



Nurbek MATYAKUBOV,
Urganch davlat universiteti mustaqil tadqiqotchisi
E-mail : nurbekmatyakubov46@gmail.com

TDSHU professori, tarix fanlari doktori S. Shodmonova taqrizi asosida

PERSONNEL POLICY IN TASHKENT METRO

Annotation

This article examines the personnel policy within the Tashkent Metro system, including its formation, stages of development, and factors influencing its effectiveness. Special attention is paid to the role of qualified personnel in ensuring the safe and uninterrupted operation of the metro system. The study explores the specifics of personnel training, professional development, labor organization, and management mechanisms. Additionally, existing challenges and scientifically grounded solutions are discussed.

Key words: Tashkent Metro, personnel policy, transport system, qualified staff, human resources, management, infrastructure, training, urbanization.

КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА В ТАШКЕНТСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕНЕ

Аннотация

В данной статье рассматриваются вопросы кадровой политики в системе Ташкентский метрополитен, этапы её формирования и развития, а также факторы, влияющие на её эффективность. Особое внимание уделяется роли квалифицированных кадров в обеспечении безопасного и бесперебойного функционирования метрополитена. В исследовании раскрываются особенности системы подготовки кадров, повышения квалификации, организации труда и управления персоналом. Также анализируются существующие проблемы и предлагаются научно обоснованные пути их решения.

Ключевые слова: Ташкентский метрополитен, кадровая политика, транспортная система, квалифицированные кадры, трудовые ресурсы, управление, инфраструктура, подготовка кадров, урбанизация.

TOSHKENT METROPOLITENIDA KADRLAR MASALASI

Annotatsiya

Mazkur maqolada Toshkent metropoliteni tizimida kadrlar siyosatining shakllanishi, rivojlanish bosqichlari hamda uning samaradorligiga ta'sir etuvchi omillar tarixiy va tizimli yondashuv asosida tahlil etiladi. Metropoliten infratuzilmasining uzluksiz va xavfsiz faoliyat yuritishida malakali kadrlarning o'zni alohida ahamiyat kasb etadi. Tadqiqotda kadrlar tayyorlash tizimi, ularning malakasini oshirish, mehnatni tashkil etish va boshqaruv mexanizmlarining o'ziga xos jihatlari ochib berilgan. Shuningdek, maqolada mavjud muammolar va ularni bartaraf etish yo'llari ilmiy asosda yoritiladi.

Kalit so'zlar: Toshkent metropoliteni, kadrlar siyosati, transport tizimi, malakali mutaxassislar, mehnat resurslari, boshqaruv, infratuzilma, kadrlar tayyorlash, urbanizatsiya.

Kirish. Zamonaviy shaharlarda transport infratuzilmasining rivojlanishi iqtisodiy va ijtimoiy taraqqiyotning muhim omillaridan biri hisoblanadi. Bu borada Toshkent metropoliteni alohida o'rin tutib, u poytaxt aholisi va mehmonlari uchun qulay, tezkor va ekologik toza transport vositasi sifatida xizmat qilmoqda. Metropoliten tizimining samarali faoliyati nafaqat texnik jihozlanganlik darajasi, balki unda faoliyat yuritayotgan kadrlarning malakasi va kasbiy tayyorgarligiga ham bevosita bog'liqdir.

Kadrlar masalasi har qanday murakkab texnologik tizimda, ayniqsa transport sohasida, strategik ahamiyat kasb etadi. Shu sababli metropoliten tizimida yuqori malakali mutaxassislarni tayyorlash, ularning kasbiy kompetensiyalarini muntazam oshirib borish hamda samarali boshqaruv mexanizmlarini joriy etish dolzarb vazifalardan biri hisoblanadi. Ushbu maqolada Toshkent metropolitenida kadrlar siyosatining shakllanishi va rivojlanish jarayonlari, mavjud muammolar hamda istiqbolli yo'nalishlar tahlil qilinadi.

Tahlil va natijalar. Metropolitenning birinchi navbati qurilishi loyihalana yotgan paytda muhandislik, ilmiy va texnik yechimlarda mujassam etilgan ulkan salohiyatni samarali va ishonchli boshqara oladigan yirik metropoliten jamoasini shakllantirish muammosi dolzarb masalaga aylandi. Jamoa

1976-yilning ikkinchi yarmidan boshlab shakllana boshladi[1]. Ishga tushiriladigan uchastkada harakatni muntazam yo'lga qo'yilishiga qadar metropoliten uchun malakali va o'qitilgan xodimlar tarkibi shakllanishi lozim edi.

Metropoliten jamoasi shakllanishi uchun qariyb yuzga yaqin mutaxassislik bo'yicha kadrlar zaruriyati bo'lgan edi. Avvalo, temir yo'l transportida ish tajribasiga ega bo'lganlarga metrochi bo'lib ishga qabul qilina boshlandi. Ular, odatda, O'rta Osiyo temir yo'li tizimida tajriba orttirgan, Toshkent temir yo'l muhandislari instituti hamda Toshkent temir yo'l texnikumi bitiruvchilari edi.

Toshkentda yangi texnik o'quv yurtlari ochilib, ular elektr poyezd mashinistlari, elektromexaniklar, chilangar-elektriklar, eskalator mashinistlari, tunnel inshootlari uskunalariga xizmat ko'rsatuvchi mutaxassislarni tayyorlay boshlandi[2]. Yuzlab yigit-qizlar, bo'lajak metro xodimlari o'qish va tajriba orttirish uchun Moskva, Leningrad, Kiyev, Xarkov shaharlariga yuborila boshlandi. Ular o'rta maxsus o'quv yurtlarini tamomlagach, amaldagi metropolitenlarda ishlab chiqarish amaliyotini o'tadilar.

Shakllanayotgan jamoa, asosan, yoshlardan iborat bo'lib, xodimlarning o'rtacha yoshi atigi 26 yoshni tashkil etgan[3]. Yoshlarning katta qismi texnika bilim yurtlari va SPTU bitiruvchilari edi. Keyinchalik Toshkent temir yo'l

muhandislari instituti va Toshkent temir yo'l texnikumining ko'plab yosh bitiruvchilari safga qo'shildi. Ushbu o'quv maskanlarining metropoliten qurilishi va ekspluatatsiyasidagi o'rni alohida e'tiborga loyiqdir.

Markaziy Osiyodagi eng yirik texnika oliy o'quv yurtlaridan biri Akmal Ikromov nomidagi Toshkent temir yo'l muhandislari instituti bo'lib, yuqori malakali ilmiy-pedagogik kadrlar, zamonaviy ilmiy-texnik va laboratoriya jihozlari, ilg'or o'qitish vositalariga ega bo'lgan. MDH mamlakatlaridagi transport oliy o'quv yurtlariga xos bo'lgan keng ixtisosli muhandislar tayyorlash an'anasi bitiruvchilarga xalq xo'jaligining turli sohalarida samarali faoliyat yuritish imkonini bergan edi[4].

Toshkent metropolitenining birinchi navbati qurilishi boshlangan ilk kunlardan oq institutning qurilish fakulteti professor-o'qituvchilari va talabalari "Sobir Rahimov", "Mirzo Ulug'bek", "Chilonzor", "Xalqlar do'stligi", "Mustaqillik maydoni", "Amir Temur xiyoboni" stansiyalarida qurilish-montaj ishlarida qatnashdilar. Talabalar kuzgi mavsumda ham, yozgi ishlab chiqarish amaliyoti davrida ham metro qurilishiga jalb qilindilar. Talabalar ishiga umumiy rahbarlik professor V. M. Kondratev va dotsent B. U. Uzakpayevlar tomonidan amalga oshirilgan[5].

Toshkent temir yo'l muhandislari institutining eng iqtidorli bitiruvchilaridan ko'plari o'z faoliyatini Toshkent metropolitenini qurish va undan foydalanishga bag'ishladilar. Ular ishlab chiqarishdagi faoliyatni ilmiy-tadqiqot va konstruktorlik ishlari bilan uyg'unlashtirib, institut mutaxassislari bilan yaqin hamkorlikda ishlaganlar. Jumladan, "Temir yo'llarni qurish, yo'l va yo'l xo'jaligi", "Ko'priklar va qurilish mexanikasi", "Sanoat va fuqarolik qurilishi va kimyo" kafedralarining yetakchi mutaxassislari professorlar R.Mamajonov, M.Tohirov, dotsentlar A.Rasulov, Sh.Irgashev, A.Ovchinnikov, N.Krasin, katta o'qituvchi I.Kuznetsovlar Tashmetrostroy va qurilayotgan metropoliten Direksiyasi mutaxassislari bir qator ilmiy-tadqiqot va konstruktorlik ishlanmalarini ishlab chiqib, amaliyotga joriy etgan edilar[6].

Ular orasida "Amir Temur xiyoboni" stansiyasida beton sifatini nazorat qilish, metropoliten uchun monolit asosdagi strelkali o'tkazgich konstruksiyasini va rels mahkamlash tizimini ishlab chiqish, "Alisher Navoiy" stansiyasida yopma nurlarni ta'mirlash va rekonstruksiya qilish bo'yicha tavsiyalar, "O'zbekiston" stansiyasida ko'zdan kechirish kanallari konstruksiyasini hisoblash kabi muhim loyihalar mavjud bo'lgan.

Ilmiy-texnik ishlanmalarni ishlab chiqish va ularni ishlab chiqarishga joriy etishda Toshkent metropoliteni qurilishida qatnashgan bitiruvchilar faol ishtirok etdilar. Xususan, metropoliten boshlig'i o'rinbosari, qurilayotgan metropoliten Direksiyasi boshlig'i G.Varxotov, "Tashmetroloyiha" bosh muhandisi A. Pedunenko, metropoliten Yo'l xizmati bosh muhandisi F.Avzalov[7] va boshqalar shular jumlasidandir.

Toshkent temir yo'l transporti texnikumi O'zbekiston Respublikasidagi eng yirik o'rta maxsus ta'lim muassasalaridan biri hisoblangan. U 1932-yilda O'rta Osiyo temir yo'li ishchi universiteti negizida, mahalliy millat yoshlari orasidan mutaxassislar tayyorlashni kengaytirish maqsadida tashkil etilgan[8].

1974-yildan boshlab Toshkent metropoliteniga texnikumning 120 nafardan ortiq bitiruvchisi yuborildi[9]. Ularning ko'pchiligi uzoq yillar samarali mehnat qilgan. Masalan, 1977-1994-yillarda Toshkent metropoliteni bosh muhandisi bo'lib ishlagan X.G'afurov, signalizatsiya va aloqa xizmati boshlig'i A.To'laganovlar shu texnikum bitiruvchilar edi.

Ishga kelgan yoshlarning ko'pchiligi uchun bu ilk mehnat tajribasi edi. Shu bois metropoliten ma'muriyati va jamoat tashkilotlari oldida murakkab vazifalar turardi. Yoshlar

o'z kasbiy yo'lini tezroq topishi, jamoada munosib o'rin egallashi, o'z huquq va majburiyatlarini chuqur anglab, mas'uliyat bilan bajarishi zarur edi. Huquq va majburiyatlar uyg'unligini ta'minlash faqat xodimlarga emas, avvalo ma'muriyatning o'ziga ham taalluqli ekanini rahbariyat chuqur anglagan va yoshlar kelajagi uchun mas'uliyatni o'z zimmasiga olgan. Metropoliten o'ziga xos, nufuzli korxonasi sifatida yoshlarda katta qiziqish uyg'otardi[10]. Bu qiziqish keyinchalik yuqori mehnat natijalariga erishish istagiga aylanishi ko'p jihatdan jamoaning tarbiyaviy va tashkiliy ishlariga bog'liq edi.

Jamoani shakllantirishdagi asosiy vazifalardan biri mehnatsevar, tashabbuskor va vijdonli xodimlardan iborat barqaror kollektivni yaratish edi. Dastlabki yillarda kadrlar almashinuvi yuqori bo'ldi. Yuqori mas'uliyat va keskin ish sur'atiga moslasha olmaganlar jamoani tark etdilar. Yillar o'tishi bilan qat'iy intizom va tartibni qadrlaydigan, loqaydlik va beparvolikka toqat qilmaydigan jips va ishchan jamoa shakllandi.

Jamoani birlashtirishda kasaba uyushmasi, yoshlar, xotin-qizlar, faxriylar, sport va boshqa jamoat tashkilotlari muhim rol o'ynadi. Ular xodimlarni qiziqishlari asosida birlashtirdi, huquqlarini himoya qildi va o'zini namoyon etish uchun sharoit yaratdilar[11].

Metropolitenida 1978-yildan boshlab har yili ma'muriyat va kasaba uyushmasi o'rtasida jamoa shartnomasi tuzila boshlandi[12].

Tashkilotda mehnat musobaqalari ham yo'lga qo'yildi. "Eng yaxshi kasb egasi", "Eng yaxshi mashinist", "Eng yaxshi operator", "Eng yaxshi chilangar" kabi tanlovlar tashkil etildi. Yil yakunlariga ko'ra uch marta g'olib bo'lgan xodimlar metropolitenning "Faxriy kitobi"ga kiritilar edi. O'z navbatida Toshkent metropoliteni Boku metropoliteni bilan ham musobaqalashgan edi[13].

Butunittifoq miqyosidagi musobaqalarda ham Toshkent metropoliteni bir necha bor g'olib chiqib, SSSR Temir yo'llar vazirligi va SSSR Kasaba uyushmasi Markaziy qo'mitasining diplomlari, pul mukofotlari hamda ko'chma bayroqlari bilan taqdirlangan edi.

Shu tariqa, metropoliten jamoasi nafaqat yuqori texnik salohiyatga, balki mustahkam ma'naviy-tashkiliy asosga ega bo'lgan kuchli mehnat jamoasiga aylangan edi.

Metropolitenida Zokirovlar, Ernazarovlar, Kolpakovlar, Sagatovlar, Pirmatovlar, Yoqubjanovlar kabi o'z taqdirini metropoliten bilan bog'lagan oilalar bo'lgan[14].

"Chilonzor" elektrodeposida B.Fayazov, M.Zlenko, A.Mirdadayev, M.Qodirov, R.Nuriev, V.Kononenko, N.Bychenko kabi texniklar sa'y-harakatlari bilan metropolitenning texnik jihozlanishini sezilarli darajada yaxshilashgan, ishlab chiqarish texnologiyalarini takomillashtirgan, yuqori samarali ratsionalizatorlik takliflari va dadil g'oyalari bilan soha rivojiga hissa qo'shganlar[15]. Shu kabi xodimlar mehnati tufayli harakat tarkibi uchun o'ta tanqis bo'lgan yuzdan ortiq turdagi ehtiyot qismlar ishlab chiqarish hamda ularni qayta tiklash amaliyoti yo'lga qo'yildi. Bu maqsadda chizmalar ishlab chiqildi, maxsus press-qolip konstruksiyalari tayyorlandi, ularni ishlab chiqarish texnologiyasi yo'lga qo'yildi[16].

Xususan, V.Yaxin va S.Ivanenkolar tashabbusi bilan elektr-yoyli metallash qurilmasi ishga tushirildi, uning yordamida sferik yuzaga ega 20 turdagi detallarni qayta tiklash o'zlashtirildi. Bu esa metropolitenning deyarli barcha xizmatlarida qo'llaniladigan ko'plab yeyilgan detallarni qayta foydalanishga qaytarish uchun keng imkoniyatlar yaratdi[17].

Xodimlar va ularning oila a'zolarining to'laqonli dam olishini tashkil etishga ham katta e'tibor qaratilgan edi. Metropolitenida 1980-yilda G.Tolstov rahbarligida "Goluboy ekspress" nomli badiiy havaskorlik to'garagi tuzilgan edi, shu

vaqtdan e'tiboran barcha bayram va dam olish kechalari ushbu guruh ishtirokida o'tkazilib kelingan[18].

Metropolitan jamoasining qariyb o'ttiz foizini ayollar tashkil etardi. Ayollar bilan maqsadli ish olib borish uchun kasaba uyushmasi qo'mitasida maxsus komissiya tuzilgan edi. Komissiya xizmatlar va bo'linmalarda ayollarning mehnat sharoitlarini, ularning uy-joy va maishiy ahvolini o'rganar, turar joy masalalarini yaxshilashda yordam ko'rsatar, rahbariyat va kasaba uyushmasi bilan birgalikda kvartira ajratish, yotoqxonadan joy berish, bolalarni bog'cha va yasllarga joylashtirish kabi masalalarni hal etardi. Shuningdek, xodimlar farzandlari uchun qishki va yozgi ta'til davrida tadbirlar o'tkazishga ko'maklashar edi.

1978-yilda jamoada Jismoniy tarbiya jamoasi kengashi tashkil etildi va sportni ommaviy rivojlantirishga katta e'tibor berila boshlandi[19]. 1979-yildan boshlab futbol, voleybol, stol tennis, shaxmat, shashka va boshqa sport turlari bo'yicha sportkiadalar o'tkazila boshlandi.

Jamoa xodimlari uchun uy-joy muammosi doimiy ravishda hal etib borildi. Toshkent shahar kengashi tomonidan metropoliten xodimlariga kvartiralar ajratildi. Statistikaga e'tibor qaratadigan bo'lsak, ishchi-xodimlarga 1977-1980 yillarda 250 dan ortiq kvartira, 1981-1993-yillarda esa yana qariyb 400 kvartira ajratildi. Toshkent shahar ijroiya qo'mitasi qaroriga ko'ra, "Tashmetrostroy" tresti metropoliten va "Tashmetropoloyihasi" xodimlari uchun 3 ta uy qurib berdi[20].

Xodimlarning mehnat sharoitini yaxshilash va xavfsizligini oshirish maqsadida yangi texnika va mehnat texnologiyalarini joriy etish bo'yicha ham katta ishlar amalga

oshirildi. "Lisna" tizimi asosida muhandislik-texnik qurilmalar va eskalator stansiyalarini telemexanizatsiya qilish doimiy ekspluatatsiyaga topshirildi. Ushbu tizim joriy etilishi natijasida dispetcherlik punktiga butun liniya bo'yicha sanitariya-texnik uskunalari va eskalatorlar ishlashi haqida to'liq ma'lumot kelib tushadigan bo'ldi. Bu esa ekspluatatsiya shtatidagi yuzlab xodimlarni qisqartirish imkonini berdi. Barcha tortish podstansiyalarini teleboshqaruvga o'tkazish ham ko'plab navbatchi elektromexaniklar shtatini maqbullash-tirishga olib keldi[21].

Xulosa. Yaxshi, ishchan jamoani shakllantirishda odatda rahbar kadrlarni, hozirgi tilda aytganda, menejerlarni tanlashga alohida e'tibor qaratiladi. Bu har doim muhim bo'lgan, o'tish davrining bugungi sharoitida ham dolzarbligini yo'qotmagan. Toshkent metropolitenining dastlabki faoliyat yillari davomida ajoyib jamoa shakllandi. Lavozim iyerarxiyasining barcha pog'onalarida, odatda, eng yuqori talablarga javob beradigan mutaxassislar faoliyat yuritdi. Qadimdan temir yo'l transportida qat'iy, deyarli harbiy intizom hukm surgan. Urushdan keyingi yillarda temir yo'l jadvallari shunchalik aniqlik bilan bajarilar ediki, odamlar o'tayotgan poyezdga qarab soatlarini to'g'rilagan. Ko'p millionli poytaxt sharoitida esa yerosti transporti, uning eng zamonaviy texnikasi, avtomatlashtirilgan boshqaruv va nazorat tizimlari eng kichik sustkashlik va noprofessionalikka ham yo'l qo'ymaydi. Yillar o'tishi bilan metropolitenning deyarli barcha xizmatlari va bo'linmalari tashabbuskor, bilimli, jamoaga va o'z ishiga sadoqatli mutaxassislar bilan ta'minlandi.

ADABIYOTLAR

1. Рогов И. Ташкентское метро: скоро пуск // Правда Востока. - 1977. - 20 окт.
2. Семенов П. Ташкентский метрополитен в строю действуя ших / П. Семенов // Метрострой. - 1977. - № 7. - С. 23.
3. Ташкентский метрополитен // Правда Востока. - 1979. - 12 марта.
4. Халмурадов М. Здесь проектируют подземные трассы : [о работе фил. ин-та «Метрогипротранс», «Ташметропроект»] // Ташк. правда. - 1974. - 18 мая.
5. Щепетков Н. Об освещении станций Ташкентского метрополитена // Светотехника. - 1987. - № 1. - С. 17-19.
6. Собиров Б. Ер ости мужизалари : [Ташкент метросида] // Хуррият. - 1988. - 24 июнь
7. Ўрта Осиёда биринчи : [Ташкент метроси - умумхалк курилиши] // Совет Узбекистони. - 1971. - 21 нояб.
8. Аулов А. Метро : [интервью с проектировщиками ташк. метро] / А. Аулов // Правда Востока. - 1968. - 17 марта.
9. Бобров Н. Ташкентское метро : [репортаж] // Коме, знамя (Киев). - 1977. - 31 мая.
10. Ниёзов А. Ташкент метроси. Ташкент: Ёш гвардия. 1975. -Б.19.
11. Ниёзов А. Ташкент метроси. Ташкент: Ёш гвардия. 1975. -Б.30.
12. Кораблев А. Поезда пойдут под землей : [метро в Ташкенте] / А. Кораблев // Узбекистан. - 1979. - № 4. - С. 18-19.
13. Морозов Н. Станция [Ташк. метро] «Площад Ленина» // Метрострой. - 1977. - № 7. - С. 28.
14. Овчинников, Ф. Энергетическая эффективность метрополитенов // Ж.-д транспорт. - 1980. - № 7. - С. 57-59.
15. Поговорим о метро : [разговор со специалистами о пробл Ташк. метрополитена] // Архитектура и стр-во Узбекистана. - 1988. - № 2.-С. 4-23.
16. Шаабдурахимов Ш. Самое чистое в мире : [беседа с нач. Ташк. метрополитена Ш. Шаабдурахимовым / записал Г. Пилипенко] // Нар. слово. - 1996. - 28 мая.
17. Абдуллаев, М. Касбни улуг'лаб : [Ташкент метросининг машинисти Л. Исмадуллаев хақида] // Ташкент окшоми. - 1978.-25 февр.
18. Семенов П. Строительство 1-го участка II очереди Ташкентского метрополитена // Архитектура и стр-во Узбекистана. - 1985. - № 3. -С. 8-9.
19. Палацкий Б. И техник, и лирик: [о работе технике Ташк. метрополитена В. Р. Ирисматова] // Правда Востока. - 1995. - 28 апр.
20. O'zMA, P-837-fond, 1-ro'uxat, 4798- ish, 4-varaq.
21. Зокиров О. Метро: кеча, бугун, эртага: ["Метролойиха" институтининг директори билан суҳбат / суҳбатдош М. Зайнуудинова] // Ташкент окшоми. - 2000. - 8 нояб.