

O‘ZBEKISTON HAVO TRANSPORTI TIZIMIDA MUTAXASSIS-KADRLAR FAOLIYATI.

THE ACTIVITY OF SPECIALIST PERSONNEL IN THE AVIATION TRANSPORT SYSTEM OF UZBEKISTAN.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СПЕЦИАЛИСТОВ И КАДРОВ В СИСТЕМЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА УЗБЕКИСТАНА.

Umarali Xabibulla o‘g‘li Gulmatov

“University of Business and Science” “Ijtimoiy fanlar” kafedrası o‘qituvchisi.

e-mail: umarali.gulmatov@mail.ru

Tel: +998 97 778 10 06

Annotatsiya.

Mazkur maqola mustaqillik yillarida O‘zbekiston havo transporti tizimida olib borilgan kadrlar siyosati masalalari muhokama qilingan. Sovet tuzumidan saqlanib qolgan ayrim muammo va kamchiliklarning soha rivojiga to‘siq bo‘lishi, ularning bartaraf etish yo‘lida amalga oshirilgan islohotlar va natijalar to‘g‘risida tanqidiy fikrlar keltirib o‘tilgan

Abstract.

This article discusses the issues of personnel policy in the aviation transport system of Uzbekistan during the years of independence. It presents critical views on the obstacles to the development of the industry caused by some problems and shortcomings inherited from the Soviet regime, as well as the reforms implemented to overcome them and the results achieved.

Аннотация.

В данной статье рассматриваются вопросы кадровой политики в системе воздушного транспорта Узбекистана в годы независимости. Приводятся критические замечания о проблемах и недостатках, унаследованных от советской системы, которые стали препятствием для развития отрасли, а также о реформах, направленных на их устранение, и достигнутых результатах.

Kalit so‘zlar.

Havo transporti, aeroport, samolyot, uchuvchi, bort kuzatuvchisi, styuardessa, mutaxassis-kadr, xalqaro hamkorlik, maxsus kiyim-bosh.

Keywords.

Aviation, airport, airplane, pilot, flight attendant, stewardess, specialist personnel, international cooperation, uniform.

Ключевые слова.

Воздушный транспорт, аэропорт, самолет, пилот, бортпроводник, стюардесса, специалист-кадр, международное сотрудничество, униформа.

Mustaqillikning ilk davrlaridan boshlab mamlakatda transport tizimi salohiyatini yanada rivojlantirish, jahon hamjamiyatida sog‘lom raqobat taklif qila olish hamda xalqqa sifatli transport xizmatini taqdim qilish uchun sohani malakali kadrlar bilan ta‘minlashga e‘tibor qaratila boshlandi. O‘zbekiston Respublikasi

Birinchi prezidenti I.A.Karimov kadrlar masalasiga to'xtalar ekan: "Biz oldimizga qanday vazifa qo'yamaylik, qanday muammoni yechish zarurati tug'ilmasin, gap oxir-oqibat, baribir kadrlarga va yana kadrlarga borib taqalaveradi. Mubolag'asiz aytish mumkinki, bizning kelajagimiz, mamlakatning kelajagi o'rnimizga kim kelishiga yoki boshqacharoq aytganda qanday kadrlar tayyorlashimizga bog'liq", [11, 140] - deb ta'kidlagan edi.

Transport sohasida kadrlar tayyorlash bo'yicha islohotlarning dastlabki bosqichi alohida yo'nalishlar bo'yicha kadrlar tayyorlash faoliyati bilan xarakterlanadi. Jumladan, havo transporti sohasida malakali kadrlar va yuqori toifali mutaxassislarni tayyorlash faoliyatiga alohida e'tibor qaratildi. Vazirlar Mahkamasining qaroriga ko'ra, 1992-yilda "O'zbekiston Havo yo'llari" MAK tashkiliy tuzilmasi tasdiqlanganida aviakomaniyaning xodimlari soni xizmat ko'rsatuvchilardan tashqari 120 kishidan oshmasligi belgilandi. Milliy aviakompaniyaning bosh direktori va uning 4 nafar o'rinbosari bo'lishiga ruxsat etildi. MAKning xorijiy vakolatxonalari rahbar xodimlari kompaniya kengashi tomonidan tasdiqlanadigan bo'ldi[3]. Mazkur qarordan ko'zlangan maqsad parvozlar sifatli va xavfsiz bo'lishini ta'minlash, havo transportiga bo'lgan aholi ehtiyojlarini qondirish hamda tashqi iqtisodiy faoliyatni kengaytirishdan iborat edi.

1992-yilda O'zbekiston Milliy aviakompaniyasi va Qozog'istonning Aqto'be shahrida joylashgan Uchuvchilar aviatsiya bilim yurti o'rtasida kadrlar tayyorlash masalasida bitim imzolandi[5, 223] va shu asosda bir qator o'zbekistonlik yoshlar bu yerda o'z malakalarini oshirib qaytdilar.

Bundan tashqari, "O'zbekiston havo yo'llari" MAK Rossiyaning Ulyanovsk Oliy aviatsiya maktabi, Ukrainaning Kirovograd shahridagi Davlat parvoz Akademiyasi, Kiyev Xalqaro universiteti kabi xorijiy ta'lim muassasalari bilan manfaatli aloqalar o'rnatgan. Natijada mamlakatda uchuvchilar, muhandislar va navigatorlar tayyorlash hamda ularning malakasini oshirish masalasi hal qilingan edi. Qolaversa, respublika hududidagi Toshkent davlat texnika universiteti, Toshkent davlat aviatsiya instituti, Toshkent radiotexnika kolleji, Toshkent aviatsiya kollejida turli mutaxassisliklar bo'yicha ta'lim berilgan[6, 372-373].

Biroq respublikada aviatsiya sohasiga kadrlar tayyorlaydigan oliy o'quv yurti mavjud emasligi bu borada qator muammolarni keltirib chiqarayotganligi sababli 1995-yilda "O'zbekiston havo yo'llari" MAKning o'quv markazi, Toshkent davlat texnika universitetining samolyotsozlik fakulteti hamda Kiyev fuqaro aviatsiyasi xalqaro universitetining Toshkent filiali asosida Toshkent davlat aviatsiya instituti tashkil qilindi[8]. Mazkur ta'lim maskani havo transporti va kosmik sohalar uchun malakali mutaxassislar tayyorlagan. Institut faoliyatining dastlabki yillarida bakalavr bosqichida 5 ta hamda magistratura bosqichida bir nechta kadrlar tayyorlangan. 2003-yilga kelib fakultetlar soni bakalavr bosqichida 9 ta, magistratura bosqichida 9 tani tashkil qilib, mazkur o'quv yilida 1 ming 800 nafar

talaba tahsil oldi. 2004-yilga kelib, umumiy tayyorlangan mutaxassislar soni 3 mingdan oshdi[13, 261].

Toshkent davlat aviatsiya instituti 2008-yilda o'z faoliyatini tugatganligi bois, shu davrdan boshlab Aviatsiya institutining bir qator fakultetlari Toshkent davlat texnika universiteti ixtiyoriga o'tdi. 2020-yilga kelib, Transport universitetining tashkil etilishi natijasida Aviatsiya transporti muhandisligi va Aerokosmik texnologiyalar fakultetlari mazkur universitet ixtiyoriga o'tkaziladi. Ushbu aviatsiya yo'nalishlarida bugungi kunga kelib, 40 mingdan ziyod mutaxassislar tayyorlangan[2]. Bitiruvchilar asosan, "Uzbekistan Airways" AJ, "Uzbekistan Airways Technics" MChJ, "Uzbekistan Airports" AJ, "Toshkent mexanika zavodi" AJ, "Chirchiq aviatsiya ta'mirlash zavodi" davlat korxonasi, "Uzaeronavigatsiya" markazi davlat korxonalariga mutaxassis sifatida qabul qilinadi.

Hozirda uchuvchi kasbini egallash uchun 25 yoshdan katta bo'lmagan yoshlar ta'lim olishga qabul qilinadi. 18 yoshidan havo kemasini kursant sifatida boshqarish, 21 yoshdan yo'lovchilarni yoki yuklarni tashish uchun parvoz qilishi mumkin. Aviakompaniyaning eng yosh uchuvchisi 22 yosh hisoblanadi, aviakompaniyadagi samolyot qo'mondoni 60 yoshgacha, ikkinchi uchuvchi esa 65 yoshgacha uchishi mumkin. Boshqa aviakompaniyalarda yoshning yuqori chegarasi – 65 va 70 yosh etib belgilangan[1, 30]. Bundan kelib chiqadiki, aviakompaniya kadrlari orasida yosh chegarasi juda muhim ahamiyat kasb etadi. Albatta, yosh bo'yicha orttirilgan tajribalar parvoz ishlarida uchrab turadigan favqulodda vaziyatlarda katta foyda beradi.

Bugungi kunda o'z faoliyatini olib borayotgan "Uzbekistan Airways" AJ tarkibidagi "O'quv mashg'ulot markazi" MChJ ham o'zining ko'p yillik faoliyati natijasida havo transportida kadrlar tayyorlash masalasida muvaffaqiyatli faoliyat olib bormoqda. 1997-yilda tashkil topgan ushbu markaz faoliyati bugungi kunda ham davom etmoqda[4, 22]. Markazda dastlabki yillarda asosan bort kuzatuvchilarni tayyorlash ishlari amalga oshirilgan. 2019-yilga kelib respublikadagi barcha aviakompaniyalar, aeroportlar uchun dastlabki tayyorgarlikdagi uchuvchilar, bort kuzatuvchilari, havo harakatini kuzatish dispetcherlari, mexanik-muhandislar kabi kadrlarni tayyorlash vazifasini bajara boshladi. Markaz Markaziy Osiyodagi yagona muassasa ekanligi bilan ajralib turadi. Sog'lig'ida muammosi bo'lmagan, vazn va bo'y o'lchovlariga javob bergan talabgorlar suhbat asosida o'quv mashg'ulotlariga qabul qilinadi. Mazkur "O'quv mashg'ulot markazi"ni tamomlab imtihonlardan o'tgan o'quvchilar O'zbekiston hududidagi havo transporti sohalarida faoliyat borish imkoniyatiga ega bo'ladilar.

Aviatsiya sohasini malakali kadrlar bilan ta'minlashda qator kamchiliklar ham ko'zga tashlanadi. Jumladan, mustaqillikning dastlabki yillarida boshqa sohalar kabi aviatsiya tizimida ham milliy kadrlarning salmog'i juda ham kam edi. Negaki mustaqillikning dastlabki yillarida milliy rahbar kadrlarni tayyorlashga yetarli

e'tibor berilmadi. Buning oqibatida esa aviakompaniya rahbar lavozimlari orasida 25,2 foiz miqdorda mahalliy millat vakillari tashkil etdi. Bundan tashqari, o'z davrida V.P.Chkalov nomidagi Toshkent aviatsiya ishlab chiqarish birlashmasi xodimlarining 90 foizdan ortig'i rus millatiga mansub bo'lganligi milliy kadrlarga yetarlicha e'tibor berilmaganidan dalolat beradi. Sohada faoliyat olib boruvchi kadrlarning o'rtacha yoshi 45 yoshni tashkil etgan. Bu esa, malaka oshirish jarayoniga asosan katta yoshli kadrlar yuborilishi bilan izohlanadi. Shu boisdan ham malakali yosh mutaxassislar tayyorlash tizimini yaxshilashga alohida e'tibor berila boshlandi. Xususan, Ukrainaning Kiyev shahrida joylashgan Fuqaro aviatsiyasi muhandislari institutining xorijiy kadrlarni malakasini oshirish va qayta tayyorlash fakulteti bilan yaqindan hamkorlik qilindi[7,200]. Mazkur ta'lim muassasasida tahsil olishda ishchilarning ish haqi hamda beriladigan mukofot pullarining saqlab qolinishi o'z davrida aviatorlarning bilim olishida katta imkoniyat bo'ldi.

Aviatsiya sohasida kadrlar tayyorlash borasidagi o'zaro hamkorlik tizimini ham yo'lga qo'yish bo'yicha qator ishlar amalga oshirildi. Tan olish kerakki, dastlabki davrda mazkur sohadagi faoliyat ko'ngildagidek emas edi. Shuning uchun ham yuqori natijaviy islohotlarni amalga oshirish maqsadida xalqaro hamkorliklarga keng yo'l ochildi. Jumladan, Transport universiteti va Fransiyaning Tuluzadagi fuqarolik aviatsiyasi milliy maktabi (ENAK) o'rtasida o'zaro manfaatli hamkorlik aloqalari o'rnatildi[9]. Unga ko'ra, "2+2" tizimi orqali ta'lim olib boriladi. Qolaversa, yaqin kelajakda Fransiya maktabining O'zbekistonda ham tashkil etilishi sohada ta'lim olayotganlar uchun ulkan imkoniyat hisoblanib, mazkur muassasani bitirib maxsus ATR litsenziyasiga ega bo'lgan talabalar kelgusida uchuvchi bo'lib ishlash huquqiga ega bo'ladilar.

Bundan tashqari, Italiyaning La Sapienza universiteti bilan o'zaro aloqalar o'rnatildi[10, 3]. Kelishuvga binoan, asosiy e'tibor aviakosmik masalalarga qaratildi, ya'ni sun'iy yo'ldosh, dron, raketa hamda boshqa sohalarda ilmiy tadqiqotlar olib borishga kelishildi.

Sohani rivojlantirishda ichki tartib-qoidalarining asosini tashkil etuvchi xodimlarning kiyim-bosh masalasi xam alohida e'tibor talab qiladi. Mazkur masala borasida qator islohotlar amalga oshirildi. "O'zbekiston havo yo'llari" MAK rahbariyatining 1993-yil 12-dekabrda buyrug'iga ko'ra, rahbariyat va shaxsiy tarkibi forma kiyish qoidalarini qabul qilingan. Unga ko'ra, O'zbekiston Respublikasi hududida forma kiyimlari kiyish yil fasllariga mos holda o'zgartirilish sanalari 20-aprel (yozgi) va 10-oktabr (qishki) kunlari etib belgilangan. MAK shaxsiy tarkibi tomonidan forma kiyimini o'zgartirish bir hafta muddatni tashkil etadi. (13-ilova)

"Uzbekistan Airways" 2020-yil 14-fevraldan boshlab, uchuvchilar va bortkuzatuvchilarning yangi formasini taqdim etdi. Mato turli iqlim sharoitlarini hisobga olgan holda tanlangan. Loyihada mahalliy va xorijiy ekspertlar ishtirok etishdi. Matolarni tanlash va asosiy to'plamning birinchi partiyasini tikish

Turkiyaning “Dress Best Uniforms” kompaniyasi tomonidan amalga oshirildi, ular Airlines (partial), Fly Dubai, Albaniya Airlines, Flyas aviakompaniyalari bilan ish olib borganlar.

Mustaqillik yillarida O‘zbekiston milliy transport tizimini yaratish va uni takomillashtirish borasida so‘z borar ekan, tabiiyki, sohada davlat tilining o‘rni masalasiga alohida e‘tibor qaratish zarur. Nafaqat 1990-yillarda, balki keyingi davrda ham transport tizimi boshqaruv sohasidagi ko‘plab me‘yoriy hujjatlar rus tilida yuritib kelindi. Bunga asosiy sabab qilib aksariyat kadrlar rusiyzabon ta‘lim olganliklarini ko‘rsatish mumkin.

Mustaqillikning dastlabki yillarida birgina Toshkent aeroportining o‘zida 3,5 mingdan ortiq xodim faoliyat olib borar, ilgari xodimlarni ishga olish chog‘ida ularning o‘zbek tilini bilish darajasiga e‘tibor qaratilmas, chunki sovet tuzumi davrida til bilan bog‘liq mafkuraviy siyosat shunday olib borilgan edi.

Keyinchalik sohada bu holatga alohida e‘tibor berilib, davlat tilining maqomini mustahkamlashga harakat qilindi. Jumladan, 1994-yilga kelib, 3,5 mingdan ortiq xodimning 800 tasi davlat tilini o‘rganish bo‘yicha maxsus kurslarda tahsil oldi. “O‘zbekiston havo yo‘llari” milliy aviakompaniyasi o‘zining ma‘muriy idora va korxonalarida davlat tilini o‘rganish va amalda qo‘llash maqsadida aviakompaniya qoshida sharq tillarini o‘rgatish markazini tashkil etdi. Xususan, mazkur faoliyat natijasida Toshkent aeroporti ishchi va xizmatchilarining davlat tilini o‘rganishi uchun uch bosqichdan iborat 6 oylik kurslar tashkil qilindi. Bundan tashqari, markaz tomonidan aviatsiya xodimlari uchun ish yuritishda qo‘l keladigan o‘zbek tili darsligi 1500 nusxada nashr etildi. Bort kuzatuvchilarining xizmatini yanada osonlashtirish maqsadida ma‘lumotlar va iboralar to‘plami 600 nusxada chop etilib tarqatildi[12, 4]. Natijada o‘zbek tilining davlat tili sifatidagi mavqeyi yana bir pog‘ona yuqoriga ko‘tarildi.

Dastlabki yillarda sohadagi o‘zbek kadrlari salmog‘ining pastligini asosiy texnik va transport vositalarining ishchi tili o‘zga tillarda ekanligi bilan izohlash mumkin. 1990-yillar hamda 2000-yillarda mamlakatga keltirilgan transport vositalari asosan, Yevropa hamda sharqiy Osiyodan keltirilgani bois ularning ishchi tili rus, ispan, koreys hamda yapon tillarida bo‘lgan. Bugungi kunga kelib esa, ingliz va xitoy tillari asosiy transport tiliga aylangan. Transport tizimida boshqaruvning o‘zbek tilida yuritilmagani faqatgina mazkur tarmoqning aybi bo‘lmay, boshqa sohalarda rus tili asosiy ish yurituvchi til sifatida qo‘llanganligini ko‘rish mumkin. Bu esa, uzoq muddat davomida “sovetcha” mafkuraning ta‘siri yo‘qolmaganligi bilan izohlanadi.

Xulosa qilib aytish mumkinki, mustaqillikning dastlabki yillarida havo transporti sohasida mavjud bo‘lgan kadrlar tayyorlash sohasidagi bir qator muammolarga qaramasdan, bugungi kungacha bo‘lgan davrda o‘tkazilgan va davom etayotgan islohotlar natijasida mazkur yo‘nalishda mavjud muammolarga yechim

topildi va ularni hal etishning zamonaviy usullari qoʻllanildi. Kadrlar tayyorlash va ularning malakasini oshirishni yanada takomillashtirish maqsadida sohaga kerakli boʻladigan ilgʻor texnologiyalar, zamonaviy kommunikatsiya vositalaridan foydalanildi. Natijada, jahon hamjamiyatidagi transport sohasida kuchli raqobatga bardosh bera oladigan yetuk, malakali kadrlar faoliyati yoʻlga qoʻyildi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR ROʻYXATI (REFERENCES)

1. Kadrlar tayyorlash masalasi // Uzbekistan airways. – 2016. – № 1.
2. Kadrlar tayyorlash masalasi. Toshkent Transport universiteti / <https://tstu.uz> / 05.05.2022.
3. Oʻzbekiston Respublikasi hududida havo transportini boshqarish tizimi toʻgʻrisida 44-sonli qaror. 1992-yil 2-fevral. <https://lex.uz/uz/>
4. OʻzMA, M-90-jamgʻarma. 1-roʻyxat. 12-yigʻmajild.
5. OʻzMA, M-90-jamgʻarma. 1-roʻyxat. 2-yigʻmajild.
6. OʻzMA, M-90-jamgʻarma. 1-roʻyxat. 218-yigʻmajild.
7. OʻzMA, M-90-jamgʻarma. 1-roʻyxat. 3-yigʻmajild.
8. Toshkent davlat aviatsiya institutini tashkil qilish toʻgʻrisida. PF-1160-son. 1995-yil 31-may. <https://lex.uz/uz/docs/-181948>
9. Toshkent davlat transport universiteti Fransiya taʼlim muassasalari bilan hamkorlik qilmoqda. Transport vazirligi / www.mintrans.uz / 18.09.2023.
10. Абдурахмонов О. Бир эмас, икки эмас, уч қадам олдинда юришимиз керак / Халқ сўзи, 2021 йил 14 январь.
11. Каримов И.А. Ўзбекистон XXI аср бўсағасида: хавфсизликка таҳдид, барқарорлик шартлари ва тараққиёт кафолатлари. –Тошкент: Ўзбекистон, 1997.
12. Пулатов А. “Ўзбекистон ҳаво йўллари” авиакомпанияси: “Самода ўзбекча гаплашармиз” / Ўзбекистон овози, 1994 йил 13 декабрь.
13. Ўзбекистон Миллий Энциклопедияси. 1-жилд. – Тошкент: Давлат илмий нашриёти, 2006.