

YO‘L-TRANSPORT HARAKATI XAVFSIZLIGINI TAKOMILLASHTIRISHDA XUSUSIY SEKTORNING O‘RNI

Yugayev Shavkat Mansunovich

TerDMAU, PhD.,

shavkatyugayev266@gmail.com

Annotatsiya. Mazkur maqolada yo‘l-transport harakati xavfsizligini takomillashtirishda **xususiy sektorning roli** O‘zbekiston sharoiti asosida ilmiy-amaliy jihatdan tahlil qilinadi. Yo‘l harakati xavfsizligi uzoq vaqt davomida asosan davlat nazorati, yo‘l-patrul xizmati, me‘yoriy-huquqiy tartibga solish va infratuzilma qurilishi bilan bog‘liq soha sifatida ko‘rib kelingan. Biroq zamonaviy transport tizimida xavfsizlik faqat davlat organlari zimmasidagi vazifa bo‘lib qolmaydi. Avtomobil tashuvchilari, logistika kompaniyalari, sug‘urta tashkilotlari, texnik xizmat ko‘rsatish markazlari, avtomaktablar, raqamli monitoring operatorlari, yo‘l infratuzilmasi loyihalovchilari, servis provayderlari va davlat-xususiy sheriklik asosida ishlaydigan investorlar ham yo‘l harakati xavfsizligiga bevosita ta‘sir ko‘rsatadi. O‘zbekiston Respublikasining “Avtomobil transporti to‘g‘risida”gi Qonunida avtomobil transporti xususiy va ommaviy mulk asosida faoliyat ko‘rsatishi mumkinligi belgilangan. Bu norma xususiy sektorning transport tizimidagi huquqiy mavqeini tan oladi. Yo‘l harakati xavfsizligi sohasiga xususiy sektorni jalb etish bo‘yicha hukumat qarorlarida avtomatlashtirilgan foto va video qayd etish vositalarini o‘rnatish, yo‘l harakati monitoringi va intellektual videokameralar tizimlarini joriy etish kabi yo‘nalishlar belgilangan. 2025-yilda O‘zbekistonda yo‘l-transport hodisalari oqibatida 2 188 nafar inson vafot etgani va 8 901 kishi jarohat olgani xavfsizlikni faqat nazorat bilan emas, balki davlat, biznes va jamiyat hamkorligi asosida takomillashtirish zarurligini ko‘rsatadi.

Kalit so‘zlar: yo‘l harakati xavfsizligi, xususiy sektor, davlat-xususiy sheriklik, avtomobil transporti, raqamli monitoring, sug‘urta, texnik xizmat, tashuv xavfsizligi, intellektual transport tizimlari, xavfsizlik menejmenti.

KIRISH

Yo‘l-transport harakati xavfsizligi har qanday davlatda inson hayoti, iqtisodiy barqarorlik va ijtimoiy tartib bilan bog‘liq muhim sohadir. Transport vositalari sonining ortishi, shahar hududlarida harakat oqimining zichlashuvi, logistika va yo‘lovchi tashish xizmatlarining kengayishi yo‘l harakati xavfsizligini yanada murakkablashtirmoqda. Bunday sharoitda faqat davlat nazorati, jarima yoki ma‘muriy ta‘sir choralari tayanish yetarli emas. Yo‘l harakati xavfsizligini mustahkamlash uchun transport tizimida ishtirok etuvchi barcha subyektlar mas‘uliyati aniq

taqsimlanishi kerak. Ana shu jarayonda **xususiy sektor xavfsizlikning passiv kuzatuvchisi emas, balki faol ishtirokchisi** bo‘lishi zarur.

Xususiy sektor deganda faqat tadbirkorlik subyektlari yoki foyda olishga yo‘naltirilgan korxonalar tushunilmaydi. Yo‘l harakati xavfsizligi nuqtayi nazaridan xususiy sektor tarkibiga avtomobil tashuvchilari, taksi agregatorlari, yuk tashuvchi logistika kompaniyalari, avtobus parklari, avtomaktablar, texnik xizmat ko‘rsatish markazlari, sug‘urta kompaniyalari, yo‘l qurilish va loyihalash tashkilotlari, videokuzatuv va raqamli monitoring operatorlari, avtomobil importchilari, ehtiyot qismlar yetkazib beruvchilar va servis tarmoqlari kiradi. Bu subyektlarning har biri haydovchi malakasi, transport vositasining texnik sozligi, yo‘l infratuzilmasi sifati, xavfli harakatlarning oldini olish, zararlarni qoplash va profilaktik tahlilga bevosita yoki bilvosita ta’sir qiladi.

Jahon sog‘liqni saqlash tashkiloti 2023-yilgi global hisobotida yo‘l-transport hodisalari oqibatida dunyoda har yili taxminan 1,19 million kishi hayotdan ko‘z yumishini qayd etadi. Bu ko‘rsatkich yo‘l harakati xavfsizligini sog‘liqni saqlash, iqtisodiyot, shaharsozlik va davlat boshqaruvi bilan bog‘liq yirik tizimli muammo sifatida baholash zarurligini ko‘rsatadi. O‘zbekiston misolida ham holat jiddiy. IIV JXD YHXX ma’lumotiga ko‘ra, 2025-yilda mamlakatda YTHlar oqibatida 2 188 nafar inson vafot etgan, 8 901 kishi turli darajada tan jarohati olgan. Bu 2024-yilga nisbatan ayrim ko‘rsatkichlarning kamayganini bildirsa-da, har bir raqam ortida inson hayoti, oilaviy fojia va iqtisodiy yo‘qotish turgani sabab xotirjamlikka asos bermaydi.

O‘zbekiston sharoitida yo‘l harakati xavfsizligini takomillashtirishda xususiy sektorning o‘rni ikki sababga ko‘ra dolzarb. Transport xizmatlarining katta qismi xususiy tashuvchilar, korxonalar va servis tarmoqlari orqali amalga oshiriladi. Avtomobil transporti sohasidagi qonunchilik xususiy va ommaviy mulk shakllarini tan oladi hamda avtomobil transportining barcha mulkdorlari teng huquqlarga egaligini belgilaydi. Shu bois xavfsizlik faqat davlat organining tashqaridan nazorati bilan emas, xususiy subyektlarning ichki boshqaruv madaniyati bilan ham belgilanadi. Xususiy sektor zamonaviy texnologiyalar, investitsiya, xizmat sifati, tezkor boshqaruv va innovatsion yechimlarni joriy etish imkoniyatiga ega. Ammo foyda olish maqsadi xavfsizlikdan ustun qo‘yilsa, aynan shu sektor xavf manbaiga ham aylanishi mumkin. Shu ziddiyat mavzuning ilmiy tahlilini talab qiladi.

ADABIYOTLAR TAHLILI

O‘zbekistonda yo‘l harakati xavfsizligi bo‘yicha ilmiy-uslubiy adabiyotlarda transport oqimi, yo‘l sharoiti, haydovchi xatti-harakati, YTH statistikasi va profilaktika masalalari alohida o‘rganilgan. Q.X. Azizovning “Shahar yo‘llarida harakat xavfsizligini tashkil etish” darsligida yo‘l harakatini tashkil etish, yo‘l-transport hodisalari ko‘rsatkichlari, ko‘cha va yo‘l sharoitini tavsiflovchi mezonlar, transport oqimini boshqarish va xavfsizlik tadbirlarining muhandislik asoslari yoritilgan. Ushbu

yondashuv xususiy sektor uchun ham muhim, chunki xususiy tashuvchi, yo‘l loyihalovchi yoki servis operatori harakat xavfsizligini faqat huquqiy majburiyat sifatida emas, balki muhandislik va boshqaruv masalasi sifatida tushinishi kerak.

G‘.A. Samatov va M.N. Usmonovanning “Yo‘l-transport hodisalari tahlili” o‘quv qo‘llanmasida YTHlarni hisobga olish, tahlil qilish, xizmat tekshiruvini tashkil etish va transport korxonalarida xavfsizlikni boshqarish masalalari ilmiy asosda bayon etiladi. Bu manbaning amaliy ahamiyati shundaki, unda YTH faqat davlat statistikasi obyekti sifatida emas, transport korxonasi ichki nazorati va profilaktik faoliyati bilan bog‘liq jarayon sifatida ko‘riladi. Xususiy tashuvchi korxonalar YTHdan keyin faqat sug‘urta yoki jarima masalasini hal qilmasligi kerak. U hodisa sabablari, haydovchi rejimi, texnik xizmat sifati, marshrut xavfi va ichki nazoratdagi bo‘shliqlarni tahlil qilishi lozim.

O‘zbekiston Respublikasining “Yo‘l harakati to‘g‘risida”gi Qonuni yo‘l harakati sohasidagi munosabatlarni tartibga solishga qaratilgan. Ushbu qonun yo‘l harakati ishtirokchilari, transport vositalari egalari, vakolatli organlar va boshqa subyektlarning majburiyatlarini umumiy huquqiy maydonga keltiradi.

“Avtomobil transporti to‘g‘risida”gi Qonun esa avtomobil transporti xususiy va ommaviy mulk asosida faoliyat ko‘rsatishi mumkinligini belgilaydi. Bu xususiy sektorning yo‘l transporti tizimidagi huquqiy ishtirokini mustahkamlaydi.

Davlat-xususiy sheriklik yo‘nalishidagi me‘yoriy asoslar ham mavzu uchun muhim. Vazirlar Mahkamasining 2018-yil 5-dekabrda 990-son qarorida yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash va zamonaviy yo‘l infratuzilmasini tashkil etish sohasida davlat-xususiy sheriklikni amalga oshirish tartibi belgilangan. Hujjatda yo‘l harakati monitoringi va intellektual videokameralarning integratsiyalashgan tizimlarini joriy etish bo‘yicha loyihalarda investor yoki tadbirkorlik subyektlari ishtirok etishi nazarda tutiladi. Vazirlar Mahkamasining 2021-yil 21-aprelda 232-son qarorida esa tadbirkorlik subyektlariga avtomobil yo‘llarida yo‘l harakati qoidalari buzilganligini maxsus avtomatlashtirilgan foto va video qayd etish dasturiy-texnik vositalarini o‘rnatish huquqi berilgani qayd etilgan.

Ushbu manbalar tahlili xususiy sektorning yo‘l harakati xavfsizligidagi o‘rni uch darajada namoyon bo‘lishini ko‘rsatadi. Tashuv va servis darajasida u transport vositasi, haydovchi va xizmat sifatiga ta‘sir qiladi. Infratuzilma darajasida u yo‘l qurilishi, raqamli monitoring, videokuzatuv va servis obyektlarini rivojlantiradi. Institutsional darajada esa davlat-xususiy sheriklik, sug‘urta, audit, sertifikatlash va xavfsizlik menejmenti orqali tizimni mustahkamlaydi.

ASOSIY QISM

Yo‘l-transport harakati xavfsizligini takomillashtirishda xususiy sektorning eng muhim funksiyasi **transport xizmatlarida xavfsizlik madaniyatini shakllantirish**dir. Xususiy tashuvchi korxonalar, taksi parklari, avtobus operatorlari

va logistika kompaniyalari har kuni minglab yo‘lovchi va yuklarni manzilga yetkazadi. Ularning faoliyatida haydovchi tanlash, mehnat va dam olish rejimi, texnik xizmat, marshrut xavfsizligi, tezlik nazorati, yo‘lovchi bilan muomala va favqulodda vaziyatga tayyorgarlik asosiy omil hisoblanadi. Agar korxonada xavfsizlikni faqat rasmiy hujjat sifatida yuritsa, transport vositalari ko‘p ishlatilsa, haydovchilar charchoq holatida yo‘lga chiqsa, texnik ko‘rik yuzaki bo‘lsa, xavf ortadi. Xususiy sektor foyda olish bilan xavfsizlik talablarini muvozanatlashtira olsagina, uning jamiyat uchun qiymati oshadi.

Tashuvchi korxonada xavfsizlikni ta‘minlash uchun ichki menejment tizimi zarur. Bu tizimda har bir haydovchining qoidabuzarliklari, tezlik rejimi, yo‘lovchilar shikoyati, favqulodda tormozlanish holatlari, texnik nosozliklar, yo‘lga chiqishdan oldingi tibbiy ko‘rik va transport vositasi holati muntazam qayd etilishi kerak. Bunday tizim mavjud bo‘lmasa, korxonada YTHni tasodifiy hodisa sifatida ko‘radi. Aslida esa ko‘p YTHlar oldindan aniqlanishi mumkin bo‘lgan xavfli signallardan keyin sodir bo‘ladi. Tezlikni muntazam oshirish, tormoz tizimidagi takroriy nosozlik, haydovchining ortiqcha ishlashi, marshrutdagi xavfli burilish yoki yoritilmagan to‘xtash joyi e‘tibordan chetda qolsa, korxonada hodisaga sharoit yaratadi.

Xususiy sektorning yana bir muhim yo‘nalishi **texnik xizmat va diagnostika sifatini oshirish**dir. Avtomobilning tormoz tizimi, rul boshqaruvi, yoritish moslamalari, shina holati, xavfsizlik kamarlari va elektron yordamchi tizimlari harakat xavfsizligiga bevosita ta‘sir qiladi. Texnik xizmat ko‘rsatish markazlari va servis tarmoqlari sifatli ehtiyot qismlar, yuzaki diagnostika yoki rasmiyatchilikka asoslangan xizmat ko‘rsatish orqali xavfni oshirishi mumkin. Shu bilan birga ular zamonaviy diagnostika, raqamli servis tarixi, texnik nosozliklarni erta aniqlash va mijozni xavfsizlik bo‘yicha ogohlantirish orqali YTHlarning oldini olishda katta rol o‘ynaydi. Servis markazi faqat ta‘mirlash joyi emas, balki texnik xavfsizlik filtri bo‘lishi kerak.

Xususiy avtomaktablar va haydovchilarni tayyorlash markazlari ham xavfsizlik tizimining muhim bo‘g‘inidir. Haydovchilik guvohnomasini olish jarayoni faqat qoidalarni yodlash va avtomobilni harakatga keltirish ko‘nikmasi bilan cheklanmasligi kerak. Zamonaviy haydovchi xavfni oldindan ko‘rish, piyoda harakatini baholash, yomon ob-havoda tezlikni tanlash, favqulodda tormozlanish, masofa saqlash, charchoqni boshqarish va raqamli navigatsiya vositalaridan xavfsiz foydalanishni bilishi lozim. Agar xususiy avtomaktablar o‘quv jarayonini minimal xarajat va tez sertifikat berish usuliga aylantirsa, ular xavfsizlikni kuchaytirmaydi. Agar ular simulyatorlar, amaliy mashg‘ulotlar, real yo‘l vaziyatlari tahlili va psixologik tayyorgarlikni kiritib ishlasa, yo‘l harakati madaniyatiga bevosita hissa qo‘shadi.

Sug‘urta kompaniyalari xususiy sektorning ko‘pincha yetarlicha baholanmaydigan xavfsizlik subyektidir. Sug‘urta faqat zarar yuz bergandan keyin tovon to‘lash mexanizmi bo‘lib qolmasligi kerak. U xavfga asoslangan tarif, haydovchi

profili, transport vositasi texnik holati, qoidabuzarliklar tarixi va YTH statistikasi orqali profilaktik boshqaruv vositasiga aylanishi mumkin. Masalan, xavfsiz haydash ko'rsatkichlari yuqori bo'lgan haydovchi yoki korxonalar uchun sug'urta tarifi pasaytirilsa, tezlikni oshirish, qoida buzish va texnik beparvolik iqtisodiy jihatdan zararli bo'lib qoladi. Bunday mexanizm xavfsizlikni ma'muriy talabdan iqtisodiy manfaatga aylantiradi.

Davlat-xususiy sheriklik asosida yo'l harakati xavfsizligini rivojlantirish O'zbekiston uchun alohida ahamiyatga ega. Yo'l harakati monitoringi, avtomatlashtirilgan foto va video qayd etish, intellektual videokameralar, elektron tablolar, yo'l bo'yi servis infratuzilmasi, yoritish tizimlari va xavfli uchastkalarni raqamli tahlil qilish katta mablag' talab qiladi. Davlat budjeti barcha hududlarda bunday tizimlarni tez va bir xil darajada joriy etishga doim ham yetarli bo'lmagligi mumkin. Shu nuqtada xususiy investor texnologiya, kapital va boshqaruv tajribasini olib kiradi. 990-son qarorda yo'l harakati monitoringi va intellektual videokameralarning integratsiyalashgan tizimlarini joriy etishda investor yoki tadbirkorlik subyekti ishtiroki nazarda tutilgani aynan shu ehtiyojdan kelib chiqadi.

Biroq davlat-xususiy sheriklik xavfsizlikni kuchaytirishi uchun shartnomalar shaffof bo'lishi, natijadorlik mezonlari to'g'ri tanlanishi va xususiy sherikning daromadi faqat jarima hajmiga bog'lanib qolmasligi kerak. Agar xususiy operatorning asosiy manfaati ko'proq jarima rasmiylashtirishga qaratilsa, tizim profilaktik emas, fiskal vositaga aylanadi. Bu esa jamoatchilikda ishonchsizlik keltirib chiqaradi. To'g'ri modelda xususiy operatorning samaradorligi YTH kamayishi, tezlik rejimiga rioya etish kuchayishi, piyodalar xavfsizligi oshishi, qoidabuzarliklar takrorlanishi pasayishi va xavfli hududlar bartaraf etilishi bilan baholanishi kerak.

Yo'l qurilishi va yo'l infratuzilmasi sohasidagi xususiy kompaniyalar ham xavfsizlikka bevosita ta'sir qiladi. Sifatli yo'l qoplamasi, aniq yo'l chiziqlari, standartlarga mos belgilar, tungi yoritish, piyodalar o'tish joylari, xavfsiz bekatlar, to'g'ri loyihalangan chorrahalar va drenaj tizimi YTH xavfini kamaytiradi. Yo'l qurilishi sifati past bo'lsa, hatto yaxshi haydovchi ham xavfli vaziyatga tushib qoladi. Shuning uchun xususiy pudratchilar faoliyatida xavfsizlik auditori, kafolatli xizmat muddati va mustaqil texnik nazorat kuchli bo'lishi kerak.

Raqamli platformalar va taksi agregatorlari ham yangi xavfsizlik subyektiga aylandi. Ular haydovchi reytingi, yo'lovchi shikoyati, marshrut tarixi, tezlik, safar vaqti va joylashuv ma'lumotlariga ega. Bu ma'lumotlar to'g'ri ishlatilsa, xavfli haydovchilarni aniqlash, charchoq rejimini nazorat qilish, yo'lovchilar xavfsizligini oshirish va shubhali holatlarda tezkor yordam ko'rsatish mumkin. Ammo platformalar faqat buyurtmalar soni va daromadni oshirishga intilib, haydovchining ortiqcha ishlashiga befarq qarasa, bu xavfni kuchaytiradi. Demak, raqamli biznes modeli xavfsizlik bilan muvofiqlashtirilishi kerak.

TAHLIL VA NATIJALAR

O‘zbekiston sharoitida xususiy sektorning yo‘l harakati xavfsizligidagi real salohiyati yuqori, lekin bu salohiyat avtomatik ravishda ijobiy natija bermaydi. Xususiy sektor tezkor qaror qabul qiladi, texnologiya joriy etishga moyil, xizmat sifati orqali raqobatlashadi va investitsiya kiritishi mumkin. Shu bilan birga foyda bosimi, xarajatni kamaytirish istagi, nazoratdan qochish, sifatsiz xizmat, arzon ehtiyot qismdan foydalanish, haydovchini ortiqcha ishlatish kabi xavfli omillar ham mavjud. Shuning uchun xususiy sektorni xavfsizlik tizimiga jalb etish mexanizmi faqat ruxsat berish bilan cheklanmasligi kerak. U aniq majburiyat, o‘lchanadigan natija, javobgarlik va jamoatchilik nazorati bilan birga yurishi zarur.

Amaliy tahlil shuni ko‘rsatadiki, xususiy sektorning samarali ishtiroki besh asosiy shartga bog‘liq. **Me‘yoriy aniqlik** bo‘lmasa, xususiy subyekt nima uchun javobgar ekani noaniq bo‘lib qoladi. **Ma‘lumot almashinuvi** bo‘lmasa, sug‘urta, tashuvchi, servis markazi, YHXX va yo‘l tashkiloti alohida ishlaydi. **Iqtisodiy rag‘bat** bo‘lmasa, xavfsizlik korxonasi uchun qo‘shimcha xarajat sifatida ko‘rinadi. **Texnik standart** bo‘lmasa, kamera, servis, yo‘l belgisi yoki monitoring tizimi nomigagina ishlaydi. **Javobgarlik** bo‘lmasa, sifatsiz xizmat xavfsizlikka zarar yetkazsa ham tizim uni tuzatmaydi.

Xususiy sektorning yo‘l harakati xavfsizligidagi rolini kuchaytirish uchun eng muhim yo‘nalish transport korxonalarida xavfsizlik menejmentini joriy etishdir. Har bir yirik xususiy tashuvchi o‘zida YTHlar reyestri, haydovchi reytingi, texnik xizmat grafigi, marshrut xavf xaritasi, ichki audit va profilaktika dasturiga ega bo‘lishi kerak. Bu hujjatlar faqat tekshiruv paytida ko‘rsatish uchun emas, real boshqaruv qarori uchun ishlatilishi zarur. Masalan, bitta yo‘nalishda tezlik oshirish holatlari ko‘paysa, haydovchini jazolash bilan cheklanmasdan, qatnov jadvali haddan tashqari tig‘iz emasmi, yo‘l sharoiti xavfli emasmi, bekatlar noto‘g‘ri joylashmaganmi, yo‘lovchi oqimi noto‘g‘ri baholanmaganmi degan savollar tekshiriladi.

Sug‘urta tizimini ham xavfsizlikka bog‘lash zarur. Bugungi yondashuv ko‘p hollarda zarar yuz bergandan keyingi hujjatlashtirish bilan cheklanadi. Kelajakda sug‘urta kompaniyalari xavfsiz haydashni rag‘batlantiruvchi tariflar, transport korxonalarining xavfsizlik reytingi, texnik holatga asoslangan risk modeli va takroriy YTH sodir etgan subyektlarga yuqori tarif kabi mexanizmlarni qo‘llashi mumkin. Bu jarayon ehtiyotkorlik bilan yo‘lga qo‘yilishi lozim, chunki noto‘g‘ri tarif siyosati kichik tashuvchilarni bozordan siqib chiqarishi yoki sug‘urtadan qochishga undashi mumkin. To‘g‘ri modelda sug‘urta jazolovchi emas, xavfni kamaytiruvchi iqtisodiy signal bo‘ladi.

Texnik xizmat ko‘rsatish sohasida xususiy servis markazlari uchun majburiy raqamli servis tarixi joriy etilishi foydali bo‘ladi. Transport vositasining tormoz tizimi, shina, rul boshqaruvi va yoritish moslamalari bo‘yicha amalga oshirilgan ishlar

elektron bazada qayd etilsa, haydovchi yoki korxonada texnik nosozlikni yashira olmaydi. Bu ayniqsa yo‘lovchi tashuvchi avtobuslar, maktab transporti, taksi va yuk avtomobillari uchun muhim. Texnik xavfsizlikda “ishlayapti” degan subyektiv baho yetarli emas. O‘lchov, diagnostika va hujjatli tasdiq talab qilinadi.

Davlat-xususiy sheriklik asosidagi videokuzatuv tizimlarida esa asosiy muammo ishonchdir. Aholi avtomatik kameralarni xavfsizlik vositasi deb qabul qilishi uchun ularning joylashuvi, maqsadi va natijasi tushunarli bo‘lishi kerak. Kamera faqat daromad keltiradigan joyga emas, xavfli uchastkaga o‘rnatilishi lozim. Har yili kamera o‘rnatilgan hududlarda YTH dinamikasi, tezlik rejimi va piyodalar xavfsizligi bo‘yicha ochiq hisobot berilsa, tizimga ishonch ortadi. Aks holda xususiy sektor ishtiroki jamoatchilik nazarida jarima biznesi sifatida baholanishi mumkin.

Xususiy sektorning yana bir istiqbolli yo‘nalishi — xavfsiz infratuzilma bo‘yicha innovatsion xizmatlar bozorini rivojlantirish. Bunga aqlli svetoforlar, piyodalar uchun yoritilgan o‘tish joylari, yo‘l bo‘yi meteorologik sensorlar, maktab zonalarida tezlikni pasaytirish tizimlari, avtobus bekatlarida xavfsizlik platformalari, yo‘l chiziqlarini uzoq muddatli materiallar bilan belgilash, yuk transporti uchun dam olish maydonchalari va favqulodda aloqa punktlari kiradi. Bunday xizmatlar davlat buyurtmasi, DXSh va mahalliy hokimliklar bilan hamkorlik asosida rivojlanishi mumkin.

Agar xususiy sektorning roli noto‘g‘ri tashkil etilsa, bir nechta jiddiy xavf yuzaga keladi. Foyda xavfsizlikdan ustun qo‘yiladi. Nazorat vazifasi xususiy manfaatga bo‘ysunadi. Ma’lumotlar maxfiyligi buziladi. Kichik biznes ortiqcha talablar ostida qoladi. Qishloq hududlari investitsiyadan chetda qoladi. Sifatsiz xizmat xavfsizlik nomi bilan bozorga kiradi. Shu sababli xususiy sektorni jalb etish har doim muvozanatli modelga asoslanishi kerak. Davlat strategik nazoratni, standartlarni, ma’lumotlar himoyasini va jamoat manfaatini qo‘lda saqlaydi. Xususiy sektor esa texnologiya, xizmat, investitsiya va boshqaruv samaradorligini olib kiradi.

XULOSA

Yo‘l-transport harakati xavfsizligini takomillashtirishda xususiy sektorning o‘rni tobora kuchayib bormoqda. O‘zbekiston avtomobil transporti tizimida xususiy mulk, xususiy tashuvchilar, servis tarmoqlari, sug‘urta, avtomaktablar, raqamli platformalar va davlat-xususiy sheriklik loyihalari xavfsizlikning real ishtirokchilariga aylangan. Bu jarayonni to‘xtatish emas, tartibli va mas’uliyatli yo‘naltirish zarur. Xususiy sektor xavfsizlikka investitsiya, texnologiya, xizmat sifati va raqobat olib kirishi mumkin. Lekin u foyda bosimi sabab xavfsizlik talablarini chetlab o‘tmasligi uchun aniq me‘yorlar, mustaqil audit, shaffof shartnomalar, ochiq natijadorlik ko‘rsatkichlari va qat’iy javobgarlik tizimi bo‘lishi kerak.

O‘zbekiston sharoitida eng maqbul yondashuv xususiy sektorni yo‘l harakati xavfsizligining yordamchi emas, **mas’ul sherigi** sifatida ko‘rishdir. Xususiy tashuvchi

haydovchi va transport vositasi xavfsizligiga javob beradi. Sugʻurta kompaniyasi xavfni iqtisodiy baholaydi va xavfsiz xatti-harakatni ragʻbatlantiradi. Servis markazi texnik nosozliklarni yashirmasdan aniqlaydi. Avtomaktab haydovchilik madaniyatini shakllantiradi. Raqamli operator qoidabuzarlikni qayd etish bilan cheklanmay, xavfli hududlar tahliliga hissa qoʻshadi. Yoʻl quruvchi va loyihalovchi tashkilot esa yoʻlni faqat foydalanishga topshirish uchun emas, xavfsiz harakatni taʼminlash uchun barpo etadi. Ana shunday tizim shakllangandagina xususiy sektor yoʻl harakati xavfsizligini kuchaytiruvchi real omilga aylanadi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR ROʻYXATI

1. Azizov Q.X. Shahar yoʻllarida harakat xavfsizligini tashkil etish. Darslik. – Toshkent: Transport, 2021. – 226 b.
2. Samatov Gʻ.A., Usmonova M.N. Yoʻl-transport hodisalari tahlili. Oʻquv qoʻllanma. – Toshkent: TAYLQEI, 2019. – 111 b.
3. Azizov Q.X. Harakat xavfsizligini tashkil etish asoslari. – Toshkent: Fan va texnologiya, 2009. – 244 b.
4. Eshanbabayev A.A. Yoʻl harakati qoidalari va xavfsiz harakatlanish asoslari. – Namangan, 2017.
5. Darabov D.M. Yoʻl harakati qoidalari va xavfsizligi. Oʻquv qoʻllanma. – Toshkent, 2016.