



AEROFLOT TARIXI

To'xtabayev A'zamjon Sharipxo'jayevich

Namangan davlat universiteti Tarix kafedrasi dotsenti, PhD.,

toxtabayev09051981@gmail.com

<https://doi.org/10.5281/zenodo.15171997>

Annotatsiya: Mazkur maqolada aeroflot tashkilotining tashkil etilishi, faoliyati, amalga oshirigan ishlari, havo qatnovlari va statistik ma'lumotlar yoritilgan.

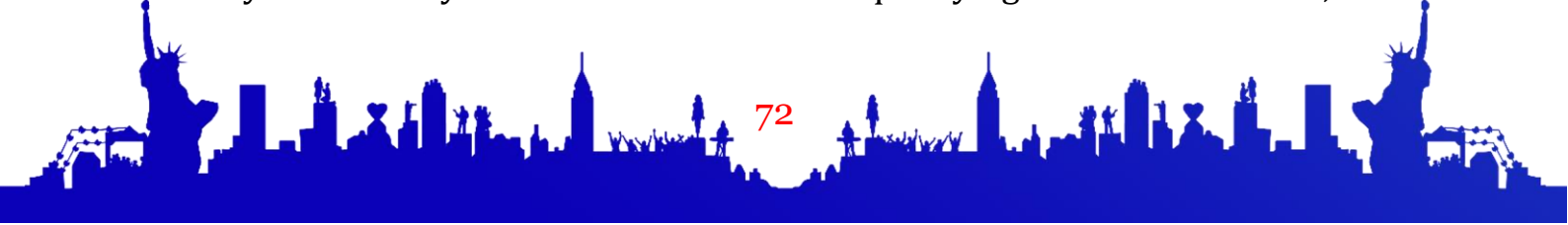
Kalit so'zlar: Aeroflot, "Havo kodeksi", Fuqarolik havo floti, havo transporti, Aerodrom, ICAO.

1932-yil 25-fevralda SSSR Xalq Komissarlari Kengashi (XKK) huzuridagi Fuqarolik havo flotining Bosh boshqarmasi yoki Fuqarolik Havo flotining Aeroflot Bosh boshqarmasi – Sovet Ittifoqi fuqaro aviatsiyasi faoliyati tartibga soluvchi mas'ul organ hisoblanib, u "Aeroflot" Bosh boshqarmasi deb atala boshlandi. "Aeroflot" tashkil etilganda, uning uchta asosiy - havo transporti tizimini boshqarish; havodan suratga olish, o'rmonda o't o'chirish va qishloq xo'jaligida purkash kabi turli xil xizmatlarni ko'rsatish; jamoat uchun ta'lim, ko'ngil ochish va sport tadbirlarini targ'ib qilish vazifalari qo'yilgan. "Aeroflot" aslida mamlakatda harbiy bo'lmagan barcha aviatsiya faoliyatlari bilan shug'ullangan, ammo fuqarolik aviatsiyasi harbiylar bilan chambarchas bog'liq bo'lib qolgan edi. Masalan, "Aeroflot" Harbiy-havo kuchlari harbiy transport aviatsiyasi uchun zaxira hisoblanib, ayrim vaqtlarda tashkilotga harbiy zobit rahbarlik qilgan edi.

SSSR Markaziy Ijroiya qo'mitasi va Xalq Komissarlari Kengashi 1935-yil 7-avgustdagi Qarori bilan "Havo kodeksi"ni tasdiqlandi. Bu sovet havo transporti qonunchiligi asoslarini mustahkamladi, milliy iqtisodiyotning barcha sohalarida fuqarolik havo kemalarini rivojlantirish va keng qo'llash uchun zarur huquqiy sharoitlarni ta'minladi.

1937-yilda Fuqaro Havo Floti yo'llarida jami 211 787 yo'lovchi, 9188 tonna pochta va 36385 tonna yuk tashidi. Bu esa, 1928 yilga nisbatan yo'lovchi tashish 7,7 barobar, pochta – 21 barobar, yuk tashish – 82 barobarga oshdi. Aviatransport faoliyatining umumiy hajmi 15,5 barobar oshdi. Solishtirish natijasida raqamlardan ko'rinib turibdiki, faoliyat ichida yuk tashish muhim o'rinni egallagan.

Sovet Ittifoqi davrida transport tuzilmasi 3 ta yirik mintaq – Trans-Sibir, Trans-Atlantika va Trans-Osiyo havo yo'liga bo'lingan. Havo yo'li (aviatrassa) – samolyot va vertolyotlar muntazam ravishda qatnaydigan aviatrassa bo'lib, unda





aerodrom, yo'l chiroqlari, tanish belgilar va aviatsiya mayoqlari bilan jihozlangan.

Ikkinchi jahon urushi(1939-1945 yy.)ga aviatorlar ham keng jalb etildi. 1941- yil 23-iyun kuni SSSR Xalq Komissarlari Kengashi "Urush davridagi fuqaro havo floti boshqarmasi bosh boshqarmasi to'g'risida Nizom"ni tasdiqladi. Fuqarolik havo floti Mudofaa Xalq komissarligi ixtiyoriga o'tkazildi. 1941-yil 9-iyuldan SSSR Mudofaa Xalq Komissarlari Kengashini buyrug'i bilan "Fuqaro havo flotining maxsus havo guruhlarida bevosita ro'yxatga olingan fuqarolik havo flotining shaxsiy tarkibi Qizil Armiya safiga chaqirilgan" deb hisoblandi. Urush mobaynida ko'plab aviatorlar jasorat ko'rsatib, yuksak orden va medallar bilan taqdirlangan.

Ikkinchi jahon urushidan so'ng, murakkab meteorologik sharoitlarda va tungi vaqtda muntazam parvozlar uchun eng muhim havo liniyalarini qayta jihozlash boshlandi. 1945-yilda havo transportining umumiy hajmi 1940-yilga nisbatan 3 baravar, jumladan, yo'lovchilar soni 1,5 baravar, yuk va pochta jo'natmalari 1,2 martaga ko'paydi. Fuqaro Havo Floti rahbarining buyrug'i bilan 1946-yil 1- fevralgacha Moskva-Irkutsk, Moskva-Toshkent-Olma-Ota, Moskva-Boku-Ashxobod, Moskva-Kiyev-Odessa, Moskva-Minsk va Moskva-Leningard yo'nalishlaridagi aeroportlarni qayta jihozlandi. Natijada, samolyotlarning yuqoridagi yo'nalishlar tungi vaqtlardagi parvozlar soni oshib bordi.

1964-yil 27-iyuldagi SSSR Oliy Kengashi Rayosatining Farmoni muvofiq, Sovet Ittifoqi havo parkini boshqarishni takomillashtirish va aviatsiya vazifalarini kuchaytirishni hisobga olgan holda, Sovet Ittifoqidagi Fuqarolik Havo Floti Bosh boshqarmasi "Fuqaro Aviatsiyasi umumittifoq Minstrligi etib qayta tashkil etildi. Bu esa, Fuqaro aviatsiyasi flotining O'zbekiston hududiy boshqarmasi O'zbekiston fuqaro aviatsiyasi boshqarmasi deb o'zgartirilishi Sovet Ittifoqi fuqarolik aviatsiyasi Minstriga to'g'ridan-to'g'ri bo'ysundi va hisobot berdi.

1964–1991-yillarda O'zbekistonda fuqaro aviatsiyasi parki zamonaviy tez uchar, tovushdan tez, keng fyuzelyajli samolyotlar bilan to'ldirildi, aviatsiya texnikasining yer usti uskunalari zamonaviy jihozlanib, aeroportlar zamonaviy ko'rinishga keltirildi. Ayni vaqtda fuqarolik aerodromlariga texnik va tijorat xizmatlarini ko'rsatish sifati oshirilishi, tashish xarajatlari kamaytirilishi, aviatsiya ishlari bo'yicha chora-tadbirlarni amalga oshirish imkonini yaratadi. Bu hol ularning rentabelligi, yo'lovchi, yuk jo'natuvchi va qabul qiluvchilar uchun yuqori xizmatlar tashkilini hosil qildi. Aeroportlarda ishlab chiqarish jarayonlarini mexanizatsiyalash va avtomatlashtirishning so'nggi vositalari,





transport vositalari hamda fuqarolik aviatsiyasiga xizmat ko'rsatishning boshqa texnik vositalari joriy etildi. Demak, havo transporti boshqa transportlardan ko'ra kengroq qo'llaniladigan fuqarolik aviatsiyasi tomonidan amalga oshiriladi. Fuqarolik aviatsiya faoliyatining huquqiy-meyoriy mexanizmi esa Xalqaro fuqaro aviatsiyasi tashkiloti tomonidan tartibga solindi.

1970-yildan SSSR xalqaro fuqaro aviatsiyasi tashkiloti ICAO a'zosiga aylandi va uning vakillari boshqaruv organi – Kengashning tarkibiga kiritildi. 1971-yil yanvarda Xalqaro havo qatnovi boshqarmasi tarkibida Xalqaro havo qatnovi bo'yicha "Aeroflot" Markaziy ma'muriyati tashkil etildi, xalqaro parvozlarni amalga oshirishga vakolatli ushbu sohaning yagona korxonasi maqomiga ega bo'ldi. Mazkur aviakompaniya xorijda "Aeroflot Soviet Airlines" nomi bilan tanildi. 1976-yilda "Aeroflot" bir yilda 100 milliondan ortiq yo'lovchiga xizmat ko'rsatgan dunyodagi birinchi aviakompaniyaga aylandi.

Shuningdek, havo transportidan qishloq xo'jaligida ham keng qo'llanildi. 1970-1985-yillar oralig'ida havo transporti orqali qishloq va o'rmon xo'jaliklaridagi aviakimyo ishlarida katta o'sish kuzatilgan. Jumladan, Sovet Ittifoq bo'yicha 1970- yil 83,28 mln. ga, 1980-yilda – 100,30 mln. ga., 1985-yilda – 108,7 mln.ga. maydonlarda aviakimyo ishlari bajarilgan. Eng katta ishlar hajmi RSFSR, Ukraina, Qozog'iston va O'zbekiston SSR hissasiga to'g'ri kelgan.

Xalqaro miqyosda yuk tashish bo'yicha aviatransport transport turlari orasidagi ulushi kam bo'lgan. Chunki 1970-yilda dengiz transportida – 89,5 mln. t., avtomobil transportida – 0,19 mln. t., aviatransportda – 0,03 mln. t. yuk tashilgan bo'lsa, 1980-yilda dengiz transportida – 150,6 mln. t., avtomobil transportida – 1,29 mln. t., aviatransportda – 0,08 mln. t., 1985-yilda dengiz transportida – 155,3 mln. t., avtomobil transportida – 1,74 mln. t., aviatransportda – 0,09 mln. t. yuk aylanmasi bilan taqqoslash mumkin. Ushbu yuklarning asosiy qismini sifati tez buziladigan oziq-ovqat mahsulotlari va pochta jo'natmalari tashkil etgan.

1991-yilda Sovet Ittifoqining parchalanishi tufayli respublikalar o'z milliy aviakompaniyalarni tashkil qila boshladi. Rossiya Federatsiyasi sovet aviatashuvchisining "Aeroflot" nomi va ramziy belgi vorisi bo'lib qolishi, 1992-yil iyunda "Aeroflot Soviet Airlines" tijorat ishlab chiqarish alyansi tuzilgan. U o'sha yilning 28-iyulida "Aeroflot Russian International Airlines" ochiq aksiyadorlik jamiyatiga aylantirildi.

SSSR Oliy Kengashining 1991-yil 14-noyabrdagi "SSSR Ministrlilari va boshqa Markaziy boshqaruv organlarini bekor qilish to'g'risida"gi 13-sonli Qaroriga muvofiq, mazkur Ministrlilik faoliyati o'tish davrida saqlanib qoldi.





RSFSR Prezidentining 1991-yil 28-noyabrdagi “RSFSR Markaziy boshqaruv organlarini qayta tashkil etish to‘g‘risida”gi 242-sonli Farmoniga ko‘ra, Fuqaro Aviatsiyasi minstrligining funksiyalari RSFSR transport minstrligiga yuklatildi. 1992-yil 10- aprelda SSSR fuqaro aviatsiyasi vazirligini tugatish to‘g‘risidagi qonun imzolandi. 1992-yilda Rossiya Federatsiyasi Transport vazirligi tarkibida Rossiya fuqaro aviatsiyasining organi – Havo transporti departamenti tashkil etildi. Lekin Sovet Ittifoqi parchalanishi bilan Rossiya barcha kelishuvlarni qayta ko‘rib chiqish muammosiga duch keldi. Shunday bo‘lsa, SSSR davridagi shartnomalarga muvofiq, xorijiy davlatlar bilan havo qatnovini davom ettirdi.

Foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxati:

1. Гражданская авиация России. 80 лет. —М.: “Воздушный транспорт”, 2003.
2. Гражданская авиация СССР. 1917-1967 гг. – Москва.: “Транспорт”, 1967.
3. История гражданской авиация СССР. – Москва: Воздушный транспорт, 1983.
4. Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. – Москва.: Финансы и статистика, 1990.
5. Ўзбекистон Миллий Энциклопедия. 1-жилд. – Тошкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 2000.
6. “Uzbekistan Airways” AJ joriy arxiv materiallari
7. The Beginnings of Soviet Civil Aviation // https://www.centennialofflight.net/essay/Commercial_Aviation/soviet_air/Tran17.htm
8. Tukhtabaev AS. Air transport: Structure, activity, shape. Article. Academia: An International Multidisciplinary Research Journal. 2020, Volume: 10, Issue: 6 pp. 288-291. DOI: 10.5958/2249-7137.2020.00590.X.
9. Tukhtabaev AS. Issues of studying the History of Aviatransport in Uzbekistan. Theoretical & Applied Science. 2020. Vol. 85 Issue 05, pp. 844-846. DOI: 10.15863/TAS.2020.05.85.155

