый исследователь Чирчикского государственного
педагогического университета*



<https://orcid.org/0009-0008-8748-5990>

e-mail:
ruziyeva7777@gmail.com

Annotatsiya: Maqolada jamoat transport sohasining ta'rif tizimi, jamoat transport chiptalari va ularning turlarini, transport sohasining ta'rif tarmog'idagi o'zgarishlarni, yo'lovchilar tashishni to'g'ri tashkil etish va avtobus transportida aholiga xizmat ko'rsatishni yaxshilash darajasini tahlil qilinishi yondashuvlari ko'rib chiqilgan.

Tayanch iboralar: Jamoat transporti, avtobus, chipta, tarif tizimi, kompostlar, avtovokzal.

Abstract: The article examines approaches to analyzing the definition system of the public transport sector, public transport tickets and their types, changes in the definition network of the transport sector, the correct Organization of passenger transport and the degree of improvement in the provision of services to the population in bus transport.

Key words: Public transport, bus, ticket, fare system, composers, bus station.

Аннотация: В статье рассмотрены подходы к анализу системы определения сферы общественного транспорта, билетов на общественный транспорт и их видов, изменения в определяющей сети сферы транспорта, правильная организация пассажирских перевозок и уровень совершенствования обслуживания населения автобусным транспортом.

Ключевые слова: Общественный транспорт, автобус, билет, тарифная система, компосты, автовокзал.

KIRISH. XX asrning o'rtalarida Sovet Ittifoqida shahar transport tizimlarining rivojlanishi urbanizatsiya va aholining harakatchanlik ehtiyojlarining o'sishi bilan uzviy bog'liq edi. Toshkent shahri, O'zbekiston SSRning poytaxti sifatida, ushbu jarayonlarda muhim o'rin egalladi. 1950-yillarda avtobus transporti aholiga xizmat ko'rsatishni yaxshilash, yo'l haqini undirish tizimini soddalashtirish va transport infratuzilmasini kengaytirish maqsadida

qator islohotlardan o'tdi. 1954-yilda SSSR miqyosida avtobus va yo'lovchi tashish uchun yagona tariflar joriy etildi, 1958-yildan boshlab esa ittifoq respublikalari o'z tariflarini mustaqil ravishda tasdiqlash huquqiga ega bo'ldi. Toshkentda 1959-yilda yagona tarif tizimi joriy etilib, avtobus, tramvay va trolleybus tizimlari integratsiyasi yo'lga qo'yildi. Ushbu maqola 1954-1959-yillardagi transport islohotlarning Toshkent shahrida avtobus transporti tizimiga

ta'sirini tahlil qiladi, shuningdek, chiptalar tizimi, obuna talonlari va uzoq muddatli chiptalarning joriy etilishi kabi muhim jihatlarni ko'rib chiqadi.

TADQIQOT METODOLOGIYASI

Ushbu tadqiqot Toshkent shahrida 1954-1959-yillarda avtobus transporti tizimining rivojlanishini o'rganish uchun tarixiy hujjatlar tahliliga asoslanadi. Quyidagi metodologik yondashuvlar qo'llanildi. Tadqiqot metodologiyasi tarixiy hujjatlarni tahlil qilish va tavsifiy yondashuvga asoslangan bo'lib, Toshkentning ushbu davrdagi transport tizimining o'ziga xos xususiyatlarini aniqlashga imkon beradi.

TAHLIL VA NATIJALAR

Tadqiqotda asosiy manba sifatida Xalq deputatlari Toshkent shahar Kengashi ijroiya qo'mitasining 1959-yil 23-yanvardagi 60-sonli qarori va unga aloqador hujjatlar ishlatildi. Ushbu hujjatlar yagona tarif tizimi, chiptalar tarqatish va transport infratuzilmasi haqida ma'lumot beradi. SSSR miqyosidagi 1954-yilgi yagona tariflar va 1958-yildagi respublika vakolatlarining kengayishi haqidagi ma'lumotlar tahlil qilindi.

Avtobus transporti tizimining tashkiliy tuzilishi, chiptalar tizimi (bir martalik, obuna talonlari, uzoq muddatli chiptalar), kompostlar o'rnatilishi va avtovokzallar tarmog'i kabi jihatlarni tavsifiy ravishda ko'rib chiqildi. Bu tahlil transport tizimining yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishdagi samaradorligini baholashga imkon beradi.

Toshkentning urbanizatsiya jarayonlari, aholining harakatchanlik ehtiyojlari va Sovet Ittifoqidagi umumiy transport islohotlari kontekstida ma'lumotlar tahlil qilindi. Bu 1950-yillarda Toshkentda avtobus transporti tizimining o'ziga xos xususiyatlarini aniqlashga yordam beradi.

Toshkentning avtobus transporti tizimini tramvay va trolleybus tizimlari bilan ko'rib chiqildi. Masalan, 1959-yilda avtobuslarda yo'l haqi (50 tiyin) trolleybuslardan (40 tiyin) yuqori bo'lib, bu ta'riflar tizimining integratsiyasi va farqlanishini ko'rsatadi.

1954-yilda SSSR hududida avtobus va yo'lovchi tashish uchun yagona ta'riflar tasdiqlanib, barcha vazirlik va idoralar uchun

majburiy bo'lgan. Bu tizim yo'l haqini undirishni tartibga solish, daromadlarni yo'qotishni kamaytirish va yo'lovchilarga qulaylik yaratishni maqsad qilgan. [1, 62]. 1958-yildan boshlab ittifoq respublikalari vazirlar kengashlariga tariflarni mustaqil tasdiqlash huquqi berildi, ammo ular 1954-yilgi yagona ta'riflarga asoslangan. [2, 62].

1958-yilda 1950-yilga nisbatan yo'lovchi tashish hajmi 49 foizga, yo'lovchi aylanmasi 70 foizga o'sdi. 1957-yilda 1-avtopark tarkibidan 2-avtopark, keyinroq, 1959-yilda 3 va 40 avtoparklar mustaqil xo'jalik bo'lib ajrab chiqdi. 1958-yilda yo'lovchilar tashish hajmi 1950-yildagiga nisbatan 17 baravar, yo'lovchi oboroti esa 18,38 baravar ko'paydi. 1958-yilda respublika shaharlarida 225,3 million yo'lovchi tashildi.

Toshkent shahrida 1959-yil 23-yanvarda Xalq deputatlari Toshkent shahar Kengashi ijroiya qo'mitasining 60-sonli qaroriga ko'ra, 25-yanvardan boshlab yagona tarif joriy etildi: trolleybusda yo'l haqi 40 tiyin, avtobusda esa 50 tiyin sifatida belgilangan. Shahar chegarasidan tashqaridagi avtobus yo'nalishlarda (masalan, 1, 7, 15, 17, 18-yo'nalishlar) yo'l haqi masofadan qat'i nazar 50 tiyin etib tasdiqlangan [3, 12].

Avtobuslarda yo'l haqini to'lash tizimi yo'lovchilarga qulaylik yaratish va daromadlarni undirishni soddalashtirish maqsadida turli xil chiptalar va obuna talonlaridan foydalanishga asoslangan. Bir martalik asosiy chiptalar konduktorlar tomonidan sotilgan va moliyaviy hisobot hujjati sifatida xizmat qilgan. Konduktorsiz avtobuslarda esa yo'lovchilar nazorat chiptalarini kassa yoki yarim avtomatik kassalar orqali sotib olganlar, bu chiptalar avtobusdagi kompostlar orqali bekor qilingan. Obuna talonlari to'plam sifatida (odatda 10 dona) ishlab chiqarilgan va yo'lovchilar tomonidan avtobus salonidagi kompostlarda o'chirilgan. Bu tizim naqd pulsiz xizmat ko'rsatish imkonini bergan va daromadlarni undirishni osonlashtirgan. Yo'lovchi tashish ishi tegishli e'tiborning etishmasligiga olib keladi. Viloyat tresti va davlat sektori yo'lovchilarga konduktorsiz xizmat ko'rsatishning amaldagi tizimini rivojlantirish va mustahkamlashga jiddiy yondashadi [4, 200].

Uzoq muddatli chiptalar (o'n kunlik, yarim oylik, oylik, choraklik) bir yoki bir nechta transport turlarida ko'p marta foydalanish uchun mo'ljallangan edi. Oylik chiptalar narxi

shahardagi bir qatnov narxiga, aholining harakatchanligiga va rag'batlantiruvchi sanksiyalarga asoslanib belgilangan. Tashkilotlar uchun uzoq muddatli chiptalar narxi aholinikidan 55-66 foiz yuqori bo'lgan. [5, 202]. Chiptalar turli ranglar, o'lchamlar va shakllarda ishlab chiqarilib, nazoratchilar ishini osonlashtirgan. Uzoq muddatli chiptalar va obuna talonlari maxsus kassalar, avtovokzallar, do'konlar, "Soyuzpechat" kioskalari va boshqa muassasalar orqali sotilgan [6, 43].

Toshkentda avtobus transporti tizimining samaradorligini oshirish uchun bir qator tashkiliy o'zgarishlar amalga oshirilgan. Tramvay va trolleybus tresti bilan "Toshgorfo" tashkilotining yo'l harakati bo'limlari tramvay va trolleybus depolari bilan birlashtirilgan. [7, 15]. Depolar shtat jadvali 74 birlikni tashkil etgan, oylik ish haqi fondi esa 41 454 rublga yetgan. Avtobuslarda kompostlar o'rnatilgan, masalan, LAZ avtobuslarida 5 ta, PAZ avtobuslarida 4 ta, LiAZ-677 da 6 ta, Ikarus-280 da esa 7 ta kompost ishlatilgan. [8, 16]. Bu kompostlar yo'lovchilar uchun qulay va xavfsiz joylashuvga ega bo'lib, naqd pulsiz yo'l haqini undirish tizimini joriy etishga xizmat qilgan.

Avtobuslar shahar, shahar atrofi, shaharlararo va maxsus maqsadli turlarga bo'lib, ularning sig'imi 8-10 o'rindiqli kichik avtobuslardan tortib, 110 kishigacha sig'adigan katta avtobuslarga farq qilgan [9, 180]. Shahar avtobuslari tez-tez to'xtashlar, keng eshiklar va tik turgan yo'lovchilar uchun joylar bilan jihozlangan bo'lib, intensiv tezlashtirish va silliq yurishni ta'minlagan. Avtovokzallar va oraliq punktlar yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish, avtobuslar ishini nazorat qilish va texnik ta'minotni tashkil etishda muhim rol o'ynagan.

Xulosa. 1954-1959-yillardagi islohotlar Toshkent shahrida avtobus transporti tizimining rivojlanishida muhim bosqich bo'lgan. Yagona

ta'rif tizimining joriy etilishi, obuna talonlari va uzoq muddatli chiptalarning qo'llanilishi yo'lovchilarga qulaylik yaratgan, daromadlarni undirishni soddalashtirdi va moliyaviy yo'qotishlarni kamaytirgan. Tashkiliy o'zgarishlar, kompostlar o'rnatilishi va avtovokzallar tarmog'ining kengayishi transport infratuzilmasining samaradorligini oshirgan. Bu islohotlar Toshkentning urbanizatsiya jarayonlariga mos ravishda jamoat transporti tizimini modernizatsiya qilishga xizmat qilgan, ammo kelajakda metro tizimining joriy etilishi avtobus va boshqa transport turlariga talabni qisman o'zgartirgan. Ushbu davr Toshkent shahrining transport tizimida sifatli xizmat ko'rsatish va aholining harakatchanlik ehtiyojlarini qondirish yo'lida muhim qadam bo'lgan.

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:

1. А.В.Крейнина. Пассажирский тарифы на транспорт СССР. Москва. Транспорт. -С. 66.
2. O'sha asar, 66-bet.
3. Toshkent shahar davlat arxivi 10-fond, 4-ro'yxat, 146-ish, 12-varaq.
4. И.В.Спирин. Городской автобусный перевозки. Москва. Транспорт. 1991. -С. 200.
5. O'sha asar, 202-bet.
6. Городской скоростной пассажирский транспорт Д.С.Самойлова. Москва: Высшая Школа, 1975 Г. 43 с.
7. Toshkent shahar davlat arxivi 10-fond, 4-ro'yxat, 146-ish, 15-varaq.
8. O'sha asar, 16-bet.
9. Попов А.А. Автомобильные пассажирский перевозки. Узбекистан. Тошкент. 1965. -С. 180.

