



AVTOMOBIL TRANSPORTIDA TASHUV ISHLARINI AMALGA OSHIRISHDA HARAKAT XAVFSIZLIGINI TA'MINLASH USLUBLARINI TAKOMILLASHTIRISH YO'LLARI

Yugayev Shavkat Mansunovich TerDMAU, PhD.,

email. shavkatyugayev266@gmail.com

Djo'rayev Ikrom TerDMAU, stajyor-o'qituvchi

Annotatsiya. Ushbu maqolada avtomobil transportida yo'lovchi va yuk tashish jarayonida harakat xavfsizligini ta'minlash uslublarini takomillashtirish masalasi O'zbekiston sharoiti asosida tahlil qilinadi. Mavzuning dolzarbligi shundaki, avtomobil transporti iqtisodiyot, aholining kundalik harakati, logistika, xizmat ko'rsatish va hududlararo aloqalarda asosiy o'rin tutadi, biroq tashuv jarayonidagi boshqaruv, texnik nazorat, haydovchi intizomi, yo'l infratuzilmasi va raqamli monitoring yetarli darajada uyg'unlashmasa, transport tizimi xavfsizlik manbai emas, xavf omiliga aylanadi. O'zbekiston Respublikasining "Avtomobil transporti to'g'risida"gi Qonuni avtomobil transporti faoliyatining huquqiy asoslarini belgilaydi, "Yo'l harakati to'g'risida"gi Qonun esa yo'l harakati sohasidagi munosabatlarni tartibga soladi. Vazirlar Mahkamasining 2022-yil 12-apreldagi 172-son qarori bilan tasdiqlangan Yo'l harakati qoidalari respublika hududida yo'l harakatining yagona tartibini belgilaydi. Demak, tashuv xavfsizligi faqat haydovchining shaxsiy mas'uliyati emas, balki transport korxonasi, nazorat organlari, yo'l infratuzilmasi, texnik xizmat, raqamli axborot tizimlari va profilaktik boshqaruvning birgalikdagi natijasidir. 2025-yilda O'zbekistonda yo'l-transport hodisalari oqibatida 2 188 nafar inson vafot etgani va 8 901 kishi tan jarohati olgani haqidagi rasmiy ma'lumotlar tashuv xavfsizligini tizimli takomillashtirish zarurligini ko'rsatadi.



Kalit soʻzlar: avtomobil transporti, tashuv xavfsizligi, yoʻl harakati xavfsizligi, haydovchi intizomi, texnik nazorat, transport korxonasi, raqamli monitoring, profilaktika, GPS nazorat, xavfsizlik menejmenti.

KIRISH

Avtomobil transportida tashuv ishlarini xavfsiz tashkil etish oddiy texnik masala emas. Bu yoʻlovchi hayoti, yuk butligi, transport korxonasining iqtisodiy barqarorligi, yoʻl infratuzilmasining samaradorligi va davlat nazoratining ishlash sifati bilan bogʻliq murakkab boshqaruv tizimidir. Tashuv jarayonida xavfsizlik buzilsa, zarar faqat transport vositasiga yetmaydi. Odamlar hayoti xavf ostida qoladi, korxonada moddiy zarar koʻradi, sugʻurta va sud xarajatlari ortadi, yoʻl harakati izdan chiqadi, jamiyatda jamoat transportiga ishonch kamayadi.

Muammo shundaki, koʻp transport korxonalarida xavfsizlik hali ham hodisa sodir boʻlgandan keyin choralar koʻrish darajasida tushuniladi. Bu yondashuv zaif. Chunki yaxshi xavfsizlik tizimi avariyaning tergov qilishdan oldin uni oldindan koʻrishi, xavfli omillarni baholashi va ularning taʼsirini kamaytirishi kerak. Shu sababli **harakat xavfsizligini taʼminlashning zamonaviy uslublari reaktiv nazoratdan profilaktik boshqaruvga oʻtishi zarur.**

Jahon sogʻliqni saqlash tashkilotining 2023-yilgi global hisobotiga koʻra, dunyo boʻyicha yoʻl-transport hodisalari oqibatida har yili taxminan 1,19 million kishi vafot etadi. Bu raqam yoʻl harakati xavfsizligi faqat mahalliy transport muammosi emas, balki global sogʻliqni saqlash, iqtisodiyot va boshqaruv masalasi ekanini bildiradi. Oʻzbekiston sharoitida avtomobil transporti, ayniqsa yoʻlovchi tashish, yuk tashish, shaharlararo qatnov, taksi, xizmat transporti va ishlab chiqarish-logistika tizimlarida keng qoʻllanadi. Shuning uchun tashuv ishlarida xavfsizlikni takomillashtirish bevosita inson kapitalini saqlash, iqtisodiy yoʻqotishlarni kamaytirish va transport xizmatlari sifatini oshirishga xizmat qiladi.

Adabiyotlar va meʼyoriy asoslar tahlili



O‘zbekiston Respublikasining “Avtomobil transporti to‘g‘risida”gi Qonunida avtomobil transporti faoliyatining huquqiy asoslari belgilangan bo‘lib, avtomobilda tashishlar tashuvchilar tomonidan tegishli ruxsatnoma asosida amalga oshirilishi qayd etiladi. Bu talab bejiz emas, chunki tashuvchi korxonaga yo‘lovchi yoki yukni belgilangan manzilga yetkazish bilan birga xavfsizlik uchun ham javobgardir. “Yo‘l harakati to‘g‘risida”gi O‘RQ-900-son Qonun yo‘l harakati sohasidagi munosabatlarni tartibga soladi. Bu qonun tashuv jarayonida ishtirok etuvchi haydovchi, transport egasi, yo‘l tashkiloti, piyoda va davlat organlari o‘rtasidagi munosabatlarni umumiy huquqiy maydonga keltiradi.

Yo‘l harakati qoidalari esa amaliy harakat tartibini belgilaydi. Vazirlar Mahkamasining 2022-yil 12-apreldagi 172-son qarori bilan tasdiqlangan qoidalarga ko‘ra, O‘zbekiston hududida yo‘l harakatining yagona tartibi amal qiladi. Bunday yagona tartib bo‘lmasa, tashuv xavfsizligini korxonaga ichida ham, davlat nazoratida ham bir xil baholash qiyinlashadi. Xalqaro amaliyotda esa ISO 39001 yo‘l harakati xavfsizligi menejment tizimi tashkilotlarga yo‘l harakati bilan bog‘liq o‘lim va og‘ir jarohatlanishlarni kamaytirish uchun boshqaruv talablari belgilashga qaratilgan standart sifatida qo‘llanadi.

Bu manbalardan kelib chiqadigan asosiy xulosa shuki, avtomobil transportida xavfsizlik alohida tadbirlar yig‘indisi emas. U **korxonaga siyosati, haydovchi malakasi, texnik xizmat, marshrut tahlili, hujjatlashtirish, raqamli monitoring, tibbiy nazorat va hodisalardan keyingi tahlil** orqali ishlaydigan yaxlit tizim bo‘lishi kerak.

ASOSIY QISM

Avtomobil transportida tashuv xavfsizligini ta‘minlashning birinchi sharti - haydovchini tanlash va tayyorlash tizimini kuchaytirishdir. Haydovchi transport jarayonining markaziy ishtirokchisi bo‘lsa-da, uni yagona aybdor yoki yagona kafolat sifatida ko‘rish xato. Haydovchi xavfsiz ishlashi uchun korxonaga unga aniq tartib, maqbul ish vaqti, texnik soz transport vositasi, xavfsiz marshrut va real



nazorat tizimini yaratishi kerak. Haydovchidan faqat “ehtiyot bo‘l” deb talab qilish yetarli emas. Uning malakasi davriy sinov, amaliy mashg‘ulot, yo‘l harakati qoidalaridagi o‘zgarishlar bo‘yicha o‘qitish, favqulodda vaziyatdagi qaror qabul qilish va psixofiziologik tayyorgarlik orqali tekshirilishi zarur.

Ayniqsa yo‘lovchi tashishda haydovchining charchoq holati katta xavf tug‘diradi. Shaharlararo qatnov, uzoq masofali yuk tashish, tungi yo‘nalishlar va tig‘iz grafik haydovchi e‘tiborini susaytiradi. Shu sababli tashuvchi korxonada ish va dam olish rejimini qog‘ozda emas, amalda nazorat qilish kerak. GPS, elektron yo‘l varaqasi, raqamli tachograf yoki boshqa monitoring vositalari faqat jazolash uchun emas, xavfli holatni erta aniqlash uchun ishlatilishi lozim. Agar haydovchi muntazam ravishda tezlik me‘yoridan oshirsa, keskin tormozlasa yoki belgilangan marshrutdan chetga chiqsa, bu hodisa sodir bo‘lishidan oldingi signal hisoblanadi.

Ikkinchi muhim yo‘nalish - transport vositasining texnik holatini boshqarish. Tashuv xavfsizligida tormoz tizimi, rul boshqaruvi, shina holati, yoritish moslamalari, oynalar, xavfsizlik kamarlari, signalizatsiya, eshik mexanizmlari va yukni mahkamlash uskunalari alohida ahamiyatga ega. Texnik ko‘rikni faqat rasmiy talabni bajarish sifatida emas, real xavfni kamaytiruvchi mexanizm sifatida ko‘rish kerak. Har bir transport vositasi uchun **texnik xizmat pasporti** yuritilishi, unda nosozliklar, ta‘mirlash muddati, ehtiyot qismlar almashtirilgani, shina resursi va navbatdagi profilaktik tekshiruv aniq qayd etilishi zarur.

Yuk tashishda xavfsizlikka ta‘sir qiluvchi alohida omil - yukning joylashtirilishi va mahkamlanishidir. Og‘irlik noto‘g‘ri taqsimlansa, avtomobilning tormozlanish masofasi, burilishdagi barqarorligi va boshqaruvchanligi yomonlashadi. Bu ayniqsa tog‘li yo‘llar, keskin burilishlar, nam yo‘l qoplamasi va yuqori tezlikda xavfli. Yo‘lovchi tashishda esa salon sig‘imi, favqulodda chiqish yo‘laklari, eshiklarning ishlashi, ortiqcha yo‘lovchi olish va haydovchining yo‘lovchilar bilan chalg‘ituvchi muloqoti nazorat qilinishi kerak. Bu oddiy ko‘rinadigan omillar ko‘p hollarda hodisaning og‘ir oqibatini belgilaydi.



Uchinchi yo‘nalish - marshrut xavfsizligini baholash. Tashuvchi korxonalar marshrutni faqat iqtisodiy qulaylik asosida tanlasa, xavfsizlik ikkinchi darajaga tushib qoladi. Har bir doimiy yo‘nalish bo‘yicha xavf xaritasi tuzilishi kerak. Unda xavfli chorrahalar, piyodalar ko‘p harakatlanadigan joylar, maktab va bozor atrofi, keskin burilishlar, qiya yo‘llar, yoritilmagan uchastkalar, ko‘p avariya sodir bo‘ladigan hududlar, tirbandlik va ob-havo ta’sirchan nuqtalar ko‘rsatiladi. Bunday xarita haydovchiga yo‘lga chiqishdan oldin berilsa, u umumiy ogohlantirish emas, aniq xavf haqida axborot oladi.

To‘rtinchi yo‘nalish - raqamli monitoring va ma’lumotlar tahlilini joriy qilish. Bugungi transport xavfsizligi faqat nazoratchining ko‘ziga bog‘lanib qolmasligi kerak. GPS kuzatuv, videoregistrator, elektron yo‘l varaqasi, avtomatik tezlik nazorati, yoqilg‘i monitoringi, texnik xizmat dasturlari va YTH ma’lumotlar banki bir-biriga bog‘langan bo‘lsa, korxonalar real xavfsizlik holatini ko‘ra oladi. Bunda asosiy masala qurilma sotib olish emas, ma’lumotdan foydalanish madaniyatidir. Agar GPS faqat avtomobil qayerdaligini bilish uchun ishlatilsa, uning xavfsizlik qiymati past bo‘ladi. Agar u tezlik, keskin manevr, kechikish, marshrutdan chetga chiqish va xavfli hududga yaqinlashishni tahlil qilsa, u boshqaruv vositasiga aylanadi.

Beshinchi yo‘nalish - ichki audit va xavfsizlik ko‘rsatkichlarini belgilash. Tashuvchi korxonalar o‘z faoliyatini faqat daromad, yoqilg‘i sarfi va qatnov soni bilan baholasa, xavfsizlik e’tibordan chetda qoladi. Xavfsizlik bo‘yicha alohida ko‘rsatkichlar bo‘lishi shart. Masalan, 100 ming kilometrga to‘g‘ri kelgan qoidabuzarliklar soni, texnik nosozlik sabab yo‘lga chiqmagan transportlar ulushi, haydovchilarning davriy o‘qitilish darajasi, tezlik me’yoridan oshish holatlari, yo‘lovchilar shikoyati, favqulodda tormozlanishlar soni va mayda YTHlar dinamikasi muntazam tahlil qilinishi kerak. Mayda hodisalarni e’tiborsiz qoldirish katta xato. Ko‘p hollarda og‘ir YTHdan oldin kichik signal bo‘ladi.



Oltinchi yoʻnalish - tashuv jarayonida inson omilini boshqarish. Haydovchining tajribasi muhim, lekin tajriba oʻz-oʻzidan xavfsizlik kafolati emas. Koʻp yillik haydovchilar orasida oʻziga ortiqcha ishonish, tezlikni meʼyoriy xavf sifatida qabul qilish, marshrutni yod bilganlik sabab eʼtiborning pasayishi kuzatilishi mumkin. Yangi haydovchilarda esa yoʻl vaziyatini oldindan baholash, transport oqimida masofa saqlash, murakkab chorrahada qaror qabul qilish tajribasi yetarli boʻlmaydi. Shuning uchun korxonada haydovchilarni yoshiga yoki stajiga qarab emas, real xavfsizlik xatti-harakatlari boʻyicha baholashi kerak.

TAHLIL VA NATIJALAR

Avtomobil transportida tashuv xavfsizligini takomillashtirishning eng samarali yoʻli - xavfsizlikni alohida boʻlim vazifasi emas, butun korxonada boshqaruv tizimining bir qismi sifatida koʻrishdir. Direktor faqat reja va tushumni, mexanik faqat texnik holatni, dispetcher faqat qatnov jadvalini, haydovchi faqat rul boshqarishni oʻylasa, tizim boʻlinib ketadi. Xavfsizlik esa aynan shu boʻlinishlarda yoʻqoladi.

Oʻzbekiston sharoitida takomillashtirishning eng amaliy modeli quyidagi mazmunga ega boʻlishi mumkin. Tashuvchi korxonada har bir transport vositasi, haydovchi va marshrut boʻyicha xavf profili shakllantiriladi. Haydovchi profili malaka, qoidabuzarliklar, shikoyatlar, tibbiy koʻrik natijalari, charchoq xavfi va monitoring koʻrsatkichlariga tayanadi. Transport vositasi profili texnik xizmat, nosozliklar, yoshi, yurilgan masofa va taʼmirlash tarixiga asoslanadi. Marshrut profili esa yoʻl holati, YTH takrorlanishi, tirbandlik, ob-havo taʼsiri va piyodalar oqimi bilan belgilanadi. Shu uch profil birlashtirilsa, korxonada qaysi haydovchini qaysi transport vositasi bilan qaysi marshrutga chiqarish xavfli yoki xavfsizroq ekanini oldindan baholay oladi.

Bunday yondashuvning amaliy qiymati yuqori. Masalan, tajribasi kam haydovchini kechki vaqtda yoritilishi sust, tirband va piyodalar koʻp boʻlgan yoʻnalishga chiqarish xavfni oshiradi. Texnik holati chegaraviy boʻlgan avtobusni



uzoq masofali yoki qiya yo‘llarga yuborish ham shunday xavf tug‘diradi. Grafik kechikayotgani uchun haydovchidan tezroq yurishni talab qilish esa korxonada darajasidagi xavfli boshqaruv qaroridir. Demak, YTHning sababi ko‘pincha faqat rul ortida emas, uni yo‘lga chiqargan tizim ichida ham bo‘ladi.

Takomillashtirishda jazolash mexanizmi yetarli emas. Jazo zarur, lekin xavfsizlikni faqat jarima bilan boshqarish zaif natija beradi. Tashuv korxonalarida xavfsiz haydash reytingi, rag‘batlantirish, muntazam qayta o‘qitish, xavfli xatti-harakatni erta aniqlash va ochiq tahlil madaniyati bo‘lishi kerak. Haydovchi qoidabuzarlikni yashirishga emas, xavfli vaziyat haqida xabar berishga manfaatdor bo‘lsa, tizim kuchayadi.

Davlat darajasida esa transport korxonalarining xavfsizlik menejmenti bo‘yicha minimal standartlari belgilanishi maqsadga muvofiq. Ular qatoriga haydovchilarni davriy tayyorlash, transport vositalarining elektron texnik pasporti, marshrut xavf xaritasi, YTH va qoidabuzarliklar tahlili, tibbiy nazorat, raqamli monitoring va xavfsizlik bo‘yicha mas‘ul shaxs faoliyati kirishi kerak. ISO 39001 kabi xalqaro yondashuvlar bu borada tayyor metodologik asos bo‘la oladi, ammo uni to‘g‘ridan-to‘g‘ri ko‘chirib olish emas, O‘zbekistonning yo‘l sharoiti, tashuvchi korxonalar salohiyati va hududiy xususiyatlariga moslashtirish zarur.

XULOSA

Avtomobil transportida tashuv ishlarini amalga oshirishda harakat xavfsizligini ta‘minlashni takomillashtirish uchun yondashuv tubdan o‘zgarishi kerak. Xavfsizlik haydovchining shaxsiy ehtiyotkorligiga topshirib qo‘yiladigan masala emas. U tashuvchi korxonaning boshqaruv madaniyati, texnik intizomi, marshrut siyosati, raqamli nazorati, haydovchi bilan ishlash tizimi va davlat me‘yoriy talablari uyg‘unligida shakllanadi.

Eng real va samarali yo‘l - **profilaktik xavfsizlik menejmentini** joriy etishdir. Bunda hodisa sodir bo‘lgandan keyingi tekshiruv ikkinchi o‘ringa tushmaydi, lekin asosiy urg‘u hodisani oldindan aniqlashga beriladi. Har bir



haydovchi, transport vositasi va marshrut xavf profili asosida baholansa, texnik xizmat qog'ozdagi rasmiyatchilikdan real nazoratga aylansa, GPS va videomonitoring jazolash vositasi emas, tahlil vositasi sifatida ishlatilsa, transport korxonalarida YTH xavfi sezilarli kamayadi. O'zbekiston sharoitida bunday tizimni bosqichma-bosqich joriy etish tashuv sifati, yo'lovchi xavfsizligi, yuklarning saqlanishi va yo'l harakati madaniyatini oshirishga xizmat qiladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. Samatov G'.A., Usmanova M.N. Yo'l-transport hodisalari tahlili: o'quv qo'llanma. – Toshkent: TAYLQEI, 2019. – 111 b.
2. Azizov Q.X. Shahar yo'llarida harakat xavfsizligini tashkil etish: darslik. – Toshkent: TDTrU "Transport" nashriyoti, 2021. – 226 b.
3. Baynazarov X.R., Zingirov S.J. Yo'l transport hodisalari ekspert tahlili. – Andijon: Omadbek print number one, nashr yili ko'rsatilmagan.
4. Kalauov S.A. Yo'l harakati xavfsizligi xizmatining ma'muriy yurisdiktsion faoliyati: darslik. – Toshkent: O'zbekiston Respublikasi IIV Akademiyasi, 2025.