**O`ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY VA O`RTA MAXSUS**

**TA`LIM VAZIRLIGI**

**Z.S. Atadjanova**

**TEMIR YO‘L TRANSPORTI MENEJMENTI**

### O‘QUV QO‘LLANMA

Oʻzbekiston Respublikasi Oliy va oʻrta maxsus ta`lim vazirligi –

oliy oʻquv yurtining 5230200 – “Menejment” (temir yo‘l transporti)

yo’nalishi bakalavriyat 3,4-kurs talabalari uchun oʻquv qoʻllanma

sifatida tavsiya etilgan

##### **Toshkent – 2019 y.**

**UDK: 658.012**

**BBK 65.290**

**M.502**

Temir yo‘l transporti menejmenti. Oʻquv qoʻllanma.Z.S. Atadjanova –Toshkent: 2020. -319 b.

**Taqrizchilar:** S.A.Yuldasheva. – TAYLQEI, “Yo’l xo’jaligi iqtisodiyoti va uni tashkil etish” kafedrasi mudiri, i.f.n., dots.

R.A.Raxmanbaeva -ToshTYMI, – “Iqtisodiyot va menejment” kafedrasi, i.f.d., prof.

Ўқув қўлланмада замонавий транспорт ишлаб чиқаришни ташкил қилишда менежментнинг роли, темир йўл транспортида корпоратив менежмент асослари, темир йўл транспортининг иқтисодий фаолият бошқармалари, минтақавий темир йўл узеллари фаолияти, юк ва йўловчи ташиш фаолияти, темир йўл транспортининг саноат корхоналари фаолиятини бошқариш, темир йўл транспортида ахборот хавфсизлиги каби мавзуларнинг ўзига хос жиҳатлари ёритилган.

В учебном пособии освещены такие темы, как роль менеджмента в организации современного транспортного производства, основы корпоративного менеджмента на железнодорожном транспорте, деятельность управлений экономической деятельности железнодорожного транспорта, региональных железнодорожных узлов, деятельность грузовых и пассажирских перевозок, управление деятельностью промышленных предприятий железнодорожного транспорта, информационная безопасность на железнодорожном транспорте.

The textbook covers such topics as the role of management in the organization of modern transport production, the basics of corporate management in railway transport, the activities of the departments of economic activity of railway transport, regional railway hubs, cargo and passenger transport, management of industrial enterprises of railway transport, information security in railway transport.

**Kirish**

Bozor iqtisodiyotida turli mulkchilikka asoslangan minglab korxonalar faoliyatini tasavvurga sig‘dirish qiyin emas. Korxonalar faoliyatini u yoki bu darajadagi boshqaruvini tashkil etish, shu korxona rahbarining bosharuv qobiliyatiga bog‘liq. Uning qobiliyati esa menejment sohasidagi bilimlarni qanchalik darajada egallanganligi bilan o‘lchanadi. SHu nuqtai nazardan menejment so‘zi bizning hayotimizda bozor iqtisodiyoti bilan bog‘liq kirib kelgan so‘zlar qatoridan joy oldi.

Fapb adabiyotlarida boshqarish nazariyasi va amaliyotiga te­gishli birinchi ishlar Platon, Mark Tulliy Sitseron, keyinroq, klassik siyosiy iqtisodchilar Adam Smit va David Rikardo nomlari bilan bog‘liq deyiladi. Ko‘pgina manbalarda boshqarishning fan sifatida shakllanishiga F. Teylor katta hissaqo‘shganligi ta’kidlanadi. Uning asosiy qilgan ishi jismoniy mehnatni hamda ishlab chiqarishni tashkil etishni tarkibiy qismlarga (elementlarga) ajratish bilan bog‘liq. Bozor iqtisodiyoti amal qilgan sharoitlarda ishlab chiqarishni boshqarish sohasidagi ko‘zga ko‘ringan nazariyotchilar G. Emerson, G. Cherch, A. Fayol, E. Meyolar Teylor ishini (g‘oyalarini) rivojlantirganlar qatoriga kirishadi.

Mamlakatimizda korxonalarni boshqarish va uning faoliyati samaradorligini oshirish nazariyasi va amaliyoti rivojlanishiga hissa qo‘shgan akademiklar S. S. G‘ulomov, M. Sh. Sharifxo‘jaev, qishlok. xo‘jalik fanlari akademiyasining a’zosi S. S. G‘ulomov, professorlar Yo.A.Abdullaev, K.A.Abduraxmonov va boshqa qator olimlarning mazkur sohadagi tadqiqotlari va ilmiy ishlarini o‘rganish alohida ahamiyat kasb etadi.

Temir yo‘l transporti yuk va yo‘lovchi tashishda yuqori o‘tkazuvchanlik va tashuvchanlik qobiliyatiga ega ekanligi uchun ham, milliy iqtisodiyot ho‘jaligida iste’molchilar ehtiyojini qondirishda katta ahamiyatga ega.

Transport menejmentini o‘rganish transport turlarining xar xilligi sababli boshqaruv jarayonlarining ham turlichaligi, transportda boshqaruv masalalarini umumlashtiruvchi ilmiy asoslar kamligidan bir qancha yillar dovomida murakab hisoblanib kelinar edi. Mavjud bo‘lgan adabiyotlarda ham transport turlarining eskpluatatsion ko‘rsatkichlari va ularni hisoblash yo‘llari xaqida ko‘proq ma’lumotlar mavjud bo‘lgan. Lekin hozirgi kunga kelib transport faoliyatini boshqarish masalalari keng yoritilgan adabiyotlar soni bir muncha oshdi.

Transport menejmenti bo‘yicha xorijiy olimlardan Profillidis V. A., N. N. Gromov, V. A. Persianov, N. S. Uskov, o‘zbekistonlik olimlar G‘.M.Qosimov, G.A.Bublik, M.N.Nazarovlar tomonidan tayyorlangan adabiyotlarda transportda boshqaruvning o‘ziga xos xususiyatlari xaqida ko‘plab ma’lumotlar berilgan. Undan tashqari temir yo‘l transporti korxanalari boshqaruv samaradorligini oshirish masalalari bo‘yicha professorlar M.N.Belenkiy, N.I.Silaev, K.U.Uldjaboev, dotsentlar A.I.Ismailxodjaev, G.P.Bublik, A.S.Kryukovlar shug‘ullanishgan.

Temir yo‘l transporti bugungi kunda nafaqat murrakab, balki harakatdagi rivojlanib boruvchi tizimdir. Uning murakkabligi va rivojlanib berishi uni boshqarish tizimlarini qiyinlashib borayotganini ko‘rsatadi.

Boshqaruv - bu tashkilotda boshqarish sub’ektining o‘z oldiga qo‘ygan maqsadga erishishi uchun boshqaruv ob’ektiga ta’sir etishga yo‘naltirilgan jarayondir. Bu boshqaruv faoliyati harakatining ketma-ket bajarish jarayoni bo‘lib, korxonaning bir qator ishlab chiqarish va ijtimoiy masalalarini echish va ularni amalga oshirish uchun zarur. Bu harakat boshqaruv funksiyalari yoki vazifalarini bajarish deb ataladi.

Temir yo‘l transporti o‘z faoliyati davomida boshqaruvning barcha vazifalarini bir-biriga bog‘liq holda amalga oshiradi. Temir yo‘l transporti boshqaruvini tashkil etishga aniq va holisona baho berish uchun temir yo‘l transportini boshqaruv ob’ekti sifatida tasavvur qilish kerak. Uning tashkiliy jihatdan keng ko‘lamli bo‘lganligi uni boshqarishni murakkablashtiradi. SHuning uchun ham temir yo‘l transporti faoliyatini boshqarish o‘ziga yarasha yondashuvni talab etadi.

Ushbu o‘quv qo‘llanmada temir yo‘l transportining ishlab chiqarish faoliyatini boshqarish masalalari, korporativ boshqaruv va temir yo‘l transportining tarkibidagi turli mulkchilik shaklidagi korxonalar faoliyatini boshqarish masalari yoritilgan.

Bu qo‘llanma temir yo‘l transportining huquqiy-me’yoriy hujjatlariga asoslanadi, jumladan, O‘zbekiston Respublikasining «Temir yo‘l transporti» qonuniga, O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti farmonlari, Vazirlar Mahkamasining temir yo‘l transporti bo‘yicha qarorlari, «O‘zbekiston temir yo‘llari» AJ ustavi, “O‘TY” AJ tarkibidagi boshqarma va korxonalar me’yoriy xujjatlari asosida tayyorlandi.

**1-BOB. Zamonaviy transport ishlab chiqarishni tashkil qilishda menejmentning roli**

**1.1. Ishlab chiqarish menejmentining mohiyati, vazifalari va mazmuni**

Transportda boshqaruv faoliyatini ko‘lami va tavsifini tasavvur qilish uchun jahon xo‘jaligida zamonaviy transport qanday ahamiyatga ega ekanligini bilish lozim bo‘ladi. Ko‘pgina tadqiqotlar natijasida yalpi umumiy mahsulot tarkibida transportning ulushi 5-8%ni, asosiy fondlarning beshdan bir qismi transportga to‘g‘ri keladi. Er yuzi bo‘yicha yuk va yo‘lovchi tashish ishlarida 100 mln.dan ortiq kishi band. Sanoati rivojlangan mamlakatlarda transportga jalb chilinayotgan kapital qo‘yilmalar bir necha yuz milliard dollar bo‘lib, jahon xo‘jaligidagi kapital qo‘yilmalarning 10-12%ni tashkil etadi. Ilg‘or davlatlarning byudjet ajratmalarida transport ikkinchi yoki uchinchi o‘rinda turadi. Qishloq xo‘jaligi va sanoat mahsulotlari qiymatida transport xarajatlari anchagina[[1]](#footnote-1).

O‘zbekiston respublikasi iqtisodiyotining rivojlanishida transpor katta ahamiyatga ega. Buni transport xizmatlarining respublika YAIM idagi ulushidan ham ko‘rish mumkin. (1- jadval)

1-jadval

Transport xizmatlari ma’lumotlari

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Ko‘rsatkich | Transport xizmatlarining respublikaning YAIM dagi ulushi,% | | | | | | | | |
| 2010y | 2011y | 2012y | 2013y | 2014y | 2015y | 2016y | 2017y | 2018y |
| Transport xizmatlari | 9.8 | 10,0 | 10.1 | 10.1 | 9.6 | 9.1 | 9.4 | 9.4 | 9.8 |
|  | Transport xizmatlari ko‘rsatishning o‘sish sur’ati,% | | | | | | | | |
| 2010y | 2011y | 2012y | 2013y | 2014y | 2015y | 2016y | 2017y | 2018y |
| Transport xizmatlari | 109.8 | 112.5 | 109.4 | 108.0 | 104.6 | 104.3 | 107.8 | 109.9 | 104.5 |

Transport xizmatlarining umumiy xajmida avtomobil transportining ulushi eng katta bo‘lib 49.4% bo‘lgan. Keyingi o‘rinda quvur transporti bo‘lib, uning umumiy transport xizmatlari xajmidagi ulushi 17.2% ni, temir yo‘l transporti 13.6% va xavo transporti 11.5% ni tashkil etgan. Yordamchi transport faoliyatining umumiy transport xizmatlari xajmidagi ulushi 8.3% ga teng.

-rasm. Jami transport xizmatlari xajmida transport turlarining ulushi

Xozirda O‘zbekiston temir yo‘llarining umumiy uzunligi 6125,4 km bo‘lib, shundan 4641.9 km umumfoydalanish va 1483.5 km noumumfoydalanish yo‘llaridir. Mamlakat temir yo‘llarining o‘rtacha zichligi 1000 kv.km ga 14 km dan to‘g‘ri keladi. Umumiy yo‘llarining 35% dan ortig‘i elektrlashtirilgan va bu ishlar yana davom ettirilmoqda

-rasm. Umumfoydalanish temir yo‘llarning ekspluatatsion uzunligi

Temir yo‘l transportining yuk tashish xajmi dinamikasiga ko‘ra tashilayotgan yuklarning umumiy xajmi yillar davomida 2010 yildan 2014 yillar davomida 3-4% ga o‘sgan bo‘lsa, 2015 yildan 2018 yilgacha bo‘lgan davrlarda o‘sish sur’ati 1.0% ni tashkil etgan.

-rasm. Temir yo‘l transportining yuk tashish xajmi dinamikasi

“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ faoliyatini takomillashtirishda xizmat ko‘rsatish turlarini iste’molchilarning maxsus talablariga moslashtirish va transport xizmatiga bo‘lgan talablarni faol rivojlantirish hamda mavjud transport parkidan oqilona foydalanish kabi masalalarga katta e’tibor berish lozim. Turli guruhga mansub iste’molchilarga ular ehtiyoji doirasida xizmat ko‘rsatilishi lozim. Chunki, iste’molchilarning o‘zlari ko‘rsatiladigan transport xizmati turlarini, ularning xarakteri va miqdorini tanlab olishlari kerak bo‘ladi.

Iste’molchilarning yuk etkazib berilishiga bo‘lgan ehtiyojini qondirish maqsadida ularga ko‘rsatilayotgan tashish xizmatini yuk va yo‘lovchilarni vaqt mobaynida fazodagi kerakli harakatini maqsadga muvofiq ravishda ta’minlash jarayoni sifatida qaralishi lozim.

Bozor munosabatlariga o‘tish sharoitlarida muammolarning yangi progressiv texnik, iqtisodiy va ijtimoiy echimlarini ishlab chiqish, ishlab chiqarish va boshqaruv jarayonlariga sifat o‘zgarishlarini kiritishga bo‘lgan e’tiborini kuchaytirish zarur[[2]](#footnote-2).

Bu vazifalarni amalga oshirish butun boshqaruv tizimini tashkil etishni o‘zgartirish talab qilinadi. Boshqaruvning axborot ta’minotini o‘zgartirish, ilmiy-texnik ma’lumotlarning axamiyatini oshirish lozim. Boshqaruv ma’lumotlarini qayta ishlash, o‘zatish, yig‘ish va saqlashning yangi texnik vositalari zarur. Qarorlarni tayyorlash, qabul qilish va ularning bajarilishini nazorat qilishda tubdan o‘zgarish yasash lozim. Raxbar xodimlar va mutaxassislar ishining tashkil etilishi jiddiy o‘zgaradi; ularga korxona, aksiyadorlik jamiyati boshqaruvini tashkil qilishda tula erkinlik berilgan.

Tegishli ravishda kadrlarning kasbiy malakasiga bo‘lgan talablar xam o‘zgaradi, shu bilan bir vaqtda boshqaruv organlari tuzilmasiga o‘zgartirishlar kiritiladi, boshqaruvning funksiya va metodlari o‘zgaradi.

Jamoani ijtimoiy rivojlantirishning kompleks dasturi masalasi, shu jumladan atrof-muxit ekologiyasi masalalari birinchi o‘ringa chiqadi. Boshqaruv qarorlarini qabul qilishda raxbar xodimlar va mutaxassislarning ma’suliyati ortadi. Bu ishlab chiqarish menejmentini tashkil etishga qator o‘zgartirishlar kiritishni talab qiladi.

Eng avvalo muvofiqlashtirilishi lozim bo‘lgan qarorlar tarkibi tartibga solinadi, qabul qilingan qarorlarning bajarilishi uchun javobgar bo‘lgan funksional bo‘limlar va xodimlar aniq belgilanadi.

Boshqaruv jarayoni bilan bog‘liq sarf-xarajatlarni qisqartirish xam menejmentni tashkil etishntng muxim vazifasi xisoblanadi. U eng avvalo axborot tizimini qayta qurish va xozirgi zamon tashkiliy xamda xisoblash texnikasidan keng foydalanish yo‘li bilan ta’minlanadi. Boshqaruv ishlarini kompyuterlashtirish, internetga kirish, ish joylarini tashkil qilish va ularga xizmat kursatish, ish vaqtidan tejamli foydalanish katta axamiyatga ega bo‘ladi.

Temir yo‘l transportida boshqaruv jarayonlarining o‘z vaqtida amalga oshirilishi menejmentni tashkil etish samaradorligini belgilovchi muxim omil xisoblanadi. Shu sababli boshqaruv jarayonini to‘g‘ri tashkil qilish temir yo‘l transportining o‘z oldiga qo‘ygan vazifalarining sifatli bajarilishini ta’minlashi lozim.

O‘zbekistonda o‘tkazilayotgan iqtisodiy islohotlar temir yo‘l milliy tarmog‘ini shakllantirishga ham ijobiy natijalar berdi.

Chet el temir yo‘llari bilan: xamkorlik va integratsiya bo‘yicha ishlar yo‘lga qo‘yilgan, O‘zbekistonning jahon bozoriga chiqish uchun transport yo‘llarini shakllantirish bo‘yicha tadbirlar o‘tkazilmokda.

"O‘zbekiston temir yo‘llari" AJ va Vazirlar Mahkamasining qarorlariga muvofiq tarkibiy islohotlar natijalari bo‘lib ishlab chiqarish texnologik bazani yangilash va temir yo‘l transporti barcha bo‘limlarining ishlashi samaradorligini oshirish asosida yuk tashishlarning xajm va sifat ehtiyojlarini qondirish hisoblanadi.

Jamiyat o‘z oldiga qo‘yilgan maqsadlarga erishish uchun:

- masalalar yaxlit kompleksi ko‘zda tutilgan; bozor iqtisodiyoti sharoitlariga temir yo‘l transportining ishlashining amaldagi normativ bazalariga o‘zgarishlar kiritish;

- tarmoq ishlab chiqarish texnik bazasini yangilash uchun chet el  
investitsiyalarini jalb qilishga qulay sharoitlar yaratish;

- potensial yuk tashituvchilarini ishlab chiqarish infrastruk-  
turasiga kirib borishini ta’minlash va temir yo‘l transporti xiz-  
matlarini bosqichma - bosqich demonopollashtirish.

- hududiy boshqarishdan tarmoqni funksional boshqarishga o‘tish

- xalqiste’moli mollari tashuvchi, transport-eksleditsion va servis xizmatini ko‘rsatuvchi korxonalarini xususiylashtirish jarayonini davom ettirishni o‘z oldiga vazifa qilib qo‘ygan.

Ma’lumki, transport xizmatlari bozorini rakobatbardoshligini oshirishda mijozlarga kursatiladigan xizmatlar turlarini va ularni sifat darajasi yukori bulishini ta’minlash zarur.

Shularni hisobga olgan holda respublikada transport va transport infratuzilmasini rivojlantirishga katta xajmdagi investitsiyalar kiritilmoqda. SHu kungacha transport turlari va ularning infratuzilmasiga kiritigan investitsiyalar quyidagicha

Avtomobil

Aviatsiya

Temir yo’l

* rasm. transport turlari va infratuzilmasiga kiritilgan investitsiyalar nisbati, %

Transport xizmatlarini ichki bozorida mahalliy tashishlarni tashkil qilishda yuzaga keladigan muammolarni bartaraf etish maqsadida har bir transport turi faoliyatini tartibga solib turuvchi me’yoriy xuquqiy xujjatlar ishlab chiqilgan.

**1.2. Transport ishlab chiqarishini tashkil etishda menejmentning roli**

Zamonaviy sharoitda moddiy ishlab chiqarish sohalari o‘rtasida xizmatlar almashinish mexanizmi murakkab, ko‘p tarmoqli hamda ko‘plab qishloq xo‘jaligi, qurilish va sanoat korxonalariga xizmat ko‘rsatuvchi transport korxonalarining sonini tavsiflovchi bir-biri bilan chambarchas bog‘liq transport tizimiga aylandi. Bu insonlarning tayyor mahsulotni ishlab chiqarish joyidan boshqa joyga joyga ko‘chirish bilan bog‘liq bo‘lgan jamiyat-ishlab chiqarish faoliyatiga asoslangan murakkab tizim hisoblanib u transport menejmenti fanining predmeti hisoblanadi.

Ushbu tizimning muhim elementi bo‘liyu quyidagilar hisoblanadi:

-turli transport turlarining doimiy qurilmalar (bino, ko‘prik, tonnel, yo‘l o‘tkazgichlari, gidouzellar va boshqa sun’iy inshoatlar) bilan ta’minlangan yo‘llari, signallashtirish va aloqa vositalari;

-transport vositalari (lokomotivlar, vagonlar, kema, samolet, avtomobil va x.k.);

-yuklarni bir transport turidan boshqasiga o‘tkazish joylarida, yuklarni jo‘natish va qabul qilish punktlarida transport jarayonlarini ta’minlovchi ortish-tushirio‘ mashinalari, mexanizmlari va boshqa qurilmalar;

- ko‘tarish-transport vositalari va tortish vositalari ishini ta’minlovchi elektr energiya, yoqilg‘i va materiallar;

- transport tarmog‘ining asosiy fondlarini texnik jihatdan soz holatini ta’minlovchi transport vositalari va boshqa qurilmalarni ta’mirlash va ishlab chiqarish sanoat korxonalari (ortish-tushirish mashinalari va mexanizmlari, samolet, vagon, lokomotivlar ta’miri bilan shug‘ullanuvchi zavodlar).

Transport korxonasi va uning tuzilmaviy bo‘linmalari yoki bo‘limlari tarkibi ikkita - boshqaruvchi va boshqariluvchi tizimdan iborat(1-rasm). Birinchi tizim integrativ “boshqaruv funksiyasi”ni, ikkinchisi esa transport ishlab-chiqarish jarayonini, “texnologik fnuksiya”ni bajaradi. Ikkinchi tizimda ichki blok (qism)larni aniq ko‘rish mumkin: texnik (xarakat tarkibi va doimiy qurilmalar ishlaydigan) va texnologik – tashishni bajarish bilan bog‘liq bo‘lgan jarayonlar va operatsiyalar ketma-ketligini aniqlovchi qoidalar to‘plami (yuk tashish va tariflarni undirish, transportni texnik ekspluatatsiya qilish, ortish-tushirish ishlarini bajarish bo‘yicha qoidalar).

Umumiy menejmentda boshqaruvchi va boshqariluvchi tizimga shunday ta’rif beriladi: “boshqaruvchi tizimga korxonaning boshqaruv jarayonini, ya’ni jamoada ochiq maqsadga qaratilgan ta’sir etish jarayonini ta’minlovchi unsur va kichik tizimlari kiradi. Boshqariladigan tizimga korxonaning bevosita moddiy boyliklar yaratish va xizmat ko‘rsatish jarayonini ta’minlovchi unsur va kichik tizimlari kiradi”.

**Integrativ boshqaruv**

**funktsiyasi**

**Texnik qism**

(yo’l, transport vositasi, sun’iy inshoat va boshqalar)

**Texnologik qism**

(texnologik jarayonlar, tashish qoidalari nizom va boshqalar)

**Ishlab chiqarish jamoalari**

(ishchilar, xizmatchilar, muhandis-texnik xodimlar)

B o sh q a r u v ch i

t i z i m

B o sh q a r i l u v ch i t i z i m

2-rasm. Boshqaruvchi va boshqariluvchi tizimning o‘zaro aloqasi

Menejmentning bugungi zamonaviy nazariyasi boshqaruv funksiyalarini turkumlashda eng avvalo uning quyidagi asosiy (umumiy) funksiyalariga ustivorlik beradi:

* boshqarish,
* rejalashtirish,
* tashkil qilish,
* tartibga solish va muvofiqlashtirish,
* nazorat,
* rag‘batlantirish.

Bu funksiyalar boshqaruvning hamma bosqichlariga xos bo‘lgan umumiy xususiyatlarga ega bolib, boshqaruv apparatining barcha rahbarlari va mutaxassislari faoliyatida mavjud boladi. Ularni boshqaruvning hamma tomonlarini qamragan funksiyalar deyish mumkin, chunki ular boshqaruv tizimini butkul qamrab oladi.

Menejmentning umumiy funksiyalarini transport sohasida quyidagicha tasvirlash mumkin (3-rasm). Transport soshqaruv tizim ierarxik (ko‘p darajali) tavsifga ega. Uni xalq xo‘jaligi, tarmoq va mintaqaviy darajalarga ajratish mumkin.

Rahbarlik qilish

Rejalashtirish

Tashkil qilish

Boshqarish

Muvofiqlashtirish

Asosiy faoliyat

(yuk va yo’lovchi tashish)

Yordamchi faoliyat

(texnik ta’mir, ta’minot va x.k.)

Nazorat

3-rasm. Transportda integrativ boshqaruv funksiyalar tarkibi

*Xalq xo‘jaligi (makroiqtisodiy) daraja* transportni boshqarigning eng yuqori darajasi hisoblanadi bu daraja direktiv davlat organlari, birinchi navbatda mamlakat va uning transport tizimi ijtimoyi-iqtisodiy rivojlanishning asosiy yo‘nalishlarini belgilovchi O‘zbekiston Respublikasi xukumati. Bu darajada transport vositalari va kommunikatsiyalaridan xalqaro va mahalliy yo‘nalishlarda foydalanish bo‘yicha transport siyosatining eng muhim masalalari hal qilinadi.

*Tarmoq boshqaruvi darajasi* O‘zbekiston Respublikasi transport vazirligi va “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ vakolati doirasidagi tarmoqqa doir dolzarb masalalar hal qilinadi. Buning uchun transport vazirligining markaziy boshqaruv apparati mavjud bo‘lib, unga “O‘TY” AJ hamda loyiha institutlari bo‘ysunadi va turli boshqaruv qarorlarini ishlab chiqishda qatnashadi.

Mintaqaviy boshqaruv darajasi alohida ahamiyatga ega bo‘lib, ular maxsus texnologik vazifalarni bajaradi. Bu erda qaror qabul qilish aniq tashkiliy-texnologik sxema asosida, ancha yuqori darajada amalga oshirilishi lozim

Transportda menejmentning umumiy funksiyalari (rejalashtirish, tashkil qilish, muvofiqlashtirish, nazorat, rahbatlantirish)dan tashqari alohida o‘ziga xos maxsus funksiyalari ham mavjud. Bularga:

* tashishni rejalashtirish;
* tashish jarayonlarini operativ boshqarish va tartibga solish;
* transport ishlab chiqarishni texnik va texnologik tayyorlash;
* transport tarmoqlarida poezdlar xarakat xavfsizligini ta’minlash;
* kadrlarni tayyorlash, qayta tayyorlash,tanlash va joy-joyiga qo‘yish;
* ishlab chiqarishni moddiy-texnik ta’minotini tashkil qilish;
* ishchilar ta’minotini tashkil qilish;
* mehnatni va ish xaqini tashkil etish;
* moliyaviy faoliyatni tashkil qilish;
* buxgalterlik hisobi va hisobotini tashkil qilish;
* iqtisodiy tahlil;
* transport ishlab chiqarishni boshqarish va rejalashtirishni takomillashtirish.

Ushbu funksiyalar barcha transport turlari uchun xarakterli bo‘lib, u transport koxonasi faoliyatining alohida xususiyatlariga bog‘liq bo‘ladi. Yo‘lovchi transportini boshqarish yuk tashish transportini boshqarish funksiyalaridan unchalik farq qilmasligi mumkin. Boshqaruv funksiyalari mazmuni, shuningdek transportning tashkiliy-boshqaruv tuzilmasi vaqt o‘tishi yoki transport korxonasining ichki va tashqi muhitining o‘zgarishi bilan o‘zgaradi.

Boshqaruv faoliyatining turlariga ko‘ra, funksiyalar quyidagicha bo‘ladi:

*boshqaruvning iqtisodiy funksiyalari*, ya’ni:

* mablag‘larning aylanmasini amalga oshirish;
* mahsulot ishlab chiqarish va xizmat ko‘rsatish;
* marketing xizmatini tashkil qilish;
* foyda olishni ta’minlash va hokazo

*Boshqaruvning ijtimoiy funksiyalari*, ya’ni:

* mehnat sharoitini yaxshilash;
* xodimlarning uy-joyga bo‘lgan va sotsial madaniy-ma’naviy ehtiyojlarini qondirish;
* moddiy rag‘batlantirishni ta’minlash;
* ijtimoiy himoyani ta’minlash va hokazo.

*Boshqaruvning ma’naviy-ma’rifiy funksiyalari*, ya’ni:

* xodimlarni insoniylik, yaxshilik, mehr-shafqatli va o‘zaro munosabatlarda sabr-toqatli bo‘lish ruhida tarbiyalash;
* xodimlarni Vatanga muxabbat, insonparvarlik ruhida tarbiyalash, halollikni, adolat tuyg‘usini, bilim va ma’rifatga intilishni tarbiyalashga xizmat qilish va hokazo.

*Boshqaruvning tashkiliy funksiyalari*, ya’ni:

* ishlab chiqarishni tashkil qilish;
* o‘zaro aloqalarni o‘rnatish va muvofiqlashtirish;
* barcha bo‘g‘in va bo‘limlar o‘rtasida vazifalar taqsimoti, huquq berish va boshqaruv apparati xodimlari o‘rtasida mas’uliyatlarni belilash;
* boshqarishning aniq uslubini tanlash va qaror qabul qilishda ish tartibi izchilligi, axborotlar oqimini tashkil qilish va hokazo.

Chet el tajribasi shuni ko‘rsatadiki, transport sohasining umummilliy tendensiyasi milliy transport tizimining asta sekinlik bilan umumjahon tizimiga moslashuvi hisoblanadi. Bunday sharoitda yuklarni eshikdan-eshikkacha, istalgan manzilga, o‘z vaqtida etkazib berishga harakat qilinadi va transport kompaniyalarining faoliyati ham aynan shunga yo‘naltirilgandir. SHuning uchun ham bozor sharoitida transport xizmati ko‘rsatish faoliyatini rivojlantirishga katta e’tibor berish maqsadga muvofiqdir. Bu vazifani to‘laqonli bajarishda zamonaviy menejmentning roli katta.

Transport ishlab chiqarishini tashkil etishda uning ichki va tashqi tashkiliy muhiti va makro muhitini hisobga olish maqsadga muvofiq[[3]](#footnote-3). Asosan temir yo‘l transportining ichki muhiti quyidagicha:

-rasm. Temir yo‘l transportining ichki muhiti

Temir yo‘l transportining tashkiliy tashqi muhiti banklar va moliyaviy institutlar, davlat, xorijiy temir yo‘l qonunchiligi, tlekommunikatsiya va texnologiyalar, boshqa transport turlari o‘rtasidagi raqobat, ta’minot va temir yo‘l sanoati va mijozlardan iborat. Undan tashqari makro muhiti ham mavjud bo‘lib unga qonunchilik, demografiya, ijtimoiy guruhlar va munosabatlar, ekologiya, fizik resurslar, siyosat, madaniyat hamda texnologiyalar kiradi.

**1.3. Transport ishlab chiqarishni boshqarish darajasi va funksiyalari**

Boshqarish darajasi deganda korxonaning boshqarish tizimida ma’lum darajani egallagan boshqarish zvenolarining to‘plami tushuniladi.

Boshqarish darajalari vertikal bog‘liqlikda bo‘lib iyerarxiya bo‘yicha birbiriga bo‘ysunadi: eng yuqori darajadagi menejerlar qaror qabul qilgandan so‘ng aniqliklar kiritilib quyida turuvchi zvenolarga yetkaziladi. Shundan tashkilotni boshqarishning piramidali strukturasi paydo bo‘ladi.

“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJning boshqaruv darajasi piramida strukturasini quyidagicha tasvirlash mumkin:

-rasm. “O‘TY” AJ boshqaruv darajalari

“O‘zbekiston temir yo‘llari” aksiyadorlik jamiyati (keyingi o‘rinlarda – Jamiyat deb ataladi) O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat-aksionerlik kompaniyasini tuzish to‘g‘risida” 1994 yil 7 noyabrdagi PF-982-son Farmoni bilan tashkil etilgan. Jamiyat O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “Temir yo‘l transportini monopoliyadan chiqarish va aksiyalashtirish chora tadbirlari to‘g‘risida” 2001 yil 2 martdagi PF-2815-son Farmoniga muvofiq ochiq aksiyadorlik jamiyatiga aylantirildi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2014 yil 24 apreldagi 4720-sonli “Aksiyadorlik jamiyatlarida korporativ boshqaruvning zamonaviy usullarini tadbiq etish bo‘yicha tadbirlar” to‘g‘risidagi Farmoniga ko‘ra kompaniya aksiyadorlik jamiyatiga aylantirildi va yagona aksiyadori davlat hisoblanadi

O‘zbekiston Respublikasining “Aksiyadorlik jamiyatlari va aksiyadorlarning huquqlarini himoya qilish to‘g‘risida”gi Qonuniga muvofiq, Jamiyatning huquqiy holati aksiyadorlik jamiyati hisoblanadi.

Jamiyatni tashkil etish, faoliyat yuritishi, qayta tashkil etilishi va tugatilishi bilan bog‘liq munosabatlar O‘zbekiston Respublikasining “Aksiyadorlik jamiyatlari va aksiyadorlar huquqlarini himoya qilish to‘g‘risida”gi Qonuni, “Temir yo‘l transporti to‘g‘risida”gi Qonuni va O‘zbekiston Respublikasining boshqa qonun hujjatlari bilan tartibga solinadi.

Jamiyatning nomi: o‘zbek tilida – “O`zbekiston temir yo`llari” aksiyadorlik jamiyati (qisqartirilgan nomi - “O`zbekiston temir yo`llari” AJ) yoki kirill harflarida “O‘zbekiston temir yo‘llari” aksiyadorlik jamiyati (qisqartirilgan nomi - “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ); rus tilida – «Aksionernoe obщestvo «Uzbekiston temir yullari» (AO «Uzbekiston temir yullari»); ingliztilida – «Joint stock company «O`zbekiston temir yo`llari» (JSC «O`zbekiston temir yo`llari»).

Jamiyat xalqaro va aralash yo‘nalishlarda yo‘lovchilar va yuklar tashishni tashkil etishda chet el temir yo‘l ma’muriyatlari bilan munosabatlarda “O‘zbekiston temir yo‘llari” (Uzbekskie jeleznыe dorogi) deb nomlangan yuridik shaxs sifatida faoliyat yuritadi. Jamiyatning telegraf shifri -“UTI”.

Jamiyat yuridik shaxs hisoblanadi, o‘zining mustaqil balansida aks ettiriladigan alohida mulkka, shu jumladan o‘zining ustav fondiga (kapitaliga) berilgan mol-mulkka, bank muassasalarida hisob raqamlariga, jumladan valyuta hisob raqamlariga, O‘zbekiston Respublikasi Davlat Gerbi tasviri tushirilgan dumaloq muhrga, davlat tilida yozilgan emblema (logotip) va shtamplarga ega.

Jamiyat temir yo‘l transportida tashish jarayoniga rahbarlik qilish va xo‘jalik ishlarini tartibga solishni amalga oshiradi. Jamiyat temir yo‘llari tarmog‘ini rivojlantirish va takomillashtirish borasida yagona texnika siyosatini amalga oshiradi.

Jamiyatning tashkiliy tuzilmasiga O‘zbekiston Respublikasi Hukumati, shu jumladan aksiyador qarori bilan tasdiqlangan temir yo‘l transporti mintaqaviy temir yo‘l uzellari, boshqarmalari, markazlari, direksiyalari, korxonalari, muassasalari, tashkilotlari va tarkibiy bo‘linmalari kiradi. Jamiyatning tashkiliy tuzilmasiga ixtiyoriy asosda, mulkchilik shakli va idoraviy mansubligidan qat’iy nazar, O‘zbekiston Respublikasida temir yo‘l transportini va temir yo‘l servisini rivojlantirishdan manfaatdor bo‘lgan boshqa korxona va tashkilotlar, shuningdek chet el yuridik shaxslari kirishi mumkin.

Jamiyat qonunchilikda belgilangan tartibda korxonalar, mas’uliyati cheklangan jamiyatlar, filiallar hamda vakolatxonalar tashkil etishi mumkin.

Jamiyat o‘z faoliyatini amalga oshirishda O‘zbekiston Respublikasi qonunlariga, Oliy Majlis palatalari qarorlariga, O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining farmonlari, qarorlari va farmoyishlariga, O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining qarorlari va farmoyishlariga, temir yo‘l qatnovi havfsizligini ta’minlash masalalarida O‘zbekiston Respublikasi Temir yo‘llarda yuk va yo‘lovchilar tashish xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasining qarorlariga va mazkur Ustavga amal qiladi.

Mazkur Ustav bilan tartibga solinmagan huquqiy munosabatlar O‘zbekiston Respublikasining boshqa qonunchilik va me’yoriy-huquqiy hujjatlari, shuningdek xalqaro bitimlar va shartnomalar bilan tartibga solinadi.

Jamiyat faoliyatining asosiy vazifalari quyidagilardan iborat:

* mamlakat iqtisodiyoti va aholisining ehtiyojlarini qondirish maqsadida temir yo‘l transportining barqaror va samarali ishlashini, qatnovlar xavfsizligini, ko‘rsatiladigan transport xizmatlari sifatini oshirishni jumladan xizmat ko‘rsatish talab darajasida bo‘lgan boshqa yuk tashuvchilar bilan birgalikda ta’minlash, iste’molchilarga ishlab chiqarish, savdo, shu jumladan ulgurji savdo xizmatlari ko‘rsatish, elektr energiyasi sotish, sayyohlik va boshqa xizmatlar ko‘rsatish, bunda tashishlarning maqbul muddatlarini hamda yo‘lovchilar sog‘lig‘i va hayotining saqlanishini, shu jumladan tashilayotgan yuklar butligini ta’minlash;
* jahon andozalari darajasida xizmat ko‘rsatish, transport xizmatlari bozorida temir yo‘l transportining raqobatbardoshligini oshirish;
* yuklar, yo‘lovchilar, pochta va bagajlar tashish sohasidagi sarf-xarajatlarni kamaytirish va mijozlarga xizmat ko‘rsatish sifatini oshirishni hisobga olgan holda belgilangan tartibda tarif siyosatini amalga oshirish;
* temir yo‘l transportida yuk va yo‘lovchi tashish bozori kon’yunkturasini o‘rganish, O‘zbekiston Respublikasi iqtisodiyotida amalga oshiraliyotgan tarkibiy islohotlarni hisobga olgan holda uning rivojlanishi va joylashtirilishini prognozlash;
* temir yo‘l tarmoqlarining ishlari barqaror va o‘tkazish imkoniyatini oshirishga qaratilgan chora-tadbirlar majmuini ishlab chiqish va amalga oshirish;
* temir yo‘l transportida yagona ilmiy-texnik va investitsiyaviy siyosatni yuritish;
* yangi texnika va texnologiyalarning ishlab chiqilishi va joriy etilishini, temir yo‘l transportining kompleks rivojlanishini tashkil etish;
* yo‘lovchilarga vokzallar va poezdlarda poezdlar harakati xavfsizligini ta’minlash bilan bog‘liq bo‘lmagan xizmatlarni ko‘rsatish, boshqa xizmatlarni amalga oshirish bo‘yicha nodavlat mulk shaklidagi korxonalar tashkil etilishini rag‘batlantirish;
* temir yo‘l tarmoqlarining moddiy-texnika bazasini mustahkamlash, yanada rivojlantirish va xizmat ko‘rsatish imkoniyatlarini oshirish, yangi temir yo‘l liniyalari, ko‘priklar va boshqa sun’iy inshootlar qurish, ularni rekonstruksiya qilish va texnik qayta qurollantirish, ilg‘or texnologiyalar va zamonaviy menejment usullarini keng joriy etish;
* harakatlanuvchi tarkibni, yo‘l xo‘jaligini, elektr ta’minoti tizimini, signalizatsiya va aloqa tizimini modernizatsiya qilish va takomillashtirish uchun chet el investitsiyalarini keng joriy etish, shuningdek, tarmoq sanoat korxonalarini texnologik jihatdan qayta jihozlash hamda temir yo‘l transporti va xalqaro yuk tashishlar sohasida hamkorlikni kengaytirish;
* marketing tadqiqotlarini uyushtirish, Jamiyat korxonalariga axborot xizmatlari ko‘rsatish, tashqi va ichki bozorlarda ularning raqobatbardoshligini oshirish masalalarini hal etishga ko‘maklashish;
* Jamiyat va O‘zbekiston Respublikasining sanoat korxonalari bazasida ta’mirlash-ekspluatatsiya va rivojlanish ehtiyojlari uchun import o‘rnini bosuvchi mahsulotlar, ehtiyot qismlar, detallar, jihozlar ishlab chiqarishni yo‘lga qo‘yish va rivojlantirish;
* iqtisodiy munosabatlarni o‘rnatishning asosiy tamoyillari, qoidalari va uslublarini ishlab chiqish hamda ularni Jamiyat korxonalari o‘rtasida amalga oshirish;
* kadrlar tayyorlash, qayta tayyorlash va ularning malakasini oshirishni tashkil etish.

**1.4. Transport ishlab chiqarishni boshqarish usullari**

Temir yo‘l transportining asosiy doimiy ishi, tashish jarayonini ishonchli boshqarish hisoblanadi. SHuning uchun ham tarmoq boshqaruvi o‘ziga xos xususiyatlarga ega. Bu tarmoq boshqaruvida qo‘llaniladigan boshqaruv usullari tizimi iqtisodiyotning boshqa sohalari kabi bo‘lsada, amaliyotda anchagina farq qiladi.

Temir yo‘l transportida ishlab chiqarishni boshqarish quyidagi uslublar tizimini o‘z ichiga oladi:

1. Iqtisodiy;
2. Tashkiliy;
3. Ijtimoiy-ruhiy;
4. Mafkuraviy.

Iqtisodiy boshqaruv uslublari bu harajatlar va natijalar (moddiy rag‘batlantirish va jarimalar, moliyalashtirish va kreditlash, ish haqi, tannarx, daromad, narx, soliq va sug‘urta tizimlari) yordamida bajaruvchilarning moddiy manfaatdorligiga ta’sir ko‘rsatish yo‘llari va usullari tizimidir.

Tashkiliy uslublar bevosita ta’sir qiluvchi uslublar bo‘lib, o‘zida ma’suliyatlilik va tashkiliylik, harakatchanlik xususiyatlarini namoyon etadi. Ular tashkillashtirish, majburlash, javobgarlik va tartiblashtirishga asoslangandir.

Boshqaruv jarayonining qatnashchilari insonlar bo‘lganliklari sababli, ijtimoiy munosabatlar va ijtimoiy-ruhiy uslublari juda zaruriy ahamiyatga ega va boshqaruvning boshqa uslublari bilan chambarchas bog‘liq.

Mafkuraviy uslublar – siyosiy va diniy qarashlar, vatanga muhabbat ruhida tarbiyalash, jamoa oldida do‘st-birodarlik, hamkorlik va boshqa burch va majburiyatlarni tushuntirish usullari yordamida boshqarishlarni ko‘zda tutadi.

Temir yo‘l transportida ham boshqa transport turlaridagi kabi boshqaruvning alohida shakli emas, balki barcha uslublar majmuasi qo‘llaniladi. Tashkiliy jihatdan o‘zini oqlagan usul va yo‘l yo‘riklar majmuasi bozor iqtisodiyoti sharoitida eng qulaylari hisoblanadi.

Umumiy holda transport ishlab chiqarishni amalga oshirish uchun quyidagi guruhdagi boshqarish funksiyalari zarurdir[[4]](#footnote-4):

- boshqarish tizimi va jarayonlarini tashkil etish;

- tashishni rejalashtirish va bashorat qilish;

- ishlab chiqarishning texnikaviy rivojlanishini va texnologik tayyorgarligi;

- mehnat resurslarini boshqarish;

- moliyaviy resurslarni boshqarish;

- moddiy-texnika ta’minoti;

- harakat havfsizligini ta’minlash;

- statistik hisob va hisobot;

- ma’lumotlarni almashtirilgan holda yig‘ish,uzatish va qayta ishlash;

- yordamchi jarayonlarni boshqarish (ishlab chiqarish jarayonlariga tahminlash, energetik, asbob-uskunali, ichki transport, ombor xo‘jaligi, xizmatlar ) ;

- ma’muriy xo‘jalik xizmat ko‘rsatish.

Har bir funksiyalar guruhi funksiyalar, kichik funksiyalar va ishlarga bo‘linadi.

Masalan: «mehnat resurslarini boshqarish» funksiyalari guruhi quyidagi funksiyalarni o‘z ichiga oladi:

-kadrlarni tanlash va joylashtirish ;

-kadrlarni tayyorlash ( malakasini oshirish):

-mehnatni va ish haqini tashkil etish:

-jamoaning ishtimoiy rivojlanishi.

«Mehnatni va ish haqini tashkil etish » funksiyasi quyidagi kichik funksiyalardan iborat:

-ish jarayonlarini tashkil etish;

-mehnatni me’yorlash;

-yaxshi ish sharoitlarni yaratish;

- ish haqini tashkil etish;

- mehnat qonunlari.

«Mehnatni me’yorlash » kichik funksiyasi quyidagilardan iborat:

- mehnat sarflarining mahalliy me’yorlarini ishlab chiqish ;

- yagona va namunaviy me’yorlarni joriy etish;

- me’yorlarni qayta ko‘rib chiqishni rejalashtirish;

- me’yorlarning bajarilmaslik sabablarini o‘rganish;

- me’yorlarni bajarilish darajasini tahlil etish;

- vaqt me’yorlarni ishlab chiqish ;

«Mehnat sariflarining mahalliy me’yorlarni ishlab chiqish » ishlari quyidagi kontret ishlarni o‘z ichiga oladi:

- mashinist-instruktorlar uchun xizmat ko‘rsatish me’yorlarini ishlab chiqish;

- jihozlarni ta’mirlash bo‘yicha chilangarlar uchun topshiriqlarni me’yorlashni ishlab chiqish va boshqalar.

Har bir ish uchun bir yoki bir nechta tashkiliy-huquqiy harakatlarning o'ziga xos xususiyati ko'rsatilgan: 1) qaror qiladi (ruxsatnoma); 2) o'rnatadi; 3) ko'rib chiqadi; 4) tasdiqlaydi; 5) rivojlanadi; 6) rozi (qatnashadi, maslahat beradi); 7) muvofiqlqshtiradi; 8) taklif qiladi; 9) tashkil qiladi;  
10) ta’minlaydi; 11) nazorat qoladi; 12) (hisobotlarni) hisobga oladi; 13) tahlil qiladi; 14) ijro etadi.

Harakatlar mutaxassislar faoliyatining xususiyatlariga bog'liq: 1–4 - ma'muriy xarakter; 6-10 - tashkiliy; 12-13 - nazorat va buxgalteriya hisobi; 5 va 14 - ijro. Ular funksiyalar bo'yicha ishning mazmunini aniq aks ettiradi va tasniflagichdan foydalanganda, bizga ishning haqiqiy holatining ma'lum, normativ bilan mosligini aniqlashga imkon beradi.

**1.5. Temir yo‘lda ishlab chiqarish jarayoni va uni boshqarish**

Korxonani boshqarish jarayonini tashkil etishda, ishlab chiqarishni boshqarish funksiyasi ishlab chiqarishning xususiyatlaridan kelib chiqib, quyidagi asosiy yo‘nalishlar bilan guruxlanadi: ishlab chiqarishga texnik xizmat ko‘rsatish va texnik tayyorgarlik; iqtisodiy tayyorgarlik va ishlab chiqarishni hisoblash; materiallari tayyorgarligi va tayyor mahsulotlari sotish; ishlab chiqarish jarayonini bevosita tashkil etish; korxona ishchilarining texnik –madaniy darajasini oshirilishi va uni tanlash, taqsimlash va tarbiyalash.

Temir yo‘l transportida ishlab chiqarish jarayoni o‘zida ko‘zlangan natijaga erishish uchun mehnat operatsiyalarining ketma-ketlikdagi almashinuvining yig‘indisini aks ettiradi. Ishlab chiqarish jarayoni texnologiya, nazorat, transport va mehnat jarayonlaridan iborat bo‘lib ular o‘zaro aloqada bo‘ladi. Temir yo‘l transportida ushbu bog‘liqlikni bir xil vazifada bir nechta funksional boshqarmalarning qatnashishida ko‘rish mumkin.[[5]](#footnote-5)

Temir yo‘l transportining asosiy faoliyati bo‘yicha ishlab chiqarish jarayoniga mas’ul funksional birliklarni identifikatsiyalash

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Biznes jarayonlarning nomlanishi | Ishlab chiqarish jarayoni | Jarayon uchun mas’ul funksional birlik |
| Yuk tashish | Poezdlarga lokomotivlar va lokomotiv brigadalarining xizmat ko‘rsatishi | Lokomotiv xo‘jaligi |
| Turli kategoriyadagi poezdlarni shakllantirish | Xarakatni boshqarish boshqarmasi |
| Manevr ishi | Xarakatni boshqarish boshqarmasi;  Lokomotiv xo‘jaligi |
| YUklarni ortish, tushirish va saralash | Ombor-terminal kompleksini boshqarish xo‘jaligi |
| Xarakat tarkiblarini ta’mirlash | Xarakat tarkiblarini ta’mirlash zavodlari va xo‘jaliklari |
| Infrtuzilmani joriy ta’minlash va qurilmalarni ta’mirlash (temir yo‘llar, inshootlar, avtomatika va telemexanika vositalari, elektrlash va elektrta’minot vositalari) | Infratuzilma direksiyasi |
| Poezd ma’lumotlarini qayta ishlash va tashish xujjatlarini rasmiylashtirish | Mintaqaviy aloqa markazi |
| Infratuzilmaga xizmat ko‘rsatish | Yo‘llarni va sun’iy inshootlarni joriy ta’minlash va ta’mirlash | Infratuzilma direksiyasi |
| Avtomotika va telemexanika vositalarini joriy ta’minlash va ta’mirlash |
| Elektrlashtirish va elektrta’minot vositalarini joriy ta’minlash va ta’mirlash |
| Lokomotivlarga xizmat ko‘rsatish | Lokomotivlar bilan poezd xarakatiga xizmat ko‘rsatish | Lokomotiv xo‘jaligi |
| Lokomotivlarning manevr ishi |
| Lokomotivlarga joriy xizmat ko‘rsatish va ta’mirlash |
| Uzoq masofalarga yo‘lovchilarni tashish | Yo‘lovchi roezdlariga lokomotivlar bilan xizmat ko‘rsatish | Lokomotiv xo‘jaligi |
| Yo‘lovchi poezdlarini shakllantirish | Yo‘lovchi tashish xo‘jaligi |
| Infrtuzilmani joriy ta’minlash va qurilmalarni ta’mirlash (temir yo‘llar, inshootlar, avtomatika va telemexanika vositalari, elektrlash va elektrta’minot vositalari) | Infratuzilma direksiyasi |
| Xarakat tarkibini ta’mirlash | Yo‘lovchi tashish xo‘jaligi, ta’mirlash korxonalari |
| Poezd ma’lumotlari va xujjatlarini rasmiylashtirish va qayta ishlash | Mintaqaviy aloqa markazi |
| Shahar atrofiga yo‘lovchilarni tashish | Infrtuzilmani joriy ta’minlash va qurilmalarni ta’mirlash (temir yo‘llar, inshootlar, avtomatika va telemexanika vositalari, elektrlash va elektrta’minot vositalari) | Infratuzilma direksiyasi |
| Xarakat tarkibini ta’mirlash | Yo‘lovchi tashish xo‘jaligi, ta’mirlash korxonalari |
| Poezd ma’lumotlari va xujjatlarini rasmiylashtirish va qayta ishlash | Mintaqaviy aloqa markazi |

Temir yo‘l transportida ishlab chiqarishni boshqarish faoliyatining asosiy maqsadi- transport ishlab chiqarish samaradorligini oshirish va yuqori foyda olishdir.

Foyda olish quyidagi bir qator jarayonlarni oqilona boshqarishga bog‘liqdir:

-transportning ishlab chiqarish omillaridan foydalanish samaradorligini oshirish;

-investitsiya samaradorligini oshirish;

-xizmat sifati va uning raqobatbardosh ekanligini ta’minlash;

-tezkor va samarali qarorlarni qabul qilish;

-yangi texnika va texnologiyalarni joriy qilish;

-ishchi kuchini boshqarish;

-ishlab chiqarish vositalarini boshqarish;

-texnika va texnologiyani boshqarish;

-ishlab chiqarish samaradorligini oshirish;

-mahsulot sifatini oshirish;

-innovatsiya jarayonini boshqarish.

**2-BOB. Transportning boshqaruv ob’ekti sifatidagi xususiyatlari**

**2.1. Transportning tarkibiy-funksiyasi tavsifi**

Bozor munosabatlariga o‘tganda transportning roli ancha oshadi. Bir tomondan korxonaning samaradorligi tarnsport oqimiga bog‘liq (bozor sharoitida bu uning ishlash qobiliiyati bilan bog‘liq), ikkinchi tomondan, bozor tovarlar va xizmatlar ayirboshlashini taqoza etadi, bu esa transportsiz amalga oshmaydi demak, bozor bo‘lmay qolishi mumkin. SHuning uchun ham transport infrastrukturasining muhim tarkibiy qismidir. Boshqa tarmoqlarning mahsulotlarini iste’mol qilishda va xalq xo‘jalagining muhim ko‘rsatkichlarini shakllantirishda ham transportning ulushi katta.

Transport asosan mamlakat iqtisodiyotining buyumlar ishlab chiqarish jarayonini davom ettirib, uni nihoyasiga, ya’ni iste’mol doirasigacha etkazuvchi sohadir. Demak, transportning umumjamiyat ishlab chiqarishidagi asosiy vazifasi sanoat, qishloq xo‘jaligi va transportni o‘zaro birlashtirishdan iboratdir. Bir tomondan, tashish hajmi, yuk oqimlari yo‘nalishlari va transport texnikasi vositalarining rivoji, mamlakat iqtisodiyoti tarmoqlarida ishlab chiqariladigan mahsulotlar miqdoriga, ikkinchi tomondan, mavjud yo‘llarning o‘tkaza olish qobiliyati mahsulotlar ishlab chiqarish hajmiga va ularning qaerda joylashganligiga bog‘liqdir.

Transportning yaxshi ishlashini belgilovchi muhim omillardan biri uning passajirlar va yuk tashish muntazamligidir. Zarur mahsulot, xom ashyo, ehtiyot qismlar va yonilg‘ilar o‘z vaqtida va muntazam tashilgandagina ularning ombordagi zahirasi minimal miqdorda bo‘lishi mumkin. Tabiat boyliklarni ishlab chiqarish va ularni tashishda ham transport alohida o‘rin tutadi. Transport faqat iqtisodiy vazifalarni hal etishdagina muhim bo‘lmay, balki yo‘l tarmog‘ini rivojlantirish, qishloq aholisini shaharga yaqinlashtirish, masalan, kadrlarni qishloq joylarida mustahkam o‘rnashib qolishiga ham yuqori darajada ko‘maklashadi. Bunday natijaga erishish ulkan ijtimoiy masalani hal etishga, ya’ni mehnat rezervlaridan oqilona foydalanish imkonini beradi. Davlat mudofaa qudratini oshirishda ham transportning roli muhimdir. Bu sohada O‘zbekiston sharoiti uchun er usti transportlari bo‘lmish, temir yo‘l va avtomobil transportlarining ahamiyati ayniqsa kattadir, chunki armiya qismlari va mudofaa vositalarini bir joydan ikkinchi joyga ko‘chirish asosan transportning shu ikki turi yordamida bajariladi.

Transport mamlakatda g‘oyat ko‘p va xilma-xil ishlarni bajaradi. U odamlarning kundalik aloqalarini, barcha viloyatlar va tumanlar o‘rtasida muntazam aloqani ta’minlaydi, odamlarning madaniyat yutuqlaridan keng bahramand bo‘lishiga xizmat qiladi. Transport odatda ishlab chiqarish ichidagi va umum foydalaniladigan (magistral) turlariga bo‘linadi. Birinchisiga korxonaga kirib kelgan temir yo‘llar, sex ichi va sexlararo yo‘llar, qishloq xo‘jaligidagi traktorlar va ot-aravalar kiradi. Bu turdagi transportni texnologik transport deb atasa bo‘ladi.

Transport tizimi **–** tashish jarayonida bir-biriga bog‘liq bo‘lgan barcha turdagi transportlar kompleksidir. Quyida transportning funksiyaviy-tarkibiy tavsifining tarmoqlararo majmua sifatidagi belgilari keltirilgan ( -rasm).

**Transport tizimi**

Umumfoydalanish transporti

Xususiy korxona va shaxslarning transporti

temir yo’l

dengiz

daryo

avtomobil

havo

quvur

Moddiy ishlab chiqarish sohasi

Xizmat ko’rsatish va boshqarish sohasi korxonalari

Aholi yashash joylari

Qurilish, qishloқ xo’jaligi sanoati va boshq.

Savdo, ta’minot va taqsimot, sog’liqni saqlash, ta’lim va x.k.

Shahar, jamoat va xususiy shaxslar

-rasm. transportning funksiyaviy-tarkibiy tavsifi tarmoqlararo majmua sifatida[[6]](#footnote-6)

Transport faoliyatini boshqarish bu, yuklarni transportirovkalashni boshqarish, ya’ni transport vositalaridan foydalanib modiy boyliklar joylashgan joyini o‘zgartirish. Transport tizimini ikkita katta qismga ajratish mumkin:

***-*** *ichki*, ishlab chiqarish korxonalari ichida yuk tashish bilan shug‘ullanuvchi tizim;

***-*** *tashqi*, korxona ta’minoti va uning mahsulotini sotish bilan shug‘ullanuvchi tizim.

Transport asosiy vazifasi – yuk va yo‘lovchi tashish. Uni ikkita katta guruhga ajratish mumkin:

- ommaviy foydlanish transporti – iqtisodiyotning barcha tarmoqlari va aholining yuk va yo‘lovchilarni tashishga bo‘lgan talabini qondiradi. Ommaviy foydalanish transporti aholi va muomala sohasiga xizmat ko‘rsatadi. Uni ko‘pincha magistral (magistral – asosiy, bu holatda esa aloqa yo‘llari tizimidagi bosh yo‘nalish,) transporti ham deyiladi. Magistral transportdeyilganda moddiy mahsulotlar ishlab chiqaruvchi va ularni iste’mol qiluvchi korxonalarning iqtisodiy aloqalari manfaatlari yo‘lida yuk va passajirlarni uzoq masofalarga tashuvchi transport tushuniladi. O‘zbekiston magistral transporti tarkibiga temir yo‘l, avtomobil, daryo, havo va quvur transportlari kiradi

- noommaviy foydalanish transporti – ishlab chiqarish tizimining qaysidir tarkibiy qismi hisoblanib, notransport korxonalariga tegishli barcha turdagi transport vositalari – ishlab chiqarish ichida harakatlanuvchi transport.

# Transport turlarida tashishning o‘ziga xos xususiyatlari:

**Avtomobil yo‘llarida yuk tashish.** Darvozadan darvozaga qadar etkazib berish, yuk tashish qisqa masofalarda juda samaralidir (500 km.dan kam). YUk haydovchi tomonidan kuzatiladi, etkazib berishga ketadigan vaqtni hisoblab chiqish oson.

**Temir yo‘llarda yuk tashish.**Terminaldan tarminalgacha etkazib berish (boshi berk temir yo‘llari bundan mustasno), tashishlar jadvalga ko‘ra amalga oshiriladi, o‘g‘irlik imkoniyatlari juda ko‘p. Terminallarda xarajatlar miqdori yuqori, ammo yuqori zichlikdagi va arzon tovarlarni tashish tannarxi past.

**Havo transporti orqali yuk tashish.**Faqat terminaldan terminalgacha xizmat ko‘rsatish, yuqori qiymatga ega bo‘lgan tovarlarni uzoq masofaga tashishda xarajatlar oqlanadi. Terminaldagi va tashish bo‘yicha operatsiyalar etkazish vaqtining sezilarli qismini band etadi, ko‘p hollarda yuklar yo‘lovchi tashuvchi samolyotlarda tashiladi.

**Neft quvurlari.** Neft, gaz, neft mahsulotlarini tashish uchun foydalaniladi. Bu transport turiga juda yuqori miqdordagi o‘rnatilgan doimiy xarajatlar, kam miqdordagi o‘zgaruvchan xarajatlar xos. YUk tashishda ishonchlilik yuqori, ammo yuk turi cheklangan.

**Suv transporti***.* Faqat suv yo‘llari bilan chegaralangan, ichki suv yo‘llari yirik hajmdagi mahsulotlarni tashishga mos keladi, dengiz transportida konteynerlardan foydalanish qulay, reyslar o‘rtacha bir necha ming km.ni tashkil etadi.

Barcha transport turlarining ish ko‘rsatkichlari qatoriga yuk yoki passajirlarni tashishda, ularni manzilga etkazib borish tezligi kiradi.

Agar temir yo‘l transportidagi yuk tashish tezligi 100 foiz deb qabul qilinsa, transportning boshqa turlaridagi bu tezlik quyidagicha bo‘ladi: havo transportida-150-300 foiz, uzoq manzillarga avtomobilda yuk tashishda-180-200 foiz, daryo transportida-60-70 foiz, quvur orqali yuborish transportida-40-50 foizdir.

**Texnik tezlik** - transport vositalarining harakat vaqtidagi o‘rtacha tezligidir. Texnik tezlik tashish masofasini o‘rtacha harakat vaqtiga bo‘lish yo‘li bilan aniqlanadi.

**Ekspluatatsion tezlik** - transport vositalarining yo‘lda hamda boshlang‘ich va so‘nggi joylarida to‘xtashini ham hisobga olgan holdagi harakat tezligidir. Temir yo‘l transportida ekspluatag‘ion tezlik o‘rnida uchastka tezligi termini ishlatiladi. Transport vositalarining yo‘ldagi oraliq bekatlarda passajirlarni tushirish-chiqarish vaqtida to‘xtashini hisobga olgan holdagi tezligi passajirlarning manzilga etib borish yoki aloqa tezligi deyiladi va u passajirlar yo‘lda bo‘lgan vaqtni belgilaydi.

Uzoq masofalarga qatnashda passajirlarning manzilga etib borish tezliklari aeroport va vokzallarga kelish, engil avtomobillar va avtobuslar tunda dam olib borishini hisobga olgan holda transport vositalari texnik ko‘rsatkichlariga nisbatan ancha kichikdir.

**Marshrut tezligi termini** temir yo‘l transportiga xos bo‘lib, bunda poezd sostavlarini tuzish vaqtidan to ularni ajratishgacha bo‘lgan vaqtga to‘g‘ri keluvchi harakat tezligi tushuniladi. Ba’zi bir hollarda transport birligining marshrut tezligi va yuklarni tashish tezligi miqdor jihatdan teng bo‘lishi mumkin.

**Kreyserlik tezligi** deyilganda havo transportida samolyotlar harakatni erda tezlatib bo‘lgandan so‘nggi uchish tezligi tushuniladi.

Barcha transport turlarining iqtisodiy samaradorligini belgilovchi ko‘rsatkichlarga so‘m hisobida o‘lchanuvchi tashish tannarxi va keltirilgan tonna-kilometrlarda o‘lchanuvchi transport vositalari unumdorligan kiradi.

**Transport vositalari unumdorligi** deyilganda har bir transport vositasining vaqt birligida bajargan transport ishi miqdori tushunuladi.

Har xil transport turlarida keltirilgan yuk oboroti ko‘rsatkichi miqdorini hisoblab chiqish uchun quyidagi formuladan foydalaniladi:

**Σ**Ryuk + K**Σ**Rpass = **Σ**Rkelt

bu erda: K - passajir-kilometrlarni tonna kilometrlarga keltirish koeffitsienti.

Keltirish koeffitsienti shartli miqdor bo‘lib, u passajir-kilometr oborotini keltirilgan tonna-kilometrlarga aylantirish uchun ishlatiladi va transport mahsuloti birligi uchun sarflanadigan mehnat sarfi hisobga olib aniqlanadi.

**O‘rtacha bir kunlik yo‘l bosish** - transport vositasi (lokomativ, vagon, avtomobilq, kema va hokazolar) birligining o‘rtacha bir kunga to‘g‘ri keladigan kilometr birligidagi yo‘l bosishi bo‘lib, u transport vositalaridan tashish jarayonida foydalanishning jadal (intensiv)ligini ko‘rsatadi.

**Transport vositasi birligining aylanish vaqti** — kun yoki soatlar miqdoridagi vaqt bo‘lib, u tashishni tashkil qilish va transport vositalaridan foydalanish darajasini belgilovchi ko‘rsatkich hisoblanadi. Bunday ko‘rsatkich ayniqsa uzoq masofalarda ishlovchi transport vositalari ishini aniqlashda zarurdir.

**2.2. Transport ishlab chiqarishning o‘ziga xos xususiyatlari**

Temir yo‘l transporti xam boshqa transport turlari singari mahsulot ishlab chiqarish uchun sharoit yaratadi. Transport korxonalar ichida, karxonalar o‘rtasida, xududlar va davlatlararo tashish ishlarini amalga oshiradi. Har bir mamlakatning transport tizimining o‘ziga xosligi sababli ularning ko‘rsatkichlari xam turlicha farqlanadi. Temir yo‘lda tezyurar poezdlarda yuk tashishning 1970-2007 yillar davomidagi o‘sishini Hindistonda 5,5%, AQSHda 2.2%, Rossiyada 0.6% Hitoyda 5.3%, Evropa ittifoqida 0.5% va YAponiyada 2.6% ekanligini ko‘rish mumkin.[[7]](#footnote-7)

AQSH fraxt bozorida temir yo‘l tashuvlarning ulushi

-rasm. AQSH fraxt bozorida temir yo‘l tashuvlarning ulushining tahlili

Korxonalar ichida tashish ishlarini bajarish uchun turli xildagi ishlab chiqarishning ichki transportlari qo‘llaniladi. Bular lentali konveerlar, osma rels yo‘llar, qisqa temir yo‘l izlari, avtotransport va boshqalardir. Korxonaning ichki transporti bevosita moddiy mahsulotlar ishlab chiqarish jarayoniga yoki ishlab chiqarishga xizmat ko‘rsatadi va ishlab chiqarish texnologiyasining tarkibiy qismi xisoblanadi. Bu turdagi transportning ishi bevosita mahsulot ishlab chiqarishdagi texnologik jarayon bilan bog‘liq.

Korxonalararo, xududlararo, davlatlararo, shuningdek va ishlab chiqaruvchilar bilan iste’molchi o‘rtasida mahsulot etkazib berish, tashish ishlarini umumiy magistral transportlar bajaradi. Bular asosan, universal transportlar-temir yo‘l, daryo-dengiz, havo, avtomobil transportlari va maxsus transportlar-quvur, yuqori quvvatli elektr uzatish tarmoqlari, hamda korxonalarni magistral temir yo‘l bilan bog‘laydigan (pod’ezdnoy put-shahobcha) temir yo‘llar.

Transport yangi mahsulot yaratmaydi, moddiy ishlab chiqarish tarmoqlarining mahsulotlarini iste’molchilarga etkazib berish vazifasini bajaradi. Tashish jarayonida mahsulotning soni ham, sifati ham o‘zgarmaydi, faqat iste’molchiga nisbatan uning joyi o‘zgaradi, buning natijasida tashilayotgan mahsulotning iste’mol qiymati ham o‘zgaradi. SHunday qilib, transport moddiy mahsulot ishlab chiqarishni davom etdiradi, mahsulotlarni ishlab chiqilgan joylaridan iste’molchilarning manziliga etkazib beradi. SHuning uchun tashish jaryonida mahsulotning qiymati ortadi, tashish jarayoni bilan bog‘liq bo‘lgan ishchilarning mehnatlari mahsulot ishlab chiqaruvchilar mehnatiga tenglashtiriladi, bularning mehnati natijasida mahsulot ishlab chiqarish xajmi «ortadi» va milliy daromad hosil etadi.

Transport yuk tashish bilan bir qatorda yo‘lovchilarni ham manziliga etkazadi, ya’ni aholining manziliga etish talabini qondiradi, bu esa kishilarning eng zarur moddiy ehtiyojidir. Yo‘lovchi transportining mahsuloti-o‘ziga xos xususiyatga ega bo‘lgan tavr, ya’ni xizmat ko‘rsatish tavari.

Transportning mahsuloti yuklar va yo‘lovchilarni tashishdan iborat bo‘lib, natural miqdorlarda o‘lchanadi. Tashish xajmi tashilayotgan yuk miqdori, yo‘lovchilar soni, shuningdek ularni tashish masofasi bilan tavsiflanadi. Yuk tashish jarayoda transport mahsulotining xajmi tonno-kilometr nettoda o‘lchanadi, ya’ni tonna birligida tashilgan yuk miqdorini va uni tashilgan masofa uzunligiga (km) ko‘paytirib aniqlanadi va ko‘rsatkich bu yuk oboroti (gruzooborot) deb ataladi. Yuk oboroti transportning bajargan ish miqdorini bildiradi. Tashilgan yo‘lovchilar sonini tashilgan masofaga ko‘paytirib yo‘lovchi oboroti miqdori aniqlanadi. Transportning umumlashtirilgan mahsuloti keltirilgan tonno-kilometrda o‘lchanadi. U yuk oboroti (tonn-km) va yo‘lovchi oborotlarining (yo‘lovchi-km) yig‘indisidir. Temir yo‘l transportida 1 t-km 1 yo‘lovchi-kmga, avtomobil transportida 1 tkm 6 yo‘lovchi-kmga, havo transportida esa, 1 t-km 11 yo‘lovchi-kmga teng deb qabul qilingan.

Temir yo‘l transportida yuk oboroti tarif tonn-km bo‘yicha va ekspluatatsion tonno-km bo‘yicha hisobga olinadi. Tarif bo‘yicha tonno-km bu yuklarning eng qisqa masofalar bo‘yicha tashish natijasida bajarilgan ish miqdori, ya’ni tashish uchun olinadigan eng qisqa masofa bilan hisoblanadi, ekspluatatsion tonno-km esa bu yuklarning tashilgan haqiqiy masofasi bo‘yicha aniqlangan miqdoridir.

Temir yo‘l transportida tarif va ekspluatatsion tonno-km o‘rtasidagi farq-4,3 % ni tashkil qiladi. Xar doim ekspluatatsion tonno-km tarif tonna-kmdan yuqorida aytilgan miqdorga ko‘pdir.

**2.3. Turli boshqaruv darajasidagi transport tarkibi sinflari**

O‘zbekiston Respublikasi mustaqilligining e’lon qilinishidan oldin uning temir yo‘llari O‘rta Osiyo temir yo‘llari tarkibiga kirgan bo‘lib, sobiq Sovet Ittifoqi temir yo‘l Vazirligining bevosita qaramog‘ida bo‘lgan (1-rasm).

Yo’l aloqalari vazirligi (MPS)

O’rta Osiyo temir yo’llari

(Saz.j.d.)

Yo’l bo’limi boshlig’i (NOD)

Vagon xo’jaligi

(VCHD)

Qurilish xo’jaligi

(NGCH)

Elektr xo’jaligi

(ECH)

Aloqa va signallashtirish xo’jaligi

(SHCH)

Yo’l xo’jaligi (PCH)

Ortish tushurish mexanizmlari

xo’jaligi

(MCH)

Teplovoz xo’jaligi

(TCH)

Temir yo’l stantsiyalari xo’jaligi (DS)

-rasm. O’rta Osiyo temir yo’llari bo’limi boshqaruvining tashkiliy tuzilmasi

O‘zbekiston Respublikasi mustaqillikka erishgandan so‘ng bozor iqtisodiyoti sharoitiga moslashgan boshqaruvning tashkiliy tuzilmasini joriy etish talab etildi. Bu masalaning bajarilishi muhimligi shunda ediki, O‘rta Osiyo temir yo‘llari tarkibida bo‘lgan Qirg‘iziston temir yo‘llari 1993 yilning yanvar oyidan, Turkmaniston temir yo‘llari 1993 yildan Ashxabad temir yo‘llari nomi bilan, 1994 yilning oxirida esa Dushanbe hamda Farg‘ona bo‘limining Leninobod uchastkasi asosida Tojikiston temir yo‘llari, mustaqil bo‘lib ajralib chiqdilar.

1994 yil 7 noyabrda O‘zbekiston Respublikasining Prezidenti PF-982-Farmoni va 1994 yil 14 noyabr O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining №551-sonli qaroriga muvofiq O‘rta Osiyo temir yo‘llari tarkibiga kiruvchi O‘zbekiston Respublikasi hududidagi barcha temir yo‘l korxonalari, uchastkalari, bo‘linmalari asosida “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasi tashkil qilindi hamda boshqa masalalar bilan birgalikda temir yo‘l transportida ham o‘zini o‘zi boshqarish joriy etildi. Bu qaror bilan kompaniya ishlab chiqarishining va Markaziy boshqaruv apparatining tashkiliy tuzilmasi tasdiqlandi.

Temir yo‘l bo‘linmalarining soni, hajmi, boshqaruv apparati tarkibiga kiruvchilarning soni kamaytirildi. Kompaniyaning boshqaruv apparatining soni 13 kishidan iborat etib tayinlandi, ulardan 8 kishi boshqaruvchilar Rotatsiya tamoyiliga tegishli lavozimdagi kishilardir.

Qaror qabul qilinib, Vazirlar Mahkamasi tomonidan tasdiqlangandan so‘ng, temir yo‘l transporti boshqaruvining

tashkiliy tuzilmasini yanada takomillashtirish va ratsionallashtirish yo‘llari izlana boshlandi.

Bu vaqt davomida asosan yo‘lovchilar tashish boshqaruvining tashkiliy tuzilmasi takomillashtirildi. Bu esa o‘z navbatida «O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi» korxonasini tashkil etish va yuk tashishning boshqaruv tuzilmalarini o‘zgartirishga undadi. Bular bilan bir qatorda boshqa tuzilmaviy o‘zgarishlar ham joriy etila boshlandi. Bu o‘zgarishlar bevosita tashish jarayonining boshqaruviga hamda markaziy tuzilmasiga o‘z ta’sirini o‘tkazdi.

Respublikamizda iqtisodiy islohotlarni chuqurlashtirish, temir yo‘l transporti sohasida boshqaruv tuzilmasini takomillashtirish va temir yo‘l transporti korxonalarini aksiyalashtirish jarayoni masalalarini echishga, hamda temir yo‘l sohasidagi xizmat ko‘rsatishni yaxshilash masalalariga katta e’tibor berildi. Bunga asosan 2001 yilda 2 mart O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “Temir yo‘l transportini demonopolizatsiyalash va aksiyalashtirish chora-tadbirlari” to‘g‘risidagi farmoni chiqarildi, shuningdek 2001 yil 3 martda Vazirlar Mahkamasining №108-sonli “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasi boshqaruv tuzilmasini yanada takomillashtirish” to‘g‘risida qarori tasdiqlangan. Bu hujjatlarga muvofiq temir yo‘l transporti boshqaruv va ishlab chiqarish tuzilmasi sezilarli ravishda o‘zgartirildi. Bu borada “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasini ochiq aksiyadorlik jamiyatga aylantirish, hamda tashish bo‘yicha hududiy funksional boshqaruv tarmoqlarini tashkil etish bo‘yicha tashkiliy tuzilmasida o‘zgartirishlar kiritildi.

Vazirlar Mahkamasining qaroriga muvofiq “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasining yuqori boshqaruv organi kompaniya Kengashi deb tasdiqlangan, bu apparat 12 kishidan iboratdir. Kompaniya Kengashi o‘z ichiga Vazirliklarning xodimlari, tashkilotlar, shuningdek temir yo‘l transport xizmat sohasidan keng foydalanuvchi Vazirliklarning mas’ul shaxslarini oladi.

Kengash a’zolari Vazirlar Mahkamasi, Davlat mulkchilik qo‘mitasi, Moliya Vazirligi, Adliya Vazirligi vakillari, O‘zbekiston Respublikasi hukumati vakolatri berilgan quyidagi tashkilotlar vakillaridan iborat «O‘zbekneftegaz» xolding kompaniyasi, «O‘zqurulishmateriallari» aksionerlik kompaniyasi, «O‘zmetkombinat» OAJ, «O‘zdavpaxtasanoatsotish» Davlat aksionerlik assotsiatsiyasi, «O‘zdonmahsulot» Davlat korporatsiyasi va Davlat temir yo‘l nazorati.

“O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasi Aksiyadorlar jamiyati yig‘ini hamda Kuzatuv Kengashining yig‘ilishlari qarorlarini bajaradi.

Kompaniya boshqarmasi rais va uning muovinlaridan tashkil topgan.

Tarmoq faoliyatini bashqaruvchi kompaniya apparati 164 kishini tashkil qiladi. Hozirda bosh muhandis ya’ni «Bosh menedjer» lavozimi joriy etilgan bo‘lib, u kompaniya raisining muovini sifitida faoliyat yuritadi.

O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2004 yil 3 avgustdagi №366-sonli “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasi tashkiliy boshqaruvini yanada takomillashtirish to‘g‘risida”gi qaroriga binoan “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasi tizimi 5 asosiy bloklarga bo‘lingan (2-rasm):

* tashish jarayonini ta’minlovchi bo‘linmalar;
* tashishda xizmati qiluvchi korxonalar (yuk va yo‘lovchilarni tashish va jo‘natish);
* ta’mirlash ishlab chiqarish korxonalari;
* qurilish-ta’mirlash va ishlab chiqarish infratuzilmasi;
* ijtimoiy infratuzilma.

DATK Kengashi

Kompaniya boshqarmasi

Tashish jarayonini ta’minlovchi bo’linmalar

Tashish va ekspeditsiya ishlarini amalga oshiradigan korxonalar

Ta’mirlash va foydalanish korxonalari

Qurilish-ta’mirlash va ishlab chiqarish infratuzilmalari

Ijtimoiy infratuzilmalar

-rasm. “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasining asosiy tizimlari

Ta’minlovchi bo‘linmalar deganda huquqiy shaxs hisoblanmaydigan funksional boshqarmalar, markazlar, ularning filiallari va umumiy yo‘l tuzilmaviy bo‘linmalari kiradi. Ular Yo‘l xo‘jaligi boshqarmasi, Elektr ta’minot markazi, Lokomotivlardan foydalanish boshqarmasi, Signalizatsiya va aloqa markazi, Vagon xo‘jaligi boshqarmasi, YUk va tijorat ishlari boshqarmasi, YAgona dispecherlik markazi va boshqalarni tashkil etadi.

Vazirlar Mahkamasining 2002 yil 5 noyabrdagi №378-sonli “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasining tashkiliy tuzilmasini yanada takomillashtirish to‘g‘risida”gi qarori tasdiqlandi.

Bu qarorga muvofiq yuk tashish boshqarmasi va uning hududiy markazlari (PCH, ECH, SHCH, TCH) hamda vagonlardan foydalanish depolari asosida: Toshkent, Qo‘qon, Buxoro, Qo‘ng‘irod, Qarshi-Termiz mintaqaviy temir yo‘l uzellari (MTU) tashkil etildi. “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasining boshqaruv apparatida ham bir qator o‘zgarishlar ro‘y berdi.

Mintaqaviy temir yo‘l uzellarining joriy etilishi temir yo‘l transportining boshqaruv tuzilmasini funksional va hududiy tarmoqlarini o‘zaro bog‘lashga imkoniyat yaratdi.

Biroq hozirgi paytdagi Respublikamiz iqtisodiyotidagi islohotlar temir yo‘l transporti boshqaruv tuzilmasini zamonaviylashtirish va yanada takomillashtirishni taqzo etadi. Bu narsa Vazirlar Mahkamasining 03.08.2004 yildagi №366-sonli “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasi boshqaruvini tashkil etishni yanada takomillashtirish” to‘g‘risidagi qarorida o‘z ifodasini topdi. Bu qarorga binoan 3-rasmda “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasining tashkiliy ishlab chiqarish tuzilmasi tasdiqlandi.

2009 yilda “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasi boshqaruvi ijroiya apparati tashkiliy tuzilmasiga -rasmdagidek o‘zgartirish kiritilgan. 2009 yilda avgust oyidan boshlab Qarshi-Termiz mintaqaviy temir yo‘l uzeli (MTU) ikkiga ajiratilib, Qarshi va Termiz mintaqaviy temir yo‘l uzellari tashkil etildi.

Kompaniya kengashi

Kompaniya boshqaruvi

Yo’l xo’jaligi boshqarmasi

Elektr ta’minot markazi

Lokomotivlardan foydalanish boshqarmasi

Texnik va texno-logik nazorat boshqarmasi

Yagona dispet-cherlik markazi

“Temir yo’l yonilg’i ta’minot” boshqarmasi

Harbiy qarovul boshqarmasi

Signallashtirish va aloqa markazi

Vagon xo’jaligi boshqarmasi

Yuk va tijorat ishlari boshqarmasi

“O’ztemiryo’lhisob” markazi

Tashish jarayonini ta’minlovchi bo’limlar

Axborot – ҳisoblash markazi

Tashishga xizmat qiluvchi korxonalar

“O’ztemiryo’l yo’lovchi” OAJ

“Yo’lreftrans” OAJ

“O’ztemir yo’l konteyner” OAJ

“O’ztemiryo’l ekspeditsiya” korxonasi

Ishlab chiqarish va ta’mirlash korxonalari

“O’ztemiryo’l mashta’mir” korxonasi

“O’zvagon ta’mir” OAJ

Statistika va hisob boshqarmasi

“Tosh. yo’lovchi vagonlarni ta’mirlash” zavodi

Bino va qurilmalar xizmati rahbariyati

Ta’mirlash – qurilish va ishlab chiqarish infratuzilmasi

Kapital qurilish rahbariyati

“Temiryo’lloyiha” OAJ

“Eyvalek maxsus temir beton” AJ

“Granit” AJ

Ijtimoiy infratuzilma

16-ta sog’liqni saqlash muassasalari

4-ta o’quv yurtlari

Markaziy madaniyat saroyi

“Nazarabek” sog’liqni tiklash oromgohi

Toshkent MTU

Qo’qon MTU

Buxoro MTU

Qo’ng’irot MTU

Qarshi MTU

Termiz MTU

– rasm “ЎTY” DATK tashkiliy ishlab chiqarish tuzilmasi

**3-BOB. Temir yo‘l transportining tashkiliy boshqaruv tuzilmasi, uni loyihalash va rivojlantirish**

**3.1. Transportda tashkiliy tuzilma va uning turlari**

**"Struktura"** - lotincha so‘z bo‘lib, narsalar tarkibiy qismlarining o‘zaro bog‘liq, ravishda joylashishi, tuzilishini bildiradi.

**Boshqarish strukturasi** deganda boshqaruv maqsadlarini amalga oshiruvchi va funksiyalarni bajaruvchi bir-biri bilan bog‘langan turli boshqaruv organlari va bo‘g‘inlarining majmui tushuniladi. Boshqarishning u yoki bu vazifalarini hal qilish uchun muayyan organlar tuziladi. Boshqarish organlari tizimi, quyi organlarning yuqori organlarga bo‘ysunishi va ular o‘rtasidagi o‘zaro aloqa boshqarish strukturasi tushunchasini tashkil qiladi. Bunday struktura odatda "boshqaruv apparati strukturasi" deb yuritiladi. U biron-bir boshqaruv organining (vazirlikning boshqaruv apparati, korxonaning boshqaruv apparati va h.k) bo‘limlari tarkibini bildiradi.

Boshqarish strukturasi ishlab chiqarish strukturasi bilan ham ifodalanadi. Bunda boshqarishni tashkil etishning dastlabki va belgilovchi omili ishlab chiqarish jarayoni bo‘lib hisoblanadi. U o‘zaro bog‘langan asosiy, yordamchi va xizmat ko‘rsatuvchi jarayonlardan iborat bo‘lib, bu jarayonlar bo‘limlar va xodimlar o‘rtasida mehnat taqsimotini talab qiladi. SHu maqsadda ishlab chiqarish bo‘limlari va ularga xos bo‘lgan boshqaruv apparati tuziladi.

Bo‘linmalar yig‘indisi, ularning tarkibi va o‘zaro aloqa shakllari korxonalarning ishlab chiqarish strukturasini tashkil etadi. Har bir korxona o‘ziga xos ishlab chiqarish strukturasiga egadir. Shunday qilib, boshqarishning maqsadlari, funksiyalari, vazifalari, oboektlari va organlari uning tashkiliy strukturasini belgilab beradi. Tashkiliy strukturalarni hosil qiladigan boshqarish organlari boshqaruv bo‘g‘inlari va boshqaruv bosqichlari shaklida bo‘ladi.

**Boshqarish bo‘g‘ini** - bu boshqarishning ayrim yoki qator funksiyalarini bajaruvchi mustaqil strukturasi bo‘limlaridir. Bu bo‘limlar o‘rtasidagi bog‘lanish va aloqalar gorizontal harakterga ega: Vazirlik, birlashma, korxona, sex, uchastka.

Boshqarish bosqichlari bir boshqarish bo‘g‘inining ikkinchisiga, odatda, quyi bo‘g‘inning yuqori bo‘g‘inga izchillik bilan bo‘ysinishini ko‘rsatadi. Bu vertikal bo‘yicha bo‘linishdir.

Barcha bo‘g‘in va bosqichlarning tarkibi va ularning o‘zaro bo‘ysunish tartibi, har bir boshqaruv organi va bo‘g‘inning huquq va burchlari, shuningdek, ular o‘rtasidagi munosabatlar tartibi, axborot kabi boshqarishning tashkiliy unsurlari boshqarish tizimini tashkil qiladi.

Boshqarish tizimi turli miqyoslarga ega bo‘lishi mumkin. CHunonchi:

* butun xalq xo‘jaligini (tarmoklarni va mamlakat tumanlarini) boshqarish;
* har bir tarmoq va tuman tasarrufidagi korxonalarni boshqarish;
* korxonalar ichidagi bo‘limlarni (sexlar, uchastkalar va xokazolarni) boshqarish.

O‘z navbatida, butun xalq xo‘jaligini boshqarish ham uni "tarmoq", "birlashma" va "korxona" darajalaridagi ierarxik bosqichlar miqyosida amalga oshiriladi.

Boshqarish strukturasi boshqarish apparatining operativ ishlashini taominlashi lozim. Bu faoliyat joriy vazifalarni o‘z vaqtida va mohirlik bilan tez hal etishda namoyon bo‘ladi. Bunga ishlab chiqarishning miqyosi, murakkabligi, boshqarish oboektlarining joylashuvi ham taosir ko‘rsatadi. SHunday qilib, boshqarish strukturasi qanchalik mukammal bo‘lsa, ishlab chiqarish jarayoniga taosir o‘tkazish shunchalik samarali amalga oshiriladi.

Har bir korxonaning ishlab chiqarish tuzilmasi mavjud. Korxona qanchalik yirik bo‘lsa, uning ishlab chiqarish tuzilmasi ham shunchalik murakkab bo‘ladi.

Boshkaruv deganda boshkaruv apparati va ular orasidagi boglanish tushuniladi. Boshkaruv apparatining tarkibini bir-biri bilan boglangan teng xukukli birliklari va buginlari bilan tuldirish uning tashkiliy tuzumi deyiladi. Xar bir bulinma uz vazifasiga ega bulib, bulinma bajaradigan vazifalar doirasini, uning faoliyat chegaralarini, vakolatlari va javobgarligini belgilaydi.

Tuzilmaviy bo‘linmalar rasmiy va norasmiy alokalarda buladi[[8]](#footnote-8). Rasmiy alokalar - bu eng avvalo raxbarlar bilan buysunuvchilar urtasidagi alokalardir (vertikal alokalar). Ular raxbarlikning va buysunuvchilarning turiga karab fark kiladi. Agar raxbarlik tulakonli bulib, kuyi bulinmalar faoliyatiga doir barcha masalalarga daxldor bulsa bu xildagi aloka muntazam aloka deb aytiladi. Raxbarlik, cheklangan bulsa, u xolda aloka funksional buladi. Bulinmalar urtasida, vertikal alokadan tashkari gorizontal alokalar xam mavjud bulib, ular muvofiklashtirish va xamkorlik kilish tarzidagi alokalardir.

Hozirda keng tarqalgan boshqaruv tuzilmalar chiziqli, funksional va chiziqli-funksional bo‘lib ularning tuzishi quyidagicha:

-чизма. Чизиқли бошқарув.

Rahbar

Chiziqli zveno

Chiziqli zveno

Chiziqli zveno

Ayrim hollarda boshqaruv tizimida funksional bog‘lanishlarga asoslangan ma’muriy tuzilmalar qo‘llaniladi.

Bunday bog‘lanishlarning kamchiligi, farmoyishning yagonaligi ta’minlanmasligida va vazifaga javobgarlikning kamayishida namoyon bo‘ladi.

Rahbar

Funktsional zveno

Funktsional zveno

Chiziqli zveno

Chiziqli zveno

10-chizma.Funksional boshqaruv.

Yuqorida keltirilgan bog‘lanish shakllarining kamchilik-larini bartaraf qilish maqsadida chiziqli-funksional bog‘lanishlar shaklidan foydalaniladi.

***Chiziqli-funksional***tizim yuqori organning farmoyish va topshiriqlarini qisqa muddatda amalga oshirishni ta’min-laydi hamda ma’muriy boshqaruv xodimlari mehnatini oqilona taqsimotiga olib keladi. Vertikal va gorizontal bog‘lanishlarni maqsadga muvofiqligini ta’minlaydi.

Rahbar

Funktsional zveno

Funktsional zveno

Chiziqli zveno

Chiziqli zveno

#### -chizma. Chiziqli-funksional boshqaruv.

Bulardan tashqari, rivojlangan mamlakatlar yirik kom­paniya va uyushmalarida boshqarish tuzilishining ***divizion***bog‘lanishlar shakli hamda ***matritsali***bog‘lanishlar tizimidan ham foydalaniladi.

Korxonada rahbarlar ishining mazmuni tarkibiy tuzilmaning ierarxik tuzilishidan kelib chiqadi[[9]](#footnote-9).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Institutsional  daraja | Yuqori bo‘g‘in rahbarlari | LEADERS |
| Boshqaruv  darajasi | O‘rta bo‘g‘in rahbarlari | MANAGERS |
| Texnik  daraja | Quyi bo‘g‘in rahbarlari | SUPERVISORS |
|  |  | BAJARUVCHILAR |

**3.2. Transportda boshqaruv tuzilmalarni loyihalashga qo‘yiladigan talablar**

Transport korxonalarining boshqaruv apparati quyidagilarni ta'minlashi kerak

- davlat buyurtmasi va mijoz bilan tuzilgan shartnomalarda nazarda tutilgan hajmlardagi va nomenklaturalarda aks ettirilgan barcha turdagi yuk va yo'lovchilar tashishning iqtisodiy samaradorligini oshirish;

- transport korxonalari, ularning harakatdagi tarkibi va doimiy qurilmalari yuqori ishlab chiqarish rejimida bo`lishini ta`minlash, ishlab chiqarish va moliyaviy ko'rsatkichlarning barqaror bajarilishini ta`minlash;

- transport mijozlari va aholining so'rovlariga tezkor javob berish;

- transport korxonalari faoliyatining barcha asosiy jihatlarini (asosiy va yordamchi ishlab chiqarish) ta`minlash;

- transport jarayonlarining borishini va transport korxonalarining moddiy-texnik bazasini maqsadli (tizimli va mutanosib) rivojlantirish, yangi transport uskunalari va ilg'or transport texnologiyalarini joriy etishni samarali boshqarish;

- boshqa transport turlarining tegishli korxonalari, shuningdek yuklarni jo'natuvchi va qabul qiluvchi korxonalar bilan samarali o'zaro hamkorlikni ta`minlash;

- boshqaruv apparati ishlab chiqarishga maksimal darajada yaqinlashishi bilan yuk va yo'lovchilarni tashishni boshqarishning sanoat va hududiy tamoyillarini oqilona uyg'unlashtirish.

Transportni boshqarish tizimlarining tashkiliy tuzilmalari transport turi, tashish hajmi va tuzilishi, muayyan korxonaning ishlab chiqarish funktsiyalarining tabiati, texnologik jarayon bilan belgilanadigan ish tartibi va boshqa omillarga bog'liq. Biroq, transport tashkiliy tuzilmalari eng to'liq javob berishi kerak bo'lgan bir qator umumiy talablar mavjud:

-maqsad (funktsiyalar) ning soddaligi va aniqligi va alohida yo'nalishlarga bo'ysunish;

- etarlicha mustaxkam tuzilma (chiziqli, chiziqli -funktsional va boshqalar) tipidagi bo’g’inlarning moslashuvchanligi va manevrligi, bu bir tomondan, transport boshqaruvining o'zgaruvchan sharoitlariga moslashuvchanligini, boshqa tomondan esa — "o'z ish" qonunining yagona tamoyiliga rioya etilishini va natijada yuqori ishonchlilik bilan ishlab chiqarish jarayonini boshqarish va nazorat qilishning to'liqligini ta'minlaydi;

- pastki darajadan yuqori darajaga o'tish tartibida hal qilinadigan vazifalarning funktsiyalari va ko'lamini kengaytiruvchi tizim ichki tuzilishining ierarxikligi;

- boshqaruv tizimidagi mansabdor shaxslar va bo'g'inlarning oqilona bo'ysinuvchanligi;

- boshqaruv darajasining ketma-ketligi sababli tashkiliy tuzilmaga nisbatan aniglik (sanoat-uyushma-korxona);

- erishilgan natijalar bo'yicha boshqaruvni tartibga solish imkonini beruvchi qabul qilingan qarorlarni va buyruqlarni ijrochilarga ishonchli tarzda etkazishni ta’minlaydigan to'g'ridan-to'g'ri va teskari aloqa (kanallar) tizimidagi uzluksizlik va bir bununlik, ya’ni bog’liqluk;

- boshqaruv tizimida takrorlanmaslik va boshqa ortiqcha turlarning (masalan, axborot) yo'qligi bilan aloqalarning o'zaro almashinuvi.

Transportni boshqarishning tashkiliy tuzilmalariga qo'yiladigan eng muhim talablardan biri bu moslashuvchanlik, yangi darajadagi obyektlarni (temir yo'l liniyalari, stansiyalar, depo qurilmalari, portlar va boshqalar) kengaytirish va rivojlantirish.Ushbu talablar to'liq ravishda o'zgaruvchan tuzilishi va o'zini o'zi boshqarish elementlari bo'lgan tizimlar tomonidan bajariladi, Bu esa murakkab ko'p darajali transport korxonalarini butun boshqaruv tizimini tubdan boshqarishga imkon beradi.

Boshqaruvning tashkiliy tuzilmalarini loyixalashtirish mutaxassislar tomonidan amalga oshirilishi lozim. Ularning vazifasi bozor va texnologiyalardagi o‘zgarishlarga moslashish imkonini beradigan tashkiliy tuzilmani yaratishdan iborat.

YAngi texnologiyalar va bozor an’anaviy munosabatlarni o‘zgartirishni, tashkiliy tuzilmalarni shakllantirishga prinsipial yangicha yondashuvni talab qiladi, Bozor munosabatlarini qoniqtiradigan yangicha faoliyat namunalarini shakllantirish esa juda qiyin ish.

Boshqaruvning tashkiliy tuzilmalarini islox qilish ichki vaziyatdagi o‘zgarishlar xamda tashkil etish va tashqi muxit o‘rtasidagi munosabatlarga bog‘liq bo‘ladi. Tashkiliy tuzilmalarni islox qilishda vaziyatdagi barcha o‘zgarishlarni xisobga olish zarur.

Navbatdagi muxim tamoyil aniq ta’riflangan maqsad (yoki boshqaruv ob’ekti maqsadlari)ning mavjudligi, ya’ni maqsadlar yakdilligi tamoyili xisoblanadi, tashkiliy tuzilmalarni loyixalashtirishga maqsadli yondashuv ko‘pgina muammolarni samarali xal qilish imkonini beradi. Tashkiliy tuzilma boshqaruv strategiyasidan kelib chiqib imkon qadar sodda bo‘lishi kerak.

Boshqaruvning pog‘onalari va bo‘g‘inlari sonini qisqartirish axborotga ishlov berishning tezkorligini oshiradi, boshqaruv qarorlarini qabul qilish va amalga oshirish jarayonini jadallashtiradi, axborot oqimlarini tartibga soladi, xodimlarning mas’uliyatini oshiradi.

Tuzilmalarni loyixalashtirishda marketing strategiyasini xisobga olish zarur. Bozor bir joyda tek turmaydi. Uni muntazam o‘rganish talab etiladi. Boshqaruv tuzilmasi bozordagi o‘zgarishlarga moslashuvchan bo‘lishi lozim.

Tarmoq raxbarlari va funksional xizmatlarning vazifalari aniq chegaralangan va muvofiqlashtirilgan bo‘lishi kerak. Boshqaruv apparatidagi aloqalar va o‘zaro bog‘liqliklar tizimi samarali bo‘lishi, axborotning aniq o‘zatilishini ta’minlashi va tegishli teskari aloqaga ega bo‘lishi lozim.

Bitta boshliqqa bo‘ysunuvchi xodimlar soni chegaralangan bo‘lishi kerak. Tarmoq va funksional bo‘linmalar raxbarlari xamda mutaxassislarning malakasi, ishbilarmonligi va shaxsiy xislatlari boshqaruvning loyixalashtirilayotgan tashkiliy tuzilmasiga mos kelishi lozim.

Tashkiliy tarkibni ishlab chiqish korxonaning boshqaruv tizimini loyihalashning asosiy qismlaridan biri bo‘lib u bir nechta bosqichlarda amalga oshiriladi[[10]](#footnote-10).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Bosqich | Ishning mazmuni |
| 1 | Boshqaruv tizimining umumiy nizomini va tashkiliy tuzilmaning aniq sxemasini ishlab chiqish | YAratilayotgan (loyihalanayotgan) tashkiliy tuzilmaning tashkiliy xuquqiy shaklini va uning asosiy maqsadini hamda vazifalarini shakllantirish; tashqi boshqaruv organlar bilan o‘zaro aloqalarini o‘rnatish; boshqarishning usullari va asosiy tamoyillarini shakllantirish; boshqaruv funksiyalari va ularning mazmunini shakllantirish; xar bir funksiya bo‘yicha ishlarning markazlashish darajasini va chiziqli va funksional darajalar sonini aniqlash. |
| 2. | Boshqaruv jarayonlarining axborot ta’minot tizimini shakllantirish | Birlamchi va ishlab chiqarish axborot tizimini yaratish va shakllantirish; xujjatlar tarkibini va shaklini ishlab chiqish va ularning tarkibiy tuzilmalar orasidagi xarakat yo‘nalishlarini aniqlash; axborot oqimini shakllantirish; shakllantirilgan vazifalarni bajarish usullarini tanlash, ularni hal qilishda iqtisodiy-matematik usullardan foydalanish zaruriyati va imkoniyatini aniqlash; boshqaruv jarayonlarining matematik ta’minot tizimini ishlab chiqish; xujjatmlashtirilmaydigan jamlanmalar xajmini aniqlash va ro‘yxatini ishlab chiqish, asosiy axborotlarni taqdim qilish davriyligiei belgilash. |
| 3. | Boshqaruv apparati tashkiliy tarkibini asoslash | Boshqaruv funksiyalari bo‘yicha muhandis-texnik xodimlar sonini va ish xajmini aniqlash; boshqaruv me’yorlarini ishlab chiqish va tarkibiy tuzilmalarni shakllantirish. |
| 4 | Boshqarish texnologiyasini tuzish | Boshqaruv tuzilmasi ishining asosiy tamoyillarini shakllantirish; ayrim ish o‘rinlarida bajariladigan asosiy operetsiyalar tarkibini loyihalash; ishlash tartibi texnologiyasini ishlab chiqish, boshqaruv jarayonlar xarakat texnologiyasini bajarilishi va qayta ishlash; boshqaruv apparati ishining namunaviy reja-jadvalini ishlab chiqish va x.k. |
| 5. | Mehnatni tashkil qilish loyihasini ishlab chiqish | Ishlovchilarning asosiy kategoriyasi uchun ish kuni reglamentini ishlab chqish; ishning bajarilish reglamenti vqa ish o‘rniga xizmat ko‘rsatish va tashkil qilish loyihasini tuzish; ishni ishchilarning malakasiga ko‘rsa taqsimlash |
| 6. | Boshqaruv vositalarini joylashtirish uchun binoni rejalashtirish | Avtomatlashgan boshqaruvga qo‘yiladigan jarayonlar ro‘yxatini tuzish; muhandislik-boshqaruv ishlari xajmini va turini shuningdek, nusxalovchi va ko‘paytiruvchi ishlar xajmini va turini aniqlash; boshqaruv mehnatining texnik vositalarini tanlash va ularga bo‘lgan ehtiyojni aniqlash; boshqaruv ishlarini tashkil qilish va mexanizatsiyalash tizimini loyihalash; boshqariluvchi ob’ekt hududida tarkibiy tuzilmani joylashtirishning maqsadga muvofiq keluvchi rejasini tuzish; binoga texnik vositalarni joylashtirish rejasini tuzish; tarkibiy tuzilma boshqaruv apparati nizomini ishlab chiqish va xar bir tuzilmaning va xodimning kompetentligi, boshqaruv jarayonidagi o‘zaro aloqalari doirasida lavozim yo‘riqnomasini aniqlash. |
| 7. | O‘tkazilgan ish natijalarini iqtisodiy baholash | Loyihalanayotgan boshqaruv tizimining iqtisodiy samaradorligini asoslash uchun baholash; yaratilgan tizimning bir butunlikda ishlashini va alohida xususiy qarorlarning tejamliligi vasamaradorligini asoslash. |

O‘zbekistonning ilg‘or korxonalari tajribasi shundan dalolat bermoqdaki, boshqaruv tizimini takomillashtirishning asosiy yo‘nalishlari quyidagilardan iborat:

- boshqaruvni markazlashmagan tizimga o‘tkazish;

- ishlab chiqarishni ixtisoslashtirish va diversifikatsiyalash;

- xo‘jalik mexanizmini takomillashtirish;

- korxona faoliyatida barqarorlikni yuzaga yuzaga keltirish.

Korxona faoliyatida barqarorlikni yuzaga keltirishga turli yo‘llar bilan erishiladi. Birinchidan, korxona o‘z jixozlari bilan aloqalarni mustahkamlashi kerak bo‘ladi. Agar korxona o‘z mijozlariga to‘liq darajada xizmat ko‘rsatmasa, u har doim muvaffaqiyatsizlikka uchraydi. Boshqacha aytganda, ehtiyojni tushunish uchun mijozlarni sinchkovlik bilan o‘rganish, ko‘rib chiqish va tahlil qilish lozim. Buning uchun esa quyidagi savollarga javob berish kerak: mijozlar kimlar- xususiy shaxslarmi yoki yuridik shaxslarmi, ularni korxona mahsulotini xarid qilishga nimalar undaydi? Ikkinchidan, raqobatchilarni yaxshi bilish darkor. Boshqaruv tizimi faol marketing siyosatini taqozo etadi.

Korxonani barqarorligini ta’minlash keyingi muhim jihat bo‘lib, u boshqaruvning atrof muhitdagi siyosatda, iqtisodiyotda, texnologiyada ro‘y berayotgan o‘zgarishlarga doimiy ravishda moslashuvidir. Agar shunday bo‘lmasa korxona o‘zgarishlar qurboniga aylanadi

**3.3. Tashkiliy tuzilmani tuzish tamoyillari**

Boshqaruvning ilk bosqichlari qadimgi zamonlarga borib taqaladi.

Boshqaruvning tamoyillari va vazifalari turli ko‘rinishda bo‘lib,

ularning ildizlari eng qadimgi davlatlarning vujudga kelish davrlari

bilan bog‘langan. Ilk davlatlarning tashkil bo‘lishiga jamiyat rivojining ichki qonuniyatlari(ijtimoiy-iqtisodiy munosabatlarning yuqori darajasi, hunarmandchilik, tovar ayirboshlash va savdoning tez rivojlanishi, sug‘orma dehqonchilik va boshqalar) bilan birga, tashqi omillar kuchayib borayotgan siyosiy qarama-qarshiliklar va harbiy to‘qnashuvlar ham ta’sir qilgan.

Jahon tarixidan ilk davlatlar dehqonchilik va chorvachilik kabi ishlab chiqaruvchi xo‘jaliklar paydo bo‘lgan joylarda shakllanadi.

Boshqaruvning paydo bo‘lish asoslari quyidagilardan iborat:

- ishlab chiqarish va ijtimoiy mehnat taqsimoti;

- tashqi harbiy bosqinlardan himoyalanish zaruriyati;

- jamoadagi urf-odatlarni bajarish;

- jamiyatning ijtimoiy-amaliy vazifalar jihatdan bo‘linishi.

Qadimgi boshqaruv tizimi tubandagi funksiyalar bilan bog‘langan

holda amalga oshirilgan: iqtisodiy; ijtimoiy; harbiy-siyosiy.

Ishlab chiqarish rivojlanishining proporsionallik tamoyilini bilmaslik oqibatida bir xildagi buyumlar haddan tashqari ko‘p ishlab chiqariladi, ikkinchi bir turdagi buyum esa kam ishlab chiqariladi. Ishlab nchiqarishdagi balans buziladi, bir turdagi buyumlar taqchilligi kuzatilganda, boshqa turdagi buyumlar omborlarda taxlanib yotadi. Oqibatda mehnat qiymatining yalpi pasayishi vujudga keladi. Korxonalar va aholi ehtiyoji qondirilmay qoladi. Balansning tiklanishi qaytarilib bo‘lmas

harajatlarni, jamlanma buyumlarning yo‘qotilishi, maqsadsiz sarflangan

mehnat evaziga amalga oshiriladi.

Korxonalarda boshqaruvni tashkil qilishning barcha sub’ektlar uchun umumiy xususiyatga ega bo’lgan asosiy tamoyillari

boshqaruvda ilmiy asoslangan qarorlar qabul qilish tamoyili

boshqaruvni demokratik tamoyillar asosida shakllantirish

korxonadagi har bir boshqaruv bo’g’inining aniq qoida va uslublarga asoslanib taqsimlanishi;

boshqaruv samaradorligi tamoyili

ketma-ketlik va uzluksizlik tamoyili

-rasm. Boshqaruv tamoyillari

Transportni boshqarish bo'yicha ikki xil qarash mavjud. Ulardan biriga ko`ra transport «soati mexanizmi»dek ishlaganligi uchun markazlashtirilgan va qat’iy boshqaruv tizimini talab qiladi. Ushbu nuqtai nazarning tarafdorlari qat'iy bog'lanishlar va qoidalar asosida korxonaning barcha yo'nalishlarini va tomonlarini qamrab olish mumkinligiga asoslanadi va quyi bo'g'inning fikrlarisiz hech qanday qaror qabul qilinmaydi. Transportni boshqarishning ushbu tushunchasi ishlab chiqarishni boshqarishning determinallashgan jarayoni sifatida texnokratik kontseptsiyasiga mos keladi. Ushbu qarashni qo'llab-quvvatlovchilarning fikriga ko'ra, transportni boshqarish jarayonlari haddan tashqari avtomatlashtirilgan bo'lishi mumkin va odamlar o'rniga texnik tizimlar, avtomat mashinalar kiritiladi.

Yana bir nuqtai nazar menejment - bu ijodkorlikning maxsus turi ekanligiga asoslanib, unda menejerlarning odatdagi ishi norasmiy jarayonlar bilan birlashtirilgan. Ushbu nuqtai nazarning vakillari har qanday texnik vositani boshqaradigan odamni almashtirish mumkinligini rad etishadi va ularning birgalikdagi faoliyatida tabiat va jamiyat qonunlariga bo'ysunadigan inson-mashina tizimlaridan foydalanishni ta'kidlashadi. Ular ishlab chiqarish jarayonlarini global tartibga solish zarurligini tan olmaydilar. Ishlab chiqarish uchun "o'zini rivojlantirish" huquqi saqlanishi kerak. Inson tabiatning bir qismidir va shuning uchun barcha nuqtai nazardan - jismoniy, psixo-fiziologik, axloqiy va hkz.dan o'rganish zarur. Mutaxassislar ikkinchi nuqtai nazarni quyidagi sabablarga ko'ra transportga nisbatan tubdan to'g'ri deb hisoblashadi.

1. Transportni mexanik va global miqyosda faqat avtomatik mashinalar yordamida boshqarish juda murakkab. Barcha boshqaruv jarayonlarini markazlashtirish (global miqyos)da qaralganda bir izli temir yo`lni qurishning o`zi, yo'l yoki suv uchastkasining barpo etilishidan ko`ra ham og`ir. Mashinalarni boshqarishning eng maqbul yechimini izlash ko'p sonli variantlarni ko'rib chiqishni talab qiladi. Boshqarish jarayonlarida nafaqat hozirgi vaqtda boshqariladigan tizimning holatini bilish kerak, balki kelajakda ham variantlar soni juda ko'payib boradi va global optimallashtirish g'oyasi yanada noreal bo'lib qoladi. Eng tezkor avtomatik mashinalar bunga yo'l bermaydi, ammo ulardan oqilona foydalanish ma'muriy apparat ishchilarining ishini sezilarli darajada osonlashtiradi.

2. Insonning o'zi tabiatning bir qismi bo'lgani uchun, u ishlab chiqarish tizimlarining butun hayotini yoritib berishga qodir emas. Boshqacha qilib aytganda, ishlab chiqarish tizimlari uchun boshqaruv apparatini shakllantirishda biz o'z-o'zini rivojlantirish, o'zini o'zi boshqarish va o'zini o'zi boshqarish shaklida ichki avtomatizmni istisno qila olmaymiz.

3. Boshqarish tizimlarida o'nlab va yuz minglab to'g'ridan-to'g'ri aloqa mavjudligida transport texnologiyalarining doimiy ravishda takomillashtirilishi, ularni kompyuter modellarini boshqarish jarayonlarini global qamrab olishga qaratishda, ularni tez-tez, lekin mohiyatan uzluksiz ravishda sozlash ham nosozliklarga olib keladi. Bunday texnokratik tushuncha yaqin orada haqiqiy iqtisodiy va tashkiliy halokatga aylanishi aniq. Shu sababli, tashkiliy tuzilmalarni ishlab chiqishda iqtisodiy samaradorlik kabi talablarning bajarilishini ta'minlaydigan nazariy jihatdan maqbul emas, lekin amaliy jihatdan oqilona yechimlarni topish kerak. Transport sohasidagi ma'lum bir sifat (ta'sir) darajasida minimal boshqaruv xarajatlari; tarkibdagi havolalarning yuqori tezkorligi; texnik jihozlar darajasiga va transport jarayonini tashkil etishga muvofiq.  
Boshqarish apparatlarining umumiy tashkiliy tuzilishini ishlab chiqish murakkab, iterativ jarayon bo'lib, unda muhandislik hisob-kitoblar korxonalarda to'plangan transport va sanoat tuzilmalarida qayd etilgan amaliy tajribadan foydalangan holda birlashtiriladi. Mavjud korxonalarda, yetakchi muhandislik-texnik ishchilar va boshqaruv apparati xodimlarining soni bo'yicha tuzilmalar va standartlar davriy ravishda qayta ko'rib chiqilib, mavjud sanoat standartlari va boshqa tavsiyalarga muvofiq tuzatiladi. Faqat loyihalashtirilayotgan va foydalanishga topshirilayotgan korxonalar uchun hisob-kitoblar yangicha va to'liq hajmda amalga oshiriladi.  
Ayrim organ shaklida quyi (tayanch) transport korxonalarining boshqaruv apparatlari ko'pincha ajralib turmaydi. Bu faqat yirik transport birlashmalarida (temir yo'llar, transport kompaniyalari va boshqalar) qo'llaniladi. Ayrim transport korxonalari darajasida iqtisodiyotning tarkibiy tashkil etilishi ishlab chiqarish tarkibini korxonaning boshqaruv apparati bo'linmalari va uning alohida ishlab chiqarish maydonlarining kombinatsiyasi sifatida namoyon bo'ladi.

Sanoat darajasida tarkibiy tashkilot sanoatni boshqarishning umumiy sxemasi sifatida ishlaydi va unda o'z aksini topadi:

- transport korxonalari, ularning birlashmalari va tegishli boshqaruv organlarining miqdoriy tarkibi;

- ularni tashkil etish shakllari va huquqiy tuzilishi;

- o'zaro ishlash tamoyillari;

- hududiy taqsimot.

Turli xil boshqaruv harakatlarini bajarish ixtisoslashganda, boshqaruv ishlari funksiyalari deb nomlangan bir hil, bitta belgili qismlarga bo'linishida eng samarali hisoblanadi. Har bir boshqaruv funksiyasi bitta maqsadning kompleksini o'z ichiga oladi. Funksiyalarning tarkibi va ular bo'yicha ish hajmi boshqaruvning tashkiliy tuzilmasini shakllantiradi va yana bir muhim tamoyil - har bir tashkiliy bo'linmaning funksional yaxlitligi, uning nisbiy izolyatsiyasi va mustaqilligi. Ushbu printsipga muvofiq, funksional birliklar ularga yuklangan funksiyalarning bajarilishi uchun to'liq javobgardir.

Ayrim hollarda, individual funksiyalar bir-biri bilan chambarchas bog'lanishi zarur sharoitlarni yaratadi va bir nechta funksiyalarni (ish turlari) bitta bo'linmaga - xizmat bo'limiga jamlashga zarurat tug'diradi. Xizmat odatda bir nechta bo'limlardan iborat. Bu ixtisoslashuv printsipi kabi muhim bo'lgan funksional integratsiya tamoyilini ko'rsatadi.

Boshqaruv organlari to'g'risidagi normativ-huquqiy hujjatlar, navbatchilik yo'riqnomalari va boshqa qo'llanmalar transportning har bir turida mavjud bo'lib, ular boshqaruvning tashkiliy tuzilmasining har bir bo'g'inining faoliyatini tartibga solishda qo'llanilishi kerak. Ishlab chiqarishni boshqarish tizimini rivojlantirishning progressiv tendentsiyalari asosida boshqaruv tuzilmalarini tipifikatsiyalash katta ahamiyatga ega.

**3.4. Tashkiliy tuzilmalarning samaradorlik ko‘rsatkichlari**

Tashkiliy boshqaruv tuzilmalarining tuzilishi qat'iy tartibga solinmagan, aniq belgilangan va to'liq rasmiylashtirilmagan, garchi u muayyan printsiplar va qoidalarga bo'ysunsa ham. Uzoq vaqt davomida transportni boshqarishning tashkiliy tuzilmalari asosan empirik tarzda tuzilgan va tegishli sanoat ko'rsatmalarida qayd etilgan. Transport ishlab chiqarishining o'zi kabi boshqaruv tuzilmalari o'nlab yillar davomida amaliyot shartlari va talablari ta'siri ostida rivojlanib bordi, mohiyatan, ular doimiy ravishda takomillashtirib turildi.

Tashkiliy tuzilmalarni rivojlantirish boshqaruv tizimini loyihalashning muhim qismidir va bosqichma-bosqich amalga oshiriladi.

Shuningdek, yangi transport korxonasini loyihalashtirish yoki mavjud tuzilmani takomillashtirish yaxshilangan va asoslantirilgan shakllar va ish usullarini hisobga olishda muhim omillar rol o'ynaydi. Birinchi holda, agar siz doimo dizayner ixtiyorida mavjud bo'lgan shunga o'xshash korxonalarda menejmentni tashkil etish tajribasini hisobga olmasangiz, loyihalash deyarli noldan boshlanadi. Bu sizga darhol tashkiliy tuzilish va uning axborot sohasi dizaynini chizishga imkon beradi, innovatsiyalarni, zamonaviy kompyuter texnologiyalarini va hokazolarni jasorat bilan joriy etishga yordam beradi, ammo shu bilan birga, ushbu yondashuv har doim ba'zi kamchiliklar va nomuvofiqliklarni o'z ichiga oladi va bu juda vaqtni ko'p sarflashni va rivojlanish uchun yuqori malakali mutaxassislarni jalb qilishni talab qiladi.

Tashkiliy tuzilmani loyihalashda hal qilinishi kerak bo'lgan asosiy vazifalar:

1) Boshqaruv funksiyalar tarkibi va mazmunini aniqlash. Funksiyalar tarkibiga, ish hajmiga va boshqa ko'rsatkichlarga qarab, tashkiliy tuzilish turi tanlanadi, har bir boshqaruv funksiyasi uchun muhandislik-texnik xodimlarga ehtiyoj aniqlanadi;

2) har bir funksiya uchun ishning markazlashtirilish darajasini va chiziqli va funksional boshqaruv darajalari sonini asboblar o'rtasida muhandislar va ishchilarni taqsimlash bilan aniqlash korxonalarni va uning ishlab chiqarish bo'linmalarini boshqarish;

3) ma'muriy menejerlar (xizmat, bo'lim boshlig'i, byuro, pristavka va hokazo) rahbarlik qiladigan bo'linmalarning boshqaruv tuzilmasida ularni boshqarish standartlari asosida bo'linadigan boshqaruv apparati tarkibiy bo'linmalarini shakllantirish. Shu bilan birga, tegishli funksiyalarni bitta tarkibiy qismda birlashtirishning maqsadga muvofiqligi va maqsadga muvofiqligi yoki, aksincha, ularni izolyatsiya qilish belgilanadi. Shtatlar jadvali tuzilmoqda;

4) boshqaruvning tarkibiy bo'linmalari va ishlab chiqarish tuzilmalari to'g'risidagi nizomlarni, lavozim yo'riqnomalarini va boshqa ma’lumotlarni ishlab chiqish.

Turli xil ishlab chiqarish miqyosidagi korxonalarda har bir vazifa uchun ish hajmi va texnik jihozlash darajasi teng emas. Kichik hajmdagi ish bilan ma'lum bir funksiyani bajarish boshqa funksiyalarni bajaradigan bir yoki bir nechta ishchilarga yoki tarkibiy bo'linmalarga topshirilishi mumkin. Bunday holda, mustaqil funksiya ko'pincha ajralib turmaydi, ammo ma'lum bir korxonada u qaysi funksiyalar bilan birlashtirilganligini va ishlarning tarkibi va hajmi bunday kombinatsiyalangan funksiyani bajaradigan xodimlarga yoki bo'limlarga o'tkazilishini ko'rsatish kerak.  
Agar funksiyani o'z xususiyatiga ko'ra bitta tarkibiy bo'linmada boshqalar bilan birlashtirish mumkin bo'lmasa, unga to'g'ridan-to'g'ri korxona menejerlaridan biriga bo'ysunadigan mas'ul ijrochilar tayinlanadi.Yuqoridagi guruhning ish mazmunini aniqlash katta amaliy ahamiyatga ega. Matritsali shakldan foydalangan holda sohani boshqarish uchun umumiy sxemaning barcha darajalari va funksiyalar ro'yxati bo'yicha kesishma tuzilgan klassifikator shaklida tuzilgan.

Ular quyidagicha tavsiflanadi:

-boshqaruvning barcha darajalarida funksiyalar va tarkibiy bo'linmalar (individual javobgar ijrochilar) bo'yicha ishlarning mohiyati va mazmuni to'g'risida aniq tasavvurga ega bo'lish;

-tarkibiy bo'g'inlar orqali boshqaruv funksiyalarini amalga oshirishdagi joriy yuk to'g'risida ma'lumotlarni olish;

-menejmentda mehnat taqsimoti uchun eng yaxshi variantni tayyorlash, apparat tarkibini takomillashtirish, bo'linmalarning tashkiliy va huquqiy holatini (vazifalari, huquqlari, javobgarligi), ish tartibi va jadvalini aniqlashtirish.

Shunday qilib, boshqaruv funksiyalari, ijro funksiyalari va tegishli tarkibiy qismlar yoki mas'ul ijrochilar guruhlarini shakllantiradi. Ular ishlab chiqarish faoliyati ko'lami va texnik jihozlash darajasi bilan farqlanadigan korxonalarga tegishli.

Ba'zan asosiy tashish rejimi va transport sharoitlarining o'ziga xosligi bir qator qo'shimcha funksiyalarni bajarish zarurligiga olib keladi. Masalan, lokomotiv xo'jaligida bunday funksiyalar quyidagilarni o'z ichiga oladi: texnik xizmat ko'rsatish punktlarida lokomotiv parki texnik holatini tezkor boshqarish; lokomotivlarga texnik xizmat ko'rsatish (yonilg'i bazalarida, qum etkazib berish punktlarida va boshqa jihozlash punktlarida). Vazifalar ro'yxati va tegishli ishlarning mazmunini aniqlashda menejment sohasidagi texnologik taraqqiyotning ta'sirini, ayniqsa avtomatlashtirilgan boshqaruv tizimlarini joriy qilishni hisobga olish kerak. Funksiyalar bo'yicha ishlarning mazmuniga jiddiy o'zgarishlar kiritilmoqda. Axborot oqimini ilgari surish va uni qayta ishlash bilan bog'liq bo'lgan barcha narsalar (hosilaviy ma'lumotlarni tayyorlash, variantlarni hisoblash va echimlarni asoslash va boshqalar bilan) asosiy funksiyalardan olib tashlandi va shu asosda yangi "Avtomatlashtirilgan axborotni yig'ish, uzatish va qayta ishlash" paydo bo’ldi. Shu bilan birga, "Yordamchi jarayonlarni boshqarish" funksiyalari guruhida "ACS apparatlariga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash" yangi funksiyasi yuzaga keldi va tashkiliy tuzilishga ega bo'lgan kompyuter markazining tegishli boshqaruv organi bo'g'ini bo'lib xizmat qiladi.  
Texnik taraqqiyot menejer mehnat taqsimotiga tuzatishlar kiritadi va ish turlari bo'yicha tarkibiy bo'linmalarni turlicha shakllantirishni talab qiladi. Ish tarkibidagi o'zgarishlar ularni darajalar bo'yicha qayta taqsimlashga olib keladi va shu munosabat bilan transportning maqbul boshqarilishini ta'minlash mumkin bo'lgan boshqarish standartlari yoki yo’l tarmog'ining uzunligi o'zgaradi. Bu boshqaruv usullarini soddalashtirish uchun katta amaliy ahamiyatga ega.  
Ushbu muammoni hal qilish uchun vosita sifatida boshqaruv apparati faoliyatini tizimli-funksional tahlil qilishni ko’rsatish mumkin. Uning mohiyati korxonalarning barcha funksiyalari va bo'g'inlari bo'yicha ishlarning mazmunini batafsil o'rganish va ularning ishlab chiqarish talablariga muvofiqligini aniqlash bo'yicha chora-tadbirlarni ishlab chiqishdan iborat. Shu bilan birga, qurilma bloklarini yuklashning ratsionalligini yanada to'g'ri baholashni ta'minlaydigan matematik, grafik va boshqa vositalardan foydalanish mumkin.

Barcha holatlarda, markazlashtirish darajasini aniqlashda transport turi va funktsiyalarning o'ziga xos xususiyatlarini hisobga olish kerak, ishlab chiqarish jarayonini amalga oshirish bilan funktsiyaning aloqalarini yo'qotmaslik, normal transport jarayoni buzilgan hollarda unga oherativ aralashuv ehtimoli muhim ahamiyatga ega.

Tarmoq boshqaruv sxemasini qurishda ushbu muammoni ikkita yo'l bilan hal qilish mumkin.

Birinchi usul bir hil operatsiyalar kontsentratsiyasi va tarmiqni boshqarish sohasidagi mehnatni optimal taqsimlashga asoslangan. Uning mohiyati shundan iboratki, tarmoq yo’llarining uzunligini aniqlashdan iborat bo'lib, unda boshqaruv ishlarining kontsentratsiyasi transport ishini yanada oqilona tashkil etish imkonini beradi. Shu bilan birga, har bir funksiya emas, balki faqat transportning yakuniy natijalariga sezilarli ta'sir ko'rsatadigan vazifalar ko'rib chiqiladi. Bu, birinchi navbatda, poezd oqimini tashkil etish va rivojlantirish, vagon parkini tartibga solish, harakat tarkibini, yo'l va texnik vositalarni ta'mirlash bo'yicha ishlar hajmini taqsimlash bo'yicha tezkor boshqaruvga taalluqlidir.

Ikkinchi usul, boshqaruv me'yorlarini bosqichma-bosqich qo'llash asosida, deyarli bir hil korxonalardan (yo'l bo'limlari, bug ' qayiqlari va boshqalar) tashkil topgan transport sharoitlari uchun qoniqarli natijalar beradi. Ushbu usulning mohiyati birinchi, ikkinchi va boshqa darajalardagi bir hil korxonalar (boshqaruv organlari) sonini ketma-ket aniqlashdan iborat bo'lib, unda har bir keyingi darajadagi boshqaruv organi funktsiyalar va pul mablag'larini samarali boshqarishi mumkin.

Tashkiliy strukturaning alohida belgilarini bir qator koeffitsientlardan foydalanish orqali aniqlash mumkin[[11]](#footnote-11):

1. Zvenologik koeffitsienti:

Kzv = Bzv : Ozv

bunda, Bzv — barcha zvenolar soni.

Ozv — tashkiliy strukturadagi optimal zvenolar soni.

2. Hududiy konsentratsiya koeffitsienti:

K x.k. + K x.u : T

bunda, K x.u — hududdagi shunga o‘xshash korxonalar soni.

T — hududdagi barcha tashkilotlar maydoni.

3. Boshqarishning tashkiliy strukturasini samaradorlik koeffitsienti:

Ks = On : Xb

bunda, On — amaldagi boshqarishning tashkiliy strukturasidan olingan

oxirgi natija.

Xb — boshqarish xarajatlari.

**4-BOB. Temir yo‘l transportida resurslarni boshqarish**

* 1. **Temir yo‘l transportida moddiy-texnik ta’minotni**

**amalga oshirish**

Ta’minlovchi tashkilot o‘z funksiyalarini bajarish uchun ma’lum ta’minot infrastrukturasi hamda ta’minotni boshqaruvchi tashkilotga ega bo‘ladi.

Ta’minot infrastrukturasi ombor va transport xo‘jaliklaridan, tayyorlovchi ishlar bo‘yicha bo‘limdan iborat bo‘lishi mumkin. Ombor xo‘jaligi korxonasi umumiy omborlar va alohida ishlab chiqarish, turli sex va uchastkalar omborlari tarmog‘idan tashkil topadi.

Korxona ta’minot tizimini boshqarishning ikki asosiy shakli mavjud bo‘lib, ular markazlashgan va markazlashmagan boshqaruv tizimlaridan iborat bo‘ladi. Bunday tashkiliy shakllarni qo‘llash samaradorligi korxonaning katta-kichikligiga bog‘liq. Masalan,: kichik korxonalarda barcha xarid qilish operatsiyalari bitta xodim tomonidan amalaga oshirilishi mumkin. O‘rtacha kattalikdagi korxonada ta’minot ishlarini bajaruvchi bo‘lim tashkil etiladi va unda sotib olish operatsiyalarini bajaruvchi mutaxassilar, yuk ekspeditorlari, ombor mudiri va uning xodimlari faoliyat ko‘rsatadi. Katta tashkilotda esa ta’minotni tashkil etish masalalari bilan yuzlab xodimlar shug‘ullanadi hamda ular ko‘plab turdagi va katta hajmdagi materiallarni sotib olish operatsiyalari bilan mashg‘ul bo‘ladilar.

Markazlashmagan ta’minot tizimida esa korxona bo‘limlari o‘z faoliyatiga oid ta’minot ishlari bilan mustaqil ravishda shug‘ullanadilar. Bunday tashkiliy usul afzalliklari bo‘lim xodimlarining o‘zlarining ehtiyojlarini yaxshi bilishi va ularni tezroq qondirish imkoniyatlaridan kelib chiqadi. Markazlashgan holda xarid qilish ishlarini bajarish uchun korxonada maxsus ta’minot bo‘limi tashkil etiladi va unda barcha ta’minot funksiyalari birlashtiriladi. Bu esa barcha bo‘limlar uchun bajarilayotgan xarid qilish operatsiyalarini o‘zaro birlashtirish va mahsulotning katta hajmdagi partiyalariga buyurtma berish, shu asosida sotib olish narx-navosini pasaytirish imkonini beradi. Ta’minot samaradorligini oshirish uchun ta’minlovchi tizimni boshqarish texnologiyalarini takomillashtirish lozim. Amaldagi boshqaruv tizimi texnologiyasi qog‘ozda hujjatlashtirish va axborotlashtirishga asoslangan bo‘lib, ta’minot bo‘limi xaridorlar vaqtining uchdan bir qismi ko‘plab hujjatlarni rasmiylashtirish, ularni qayta ishlash va tekshirishga sarflanadi. SHunday ekan mazkur yo‘nalishdagi asosiy rivojlangan yo‘li bu elektron texnologiyalar asosida xarid qilishdan iborat. Ma’lumotlarning elektron almashinuvi (EDI) xarid qilish jarayonini avtomatlashtirishga imkon beradi. Bunda tashkilot o‘zi elektron axborot tizimini ta’minlovchining shunday tizimiga moslashtiradi va shu asosda u buyurtma ma’lumotlarini bir onda ta’minlovchi axborot bazasiga o‘tkazadi. Elektron ta’minot tizimi quyidagi natijalarga erishishda qul keladi.

* Dunyoning turli burchaklarida joylashgan ta’minlovchi tashkilotlar axborot tizimiga bir zumda kirib borish;
* Standart protseduralar asosida xarid qilish operatsiyalarini avtomatlashtirish;
* Ta’minot boshqaruvini jadallashtirish va xarajatlarni kamaytirish;
* Ta’minot faoliyatining ayrim turlari bo‘yicha autsorsing (boshqa tashkilotlar xizmati)dan foydalanish;
* Korxona axborot tizimini ta’minlovchi tashkilotning shunday tizimiga moslashtirish.

Sotib olish faoliyatini avtomatlashtirishga imkon beruvchi EDI tizimini qo‘llab-quvvatalash uchuch ikki maxsus yordamchi texnologiya ishlab chiqildi. Ulardan birinchisi – tovarlarni kodlashtirish, ya’ni tashilayotgan mahsulot qadog‘iga uni identifikatsiyalash, ya’ni “tanib olish” imkoni beruvchi belgilarni kiritish hamda undan foydalanish. Bu belgi odatda ma’lum shtrix koddan iborat bo‘lib, undan tovar haqidagi axborotni avtomatlashgan holda o‘qib chiqish mumkin. Ikkinchi texnologiya esa pul vositalarini elektron uzatish (EFT) ga imkon beradi. SHunday qilib, EDI buyurtmalarni joylashtiradi, kodlashtirish, tovarlarni kuzatib yurish, EFT esa to‘lovlarni bajarishga imkoniyatini to‘g‘diradi.

Har bir korxona faoliyati boshqa tashkilotlar tomonidan ta’minlab beriladigan xom ashyo, yoqilg‘i, issiqlik, yorug‘lik, bino va mebellar, aloqa vositlari va ularga ko‘rsatiladigan xizmatlarga bog‘liqdir. SHu tufayli ham logistikada korxona va tashkilotlararo materiallar oqimini etkazib berish zanjiri va tarmog‘i kabi ularning o‘zaro aloqadorligi mazmun-moxiyatiga asoslangan obrazli tushunchalar kiritilgan. Bunday aloqadorlik xarid qilish va ta’minot funksiyalari orqali bajariladi hamda ular xar bir tashkilotning asosiy funksiyalari sirasiga kiradi.

Tashqi ta’minotchilar

O’ztemiryo’lta’minot Bazasi

Temir yo’l transportining bosh moddiy omborlari

Temir yo’l bo’linmalarining moddiy omborlari

Ishlab chiqarish tarkibiy tuzilmalarning omborlari

-расм. Темир йўл моддий-техник таъминоти тизимида моддий ресурслар оқими

Moddiy resurslar – mehnat predmetlari turlarining yig‘indisi, xom ashyo, materiallar, yarmfabrikatlar, yoqilg‘i, ehtiyot qismlar, maxsus suyuqliklar, yoqilg‘i-moylash materiallari, shuningdek ularning korxona rivojlanishi va ishlashi uchun zarur bo‘ladigan zaxiralaridir. Temir yo‘l transporti mamlakat iqtisodiyotining asosiy tarmoqlaridan biri hisoblanadi. Uning doimiy va uzluksiz faoliyat yuritishida moddiy-texnik ta’minotning roli katta. Temir yo‘l transportida moddiy-texnik ta’minot xizmatining ierarxik tuzilishi kompaniyaning korporativ tuzilmasiga mos keladi (1-rasm).

**4.2.Temir yo‘l transportida moddiy-texnik resurslar va ularning**

**sarfini me’yorlash**

Temir yo‘l transporti mamlakat iqtisodiyotining asosiy tarmoqlaridan biri hisoblanadi. Uning doimiy va uzluksiz faoliyat yuritishida moddiy-texnik ta’minotning roli katta.

Temir yo‘l transportida moddiy-texnik ta’minotning asosiy vazifasi material resurslardan samarali va ratsional foydalanish hisoblanadi. Bu faqatgina material resurslarni me’yorlash orqaligina yuz berib qolmasdan, material resurslarga bo‘lgan talabni rejalashtirishni yaxshilash, ularni optimal taqsimlash va ta’minotning barcha jarayonlarini takomillashtirish evaziga ham sodir bo‘ladi.

**Ta’minotning maqsadi** – korxona (tashkilot) ning materiallarga bo‘lgan extiyojini lozim bo‘lgan hajmda, kerakli muddatda sifatli materiallar (xom ashyo, yarimfabrikat mahsulotlar) bilan yuqori xizmat darajasi hamda eng kam xarajatlar evaziga ta’minlashdan iboratdir[[12]](#footnote-12).

Temir yo‘l tarmog‘ida moddiy-texnik ta’minot bilan shug‘ullanuvchi organ bo‘lib “O‘TY” AJning boshqaruv tuzilmasiga kiruvchi moddiy-texnik ta’minot xizmati (MTT)shug‘ullanadi.

Temir yo‘l transportining moddiy-texnik ta’minot xizmatining asosiy vazifalari quyidagilardan iborat[[13]](#footnote-13):

* Temir yo‘lning moddiy-texnik resurslarga bo‘lgan ehtiyojini aniqlash;
* Tashqi ta’minotchilar va “O‘ztemiryo‘lta’minot”ning resusrlari hisobiga Bosh moddiy omborni zaxiralar bilan to‘ldirishni tashkil qilish;
* Temir yo‘l transporti korxonalarini moddiy resurlar bilan ta’minlash uchun tashqi ta’minotchilar bilan shartnomalar tuzish;
* Bosh moddiy ta’minot omboridan temir yo‘l transportining tarkibidagi korxonalarga moddiy resurslarni taqsimlashni tashkil etish;
* Temir yo‘l transporti korxonalarining moddiy omboridagi mahsulotlar, ehtiyot qismlar, jixozlar, materiallar qoldiqlarining me’yordan ortiqligini aniqlash va ularni qayta taqsimlash yoki sotish;
* Temir yo‘lning moddiy qimmatliklari xarakatini va hisobini yuritish.

Temir yo‘l transportining tuzilmaviy bo‘linmalari o‘z tarkibida ta’minot guruhi yoki sektoriga ega. Ularning asosiy vazifalari quyidagilardan iborat:

1. - ishlab chiqarish bo‘linmalarida moddiy resurslarga bo‘lgan talabni aniqlash;
2. - korxona oldidagi ishlab chiqarish dasturini bajarish uchun zarur bo‘ladigan asosiy, yordamchi sexlar va ishlab chiqarish uchastkalarini uzluksiz va majmuaviy hamda o‘z vaqtida ta’minlash(tayyor mahsulot ishlab chiqarish, xarakat tarkibi ekspluatatsiyasi va ta’miri, bino va inshoatlar ta’miri, qurish va x.k.);
3. - moddiy qimmatliklarni to‘g‘ri qabul qilib olish, joylashtirish, saqlash va foydalanishni tashkil qilish;
4. - ishlab chiqarish zaxirlarining mavjudligi va xarakati hisobini yuritish.

Temir yo‘l transporti tomonidan olinadigan material resurslarning juda katta qismi ta’mirlash-ekspluatatsiya ishlariga yo‘naltiriladi.

Xom ashyo va materiallar sarfini me’yorlash – ularning ishlab chiqarish iste’molining rejaviy me’yorini o‘rnatish jarayonini o‘zida aks ettiradi. U o‘z ichiga quyidagi vazifalarni oladi:

* materiallar iste’molining ishlab chiqarish tartibi va analogik mahsulotni ishlab chiqaruvchi ilg‘or xorijiy va milliy korxonalarning xarajatlari xaqidagi ma’lumotlarini tahlil qilish;
* ilmiy asoslangan me’yorlar asosida materiallar sarfining me’yorini o‘rnatish;
* materiallar sarfining me’yorini tadbiq qilish;
* materiallar sarfining o‘sishini nazorat qilish va ishlab chiqarishni moddiy-texnik jixatdan ta’minlash, material sarfini hisoblash va rejalashtirishda ishlabchiqarish me’yorlariga rioya qilish;
* materiallardan yanada ratsional va samarali foydalanishni ta’minlaydigan tashkiliy va texnik tadbirlarni bajarish;
* chiqimsiz va kam chiqimli texnologiyalarni tadbiq iqilish asosida mahsulotning solishtirma material talabligini kamaytirish maqsadida materiallar sarfi me’yorini davriy ravishda qayta ko‘rib chiqish, ularning konstruksiyasini takomillashtirish va ilm-fan, texnika, texnologiya va ilg‘or tajribalardan foydalanish.

Korxona moddiy texnik ta’minotni rejalashtirish ishlab chiqarining material resurslarga bo‘lgan talabni texnik-iqtisodiy jihatdan asoslash hisoblanadi. Rejalashtirishning mhim vazifalaridan biri ishlab chiqarish rejasini uning moddiy-texnik ta’minoti bilan bog‘lash, shuningdek ishlab chiqarish jarayonida material resurslardan maksimal tejamkorlik bilan foydalanishga erishishdir.

Korxonaning oylik, choraklik va yillik ta’minot rejasi mavjud.

Yillik reja material resusrlarga bo‘lgan yillik talabni zarur bo‘lgan xom ashyo va materiallar bilan ta’minlanishi balanslaydi. CHoraklik reja rejalashtirilayotgan yillik rejani choraklar bo‘yicha aniqlashtiradi va talab etiladigan xom ashyo va materiallar turlari nomenklaturasini to‘liq ko‘rsatib beradi. Oylik reja ishlab chiqarishni operativ tarzda moddiy resurslar bilan ta’minlash maqsadida ishlab chiqiladi.

Korxonaning ta’minot rejasi moddiy-texnik ta’minot balansi va materiallarga bo‘lgan talabni hisoblashdan tashkil topadi. Talabni to‘g‘ri aniqlash uchun korxonaning ishlab-chiqarish xo‘jalik faoliyati xajmlari xaqida aniq ma’lumotlar va iqtisodiy asoslangan va tasdiqlangan me’yoriy baza bo‘lishi shart.

Korxona ta’minotining rejalashtirishning me’yoriy bazasi ishlab chiqarish me’yorlarining umumiy me’yoriy tizimining tarkibiy qismi bo‘lib tuzilishi jihatdan u bilan ko‘rgina elementlar orqali bog‘liqdir. Moddiy-texnik ta’minotning me’yoriy bazasi quyidagi birlamchi me’yorlardan tashkil topgan:

* asosiy materiallar va xom ashyo sarfining me’yorlari;
* yordamchi materiallar sarfi me’yori;
* issiqlik energiyasi va yoqilg‘i srafi me’yorlari;
* elektrenergiya sarfi me’yorlari;
* mahsulotni yuklash va buyurtmaning tranzit me’yorlari;
* sotish va ta’minot korxonalarining narxlari;
* tabiiy yo‘qotishlar me’yori;
* boshqa me’yorlar.

Quyidagi chizmada me’yorlarning tasniflanishi va o‘zaro aloqalari tasvirlangan.

Moddiy-texnik ta’minotning me’yoriy bazasi

Mehnat vositalari va predmetlaridan foydalanishni va iste’mol qilishni me’yorlash

Moddiy-texnik ta’minotni va ishlab chiqarish jarayoni xarakatini tavsiflovchi me’yorlar

Moddiy-resurslar sarfi me’yorlari

Mashina, jixozlar va asboblardan foydalanish me’yorlari

Xom ashyo va material

lar, ishlab chiқarish zaxiralari mehyori

Tugallanma gan ishlab chiqarishda materiallar va zahira me’yori

Moddiy-texnik ta’minot shartlarini tavsiflovchi me’yorlar

asosiy materialar va xom ashyo sarfi me’yorlari

yordamchi materiallar sarfi me’yori

issiqlik energiyasi va yoqil’'i srafi me’yorlari

elektrenergiya sarfi me’yorlari

mahsulotni yuklash va buyurtmaning tranzit me’yorlari

sotish va ta’minot korxonalarining narxlari

tabiiy yo’qotishlar me’yori

boshqa me’yorlar

-rasm. Moddiy-texnik ta’minotning me’yoriy bazasi

Har bir korxona faoliyati boshqa tashkilotlar tomonidan ta’minlab beriladigan xom ashyo, yoqilg‘i, issiqlik, yorug‘lik, bino va mebellar, aloqa vositlari va ularga ko‘rsatiladigan xizmatlarga bog‘liqdir. SHu tufayli ham logistikada korxona va tashkilotlararo materiallar oqimini etkazib berish zanjiri va tarmog‘i kabi ularning o‘zaro aloqadorligi mazmun-moxiyatiga asoslangan obrazli tushunchalar kiritilgan. Bunday aloqadorlik xarid qilish va ta’minot funksiyalari orqali bajariladi hamda ular xar bir tashkilotning asosiy funksiyalari sirasiga kiradi.

Moddiy resurslar – mehnat predmetlari turlarining yig‘indisi, xom ashyo, materiallar, yarmfabrikatlar, yoqilg‘i, ehtiyot qismlar, maxsus suyuqliklar, yoqilg‘i-moylash materiallari, shuningdek ularning korxona rivojlanishi va ishlashi uchun zarur bo‘ladigan zaxiralaridir.

Rejalashtirishda iste’mol yo‘nalishlari bo‘yicha ratsional taqsimlash maqsadida xom ashyo va materiallarning texnik va iqtisodiy asoslangan me’yorlaridan ishlab chiqarishda foydalanishni ta’minlash zarurligi hisobga olinishi kerak. Barcha turdagi xom ashyo va material turlari me’yorlashtirilishi lozim.

Sarf me’yori – ishlab chiqarishning rejalashtirilgan sharoitlarida o‘rnatilgan sifat bo‘yicha mahsulot (ish) birligini ishlab chiqarishga materiallar, xom ashyolarning ruxsat etilgan maksimal soni. Ushbu ta’rif bo‘yicha me’yorlar material sarfining joriy holatini emas, kelajak rejaviy darajasini tavsiflaydi[[14]](#footnote-14).

Me’yorlarning xajmi ishlab chiqarishning texnik, texnologik va tashkiliy darajasiga, kadrlar malakasi va boshqa qator omillarga bog‘liq. Ularning hammasini xarajatlarni me’yorlashda hisobga olish zarur, amaldagi me’yorlarni davriy ravishda qayta ko‘rib ko‘rib chiqish va ularni ishlab chiqarish darajasiga va tashkil qilishga, o‘zgaruvchan sharoitlarga moslashtirishga olib kelish zarur. Amaldagi xarajatlar sarfini qayta ko‘rib chiqish ishlab chiqarishni rivojlantirish bo‘yicha texnik va tashkiliy tadbirlarni ishlab chiqishga asos bo‘lishi lozim. Aniq ish turini rejalashtirish uchun qayta ko‘rib chiqilgan yonilg‘i, material, xom ashyo me’yorlari hisobot davridagi amaldagi solishtirma xarajatlar me’yoridan kam bo‘lishi kerak. Rejalashtirilgan davrdagi ayrim me’yorlarning amaldagi material resurslarning solishtirma sarfidan oshishi mahsulot konstruksiyasi (yoki ishning bajarilishi)ga sezilarli o‘zgartirishlar kiritishga asos bo‘ladi.

Me’yorlar – ishlab chiqarish jarayonlarini bajarishdagi uzunlik, xajm, maydon, og‘irlik birligiga xom ashyo va materiaallar sarfini tavsiflovchi elementlar tarkibi me’yoridir. Ular individual me’yorlarni hisoblash, ularning materiallash tejamining mumkin bo‘lgan rezervini aks ettirish maqsadida tahlil qilish uchun qo‘llaniladi va natural birlik yoki foizlarda o‘lchanadi[[15]](#footnote-15).

Material sarfi me’yorining tuzilish tarkibi uning foydali sarfi, o‘rnatilgan ishlab chiqarish texnologiyasida shartli materialning texnologik chiqindisi va uning yo‘qotilishi hisoblanadi.

bu erda: – materialning foydali sarfi (tayyor mahsulotdagi materialning massasi);

– texnologik chiqindilar;

– materialning yo‘qolishi.

Me’yorlash bo‘yicha amaliyotda materiallardan foydalanishning quyidagi asosiy ko‘rsatkichlaridan foydalaniladi:

* foydalanish koeffitsienti;
* bichim koeffitsienti;
* sarflanish koeffitsienti;
* mahsulot chiqish koeffitsienti;
* boshlang‘ich xom ashyodan mahsulot chiqarish koeffitsienti.

Foydalanish koeffitsienti mahsulot ishlab chiqarishda (ishlarni bajarishda)matiallardan foydalanish darajasini tavsiflaydi va quyidagicha aniqlanadi:

bu erda: – foydali sarf (nazariy sarfning aniq o‘lchami)

– bir birlik ishni bajarishga o‘rnatilgan material sarfi me’yori.

Foydalanish koeffitsienti – u yoki bu qayta ishlashlarni talab qiluvchi materiallar sarfini me’yorlashda ishlatiladi. Uning qiymati birdan katta bo‘lishi mumkin emas. Agar ishni bajarish jarayonida chiqindilar chiqmasa foydalanish koeffitsienti birga teng bo‘ladi.

Sarflanish koeffitsienti – o‘zida materiallardan foydalanish koeffitsientining teskari ko‘rsatkichini aks ettiradi va u quyidagicha aniqlanadi:

Bichim koeffitsienti – zagotovka bichimida materialdan foydalanish darajasini ifodalaydi va boshlang‘ich materialdan olingan barcha zagotovka turlari massasi (xajmi, maydoni, uzunligi)ning foydalanilgan boshlang‘ich material massasi(xajmi, maydoni, uzunligi)ga nisbati bilan aniqlanadi.

Mahsulot chiqish koeffitsenti – ishlab chiqarishda materiallar, xom ashyolardan foydalanish samaradorligini baholash uchun va mahsulot ishlab chiqarishning rejalashtirilgan xajmidagi boshlang‘ich materaillarga talab yoki material va xom ashyolarni qayta ishlash uchun ko‘zda tutilgan mahsulotni ishlab chiqarish rejasini hisoblashda qo‘llaniladi. U quyidagicha aniqlanadi:

bu erda: – ishlab chiqarilgan mahsulot soni;

M – amalda sarflangan boshlang‘ich xom ashyo, materialar soni.

Boshlang‘ich xom ashyodan mahsulot chiqarish koeffitsienti – boshlang‘ich xom ashyoga muvofiq ko‘rinishlarni saqlovchi foydali narsalardan foydalangalik darajasini tavsiflaydi. U boshlang‘ich xom ashyodan chiqarilgan foydali narsalar sonining ushbu xom ashyodagi mavjud bo‘lgan uning umumiy soniga nisbatini tavsiflaydi.

Sarf me’yorlarini tasniflash. Materiallar sarfi me’yorlarni quyidagi asosiy belgilariga ko‘ra tasniflanadi:

- me’yorlash ob’ektining yiriklashish darajasiga ko‘ra;

- materiallar nomenklaturasining yiriklashish darajasiga ko‘ra;

- xarakat davriga ko‘ra.

Me’yorlash ob’ektining yiriklashish darajasiga ko‘ra me’yorlar ikkita guruhga bo‘linadi: individual va guruhli (o‘rtacha o‘lchamdagi).

Individual me’yorlar ma’lum turdagi ta’mir birligining bajarilishi yoki bir birlik mahsulotni ishlab chiqarishga me’yorlashtirilayotgan material turi sarfini aniqlaydi. Bu me’yorlar korxona, uchastka yoki sexningzaruriy materiallarga bo‘lgan talabini aniqlashga asos bo‘ladi. SHuningdek, ular bo‘yicha guruhli me’yorlar hisoblanadi. Guruhli me’yorlar bir turdagi mahsulotilarni ishlab chiqarish uchun yoki ta’mirlash ishlarini bajarish uchun o‘rnatilgan tarmoq nomeklaturasi bo‘yicha materiallar sarfining o‘rtacha o‘lchamdagi xajmini o‘zida aks ettiradi.

Materiallar nomenkulaturasining yiriklashish darajasiga ko‘ra sarf me’yorlari o‘ziga xos va yig‘ma turlarga bo‘linadi.

O‘ziga xos me’yorlar assortimentdagi aniq turdagi materialning sarfini aniqlaydi, ya’ni tipi, sorti o‘lchami, markasi, maxsulot yoki ish birligini ishlabchiqarishning profili (ixtisosi) bo‘yicha. Yil davomida mahsulotni tayyorlash usulida, ishlab chiqarish texnologiyasida, mahsulot konstruksiyasida yoki ta’mirlash ishlarini bajarishda paydo bo‘ladigan o‘zgarishlarning yuzaga kelishi operativ tarzda o‘ziga xos sarf me’yorlarida namoyon bo‘lishi kerak. Bu o‘zgarishlar uchastklarning, sexlarning joriy talabini aniqlashda, ularning sarfini nazorat qilishda hisobga olinadi. Yil o‘tgandan so‘ng ushbu o‘zgarishlar yig‘iladi va kelgusi yil rejasi uchun bir birlik mahsulot ishlab chiqarish me’yoriga kiritiladi. Yig‘ma me’yorlar iqtisodiy rivojlanish rejasini ishlab chiqishda talab hisobi olib boriladigan va balans tuziladigan mahsulotlar guruhi nomenklaturasi yoki detal tayyorlashda bir xil materiallar sarfini aniqlash uchun hisoblanadi.

Xarakat davriga ko‘ra marerial sarfi me’yori yillik va uzoq muddatli (5 yildan ortiq) turlarga ajratiladi. Yillik me’yorlar bir birlik mahsulotni (ishni bajarishga) ishlab chiqarishga material sarfi o‘rtacha yillik rejsviy xajmining aniqlaydi va yillik rejalashtirishda materiallarga bo‘lgan talabni aniqlash uchun asos bo‘lib xizmat qiladi. Uzoq muddatli sarf me’yorlari aniq nomenklatera bo‘yicha mahsulot ishlab chiqarishda materiallarning muhim turlari bo‘yicha ishlab chiqiladi va besh yillik muddatga iqtisodiy-ijtimoiy rejalarni ishlab chiqish balan hisoblarida foydalaniladi.

Detallarni tayyorlash va lokomotiv ta’mir turlaridagi jarayonlarga sarflanidan materiallarning me’yoriy sarfini aniqlash tartibi ham o‘ziga xosligi bilan ajralib turadi.

Detal tayyorlash uchun metalloprokat sarfi me’yori quyidagicha aniqlanadi:

bu erda: – zagatovka massasi;

– tashkiliy-texnik chiqindiga chiquvchi metall massasi.

Xarakat tarkibiga texnik xizmat ko‘rsatish va ta’mirlashga ehtiyot qismlar va materiallarga sraf me’yori darajasini aniqlovchi muhim ko‘rsatkich xizmat ko‘rsatish muddati hisoblanadi. Materialning, ehtiyot qismning yoki lokomotivning boshqa jixozlarining xizmat ko‘rsatish muddati deganda xarakat tarkibini ekspluatatsiya qilish jarayonida, o‘rnatilgan texnik me’yorlar va qoidalarga qat’iiy muvofiqlikda foydalanish davomiyligining maksimal imkoniyati tushuniladi. Sarf me’yori xarakat tarkibini texnik talablarga muvofiq, to‘g‘ri, ta’mirlash ishlarini ilg‘or texnologiyalarga binoan tashkil etish asosida aniqlanadi.

Xarakat tarkibining ehtiyot qismlari va materiallarining xizmat ko‘rsatish muddati hisoblash va tajriba usullari orqali aniqlanadi.

Xizmat ko‘rsatish muddatini aniqlashni hisoblash usuli orqali belgilash uchun boshlang‘ich ma’lumot bo‘lib ekspluatatsiya qilishda detallarning eskirishi va toliqish belgilari, ish yuzalarining eskirishga kirishi hisoblanadi.

Detallarning xizmat ko‘rsatish muddati va almashish ko‘rsatkichini hisoblashda ikkita eskirish, ya’ni ekspulatatsion va ta’mir turini hisobga olish zarur. Ekspluatatsion eskirish ekspluatatsiya jarayonida detallarning eyilishi natijasida shakllanadi. Ta’mirlash eskirishi mexanik ishlov berishda detallarning ishchi yuzasidagi metall qoplamining olinib ketganligi sababli paydo bo‘ladigan qo‘shimcha yo‘qotishlarni o‘zida aks ettiradi. Detallarning xizmat ko‘rsatish muddati ikkita ko‘rinishda aks etuvchi eskirishga kirishishi asosida hisoblanadi: detalning eskirishga kirishish o‘lchami bo‘yicha; qo‘shilgan holda ishlovchi ikkita detal orasidagi oxirgi darajadagi tirqishning o‘lchami bo‘yicha.

Detalning xizmat ko‘rsatish muddatini eskirishga kirishish o‘lchami orqali hisoblash quyidagicha amalga oshiriladi:

,

bu erda: – detalning ishchi yuzasining eskirishga kirishishi, mm;

– ish o‘lchagichi (yoki vaqti) sifatida qabul qilingan detalning ta’mirlash eskirishi, mm;

–ekspluatatsiyadagi detalning eskirishi o‘rnatilgan ish (yoki vaqt) o‘lchami; u lokomotivning bosib o‘tgan masofasida aks etishi mumkin yoki ekspluatatsiya vaqti bilan;

– ish o‘lchagichiga qabul qilingan detalning eskpluatatsion eskirishi, mm.

Ishqalanish uzelida ishlovchi detallar orasidagi oxirgi darajadagi tirqishning o‘lchami bo‘yicha xizmat ko‘rsatish muddati quyidagicha aniqlanadi:

bu erda: – eskirishga kirishish yoki tirqishning oxirgi darajadagi kattalashishi, mm;

– detalning ekspluatatsion eskirishi, mm.

Detallarning xizmat ko‘rsatish muddatini tajribaviy usul bilan aniqlashda xarakat tarkibini ekspluatatsiya qilish va ta’mirlashda detallarning almashuvchanligini tajriba-ishlab chiqarish ma’lumotlaridan foydalaniladi. Ularning manbasi alamshuvchan detallarning sarfi bo‘yicha birlamchi xujjat hisoblanadi: lokomotivni ta’mirga qo‘yganda tuzilgan ta’mirlash defektli qaydnoma va ehtiyot qismlar, turli konstruktiv detallarning almashinuvi va amalda qatordan chiqishi xaqida hisob ma’lumotlari. Buning uchun depoda mustaxkamlik ko‘rsatkichlarini hisoblashni bajaruvchi lokomotiv ta’miri turi, tipi, seriyasi bo‘yicha ish birligiga materiallar, detallar sarfi va admashinuvini hisobini yuritishi kerak.

Umumiy almashuvchanlik ko‘rsatkichi eskirish jadalligi darajsi bilan tavsiflanadi va quyidagicha ifodalanadi:

Almashuvchanlik koeffitsientlarda yoki foizlarda ko‘rsatiladi. Me’yorlashda alamshinish ko‘rsatkichiningg ikki turi qo‘llaniladi – individual va summali.

Individual almashinish koeffitsienti (foizi) quyidagicha aniqlan mumkin:

bu erda: – aniq ta’mir turida almashiga hisoblanadigan detallar soni;

– ta’mirlanayotgan lokomotiv konsturksiyasidagi umumiy detallar soni (qurilish me’yori sarfi).

Summali koeffitsient quyidagicha aniqlanishi umkin:

bu erda: s1, s2, ...sn – mos ta’mir turida detallarning individual almashinish koeffitsienti;

,, – ekspluatatsiya (vaqt) o‘lchagichida qabul qilingan lokomotivlarning mos keluvchi rejaviy ta’mir turi soni.

Qabul qilingan ekspulatatsiya o‘lchagichiga qabul qilingan, ko‘pincha tortuvchi xarakat tarkibining 1 mln.km masofasiga mos keluvchi ta’mir turlari soni

,

bu erda: – ta’mir oralig‘idagi masofa, ming km;

– 1 mln.km masofaga to‘g‘ri keluvchi ta’mirga qaraganda murakkabroq ta’mirlarning hisoblangan summaviy soni.

Xarakat tarkibining yirik ish o‘lchamiga materiallar yoki detallar sarfining summaviy me’yori quyidagicha aniqlanadi:

bu erda – ta’mir birligiga detal sarfi me’yori;

– xarakat tarkibining qabul qilingan ish o‘lchamiga to‘g‘ri keluvchi mos ta’mir turlari soni.

Summaviy sarf me’yorini ta’mir turlari bo‘yicha almashinish xaqidagi ma’lumotlar binoan va konstruksiyasidagi materiallar yoki detallar soni asosida hisoblash mumkin. Bu sharoitda summaviy sarf me’yori har bir ta’mir turi bo‘yicha oldindan hisoblangan sarf me’yori hisobisiz aniqlanadi.

YUqorida ta’kidalanganidek, materiallar sarfi me’yorini o‘rnatish bajariladigan ish tannarxiga ta’sir qilib qolmasdangina temir yo‘l transporti korxonasining mehnat unumdorligini ham oshishiga ta’sir ko‘rsatadi.

1. **4.3. Temir yo‘l transporti korxonasining moddiy resurslarga bo‘lgan talabini boshqarish**

Xar qanday korxona faoliyatida resurslar muhim rol o‘ynaydi. Ular bajaradigan vazifasiga ko‘ra turlarga bo‘linadi. Resurslar korxona faoliyati samarasini belgilab beruvchi, bir-birini to‘ldiruvchi va bir-biriga bog‘liq bir butun majmua hisoblanadi. Korxona resurslar tarkibi quyidagicha: inson resusrlari, ishlab chiqarish resurslari (jixozlar), xom ashyo resurslari, moliyaviy resurslar, vaqt resursi hamda axborot resurslari[[16]](#footnote-16).

2. -rasm. Korxona resurslari
3. Temir yo‘l transporti moddiy –texnik ta’minotida asosiy o‘rinni xarakat tarkibining va yo‘l mashinalarining ehtiyot qismlari egallaydi. Juda katta xajmlarda aloqa va signallashtirish apparaturalari, asboblari va temir yo‘l avtomatikasi va telemexanikasi apparaturalari olib kelinadi. Temir yo‘l transportining asosiy ta’minotchilari kompaniyaga qarashli bo‘lgan sanoat korxonalaridir. Mazkur korxonalar tomonidan etkazib berilayotgan ehtiyot qismlar zamon talablariga mos keladigan materiallardan tayyorlangan[[17]](#footnote-17).

Har qanday xarid korxonaning material resurslarga bo‘lgan ehtiyojini aniqlashdan boshlanadi. Mazkur bosqichda nimani, qachon va qancha miqdorda xarid qilishni aniqlash lozim. Buning uchun birinchi navbatda ehtiyoj turlarini, uni aniqlash usullarini bilish zarur. Korxona ehtiyojining tarkibiy tuzilmasi –rasmda keltirilgan.

Korxonaning material resurslarga bo‘lgan ehtiyoji – uning ishlab chiqarish dasturi yoki mavjud buyurtmalarni bajarish uchun ma’lum bir muddatda etkazib kelish lozim bo‘lgan material resurslar hajmidir.

Korxonaning material resurslarlarga bo‘lgan ehtiyoji –uning ishlab chiqarish dasturini bajarish uchun lozim bo‘lgan brutto ehtiyoj va zaxira ko‘rinishida saqlanayotgan xom ashyo, material va butlovchi ko‘rinishidagi minimal hajmidan iborat[[18]](#footnote-18).

Korxonaning material resurslarga bo’lgan ehtiyoji

Buyurtma xajmiga muvofiq

Buyurtmani bajarish ketma-ketligiga muvofiq

Umumiy ehtiyoj

Birlamchi ehtiyoj

Brutto ehtiyoj

Ikkilamchi ehtiyoj

Netto ehtiyoj

Uchlamchi ehtiyoj

* 1. 2- rasm. Korxonani material resurslarga bo‘lgan ehtiyojini tarkibi

Material resurslarga bo‘lgan korxonaning brutto ehtiyoji – faqat ishlab chiqarish dasturini bajarishga mo‘ljallangan hajmi bo‘lib, bunda ishlab chiqarish va tayyor mahsulotlar zaxirasi hisobga olinmaydi.

Netto (toza) ehtiyoj –ishlab chiqarish dasturining ish joylarida va tayyor mahsulotlar zaxirasi ko‘rinishida saqlanayotgan hajmni hisobga olgan holda bajarilishi lozim bo‘lgan xom ashyo va mahsulotlar hajmidir.

Birlamchi ehtiyoj tovar ishlab chiqarish va uni iste’molchiga etkazib berish haqida tuzilgan va amal qilayotgan shartnomaga muvofiq, ikkilamchi ehtiyoj esa ishlab chiqarish dasturi asosida tayyorlanayotgan va iste’molchilarga etkazish yuzasidan hali shartnomalari ham tuzilmagan sharoitda yuzaga keladi. Uchlamchi ehtiyoj esa ishlab chiqarish dasturini bajarish uchun lozim bo‘lgan qo‘shimcha materiallarga bo‘lgan talabdir.

Resurslarga bo‘lgan ehtiyojlarni asosli ravishda aniqlash uchun turli usullar ishlab chiqilgan. Ehtiyojni aniqlashning determinallashgan, ehtimoliy va ekspert tahlil usullari shular jumlasidan. Korxonaning MR ga bo‘lgan ehtiyojini aniqlash uchun kuyidagi bosqichlar ketma-ketlikda bajariladi:

* material resurslarga bo‘lgan brutto ehtiyojni ishlab chiqarishning asosiy jadvaliga muvofiq aniqlash;
* mavjud zaxiralarni va kelib tushuvchi buyurtmalarni hisobga olgan holda netto ehtiyojni aniqlash va mazkur ehtiyojga muvofiq ishlab chiqarish jadvalini tuzish;
* tuzilgan jadval asosida bajarilishi lozim bo‘lgan buyurtmalar hajmi va muddatini belgilash.

Xom ashyo, materiallar, ehtiyot qismlar, buyumlar va jixozlarga bo‘lgan ehtiyoj moddiy-texnik ta’minot rejasini ishlab chiqishning eng javobgarligi yuqori bo‘lgan bosqichi hisoblanadi.

Temir yo‘l transportida material resurslarga bo‘lgan umumiy talab quyidagilarning yig‘indisidan tashkil topadi:

* ta’mirlash-ekspluatatsiya zaruriyati va modernizatsiya ( xarakat tarkibi va yo‘llar, kontakt tarmoqlari, energota’minot qurilmalari, siganlizatsiya, markazlashtirish, blokirovka va aloqa, ishlab chiqarish binolari, inshootlarning joriy holatini ta’minlash);
* metallga ishlov berish va mashinaqurilishi mahsulotlarini ishlab chiqarish;
* yangi texnika va texnologiyalarni tadbiq etish va ilmiy-tadqiqot ishlarini olib borish;
* texnologik uskunalash va asboblarni tayyorlash;
* kapital qurilish;
* zaruriy material zaxiralarini yaratish;
* boshqa ishlarni bajarish.

Material resurslarga talabni ikki turga ajratish mumkin: “sarfga bo‘lgan talab” va “buyurtmaga bo‘lgan talab”[[19]](#footnote-19).

Material resurslarga talabning “sarfga bo‘lgan talab” turida kapital qurilish dasturi va ishlab chiqarish dasturining rejaviy davrida belgilangan ko‘rsatkichlarni bajarish uchun zarur bo‘lgan soni ko‘zda tutiladi. Talabning “buyurtmaga bo‘lgan talab” turida reja davrida zavodlardan yoki boshqa ta’minotchilarga buyurtma beriladigan va olib kelinadigan material resurslar soni aniqlanadi. Talabni aniqlashning eng muhim vazifasi material resurslarning o‘tuvchi zaxirasi va kutilayotgan qoldig‘ini hisoblashdir. Material resurlarning “buyurtmaga bo‘lgan talabi” quyidagicha aniqlanadi:

,

bu erda: – asosiy fondlarni modernizatsiyalash va ta’mirlash-eksptuatatsiya zaruriyatlariga talab;

– metallga ishlov berish va mashinaqurish mahsulotlarini ishlab chiqarishga talab;

– ilmiy-tadqiqot ishlarini olib borish va yangi texnikani tadbiq etishga talab;

– texnologik uskunalash va asboblarni tayyorlashga talab;

– kapital qurilishga talab;

– material zaxiralarni yaratishga talab;

– material resurslarning kutilayotgan qoldig‘i;

– rejaviy davrda material resurslarning kutilayotgan qoldig‘i.

Materiallarga bo‘lgan talab minimal bo‘lishi kerakligi bilan birga ishlab chiqarish topshiriqlarini o‘z vaqtida bajarishga etarli va uzluksiz bo‘lishi lozim.

Moddiy ta’minotni rejalashtirishda material resurslarga talabni aniqlashning bir qancha usullari qo‘llaniladi: to‘g‘ri hisoblar bo‘yicha, analoglar bo‘yicha, tipli ob’ekt bo‘yicha, ishlab chiqarilayotgan mahsulotning materialtalabligi bo‘yicha, dinamik koeffitsientlar bo‘yicha, iqtisodiy-statistik hamda ekspert baholash bo‘yicha. To‘g‘ri hisoblar usuli bir muncha asoslangan hisoblanadi. U material rusurslarga talabni aniqlashning aniq natijalarini ta’minlaydi. Uning mohiyati shundaki, o‘rganilayotgan talab mazkur ish birligi uchun o‘rnatilgan material resursi me’yorini ushbu ishni bajarishning rejaviy xajmiga ko‘paytirish orqali hisoblanadi.

bu erda: R - ishni bajarishning rejaviy xajmi

N - ish birligi uchun o‘rnatilgan material resursi me’yori.

Analoglar bo‘yicha talabni aniqlash usulidan ma’lum bir ish turi uchun material resurlar me’yori o‘rnatilmagan holda foydalaniladi.Bu holatda ish ishning analogiga sarflangan material resurslarning xajmiga tenglashtiriladi. Zarur hollarda mazkur ish turini bajarishga materiallar sarfini uning analogi bilan taqqoslashni hisobga oluvchi to‘g‘irlash koeffitsienti qo‘llanadi. Mashina va mehanizmlar, xarakat tarkibining turi va rusumini ta’mirlash, texnik xizmat ko‘rsatish ishlarini bajarish hollarida to‘g‘irlash koeffitsienti ularning massasini mos ravishdagi material resurslar sarfi me’yoriga ega bo‘lgan texnik xizmat ko‘rsatish va ta’mirlash massasiga nisbati bilan aniqlanadi. To‘g‘irlash koeffitsientini aniqlashda massa o‘lchovi bilan birga boshqa parametrlar, ya’ni quvvati, o‘lchami va boshqalardan ham foydalanish mumkin.

Tipli ob’ekt bo‘yicha talabni aniqlash usuli talabni aniqlash momentida markasi va tipi bo‘yicha reja o‘rnatilmagan, bir turdagi mahsulotlarni katta xajmda ishlab chiqarishda qo‘llaniladi. Bu holda ishlab chiqarishi rejalashtirilgan jami assortimentdan boshqa mahsulot tarkibida ko‘proq darajada aks etadigan turi tanlab olinadi. Rejalashtirilayotgan jami xajm uchun u yoki bu material resurslarga bo‘lgan talabni aniqlash uchun mahsulotdagi turdosh qatnashuvchi sifatida olingan ushbu resursning me’yori mahsulot (ish) ishlab chiqarishning rejalashtirilgan umumiy xajmiga ko‘paytiriladi. Tipi sifatida bir nechta mahsulot tanlangan hollarda ushbu mahsulotdagi material resurslarning o‘rtacha me’yorini aniqlash zarur:

*,*

Bu erda: N1, N2… Nz – aniq guruhdagi mahulotlarning tipli qatnashchisida material resursning sarf me’yori;

Z1,Z2 … Zn – mahsulot ishlab chiqarish umumiy xajmida aniq mahsulot guruhi ulushi, %.

Ishlab chiqarilgan mahsulotning materialtalabligi asosida talabni aniqlash usuli materiallarga bo‘lgan yiriklashtirilgan talabni tezda hisoblash imkonini berganligi uchun keng qo‘llaniladi. Agar koeffitsient ko‘rinishida tasvirlangan mahsulot ishlab chiqarishda u yoki bu material resursining foydali foydalanish darajasi ma’lum bo‘ls, unda mahsulot ishlab chiqarishning rejalashtirilgan xajmi uchun material resurslarga umumiy talab quyidagicha aniqlanadi:

yoki

bu erda: R – ishlab chiqarishga rejalashtirilgan mahsulot og‘irligi birligidagi soni;

kf – material resurslardan foydalanish koeffitsienti;

kya.m.– yaroqli mahsulot chiqarish koeffitsienti, %.

Umumiy talabda material resursning sarflanish koeffitsienti ko‘rsatkichidan foydalanganda:

Bu erda: – foydalanishning qaytish koeffitsientini xajmini ko‘zda tutuvchi material resursning sarflanish koeffitsienti.

Material resurslarga talabni aniqlashning soddaroq usullaridan biri dinamik koeffitsientlar usulidir. U asosan ishlab chiqarish rejaviy topshirig‘i va sarf me’yorlari bo‘lmaganda kelgusi davrlar uchun hisoblash ishlari bajarilganda qo‘llaniladi. Ushub holatda material resurslarga talab quyijagicha aniqlanadi:

,

bu erda: – bazaviy davrda material resurslarga amaldagi talab;

– ishlab chiqarish dasturining rejaviy davrda bazaviy davrga nisbatan o‘zgarishini tavsiflovchi koeffitsient;

– rejaviy davrda material resurslar sarfi me’yorining bazaviy davrga nisbatan tushishini tavfislovchi koeffitsient.

SHuni ham ta’kidlash kerakki mazkur usun unchalik aniq natija bermaydi. CHunki koeffitsientlar oldingi yillardagi ko‘rsatkichlar dinamikasiga binoan taxminiy mo‘ljalgan asoslanib olinadi.

Amaliyotda material resurslarga bo‘lgan talabni aniqlashning iqtisodiy-statistika usuli ham qo‘llaniladi. U ishlab chiqarishning, moddiy-texnik ta’minotni tashkil etishning va material resurslarga talabning oldingi yillardagi statistik ma’lumotlarini matematik tahlil qilish asosida hisoblanadi.

Keyingi usul ekspert baholash usuli bo‘lib unda ancha aniq natijaga erishi mumkin. Chunki bu usulda material resurslarga talabni moddiy-texnik ta’minot sohasida ancha tajribaga ega bo‘lgan mutaxassislarning baholari asos bo‘ladi.

* 1. **Temir yo‘l transporti korxonasining moddiy zahiralarini boshqarish**

Zahira - bu har qanday iqtisodiy tizimning ishlab chiqarish, almashish, taqsimlash, iste’mol, moddiy boyliklarning teng bo‘lmasligini silliqlovchi majburiy elementidir. Zahirani mavjud bo‘lishiga korxona iqtisodiyotidagi ham ijobiy ham salbiy jihat sifatida qarash mumkin. Ortiqcha zahiralar katta moliyaviy resurslarni talab qiladi.

Endi zahiralar qanday funksiyalarni bajarishini ko‘rib chiqamiz.

1. Jamlash funksiyasi – zahiralarning asosiy vazifasi. Masalan agar yozda mahsulotga bo‘lgan talab yuqori bo‘lsa, qish davrida yozdagi talabni qanoatlantirish maqsadida, ishlab chiqarishni ko‘paytirish zarur. Demak, ishlab chiqarish mahsulotlarini jamlash zahiralarni etishmasligidan kelib chiquvchi yo‘qotishlardan qochishga imkon beradi.

2. Inflyasiyadan himoyalanish funksiyasi. Korxona bankka naqd pulni joylashtirib, yaxshi qaytarilishini olishga qodir. Zahiraning qiymati bankka joylashtirilgan pullarga nisbatan tezroq o‘sishi mumkin. Demak, zahiralar yaxshi investitsiya bo‘ladi, ammo saqlash harajatlari va xatarni hisobga olish zarur.

3. Harajatlarni boshqarish funksiyasi. Buyurtma miqdorini o‘zgarishi buyurtma miqdorini diskontlar olish maqsadida variatsiyalashdan iborat bo‘ladi, ammo zahirani ko‘paytirgan holda biz boshqa loyihalarga sarmoyalar kiritish imkoniyatini kamaytiramiz.

Zahiralar quyidagicha tasniflanadi:

Ishlab chiqarish zahiralari – korxonada shakllantiriladigan to‘xtamaydigan uzluksiz ishlab chiqarish jarayonini ta’minlashga mo‘ljallangan zahiralar (rezervlar).

Tovar zahiralari – korxona omborlari, muomala sohasida (yo‘ldagizahiralar, savdo korxonalaridagi zahiralar) bo‘lgan tayyor mahsulot zahiralari (rezervlar).

Joriy zahiralar – navbatdagi mol etkazib beruvchilar o‘rtasidagi moddiy oqimlarning uzluksiz xarakatlanishini ta’minlovchi zahiralar.

Ishlab chiqarish va tovar zahiralarining katta qismni tashkil qiladi. Ularning miqdori buyurtmaning navbatdagi partiyasi kelib tushishi paytida juda katta va uning tugash paytida eng kichikdir.

SHuningdek zahiralarni quyidagi turlarini keltirish mumkin:

1. Tayyorlash zahiralari – mahsulotlarni ulardan ishlab chiqarishda foydalanish va iste’molchiga chiqarishga tayyorlash zaruriyatida ishlab chiqarish va tovar zahiralaridan ajratiladigan zahiralar.

2. Kafolatli zahiralar – ishlab chiqarish (savdo)ni ekazib berishlarning davriyligi yoki partiyalar miqdorini rejalashtirilgandan chetga chiqishi, iste’molning intensivligini o‘zgarishi, ehtiyojajasini o‘zgarishi, etkazib berishlarni ushlanib qolish va boshqalar kabi ko‘zda tutilmagan noqulay holatlar vujudga kelgan holda to‘xtovsiz ta’minlash uchun mo‘ljallangan miqdori bo‘yicha doimiy zahiralardir. Korxonaning normal sharoitlaridagi faoliyati davomida ushbu bu zahiralar daxlsiz hisoblanadi.

3. Mavsumiy zahiralar – ishlab chiqarish moddiy ishlab chiqarish resurslarini iste’mol qilish, tashishning mavsumiy xarakterga ega bo‘lganda tashkil qilinadigan zahiralar.

4. Ko‘chma zahiralar – bitta bazaviy davrning oxiri va hisobot davrining boshidagi moddiy resurslar zahiralarining qoldiqlari.

Zahiralarni boshqarishning ko‘rib chiqilayotgan tizimida iqtisodiy maqsadga muvofiq zahiraning eng katta miqdori eng katta istalgan zahira hisoblanadi. Bunga erishishda buyurtmaning navbatdagi partiyasi etkazib berilishi kerak bo‘lgan yoki navbatdagi buyurtma qilinayotgan zahira miqdori zahiraning chegaraviy darajasi deb yuritiladi. Zahiraning me’yori ishlab chiqarish (savdo) korxonalarida mahsulotni ishlab chiqarish (sotish)ni uzluksiz ta’minlash uchun bo‘lgan mehnat predmetining hisoblab chiqilgan eng kichik miqdoridan iborat.

Zahira turlaridan har biri quyidagicha o‘lchanishi mumkin:

a) mahsulotning aniq turi zahiralarni ta’minlanganlik darajasini belgilash uchun tabiiy aks ettiriladi (dona, kv. m);

b) qiymat shaklida aks ettirilganda zahiraning umumiy miqdori va mahsulotlarni sotilishi, harajatlar va boshqa ko‘rsatkichlar bilan solishtirish uchun qancha resurslar va qanday narxlar bo‘yicha zarurligini bilish kerak;

v) ta’minlangan kunlarda (tabiiy aks ettirilishdagi zahiralarning kerakli hajmi bir kunli o‘rtacha harajatga bo‘linadi)

Korxonalarda quyidagi zahira darajalari bo‘lishi mumkin:

1. maksimal darajadagi zahiralar: kafolatli, tayyorlash xarakteridagi va maksimal joriy zahiralar yig‘indisi;
2. o‘rtacha darajadagi zahiralar: kafolatli, tayyorlash xarakteridagi va yarim joriy xarajatlar yig‘indisi;
3. minimal darajadagi zahiralar: kafolatli, tayyorlash xarakteridagi zahiralar yig‘indisi.

Zahiralar hajmini partiyalar hajmini o‘zgartirish yoki etkazib berishlar orasidagi vaqt intervalini o‘zgartirish orqali tartibga solish mumkin. Ayrim hollarda ham partiyalar hajmini va ham intervalni o‘zgartirish amaliyotini qo‘llash mumkin. Zahiralarni tartibga solishning quyidagi asosiy tizimlari mavjud:

* qat’iy belgilangan buyurtma (partiya) miqdoriga asoslangan tizim;
* qat’iy belgilangan buyurtma davriyligiga asoslangan tizim.

Qat’iy belgilangan buyurtma (partiya) miqdoriga asoslangan tizim nisbatan oddiy va keng tarqalgan tizim hisoblanadi. Unda buyurtma miqdori va partiyalar soni o‘zgarmas kattalik bo‘lib, navbatdagi etkazib berish intervallari o‘zgarib turadi. Navbatdagi partiyaga buyurtma omborxonadagi zahira miqdorining belgilangan me’yor darajasiga etishi, ya’ni «buyurtma nuqtasi»ga etishi bilan beriladi. Demak, ushbu tizimda navbatdagi partiyalar orasidagi intervallar moddiy boyliklarning ishlab chiqarish yoki iste’moldagi sarfi (iste’moli) intensivligiga bog‘liq bo‘ladi. Bu tizimda «buyurtma nuqtasi»ga mos keluvchi zahira miqdorini quyidagi ifoda orqali aniqlash mumkin:

qbnz = qkt+rt

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| bunda | qbnz | - «buyurtma nuqtasi»ga mos keluvchi zahira miqdori; |
|  | qkt | - kafolatli va tayyorlash xarakteridagi zahiralar miqdori; |
|  | r | - materiallarning o‘rtacha kunlik sarfi; |
|  | t | - zahirani to‘ldirish uchun ketuvchi vaqt, tayyorlov davri. |

Qat’iy belgilangan buyurtma davriyligiga asoslangan tizimda moddiy boyliklar omborxonaga o‘zgarmas vaqt oraliqlarida etkaziladiyu, bunda partiya miqdori turlicha bo‘ladi.

**5-BOB. Temir yo‘l transportining ishlab chiqarish quvvatidan foydalanishni boshqarish**

**5.1. Transport korxonasining ishlab chiqarish quvvati ko‘rsatkichlari**

Transport korxonasi ishlab chiqarish quvvati ko‘rsatkichlari deganda korxonaning ish rejimi va qo‘llaniladigan texnologiyasiga muvofiq ishchi kuchi va mehnat vositalaridan to‘la foydalanish natijasida erishishi mumkin bo‘lgan smena, sutka yoki oy davomida ishlab chiqarishi mumkin bo‘lgan mahsulotning maksimal xajmi tushuniladi. Transport korxonalarining ishlab chiqarish quvvatini quyidagi uchta guruhga ajratish mumkin[[20]](#footnote-20):

A. Natural ko‘rsatkichlar:

- transport vositalari soni

- transport vositalarining umumiy yuk ko‘tara olish qobiliyati;

- transport dvigatelining umumiy quvvati;

- transport tarmog‘ining uzunligi yoki asosiy ishlab chiqarish faoliyati egallagan maydon(hudud)

- material va ehtiyot qismlar iste’moli xajmi

B. Shartli-natural ko‘rsatkichlar:

- yo‘lovchi aylanmasi;

- yuk aylanmasi;

- keltirilgan yuk aylanmasi;

- ortish-tushirish ishlari xajmi.

V. Qiymat ko‘rsatkichlari:

- ma’lum davr uchun (daromad, xarajat, foyda) qiymat ko‘rinishidagi ishlab chiqarish faoliyati ko‘rsatkichlari

- asosiy kapital yoki asosiy ishlab chiqarish vositalari qiymati.

Korxonaning faoliyat natijalari faqat birgina ko‘rsatkich bilan o‘lchanishi yoki aniqlanishi mumkin emas. Korxonaning ishlab chiqarish imkoniyatlarini to‘liq va ob’ektiv ravishda tavsiflovchi ko‘rsatkich bu natural ko‘rsatkichlardir. Qiymat ko‘rsatkichlari natural ko‘rsatkichlardan kelib chiqib aniqlanuvchi ko‘rsatkich hisoblanadi. Asosiy ishlab chiqarish vositalari qiymati, xususan ularning faol qismi korxonaning texnik darajasini va ishlab chiqarish imkoniyatini tavsiflaydi, lekin u bir nechta kamchiliklarga ega. Korxonaning asosiy kapitali uzoq muddat davomida yig‘ilib boriladi, turli vaqtlar davomida asosiy fondlar narxining o‘zgarishi ularni ushbu ko‘rsatkichlar orqali taqqoslashni murakkablashtiradi. Vaqti-vaqti bilan asosiy fondlarni ularni qayta tiklash qiyati bilan qayta bahlashning o‘tkazilishi ushbu kamchilikni to‘g‘irlash imkonini beradi, lekin qayta baholash davrlari o‘rtasida u yana yuzaga keladi.

Asosiy fondlar tarkibidagi, asosan ularning sifat tavsifidagi farqlar ham katta ta’sir etadi. Barcha ko‘rsatkichlar orasida ma’lum bo‘lgan muvofiqlik mavjud, lekin u doimo ham qat’iy va aniq namoyon bo‘lmagan.

Xarakat tarkiblarining masalan lokomotivlarning sifat tavsifi ham bir xil emas, narxning o‘zgarishi doimo ham uning sifat ma’lumotlarining yaxshilanishi bilan proporsional emas, masalan, lokomotivlarning ayrim tipi va seriyalari unumdorligi. SHuning uchun ko‘rib o‘tilgan ko‘rsatkichlar asoslangan holda korxonaning quvvatini to‘liq tavsiflay olmaydi.

Transport korxonasining ishlab chiqarish quvvati – tashish salohiyatini to‘laroq tavsiflovchi maxsus ko‘rsatkich bo‘lib o‘tkazish, tashish va qayta ishlash qobiliyatini bildiradi. “Transport salohiyati” termini mazmuniga ko‘ra “tashish qobiliyati” tushunchasiga mos keladi va u transport tarmog‘ining yuk va yo‘lovchi oqimlarini qamrab olish imkoniyatini umumlashtiruvchi ko‘rsatkich hisoblanadi. Tashish qobiliyati o‘tkazish, tashish, qayta ishlash qobiliyati bilan aniqlanadi, lekin umumiy holda ushbu ko‘rsatkichlarning xech biriga to‘g‘ri kelmaydi.

O‘tkazish qobiliyati odatda ish texnologiyasi va xarakat xavfsizligida qabul qilingan, doimiy qurilmalardan samarali foydalangan holda sutka (yoki sutka soatlari) davomida ko‘rib o‘tilayotgan ob’ekt orqali o‘tadigan, belgilangan massadagi avtomobil, poezd va boshqa transport birliklarining maksimal soni bilan aniqlanadi. O‘tkazish qobiliyatini aniqlashda hisob-kitoblar suv yo‘li, avtomobil yo‘li va temir yo‘l liniyasi transport tarmog‘ining doimiy qurilmalari bo‘yicha olib boriladi. O‘tkazish qobiliyati darajasi aeroport, daryo va dengiz portlari, temir yo‘l stansiyalari – transport tarmog‘ining infrastruktura elementlari imkoniyatini tavsiflaydi.

Transport infrastruktura ob’ektlarining o‘tkazish qobiliyati turlicha va taxminan[[21]](#footnote-21):

* bir izli temir yo‘l liniyalari bo‘yicha sutkada 24ta dan 65ta juftgacha poezdni;
* ikki izli temir temir yo‘l liniyalari bo‘yicha sutkada bitta yo‘nalishda 73ta dan 200tagacha poezdni;
* yo‘lovchi temir yo‘l diametrlari bo‘yicha bir soatda bitta yo‘nalishda 20ta dan 25 gacha poezdni;
* avtomobil yo‘llari bo‘yicha bir soatda yo‘lning bir polosasi orqali 500tadan 1500 tagacha avtomobillarni o‘tkazadi.

Aniq tarkibli ob’ektlar bo‘yicha o‘tkazish qobiliyati darajasi yana ham turlicha va ular:

* yo‘lovchi stansiyalari bo‘yicha – bir soatda 100 ming passajirgacha
* saralash stansiyalari bo‘yicha sutkada 10-15 mingta vagongacha
* aeroportlar bo‘yicha bir soatda 1100-1200 yo‘lovchiga etadi.

Transport kompaniyasining ishlab chiqarish quvvatining o'ziga xos ko'rsatkichlari, uning transport imkoniyatlarini aniq aks ettiradigan, o'tkazish qobiliyati, tashish qobiliyati va qayta ishlash qobiliyatining ko'rsatkichlari. Tarkibdagi «transport potentsiali» atamasi «tashish hajmi» tushunchasiga to'g'ri keladi, bu transport tarmog'i orqali yo'lovchilar va yuk oqimini rivojlantirish imkoniyatlarini umumlashtiruvchi ko'rsatkichdir. Tashish hajmi transportning o'tkazish qobiliyati, transport qobiliyati va qayta ishlash qobiliyati bilan belgilanadi, ammo umuman olganda, ushbu ko'rsatkichlarning har biri bilan mos kelmaydi.

Tashish qobiliyati deganda mazkur transport korxonasi tomonidan, transport vositalari soni, ularning yuk ko‘tara olish qobiliyati, tezligi, ortish-tushirish punktlarida turish vaqtlaridan qat’iy nazar tashilgan yuk (yo‘lovchi) xajmi tushuniladi

Qayta ishlash qobiliyati deganda o‘tayotgan yuk jo‘natmalari o‘zining tuzilishini o‘zgartiradigan, poezdlar tuziladigan yoki tarqatiladigan, yuk partiyalari shakllanadigan omborlar, prichallar,saralash tepaligi (gorka)kabi ob’ektlarning ishlab chiqarish quvvati tushuniladi

YUqorida keltirib o‘tilgan transport inshootlari va qurilmalarining o‘tkazish qobiliyati ularning tashish va qayta ishlash qobiliyati bildiradi.

Transport korxonasining umumlashtiruvchi ishlab chiqarish quvvati sifatida yuk tashish qobiliyati aytish mumkin, chunki uning dinamikasi aniqlashda ishlatilayotgan transport quvvatlarining faol qismi (transport vositalari) va passiv qismi (doimiy qurilmalar) bir vaqtning o‘zida hisobga olinishi zarur. Ushbu umumlashtiruvchi ko‘rastkich EHMlarda matematik moddelshtirish asosida hisoblanadi.

**5.2. Transport majmuasining rivojlanishini boshqarish**

Mamlakatning transport tizimini kompleks rivojlantirish juda muhim masala hisoblanib, mavjud muammolarni hal qilish faqat amaliy yo‘llar bilan va insonlarning amaliy faoliyati yordamida bajariladi.

Transport korxonalarining rivojlanishini taqqoslashda qiymat yondashuvi ko‘pgina sabablarga ko‘ra (yoqilg‘i, elektr energiya va materiallar narxlarining o‘zgarishi) asoslangan qarorlarni qabul qilishni ta’minlab bera olmaydi. SHuning uchun variantlarni sifat va natural ko‘rsatkichlar bo‘yicha baholash asosan bozor iqtisodiyoti sharoitida o‘ta muhim hisoblanadi. Transportga nisbatan qiymat ko‘rsatkichlaridan ko‘ra noqiymat ko‘rsatkichlar ahamiyatga ega. Ulardan ayrimlari xaqida to‘xtalamiz:

*Ishlab chiqarish quvvati* (o'tkazish, tashish va qayta ishlash qobiliyati). Alohida korxonalar va ularning birlashmalari faoliyatining ko'plab ko'rsatkichlariga ta'sir qiladi. Ishlab chiqarish quvvati zaxirasini oshirish mahsulotni etkazib berish tezligini oshiradi, o'zgaruvchan ish sharoitida tarmoqning uzluksiz ishlashini ta'minlaydi.

*Joylashish maydoniga bo‘lgan talab* (shu jumladan qurilish ishlari uchun zarur bo'lgan maydon). Transport vositalari, qoida tariqasida, binolar bilan cheklangan va bu ko'rsatkich, ayniqsa yirik shaharlarda, juda muhim ahamiyatga ega. Yo‘l bog‘lamalari sklad va stansiya yo‘llari bilan band bo‘lgan har bir gektar maydon shaxardan park va xiyobonlarni, suv inshootlari va sport maydonchalari uchun zarur bo‘ladigan maydonlarni oladi.Ularning joylashuvi, tuproq holati va boshqa xususiyatlariga qarab, er uchastkalarining qiymatiga nisbatan differentsial yondashuv talab qilinadi.

*Mehnat xarajatlari.* Nafaqat ish xaqi fondi balki insonning natural o‘lchamdagi mehnat sarflarining murakkabligi va zararligigia qarab toifalarga bo‘linishini bilish muhimdir

*Qurilish materiallariga bo‘lgan talab*. Qurilish materiallarining tabiiy zaxiralari katta bo'lishiga qaramay, cheksiz emas. Sarf qilingan materiallar qancha ko'p bo'lsa, ularning qurilishning umumiy qiymatidagi ulushi shunchalik yuqori bo'ladi. Qurilish materiallariga bo'lgan ehtiyoj bilvosita pul va mehnat xarajatlarini aks ettiradi.

*Yoqilg'i va elektr energiyasiga bo‘lgan talab*. Transportning elektr ta'minoti doimiy ravishda oshib bormoqda, ammo transport dvigatellarining samaradorligi pastligicha qolmoqda va o'rtacha 6-10% dan oshmaydi, statsionar elektr stantsiyalarida esa bu ko'rsatkich 35-40% dan past emas. Hozirgi kunda barcha transport dvigatellarining umumiy quvvati elektr stantsiyalari va zavod dvigatellaridan kamida 4 baravar yuqori. Transport energetikasi hamma uchun, ayniqsa sanoati rivojlangan mamlakatlarda alohida e'tibor mavzusiga aylandi.

*Hayot faoliyati xavfsizligi*. Ushbu ko'rsatkichni ikki jihat bo'yicha ko'rib chiqish kerak: birinchidan, qabul qilingan variant inson hayotining xavfsizligini ta'minlashi kerak, ikkinchidan, uning ruhiyatini kasalliklardan himoya qilishi kerak.  
*Iqtisodiy xavfsizlik*. Bu transportning yuqori "yashovchanligi" va uning uskunalari va texnologiyasining manevrliligi, asboblar va boshqa xususiyatlarning yuqori darajada almashinishida namoyon bo'ladi.

Transportni rivojlantirishga tizimli yondoshish har bir variantning tabiiy muhitga (tuproq, havo va suv havzalarining ifloslanishi va ifloslanishi, o'simliklarning yo'q qilinishi va boshqalar) ta'sirini alohida ko'rib chiqishni talab qiladi. Sanoatlashtirish ko'pincha tabiatga tuzatib bo'lmaydigan zarar etkazadi. Odamlar va tabiatni muhofaza qilish turar-joy va sanoat massivlarini loyihalashtirish bosqichidan, transport oqimlarini tashkil qilishdan boshlanishi kerak. Agar transport qurilishi natijasida janubiy shaharning chekka qismida o'rmon kesilgan bo'lsa, unda yog'och mahsulotlarini sotishdan tushgan daromad jamiyatning bu holatda etkazgan haqiqiy zararini qoplamaydi.

Sotsiologlar va demograflar hisob-kitoblariga ko'ra zamonaviy yirik shahar shovqini, transporti va sanoat ishlab chiqarishdan zararlangan havo va tuproq qatlami inson umrini 8-10 yilga qisqartiradi. Har bir variant uchun shahar transporti turini tanlashda yo'lovchi-soatlari hisobga olinadi, shuning uchun gazlanish, shovqin va transport charchog‘idan fuqarolarning kishi-soat yo‘qotishlarini hisobga olgan holda e'tiroz bildirish qiyin.

**5.3. Tashish jarayonlarini boshqarish**

Ishlab chiqaruvchi kuchlarning rivojlana borishi va ijtimoiy mehnat taqsimoti natijasida turli ishlab chiqarish tarmoqlari vujudga keladi. Bunday tarmoqlarga er osti foydali qazilma boyliklarni ishlab chiqarish sanoati, qishloq xo‘jaligi, mahsulotlarga qayta ishlab berish sanoati va transport kiradi.

Transport muomala doirasida tayyor mahsulotni tashish bilan moddiy ne’matlar ishlab chiqarishning barcha tarmoqlaridagi ishlab chiqarish jarayonini davom ettiradi va ishlab chiqarish doirasi bilan iste’mol doirasini bir-biriga bog‘lovchi vosita bo‘ladi.

Transport tarmog‘ida ham ishlab chiqarish jarayoni kishi mehnati va ishlab chiqarish vositalaridan unumli foydalanish orqali amalga oshiriladi, natijada mahsulotning yangi qiymati vujudga keladi. Demak, transport ham moddiy ishlab chiqarish sohasiga kiradi. Lekin transportning ishlab chiqarish faoliyati quyidagi xususiyatlarga ko‘ra boshqa ishlab chiqarish tarmoqlaridan jiddiy farq qiladi.

Transport sohasidagi ishlab chiqarish jarayonida moddiy ne’matlar ishlab chiqaruvchi boshqa tarmoqlar singari xom ashyo va yarim tayyor mahsulotlardan foydalanilmaydi. Ishlab chiqarishning turli tarmoqlarida tayyorlangan va bir erdan ikkinchi erga tashilishi lozim bo‘lgan mahsulotlar transportning mehnat ashyosi hisoblanadi. Bu mahsulotlar tashilganda iste’mol qiymati sifatida ko‘paymaydi, faqatgina ularning qiymatiga qiymat qo‘shiladi.

SHunday qilib, transport jarayoni – bu mahsulotlarni ishlab chiqarish joyidan iste’mol joyigacha tashish, yo‘lovchilarni tashishda esa kishilarning ishlab chiqarish faoliyati, madaniy va maishiy talablarnini qondirish bilan bog‘liq biror-bir punktlar orasidagi qatnovini bildiradi.

Tashish jarayonini boshqarish - ishlab chiqarish faoliyatining asosiy turi - barcha transport turlarining funksiyalari va boshqarish vazifalari orasida markaziy o'rinni egallaydi. Tashish bir hil hamda tarkibsiz emas: u bir-biri bilan chambarchas bog'liq bo'lgan va vaqt va makonda sodir bo'ladigan elementlar va operatsiyalar majmuidan iborat. Yuk tashish davomiyligi va uning fazoviy kattaligi juda ko'p turli xil - daqiqadan (havo bilan) bir necha oygacha (dengiz orqali), bir necha kilometrdan (avtomobilda) bir necha ming milgacha (dengiz orqali).  
Tashish jarayonida yuk to'planib, ularni katta partiyalarga birlashtiradi, aloqa liniyalari bo'ylab harakatlanadi, yuk qabul qiluvchiga etkazib berilgunga qadar yuklarni ajratadi. Bularning barchasi transport oqimlarini uzluksiz boshqarishni, shu jumladan transport turiga qarab taqsimlash bilan transportni rejalashtirishni, keraksiz, uzoq davom etadigan va ikkinchi qatnovlarni bartaraf etish bilan bir qatorda boshqa boshqaruv ishlarini ham talab qiladi.

Boshqaruv transport jarayonining barcha elementlarini qamrab oladi: tovarlarni tashish uchun qabul qilish va ularni etkazib berish; bo'sh harakatlanuvchi tarkibni yuklash uchun, yuklanganlarni esa - tushirish uchun etkazib berish; tashish uchun taqdim etilgan tovarlarni yiriklashtirilgan partiyalarga birlashtirish; marshrut bo'ylab texnologik xizmat ko'rsatish bilan ularning fazoviy harakati. Eng katta qiyinchilik temir yo'l transportidagi texnologik jarayon, eng kami quvur liniyasida.  
Operatsion va texnik faoliyat turlariga ko'ra, operatsiyalarning ikki turi farqlanadi - harakat (yukni amalda jo'natish joyidan manzilga yo'naltirish) va boshlang‘ich-yakuniy.

Boshlang'ich-yakuniy operatsiyalar, qoida tariqasida, harakatlanuvchi tarkibni yuklash, to'g'ri tushirish, yuk ortilgan tarkibni yuk old tomondan olib tashlash, transportni hujjatlashtirilgan rasmiylashtirish va boshqa operatsiyalarni o'z ichiga oladi. Belgilangan joyda so'nggi harakatlar amalga oshiriladi: poezdlar tarqatib yuboriladi, harakatlanuvchi tarkib yukni tushirish uchun etkazib beriladi, amalda tushirilmaydi, hujjatlarni rasmiylashtiradi va hokazo. Yuklarni etkazib berish paytida haqiqiy harakat paytida poezd poezd marshruti bo'ylab qayta shakllantiriladi, yuk mashinasi yana bog'lab qo'yiladi, kemalarni oraliq portlarda qayta ishlash va boshqalar.

Tashish jarayonining barcha elementlari va operatsiyalari ahamiyatlidir, ammo ularning barchasi ham xarajatlarga teng emas. Masalan, temir yo'l transportida, yuk tashishda, boshlang'ich va oxirgi operatsiyalarning qiymati (shu jumladan, manyovr) 20%, poezd tuzish va tarqatish 20-22% ni tashkil qiladi. Xarakatlanish (poezd tortuvi) taxminan 58-60% ni tashkil qiladi. Xarajatlarning salmoqli qismi manevrga to'g'ri keladi - deyarli 25% (yuk va yo'lovchilar tashishda). Shu sababli, manyovrlarni oqilona boshqarish temir yo'l transportida transport xarajatlarini kamaytirishning asosiy usullaridan biridir.

G'arbiy Evropa mamlakatlarining yo'llarida boshlang'ich-yakuniy operatsiyalar qariyb 30 - 32%, poezdlarni shakllantirish va tarqatish uchun 20-22%, poezdlarni tortish uchun 47 - 49% ni tashkil qiladi. Tashishning o'rtacha masofasi transport jarayonini amalga oshirish xarajatlari taqsimlanishiga sezilarli ta'sir ko'rsatmoqda, shuning uchun G'arbiy Evropa avtomobil yo'llarida boshlang'ich-yakuniy operatsiyalarning ulushi ichki yo'llarga qaraganda yuqori.

Korxonalar va tashkilotlarning mahsulot ishlab chiqarish uchun rejalashtirish va hisobot hujjatlarida tovarlarni tashish xarajatlari taqsimlanmaydi. Vazirliklar va idoralarning statistik hisobotlarida bunday ma'lumotlar yo'q. Yuk egalari tomonidan etkazilgan umumiy transport xarajatlari faqat taxminiy hisob-kitoblar bilan baholanadi. Transport korxonalarining foydalanish xarajatlari transportning haqiqiy xarajatlarini aks ettiradi. Ular xalq xo'jaligidagi transport xarajatlarining bir qismini tashkil etadi, unga ikkita komponent kiradi - ishlab chiqarish va tarqatish xarajatlari (jo'natuvchining omboridan qabul qiluvchining omboriga o'tish).

Transport xarajatlarining katta qismi tashilayotgan mahsulot hajmi va turi bilan bog'liq. Shuning uchun milliy iqtisodiy xarajatlarni kamaytirishning muhim shartlaridan biri, ishlab chiqarishni joylashtirishda transport omilini to'liq hisobga olishdir.

Transportda ishlab chiqarish vositalarining eng faol qismi bu harakatlanuvchi transportdir va transport xarajatlarining katta qismi, avvalambor, harakatlanuvchi tarkibdan foydalanish bilan bog'liq. Aloqa yo'llarining o'tkazish va tashish qobiliyati kabi ko'rsatkichlar bunga bog'liq. Harakatlanuvchi tarkib yordamida yuk tashish intensivligini, yuklarni etkazib berish tezligini, ularning xavfsizligini va transport xizmatlari sifatining boshqa ko'rsatkichlarini nazorat qilish mumkin.

**5.4. Temir yo‘lda tashish jarayonlarini operativ boshqarish**

Tashish jarayonlarini tezkor boshqarish deganda ish smenasi yoni sutka davomida hal qilinishi lozim masalalar ustidagi amallar tushuniladi, ya’ni tashishlarning joriy rejalari bajariladi. Bunda biz transport-texnologik jarayonni dispetcherlik ishlari orqali boshqarish va nazorat qilishni nazarda tutamiz.

Temir yo‘l transportida harakat miqdori katta bo‘lgan bir yo‘llik uchastkalarda poezdlar harakatini boshqarish birmuncha murakkab bo‘lib alohida e’tiborni talab etadi. Avtoblokirovka bilan jihozlangan bunday bir yo‘llik uchastkalarda dispetcherlik nazorati tizimi qo‘llanadi. Uning vazifasi poezd dispetcheriga bir yo‘llik uchastkada belgilangan harakat yo‘nalishi, blok-uchastkalarning, oraliq stansiyalarda bosh va qabul-jo‘natish so‘llarining bandligi, stansiyalarda kirish va chiqish signallari, hamda temir yo‘lni kesib o‘tish joyining avtomatlashgan qurilmalari holati haqida ma’lumot berib turishdan iborat.

Peregondagi har bir qurilmadan ma’lumot ma’lum chastotali kod ko‘rinishida jo‘natilib, oraliq stansiya navbatchisining xonasida o‘rnatilgan tabloda tegishli nazorat lampochkasi yonadi. Dispetcherlik punktida qabul qilingan chastotali signallar kuchaytiriladi, shifrlashdan ochilib anglvchi stansiya, hamda nazoratdagi ob’ekt holati aniqlanadi. Dispetcher xonasida o‘rnatilgan tablo-matritsada uchastka va undagi stansiyalar, signallar, blok-uchastkalar chizma shaklda va nazorat lampochkalari orqali ko‘rsatilgan bo‘lib, dispetcher uchastkadagi poezd holatini ko‘rib nazorat qilib turadi.

Dispetcherlik nazorati tizimi poezdlar harakatini muntazam kuzatib borish, avtoblokirovkada inshoot va qurilmalarining nosozliklari va o‘tish joylarining holati haqida ma’lumot olib turish imkonini beradi. SHu qatorda poezdlar harakatini intervalli boshqarish uskunalarining chidamliligini ta’minlash va yaxshi ishlatish uchun texnik tashxislash tizimi g‘o‘llanib, uning yordamida uskuna va qurilmalar holati avtomatlashgan holda nazorat qilindi. Zamonaviy dispetcherlik nazorati tizimlarida barcha ma’lumotlar va ob’ektlarning holati kompyuterlar orqali qabul qilinib, harakatni avtomatik boshqarish keng yo‘lga qo‘yilmoqda.

"O'TY" AJ darajasida temir yo'l tarmog'ida tashish jarayonini tezkor boshqarish yuk tashishni tashkil etish boshqarmasiga bevosita bo'ysunadigan yagona dispetcherlik markazi (EDTS) tomonidan amalga oshiriladi.

Dispetcherlik smenasining ishini tashishni tashkil etish boshqarmasi bosh dispetcheri boshqaradi. Bosh dispetcher temir yo'l tarmog'i yo'nalishlarini nazorat qiluvchi tashishni boshqarish dispetcherlari ishini, ularning yuk va yo'lovchilar tashuvchilari dispetcherlik apparati, shuningdek, O'zR va qo'shni davlatlarning temir yo'l transportining boshqa infratuzilmalari bilan o'zaro hamkorligini muvofiqlashtiradi.

Tezkor rejimda EDTC dispetcherlik smenasi quyidagi funktsiyalarni amalga oshiradi:

- temir yo'l tarmog'i va tashishlarni boshqarish boshqarmfsi topshiriqlari bo'yicha poezd va yuk ishlari rejalariga muvofiq temir yo'llarning ishini nazorat qilish. Buning uchun bir hil harakat tarkibining kelayotgan bo'sh harakatlanishiga yo'l qo'ymaslik, shuningdek, ayrim turdagi taqchilligi va boshqalaridan ortiqcha sharoitda bir-birining o'rnini bosadigan vagonlardan oqilona foydalanish bo'yicha tartibga solish choralari qo'llaniladi;

- temir yo'llarning tarmoq yo'nalishlarida poezd lokomotivlari parkining ishini tashkil etish. Shu bilan birga, lokomotivlardan belgilanmagan joylarda foydalanishga yo'l qo'ymaslik, shuningdek, lokomotiv brigadalarining ishlash va dam olish rejimini buzilishi bo'yicha chora-tadbirlar ishlab chiqiladi;

- konteyner poezdlari harakatini nazorat qilish;

- yo'lni kapital ta'mirlash bo'yicha "okno" ning o'z vaqtida o'tkazilishini nazorat qilish; vaqtincha lokomotivsiz qoldirilgan poezdlar mavjudligi va ularni yo'nalishlarga yo'naltirish bo'yicha ishlarni tashkil etish;

- "O'TY" AJ rahbariyatining tezkor rejalari va topshiriqlarini bajarish bo'yicha qo'shni davlatlarga tegishli yuklangan va bo'sh vagonlar bilan ishlashni tashkil etish»;

- poezd holatini tahlil qilish, vagonlarni yuklashni ta'minlash, vagonlarni tushirishni tashkil etish, harakat grafigi va poezdlarni shakllantirish rejasini bajarish, O'zR temir yo'llari va qo'shni davlatlar o'rtasida poezdlarni o'tkazish bo'yicha tezkor rejalarni bajarish; temir yo'llarni ortish resurslari bilan ta'minlash (yuklashga yaroqli harakat tarkibining tegishli turlari) va boshqalar.

Yuk tashishni tashkil etish boshqarmasi dispetcherlik apparati vazifalari

-rasmda ko'rsatilgan.

Yuk tashishni tashkil etish boshqarmasi dispetcherlik apparati funksiyalari

Nazorat

Tashkil etish

Ishlab chiqish

tahlil

Poezdlar xarakat jadvali bajarilishini

Vagon oqimi xarakatini

Mintaqaviy temir yo’l uzeli yuk tashishni tashkil etish bo’limlari ishini

Aylanma marshrutlar ishini

Maxsus, og’r o’chamli va nogabarit yuk tashihslsrni

Vagon oqimi xarakatini

\* texnik vositalar va qurilmalardan foydalanish, shu jumladan, uzilishlar va muvaffaqiyatsizliklar bilan normal ishlash rejimini tiklash;

\* poezdlar harakati xavfsizligini ta'minlash, shu jumladan texnogen xarakterdagi nostandart vaziyatlarda;

\* yo'l, aloqa tarmog'i va inshootlari, signalizatsiya qurilmalari, markazlashtirish va blokirovkalash, elektrifikatsiya va elektr ta'minotini ta'mirlash va qurilish-montaj ishlarini bajarish uchun "derazalar" ni taqdim etish va o'tkazishni kelishish;

\* ta'mirlash va qurilish-montaj ishlarini bajarish uchun xo'jalik poyezdlarini o'tkazishni tashkil etish;

\* harakat xavfsizligi va boshqa nostandart vaziyatlarda eksplutatsiya ishlarida qiyinchiliklarni bartaraf etish, poezd oqimlari va vagonopotoklarni ilgari surishni tiklashni tashkil etish bo'yicha tezkor chora-tadbirlarni qabul qilish;

\* texnik vositalar va poezdlar harakati xavfsizligi buzilganligi sababli poezdlar o'tkazishdagi qiyinchiliklar to'g'risida tegishli bo'linmalar va boshqarmalarning navbatchi xodimlarini Real vaqt rejimida axborot bilan ta'minlash.

Ekspluatatsiya ishlari texnik me’yorlarining bajarilishini

Tarmoq yo’nalishlsrida poezd lokomotivlar parkini ishini

Boshqa temir yollarning yukli va bo’sh vagonlari bilan ishlashni

Poezdlar xarakat xavfsizligi buzilgan hollarda ularning oqibatlarini yo’qotish boyicha ishlsrni

Uzaytirilgan aylanma uchastkalarda poezd shakllanish rejasini lokomotivlar bilan ta’minlash bo’yicha tartibga soluvchi tadbirlarni

bir turdagi harakat tarkibining qarama-qarshi yo’nalishda bo’sh holda xarakatlanishining oldini olish bo’yicha tadbirlarni

Yuk ortishni ta’minlash bo’yicha temir yo’l va tarmoqning operativ rejalarining bajarilishini

Vagonlarni tushirishni tashkil etishni

Poezdlar xarakat grafigining bajarilishini

Poezdlarni tuzish rejasining bajarilishini

-rasm. Dispetcherlik apparati funksiyalari

Dispetcherlik smenasi yuk tashish jarayonini tashkil etish bilan bog'liq barcha bo'limlar , shuningdek "O'TY" AJ boshqaruv apparati tarkibiy bo'linmalari bilan quyidagi masalalar bo'yicha o'zaro hamkorlik qiladi:

- tashish jarayonining uzluksizligini ta'minlash;

-texnik vositalar va qurilmalardan foydalanish, shu jumladan, uzilishlar va muvaffaqiyatsizlik holatlarida normal ish rejimini tiklash;

- poezdlar harakati xavfsizligini ta'minlash, shu jumladan texnogen xarakterdagi nostandart vaziyatlarda;

- yo'l, aloqa tarmog'i va inshootlari, signalizatsiya qurilmalari, markazlashtirish va blokirovkalash, elektrifikatsiya va elektr ta'minotini ta'mirlash va qurilish-montaj ishlarini bajarish uchun "okno" ni taqdim etish va o'tkazishni kelishish;

- ta'mirlash va qurilish-montaj ishlarini bajarish uchun xo'jalik poyezdlarini o'tkazishni tashkil etish;

- harakat xavfsizligi va boshqa nostandart vaziyatlarda eksplutatsiya ishlarida qiyinchiliklarni bartaraf etish, poezd va vagon oqimlarini tashkil etish bo'yicha tezkor chora-tadbirlarni qabul qilish;

- texnik vositalar va poezdlar harakati xavfsizligi ta’minlanmaganligi sababli poezdlarni o'tkazishdagi qiyinchiliklar to'g'risida tegishli bo'linmalar va boshqarmalarning navbatchi xodimlarini real vaqt rejimida axborot bilan ta'minlash.

Tashishlarni tezkor holda tartibga solishda butun jarayonni berilgan rejaning bajarilishiga yaqin ushlab turiladi. Shu sababdan tashish jarayonlarini dispetcherlik usul va vositalari, mobil va boshqa vositalardan foydalanib uzluksiz nazorat qilib borish kerak.

Hozirgi kunda jahon amaliyotida tashish jarayonlarini nazorat qilishning yangi usullari qo‘llanmoqda.

GPS (Global position System) - vaqt, masofa va transport vositasining joylashuvini aniqlab boruvchi sun’iy yo‘ldosh navigatsiya tizimi. Deyarli har qanday havoda, (shu jumladan, qutb hududida),har sayyoramizning qanday nuqtasida, shuningdek, yaqin fazoda ob’ektlarini o‘rnini va tezligini aniqlab beradi. Tizim AQSH Mudofaa vazirligi tomonidan ishlab chiqilgan, amalga oshirilgan va faoliyat yuritmoqda.

Tizimni qo‘llashning asosiy prinsipi shundaki, sun’iy yo‘ldoshdan harakatlanuvchi tarkibgacha bo‘lgan masofaning ma’lum koordinatalarini o‘lchash orqali joylashuvini aniqlanadi. Masofa sun’iy yo‘ldoshdan yuborilayotgan signalning GPS vaqti antenna orqali qabul qiluvchi vaqt orqali hisoblanadi. YA’ni, uch o‘lchovli koordinatalarda masofani aniqlash uchun GPS qabul qiluvchi qurilmasi GPS tizimi vaqti va kamida 3ta sun’iy yo‘ldoshgacha bo‘lgan masofani bilishi shart. SHu tarzda, koordinatalarni va qabul qiluvchi qurilmaning balandligini aniqlash uchun kamida to‘rtta sun’iy yo‘ldoshdan keladigan signallardan foydalaniladi.

Sun’iy yo‘ldosh navigatsiyasini yaratish g‘oyasi o‘tgan asrning 50-yillarida tug‘ildi. Sovet ittifoqi tomonidan erning birinchi sun’iy yo‘ldoshi uchirilgandan so‘ng, Richard Keshner boshchiligidagi amerika olimlari sun’iy yo‘ldoshdan uzatilayotgan signallarni kuzatish davomida bir qator afzalliklarni aniqladilar, ya’ni, sun’iy yo‘ldosh erga yaqinlashgani paytda qabul qilinayotgan signal chastotasi kuchayishi va erdan uzoqlashganda uning pasayishi namoyon bo‘ldi. Kashfiyotning mazmuni shundan iborat ediki, er yuzidagi o‘z koordinatalarini aniq bilgan xolda sun’iy yo‘ldoshning joylashuvi va tezligini hisoblash mumkinligi, va aksincha, sun’iy yo‘ldoshning joylashuvini aniq bilgan xolda erdagi o‘z tezligimiz va koordinatalarimizni aniqlash imkoniyatiga ega bo‘lamiz.

Bu g‘oya 20 yildan so‘ng amalga oshirildi. 1973 yilda DNSS dasturi ishga tushirildi, keyinroq uning nomi Navstar-GPS, so‘ngra GPS deb yuritila boshladi. Birinchi sinov sun’iy yo‘ldoshi orbitaga AQSH tomonidan 1974 yil 14 iyulda uchirildi. GPS tizimi ishini ta’minlash va er yuzini to‘liq qoplash imkonini beruvchi 24ta sun’iy yo‘ldoshdan oxirgisi 1993 yilda orbitaga uchirildi. SHu tarzda, GPS tizimi bor quvvatda ishlay boshladi.

Avval boshida GPS – global navigatsiya tizimi xarbiy maqsadlarda ishlab chiqilgan edi. Lekin, 1983 yilda Sovet Ittifoqi hududiga uchib o‘tgan, bortida 269 nafar yo‘lovchisi bor Koreya Avialiniyalariga qarashli samolyot urib tushirilgandan so‘ng AQSH prezidenti Ronald Reygan bu navigatsiya tizimidan fuqarolar uchun ham qisman foydalanishga ruxsat berdi.



-rasm. GPS tizimi sun’iy yo‘ldoshining orbitada ko‘rinishi

**6-BOB. Temir yo‘l transportida ishlab chiqarish sifatini boshqarishning kompleks tizimi**

**6.1. Transport mahsulotining sifat ko‘rsatkichlari tizimi**

Transport, moddiy ishlab chiqarish tarmoqlaridan biri bo'lib, barcha ishlab chiqarish-iqtisodiy jarayonlarning, shu jumladan mahsulot sifatini boshqarish jarayonining xususiyatlarini belgilaydigan bir qator o'ziga xos xususiyatlarga ega.

Ushbu xususiyatlarni batafsil ko'rib chiqamiz. Temir yo'l tarmog’ining iqtisodiy-texnologik xususiyatlari quyidagilarda namoyon bo'ladi.

1. Transport xalq xo'jaligining deyarli barcha tarmoqlari bilan yaqindan hamkorlik qiladi va ko'plab iqtisodiy, ijtimoiy, ekologik va boshqa muammolar yechimida hal qiluvchi omil hisoblanadi. Yuk tashish bo'yicha moddiy resurslarni boshqarish sohasida ishlab chiqarish jarayonini davom ettirishda bevosita ishtirok etadi, ya'ni ishlab chiqarish va texnik ahamiyatdagi tovarlar bozorining bir qismi hisoblsnsdi. Deyarli har qanday mahsulotning iste'mol bahosida transport xarajatlarining bir qismi mavjud.

2. Transport moddiy xarajatlar sifatida asosan yoqilg'i va elektr energiyasidan foydalanadi, ya'ni transport ishlab chiqarishida "xususiy" xom ashyo yo'q. Shuning uchun tashishning joriy xarajatlarida amortizatsiya ajratmalari va ish haqi nisbatan katta ulush(2/3 va undan yuqori)ni egallaydi. Transport – milliy iqtisodiyotning capital sig’imi va fondsig’imi yuqori bo’lgan tarmog'i hisoblanadi. Asosiy vositalarni loyihalashtirish, yaratish va ishlatishning uzoq muddatliligi bilan tavsiflanadi. Asosiy vositalar orasida infratuzilma ob'ektlari ulushining kattaligi shartli -doimiy xarajatlar ulushining yuqori bo’lishiga olib keladi.

3. Tashishning ko'p qismi ikki yoki undan ortiq temir yo'llar orqali bajarilishi gamda yuklarni ortish va tushirish poligonlarining katta masofalarga targalgan holda joylashuvi asosan temir yo'lga xos bo’lgan tavsifdir.

4. Transport ob'ektlari odatda hududiy-tarmoq xususiyatiga ega va transport mahsulotlarini ishlab chiqarishda cheklangan hududiy almashinuvga ega bo'lib, bu raqobat imkoniyatlarini cheklaydi.

5. Transport ob'ektlarining ishlashi inertsiya xususiyatiga ega: ular bir qancha vaqt davomida ortiqcha yuklama va mahsulot sifatiga zarar etkazish lekin, iqtisodiyot va aholining transport xizmatlariga bo’lgan ehtiyojlarini qondirish xususiyatini saqlab qolish hisobiga "inertsiya" bo’yicha ishlashga qodir.

6. Transport tizimida ko’plab o’zaro aloqadagi elementlar mavjud bo'lib, ular turli usullar bilan qo’yilgan maqsadga erishish imkoniyatiga va vositaviy samara paydo bo’lishining yuqori ehtimolligiga sharoit yaratadi, bunda transportning ishlash va rivojlanish samarasining katta qismi uning ish ko'rsatkichlarida o’z aksini topmaydi, lekin, transport xizmat ko'rsatadigan tarmoqlarning xususiyatlarida namoyon bo'ladi.

7. Temir yo'l transporti iqtisodiyotning strategik ahamiyatga ega tarmog'i bo'libhisoblanadi va bu uning faoliyati to'g'risidagi ma'lumotlarni to'plashni qiyinlashtiradi, axborotning xavfsizligiga alohida talablar qo'yadi, shuningdek, marketing vositalaridan, birinchi navbatda, narx hosil bo’lishi sohasida tizimli foydalanishni qiyinlashtiradi.

8. Boshqa transport turlaridan farqli o'laroq, temir yo'llarda infratuzilmani saqlash xarajatlari tarif to'loviga kiritiladi va foydalanuvchilar tomonidan to'lanadi. Avtomobil transportida esa infratuzilmani saqlash transport vositalari egalaridan soliq undirish hisobiga amalga oshiriladi va bevosita muayyan tashishga taalluqli bo’lmaydi. Suv va aviatsiya transporti esa taqqoslanayotgan ko’lamda infratuzilmaga ega emas. Natijada temir yo'l transporti o'zaro raqobat sharoitida transport bozorining boshqa subyektlari bilan katta raqobat holatida turibdi.

9. Transport bozori mukammal raqobatning klassik modeliga mos kelmaydi. Bu erda raqobat faqat parallel yo'nalishlarda amalga oshiriladi va ayrim hududlarda, temir yo'l transporti deyarli monopolistdir. Tabiiy monopoliya-bu bozorda talabni qondirish ishlab chiqarishning texnologik xususiyatlari tufayli raqobat bo'lmasa yanada samarali bo'lgan tovar bozorining holati va tabiiy monopoliyalar sub'ektlari tomonidan ishlab chiqarilgan tovarlar boshqa tovarlar tomonidan iste'mol qilinmasligi mumkin, shuning uchun bu mahsulotlarga bo'lgan talab boshqa turdagi tovarlarga bo'lgan talabdan ko'ra ushbu mahsulot bahosidagi o'zgarishlarga kamroq bog'liq.

Tabiiy monopoliyalar sifatida:

* neft va neft mahsulotlarini magistral quvurlar orqali tashish;
* gaz quvurlari orqali tashish;
* elektr va issiqlik energiyasini uzatish bo'yicha xizmatlar;
* temir yo'l tashuvlari;
* transport terminallari, portlar, aeroportlarning xizmatlari;
* umumiy foydalanish mumkin bo'lgan elektr va pochta aloqasi xizmatlarini ko’rsatish mumkin.

Transport bozorini davlat tomonidan tartibga solish zaruriyati jamoat xavfsizligi va milliy iqtisodiyotning samaradorligini ta'minlash uchun uning faoliyati va rivojlanishining o'ziga xos xususiyatlaridan kelib chiqadi. Tartibga solish monopolistik bozor segmentlarida raqobatni ta'minlash va iqtisodiy rivojlanishni rag'batlantirish maqsadida amalga oshiriladi.

10. Transport moddiy ishlab chiqarish sohasiga taalluqli bo’lishiga qaramay, u moddiy narsalarni ishlab chiqarmaydi, faqat moddiy ishlab chiqarishning boshqa tarmoqlari mahsulotlarini ma’lum makonga joylashtiradi. Shu bilan birga, tashilayotgan yuklarning sifat ko'rsatkichlari o'zgarmaydi, faqat ularning iste'mol qiymati o'zgaradi (iste'mol nuqtasiga etib kelishi bo’yicha).

Temir yo'l transportida ko'rsatilgan xususiyatlar transport xizmati sifatini boshqarishning o'ziga xosligini tavsiflaydi:

1. Transport xizmatining nomoddiyligi tashish sifatini aniqlashni qiyinlashtiradi: baholash mumkin bo'lgan aniq miqdoriy parametrlar mavjud emas, faqat ba'zi bilvosita yoki sintetik xususiyatlardan tashqari. Shuning uchun, transport xizmati sifatini baholashga keng qamrovli yondashuv talab qilinadi, chunki alohida sifat ko'rsatkichlari tashish haqida to'liq ma'lumotni o’zida aks ettirmaydi, bunday ma'lumotlarga ularning yig’indisigi orqali ega bo’lish mumkin. Bu esa transportda standartlashtirishni murakkablashtiradi. Shuning uchun sifatni boshqarish yagona standartlarga rioya qilishga qaratilmasligi kerak, balki har bir korrespondentsiya uchun sifat ko'rsatkichlarining me'yoriy qiymatlari bajarilishi kerak.

2. Agar sifatni boshqarishda sanoatda ishlab chiqarish jarayoni yakunida sifatsiz mahsulotlarni ajratib, boshqasini ishlab chiqarib uni sotuvgacha almashtirish mumkin. Tanspo’rtda ishlab chiqarish va iste'mol jarayonlarining bir vaqtda ro’y berishi bunday yondashuvning mumkin emasligiga olib keladi. Agar sanoatda mahsulotning 5%, sifatsiz ishlab chiqarilgan bo'lsa, demak, korxona tegishlicha zarar ko'rgan: yaroqsiz mahsulot ichki nazorat bosqichida aniqlanadi va iste'molchigacha etib bormaydi. Transportdagi xuddi shunday holat nafaqat joriy foydaning yo'qolishiga, balki mijozlarning ishonchini yo'qotishga va tashish hajmini pasayishiga olib keladi (mijozlarning raqobatchilarga o’tib ketishi). Natijada, transportda sifat menejmentiga jarayonli yondashuvi katta ahamiyatga ega bo’ladi, ya'ni ustuvorlikni ishlab chiqarilgan mahsulot sifatini nazorat qilish uchun emas, balki texnologik jarayonlarning barqarorligini ta'minlash uchun zarur bo’ladigan sifat darajasini ta'minlashga qaratish kerak.

3. Transport iqtisodiyotning boshqa tarmoqlariga ham ta'siri ko’rsatishi sifatga bo’lgan talabni oshiradi, chunki temir yo'l transporti xom ashyoni qayta ishlab tayyor mahsulotga aylantirish zanjirining bir bo’g’ini hisoblanadi va ularning o'z majburiyatlarini sifatsiz bajarishi qayta ishlash jarayonida ishtirok etadigan barcha korxonalar faoliyatiga ta'sir qiladi.

4. Transport tizimi va transport bozori inertsiyaviyligi (ya'ni bozor talablariga bo’lgan reaktsiyasining sekinligi) sifatni boshqarishda qo'shimcha tahdidlarni keltirib chiqaradi. Bir tomondan, sifat darajasining pasayishi yoki uning saqlanib qolishi bozor talablarining o'sishi sharoitida uning darajasiga nisbatan talab keskin tushib ketishi mumkin bo'lgan juda muhim momentni o'tkazib yuborishi mumkin. Boshqa tomondan, transport xizmatining sifatini oshirish va bozorning ijobiy reaktsiyasi o'rtasida vaqtinchalik kechikish bo'lishi mumkin.

Ushbu omillarning ta'sirini hisobga olish uchun quyidagilar zarur:

- bozor holati va o'z salohiyatining doimiy monitoringini olib borish va kelajakda bozor muvozanatini saqlab qolish uchun tegishli harakatlarni amalga oshirish;

- sifatni yaxshilash bo'yicha chora-tadbirlarning samaradorligini tahlil qilish uchun ushbu tadbir bilan bog'liq barcha xarajatlar va natijalarni ko'rsatish uchun etarli vaqt oralig'ini tanlash.

5. Hududiy ajratish temir yo'l kompaniyasidan yuklarni tashishga tayyorlashda va yukni joylashtirish jarayoni davomida yuk sifati va tashish sifatining o'zgarmasligi uchun sifatni yanada yaxshiroq boshqarishni talab qiladi. Tashishning bunday tashkil etilishi sifatni boshqarish jarayonini sezilarli darajada murakkablashtiradi va trashishni amalga oshirish jarayonida turli transport korxonalarining o'zaro hamkorligiga, aralash tashishda esa transport turlarini ta’minlovchi kompaniyalarning o'zaro hamkorligiga qo'shimcha talablarni qo'yadi.

6. Davlat tomonidan tartibga solish zaruriyati temir yo'l transporti faoliyatiga bir qator cheklovlar qo'yadi. Birinchi navbatda, temir yo'l tariflarini davlat tomonidan tartibga solish, bir tomondan, yuqori tarif bo'yicha yuqori sifatli xizmatlarni taqdim etish imkoniyatini cheklasa, boshqa tomondan, sifatning raqobat kurashi vositasi sifatidagi rolini oshirib, narx raqobatini cheklaydi.

Bundan tashqari, davlat tomonidan tartibga solish transport jarayonlarining xavfsizligi va ekologik jihatdan qulayligiga alohida talablar qo'yadi, bu esa sifatni baholashda ham e'tiborga olinishi kerak. Bajarilgan tashish ishlari har qanday boshqa mahsulot kabi ma'lum sifatga ega. Biroq, yuqorida aytib o'tilganlarni hisobga olgan holda, temir yo'l transportida mahsulot sifatini boshqarish sanoatda sifat menejmentidan sezilarli darajada farq qiladi. Ushbu jarayonning o'ziga xosligi maxsus boshqaruv metodologiyasini talab qiladi.

**6.2. Yuk egalariga transport xizmati ko‘rsatish sifatini majmuaviy**

**baholashning uslubiy asoslari**

Transport xizmati sifatini yuqori darajada ta’minlash uchun birinchi navbatda iste’molchilarning etkazib berish sifatiga qo‘yayotgan talablari va mezonlarini o‘rganish kerak. Buning uchun esa ulardan mazkur masalaga oid fikrlarini so‘rab bilish, anketalashtirish, ularning turli nisbiy baholashlarini, ya’ni boshqacha aytganda, transport xizmati sifatiga bo‘lgan talablarning qanday shakllanishi va o‘zgarishini o‘rganish lozim bo‘ladi. Bunda bozorga oid omillar ta’sirini hisobga olish ham muhim rol o‘ynaydi.

Iste’molchilarning transport xizmati sifatiga qo‘yayotgan talablari kelib chiqishi, ya’ni shakllanishi manbalarini quyidagi ikki guruhga ajratish mumkin:

1. transport korxonalarining turli funksional bo‘limlari tomonidan yig‘ib borilayotgan statistik axborotlari, ya’ni korxonalarning ichki axborotlari;
2. transport xizmati iste’molchilari va notransport manbalarning (ilmiy-tadqiqot va marketing markazlari, davlat tashkilotlari va sh.k.) axborotlari.

Ta’kidlash lozimki, iste’molchi korxonalar va aholining transport xizmatiga bo‘lgan talablari nafaqat ularning iqtisodiy, texnik va texnologik imkoniyatlari oshishiga, bundan tashqari, aloqador sohalar (aloqa, transport yo‘llari, mashinasozlik, axborot tizimlari) holatiga ham bog‘liqdir. Transport xizmatiga bo‘lgan talab shakllanishida Davlat boshqaruvining ham ahamiyati muhim. Uning ta’siri bojxona va litsenziyalash tizimlari, ekologik sinovlar, ijtimoiy siyosat kabi yo‘nalishlarda sezilarli darajadadir.

Ko‘pchilik iste’molchilar uchun transport xizmati bahosi (narxi) va unga ketayotgan xarajatlar muhim ahamiyat kasb etadi. CHunki yuklarni etkazib kelish xarajatlari ko‘pchilik korxonalar uchun mahsulot ishlab chiqarish tannarxining asosiy qismini tashkil etadi va olinayotgan foyda darajasini bevosita belgilaydi.

Adabiyotlar va turli ilmiy-tadqiqotlar natijalari yoritilgan nashrlarni tahlil etish asosida yuk va yo‘lovchilarni etkazish sifat mezonlari sifatida quyidagilarni ko‘rsatish mumkin ( - rasm).

* ko‘rsatilayotgan transport xizmatining narxi;
* yuk va yo‘lovchilarni etkazib berish ishonchliligi;
* yuklarni etkazib berish texnologiyasi va boshqarilishining turli

tashish sharoitlari va iste’molchilar talablariga moslashuvchanligi;

* xizmat ko‘rsatishning har tomonlama to‘laligi va ehtiyojni qamrab olishi;
* axborotlashganligi;
* erishish (olish) osonligi(mushkul emasligi).

Yuklarni etkazib berishning turli variantlari samaradorligi birinchi navbatda transport xizmati narxi bilan belgilanadi. Chunki iste’molchining transportga bo‘lgan xarajatini kamaytirish uning sarf-xarajat borasidagi muhim talablaridan biridir. Bunda eng kam xarajat doirasida yoki xarajatlar ma’lum darajadan oshmaydigan transport xizmati varianti ma’qul deb topiladi.

Yuk va yo‘lovchilarni etkazib berish xizmati narxi barcha transport operatsiyalarini bajarishga ketgan xarajatlar hajmi bilan aniqlanadi. Bunda transport xarajatlari turli yo‘llar bilan aniqlanishi mumkin. Eng oddiy usul – bu hozirgacha bajarilgan transport xizmatlari haqidagi ma’lumotlar asosida kutilayotgan transport xarajatlari darajasini belgilashdir. Mazkur usul qo‘llanilayotgan variantlar soni katta va bunday ko‘rsatkichlar haqida ma’lumotlar aniq bo‘lgan hollarda ishlatilishi mumkin. Boshqa bir murakkabroq usul – bu xarajatlarni, ularning barcha turlari bo‘yicha kalkulyasiyalash (bir birlik transport xizmatiga keltirish)ga asoslanadi. Bu usuldagi hisob-kitoblar transport operatsiyalarini bajarish tannarxining tuzilmasi va tarkibini bilishni taqozo etadi va aniq natijalarga erishishga imkon beradi.

Erishish osonligi

Yuklarni yetkazib berish sifati

Ishonch

liligi

Narxi

Moslashuv-chanligi

Xizmatning tezkorligi va to’laligi

Axborot-

lashgan-

ligi

O’z muddatida

Belgilangan xajmda

Yukni saqlagan holda

Tavakkalchilik darajasi

Muvofiqlashgan faoliyat

Ishtirokchilarning obro’-e’tibori

Etkazish sharoitining o’zgarishiga tayyorligi

To’lov shartlarining o’zgarishiga tayyorligi

Xizmat ko’rsatishni darajalari mavjudligi

Buyurtmani bajarish vaqti va sifati

Axborot berish tezkorligi

Axborotlarning to’g’riligi

Etkazib berishga tayyorlik, qulaylik

Zaxiralar hajmini ta’minlash

Tariflar

ning qulayligi

Kredit imkoni-

yati

Omborxonalarda yukni saqlash va qayta ishlash sifati

Tashish texnologiyasining sifati (paket, poddon, konteyner va ҳ.k.)

- rasm. Yuklarni etkazib berish tizimining sifat mezonlari

Transport xizmati sifatini tizimli boshqarish maqsadlari uchun sifatni baholashning ikkita usulini ajratish maqsadga muvogiq:

- sifatni natural baholash usuli, bir nechta ko'rsatkichlar umumiy majmuaviy ko'rsatkichlarda solishtirma xajmlar yordamida bog'langan bo'lsa, bunday baholashning natijasi bir son bilan – sifatning majmuaviy nisbiy ko'rsatkichi bilan ifodalanadi

- sifatni baholashning qiymat usuli transport xizmati sifatining natural darajasining unga erishish bilan bog'liq xarajatlar va natijalarni nisbatini tahlil qilish va sifatni yaxshilash bo'yicha chora-tadbirlarning samaradorligini hamda joriy faoliyatning iqtisodiy natijalarini optimallashtirishni o'z ichiga oladi.

Har qanday mahsulotning sifat ko'rsatkichlari, shu jumladan transportning ham odatda ikki guruhga bo'linadi: ishlab chiqarish va iste'mol sifati.

Transpo’rtda sifat ko’rsatkichlari

- texnik tayyorgarlik koeffisienti;

- texnik foydalanish koeffisienti;

-ta’mirlash uchun zarur bo’ladigan vaqt;

- nosoz texnik vositani qayta tiklashga sarflanadigan o’rtacha vaqt;

-nosoz texnik vositaning ish qobiliyatini qayta tiklashning o’rtacha mehnat sig’imi

- yuk vagonining static yuklamasi;

-vagonlarning bo’sh yurish koeffisienti;

-yuk vagoni aylanmasi;

-yuk vagonining o’rtacha sutkalik bosib o’tgan masofasi;

- yuk vagonining unumdorligi;

-po’ezdning o’rtacha brutto og’irligi;

- vagonlarda poezdning o'rtacha tarkibi;

-po’ezdning xarakat tezligi;

-lokomotivlarning yordamchi bosib o’tgan masofasi foizi;

- lokomotivlarning o’rtacha sutkalik unumdorligi.

Texnik vositalar sifati

Ekspluatatsiya ishlari sifati

Transpo’rt xizmati ko’rsatish sifati

-yuklarni etkazish muddati va tezligiga rioya qilish darajasi;

-tashilgan yuklarning saqlanganlik darajasi;

-transpo’rt xizmatlariga bo’lgan talabning to’liq qondirilishi;

-yuklarni “ayni vaqtida” etkazishning bir maromdaligi yoki doimiyligi darajasi;

-yuk egalariga majmuaviy xizmat ko’rsatish darajasi;

-tashish xavfsizligi darajasi;

-transpo’rt jarayonlarining ekologiyaviylik darajasi;

-yuk egalari uchun transpo’t maqbulligi.

-rasm. Temir yo’l transpo’rtida sifat ko’rsatkichlari tizimi va o’zaro aloqasi

Ishlab chiqarish sifati ko'rsatkichlari - bu transport kompaniyasining ichki ko'rsatkichlari (harakat tarkibining unumdorligi ,turli texnologik operatsiyalarni bajarishning davomiyligi va boshqalar). Transportda ishlab chiqarish sifat ko'rsatkichlari ikkiga yirik guruhlarga bo'linadi: texnik vositalar sifati va ekspluatatsiya ishlari sifati. Ishlab chiqarish sifatini oshirishdan, birinchi navbatda, transport kompaniyasining o'zi manfaatdor bo’ladi. Iste'molchilar esa bilvosita manfaatdor, chunki ishlab chiqarish sifatining yuqoriligi tashish tannarxini yoki uning narxini pasaytirishga olib keladi.

Iste'mol sifatiga, asosan mijozni qiziqtiruvchi sifat ko'rsatkichlar kiradi. Transport kompaniyasi bunday o'sishdan shunday manfaatdorki, ishlab chiqarish sifatining yuqoriligi tashishga bo’lgan talabning oshishiga olib keladi. Transportda iste'mol sifati ko'rsatkichlari odatda yuk egalari va yo'lovchilarga transport xizmati sifati ko'rsatkichlari deb hisoblanadi.

Shunday qilib, transportdagi barcha sifat ko'rsatkichlari bir-biriga izchil ta'sir ko'rsatadigan uchta guruhga bo'linadi (-rasm).

1. Temir yo'l texnikasining sifat ko'rsatkichlari, uning texnik parametrlarini saqlagan holda belgilangan ish xajmini bajara olish qobiliyatini tavsiflaydi.

2. Ekspluatatsiya ishi sifat ko'rsatkichlari, bevosita yuk egalarining qiziqishlarini namoyon qiluzchi va temir yo’l transportning texnik vositalaridan foydalanish sifatini tavsiflaydi(masalan, ekspluatatsiya ishning o'sishi tufayli tannarxning pasaysa, transport mijozlarga katta chegirmalarni berish va h.k.).

3. Transport xizmati ko’rsatishda sifat ko'rsatkichlarining oshishdan bevosita mijozlar manfaatdorligini aks ettiradigan ko'rsatkichlar.

**6.3. Joriy davrda ko‘rsatilgan transport xizmatining sifat**

**ko‘rsatkichlarini hisoblash usullari**

Yuk tashish bo‘yicha transport xizmatlari sifat darajasini baholashda bir qancha ko‘rsatkichlar hisobga olinadi. Transport xizmatlari sifat ko‘rsatkichlarini hisoblashni quyidagi usul bo‘yicha amalga oshirish maqsadga muvofiqdir:

1. Yuklarni etkazishning muddati va tezliliga rioya qilish koeffitsienti

bu erda: , – mos ravishda yuk tashish Qoidalariga ko‘ra hisoblanadigan yuklarni etkazishning amaldagi va me’yoriy muddati, sut.

Yuklarni etkazishning me’yoriy muddati quyidagicha aniqlanadi

bu erda: – boshlang‘ich-oxirgi operatsiyalarni bajarish uchun zarur bo‘ladigan vaqt, soat;

– tashishning tarif masofasi, km;

– tashish tezligi, km/sutka;

qo‘shimcha operatsiyalarni bajarish uchun zarur bo‘ladigan umumiy vaqt, sutka

Amaldagi muddatni aniqlash uchun ham mazkur formuladan foydalaniladi, faqat aniq ma’lumotlarga asoslaniladi.

1. Tashilayotgan yuklarning saqlanganlik ko‘rsatkichi:

bu erda: – ko‘rib chiqilayotgan davr uchun yuk tashish xajmi, t;

– tashilgan yuklarning yo‘qolgan xajmi;

– yuk tashish Qoidalari bo‘yicha aniqlanuvchi yuk turi va transport vositasi tipiga bog‘liq bo‘lgan mahsulotning tabiiy yo‘qolish o‘rtacha me’yori

1. Transport xizmatlariga talabning to‘liq qondirilish koeffitsienti Kus ;

bu erda: – mazkur davr uchun tashishga buyurtma qilingan yuklardan tashilmagan qismi xajmi. Bu ko‘rsatkich tashishga salohiyatli talab Rsp va amaldagi tashilgan yuklar xajmi o‘rtasidagi farq sifatida aniqlanadi.

=

1. “Ayni vaqtida” yuklarni etkazish ritmliligi yoki doimiyligi koeffitsienti, Kgr:

bu erda: – aniq t vaqt oralig‘ida kelishilgan me’yoriy intervalga rioya qilgan holda etkazilgan mahsulot etkazib berishlar soni

– t davr uchun mahsulot etkazib berishning umumiy soni.

Aniq vaqt oralig‘ida kelishilgan me’yoriy intervalga rioya qilingan etkazib berishlar soni quyidagicha aniqlanadi

bu erda: – yukni tashishga qabul qilgandan uni etkazib berishgacha bo‘lgan umumiy vaqt, sutka

Xizmat ko‘rsatuvchi o‘z imkoniyatlaridan kelib chiqqan holda iste’molchi bilan buyurtmalarni ishlash vaqtini 1-3 sutka, tovarlarning omborda bo‘lishi vaqti – 3-5 sutka va tovarning belgilangan joyda bo‘lish vaqtini – 1 sutka deb belgilagan. Transport vositasining xarakatlanish vaqti me’yor bo‘yicha olinadi

1. Yuk egalariga majmuaviy xizmat ko‘rsatish ko‘rsatkichi Kkom:

bu erda: – temir yo‘l ishtirokida “eshikdan-eshikgacha” sxemasi bo‘yicha yuklarni majmuaviy (aralash) tashish xajmi;

– marketing tadqiqotlari natijasi bo‘yicha yoki ekspertlar tomonidan aniqlanadigan logistik liniyalarda mijozlarga xizmat ko‘rsatish madaniyati va axborotliligi, majmuaviyligi darajasini hisobga oluvchi to‘g‘irlash koeffitsienti

-jadval

Yuklarni transportirovkalash sxemasiga bog‘liq holda xizmat ko‘rsatish majmuaviyligini to‘g‘irlovchi koeffitsient qiymati

|  |  |
| --- | --- |
| Transportirovka sxemasi | Ko‘rsatkich qiymati |
| P – M – P | 1 |
| A’ – M – P | 1 |
| A’ – P – M – P – A’ | 1 |
| A – M –P | 0.5 |
| A – M – A’ | 0.5 |
| A – M –A | 0 |

***Izoh:***  A – ta’minotchi omboridan jo‘natish stansiyasigacha yoki qabul qilish stnatsiyasidan yuk qabul qiluvchining omborigacha avtomobil transportida transportirovkalash; A’ – ta’minotchi omboridan jo‘natish stansiyasigacha yoki qabul qilish stnatsiyasidan yuk qabul qiluvchining omborigacha temir yo‘lning xususiy avtomobil transportida transportirovkalash; P – jo‘natish stansiyasigacha yoki yukni yuk qabul qilish stansiyasidan shaxobcha yo‘l bo‘yicha olib kelish yoki olib chiqish; M – jo‘natish stansiyasidan qabul qilish stansiyasigacha magistral temir yo‘l transportida tashish.

1. Foydalanuvchilarning transport bilan ta’minlanganlik koeffitsienti:

yoki

bu erda: – magistralgacha bo‘lgan masofa, km;

*–* temir yo‘llarning ekspluatatsiya uzunligi, km;

*–* xizmat ko‘rsatiladigan hudud maydoni, km2.

1. YUk egalari uchun transport qulayligi koeffitsienti, Ktd

bu erda*: –* mamlakatdagi yoki hududdagi transport qulayligining optimal me’yori, soat;

– ko‘rilayotgan hududdagi yuk egalari uchun transport qulayligining amaldagi o‘rtacha darajasi, soat.

Tashish xavfsizligi koeffitsienti, Kbp:

bu erda: – tashish xavfsizligining amaldagi solishtirma ko‘rsatkichi (1 mlrd tkm ga to‘g‘ri keluvchi avariya va baxtsiz hodisalarning soni);

– ko‘rsatkichning me’yoriy kattaligi (1 mlrd tkm ga to‘g‘ri keluvchi xavfsizlikka rioya qilinmagan sharoitdagi mumkin bo‘lgan minimal holatlar soni).

1. Transport jarayonlarining ekologiyaviylik koeffitsienti Kek:

bu erda: Un – yuk tashishdan atrof muhitga zarar keltiruvchi ruxsat e’tilgan konsentratsiyaning bazaviy me’yori;

Uf – yuk tashishdan atrof muhitga etkazilgan zararning amaldagi xajmi

**6.4. Uzoq davr uchun transport xizmati ko‘rsatishning sifat ko‘rsatkichlarini hisoblash usullari**

Transport xizmatlarining respublika iqtisodiyotidagi roli katta. CHunki xar qanday ishlab chiqarish yoki xizmat ko‘rsatish sohasining faoliti transport bilan bog‘liq. Buni quyidagi chizmadan ham ko‘rish mumkin.

O’zbekiston iqtisodiyotida transport xizmatlarining roli

Mamlakatning iqtisodiy muhitida ijtimoiy-iqtisodiy aloqalarning yagonaligi

Milliy iqtisodiyotning raqobatbardosh ligini oshirish

Mamlakatning iqtisodiy rivojlanishini ta’minlash

-rasm. O‘zbekiston iqtisodiyotida transport xizmatlarinin o‘rni

Transport xizmatlarining son va sifat tavsifidan turlicha iqtisodiy manfaatlar yuzaga keladi va ularni quyidagicha tasvirlash mumkin.

Boshlang’ich ishlab chiqarishning iqtisodiy manfaatlari

Oraliq ishlab chiqarishning iqtisodiy manfaatlari

Oxirgi ishlab chiqarishning iqtisodiy manfaatlari

“yuqori sifat- past narx” kriteriyasi bo’yicha maxsimum

-rasm. Transport xizmatlarining iqtisodiy manfaatlari

Xizmat ko‘rsatish sohasining an’anaviy tarkibiy qismlaridan biri – «transport xizmatlari» iqtisodiy kategoriya bo‘lib, u o‘z tarkibiga barcha turdagi yuk va yo‘lovchilar tashuvini va bu jaraѐnga muvofiq keluvchi yoki yordam beruvchi operatsiyalarni qamrab oladi. Transport xizmatlarini aholining va yuk egalarining talablariga mos holda amalga oshirish uchun birinchi navbatda mamlakat hududlarining transport bilan ta’minlanishi muhimdir.

Mamlakatning yoki uning ayrim hududlarining transport bilan ta’minlanganligi deganda aloqa yo‘llarining bir yoki bir nechta transport (transport infrastrukturasi) turlari bilan to‘lishi tushuniladi.

Hududning transport ta’minoti darajasi quyidagi asosiy ko‘rsatkichlar bilan tavsiflanadi:

- yo‘l tarmoqlarining zichligi (hududning transport ta’minoti, km/1000km2);

dc = Le / S;

- aholining transport bilan ta’minlanganligi, km/1000 kishi;

dn = Le / N,

bu erda: Le – temir yo‘llarning ekspluatatsion uzunligi, km;

S – tortilgan hudud maydoni (umumiy yoki qamrab olingan), km2;

N – tortilgan hududdagi aholi soni, kishi.

-jadval

Mamlakatning transport ta’minoti

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Mamlakat hududlari | S, mln km2 | H, mln kishi | Lt.y., ming km | La,  ming km | Ldaryo,  ming km | Tarmoq zichligi, km/1000km2 | | | Transport bilan ta’minlanganlik, km/10000 kishi | | |
| T.y. | Avt. | Daryo | T.y. | Avt. | Daryo |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Ta’minlanganlikni aniqlashni takomillashtirish maqsadida hududning tarsnport bilan ta’minlanganligi va aholining transport bilan ta’minlanganligi ko‘rsatkichlarini birlashtiruvchi Engel koeffitsienti

va hududdagi sanoat mahsuloti ishlab chiqarish xajmi Q ni hisoblashda Uspenskiy koeffitsientidan foydalaniladi

.

Transport xizmatlari sohasidagi mutaxassislar tomonidan temir yo‘l transportida yuk egalari uchun transport xizmatiga erishuvchanlik ko‘rsatkichi quyidagicha aniqlash taklif etiladi

bu erda: – temir yo‘lga kelgan yukni qabul qilgan daqiqadan to uni yuk qabul qiluvchiga topshirgungacha bo‘lgan vaqtdagi tonna-soatlar;

– shu davrda temir yo‘lda yukni etkazib berishda bajarilgan tonna-kilometrlar;

– yuk egalari joylashgan, temir yo‘l transporti xizmat ko‘rsatadigan hudud maydoni, km2 .

**6.5. Yuk egalariga transport xizmati ko‘rsatish sifatini majmuaviy**

**baholash usullari**

Yuqorida keltirilgan transport sifati ko'rsatkichlari bitta umumiy, sifat darajasini bir son bilan baholash imkonini beruvchi majmuaviy ro’rsatkichga keltirish kerak bo’ladi. Majmuaviy sifat ko'rsatkichidan yuk egasi tashuvchini tanlash imkoniyati sifatida foydalanishi mumkin, bunda u nafaqat tashish narxiga, balki tashihning turli variantlarini baholagan holda transpo’rt xizmatlarining sifati darajasiga ham e’tibor qaratadi.

Transport kompaniyasi raqobatchilarning faoliyatini tahlil qila turib bozorda muvaffaqiyatning asosiy omillari va raqobat ustunliklarni aniqlash uchun boshqa kompaniyalari tomonidan ta’minlanayotgan sifat darajasini taqqoslashi mumkin.

Majmuaviy sifat darajasini aniqlash kelgusida uni tashish narxi va sifatning oshishidagi ustama yoki uning pasayishidagi chegirmalar bilan taqqoslash uchun zarur bo’ladi

Transport xizmatlarini ko‘rsatishni majmuaviy baholashni ikkita usul bilan aniqlash mumkin: additiv (lot. additives – qo‘shiladigan) va multiplikativ (lot. multiplico – ko‘paytiraman, oshiraman).

Additiv baholashni quyidagi formula orqali hisoblash mumkin:

bu erda – umumiy tizimda transport xizmati ko‘rsatishning ayrim sifat ko‘rsatikichlarining solishtirma xajmlari,

Ushbu usuldan foydalanishni beshta ko‘rsatkichdan iborat bo‘lgan qisqartirilgan tizim misolida ko‘rib chiqamiz. Ma’lumotlar quyidagi

-jadvalda berilgan:

-jadval

Yuk egalariga transport xizmatlarini ko‘rsatish sifat ko‘rsatkichlarining solishtirma xajmlari xaqida ma’lumot

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Ko‘rsatkich | Ko‘rsatkich ma’lumoti | Ko‘rsatkichning solishtirma xajmi |
| Etkazib berishning bir maromdalik (ritmichnosti) koeffitsienti | 0.79 | 0.29 |
| Tashishga bo‘lgan talabning to‘liq qondirilishi | 0.97 | 0.23 |
| Etkazib berishning muddatiga rioya qilish darajasi | 0.87 | 0.2 |
| Tashilgan yuklarning saqlanganlik darajasi | 0.81 | 0.17 |
| Tashishning majmuaviylik darajasi | 0.72 | 0.11 |
| Transport xizmatlari ko‘rsatishning majmuaviy sifat ko‘rsatkichi | 0.843  (0.839) | - |

Ma’lumotlarni hisoblaymiz.

Additiv baholash:

Multiplikativ baholash:

Hisob natijalari bir biriga yaqin sonni tashkil etdi, lekin bu holda multiplikativ baholash additiv baholashga nisabatan pastroq ko‘rsatkichga ega bo‘ldi.

Endi ko‘rsatkichlardan biri (etkazib berishning bir maromdaligi) nolga teng bo‘lgan holatni ko‘rib chiqamiz.

Additiv baholash:

Multiplikativ baholash:

SHunday qilib, multiplikativ baholash agar, ko‘rsatkichlardan bittasi nolga teng bo‘lsa, majmuaviy sifat ko‘rsatkichi ham nolga teng bo‘lishini ko‘zda tutad, ya’ni sifat yo‘q degan ma’noni bildiradi.

U yoki bu baholash usulini tanlash yuk egalari talabining xususiyatlari va tahlil maqsadiga bog‘liq bo‘ladi. Ayrim holatlarda mijozlar uchun u yoki bu ko‘rsatkich unchalik ahamiyatga ega bo‘lmaydi uning bajarilmasligi ega tashuvchini tanlash kabi hal qiluvchi qarorni qabul qilishga ta’sir qilmaydi. Bunday hollarda ko‘rsatkichning boshlang‘ich varianti bilan solishtirganda sifat ko‘rsatkichlarining ayrimlarining pasayishini ko‘rsatuvchi additiv baholash ancha ahamiyatga ega bo‘ladi.

Agar nolga teng bo‘lgan ko‘rsatkich mijoz uchun muhim bo‘lsa va tashuvchini tanlashdagi asosiy kriteriylardan hisoblansa unda multiplikativ baholash ancha ob’ektiv bo‘ladi.

Additiv usulning asosiy kamchiligi bir parametr bo‘yicha sifat darajasi boshqasi hisobiga “kompensatsiyalanadi”, shuningdek parametrlar nolga teng bo‘lgan holatda sifatning integral ko‘rsatkichi ahamiyatga ega bo‘ladi. Bir vaqtning o‘zida additiv usul hisoblash davomida oraliq tahlillar imkoniyatini yaratadi.

Transport xizmatlarining majmuaviy sifat ko‘rsatkichlari usuli transport turlari, transport korxonalari, vaqt davrlari, hududlar va mamlakatlar bo‘yicha sifat darajalarini taqqoslash imkonini beradi.

* 1. **Yo‘lovchilarga transport xizmati ko‘rsatish sifatini baholash usullari**

Yo‘lovchilarga ko‘rsatilayotgan transport xizmatlarining sifat darajasini quyidagi ko‘rsatkichlar asosida baholash mumkin.

1. Poezdlar xarakat jadvalining bajarilish darajasi

bu erda: – jo‘natish punktidan qabul qilish punktigacha poezdning xarakatlanish vaqti, soat;

– poezdning kechikish vaqti, soat.

Ushbu ko‘rsatkichni quyidagi formula bo‘yicha ham hisoblash mumkin:

bu erda: – belgilangan jadval bo‘yicha oraliq va oxirgi punktlarga kelgan va jo‘natilgan poezdar soni

– oraliq va oxirgi punktlarga kelgan va jo‘natilgan jami poezdar soni

1. Yo‘lovchilarni tashishning xavfsizlik darajasi

bu erda: – tashish xavfsizligining amaldagi solishtirma darajasi (1 mlrd passkm ga to‘g‘ri keluvchi xavfsizlikka rioya qilinmagan sharoitdagi mumkin bo‘lgan minimal holatlar soni).

– tashish xavfsizligining me’yoriy darajasi

1. Yo‘lovchilar safarining komfortabellik darajasi

bu erda: – yo‘lovchilarga safar davomida, boshlang‘ich va oxirgi punktlarda amalda ko‘rsatilgan xizmatlar ro‘yxati (xajmi)

– yo‘lovchilarga safar davomida, boshlang‘ich va oxirgi punktlarda qoida (standart)ga ko‘ra belgilangan ko‘rsatilgan xizmatlar ro‘yxati (xajmi)

1. Yo‘lovchilar bagajining saqlanganlik darajasi

bu erda: – ko‘rib chiqilayotgan davr uchun yoki ko‘rib chiqilayotgan korrespondensiya uchun bagaj tashish xajmi, t;

– yo‘qolgan bagajlar soni, t.

1. Aholi xarakatchanligi darajasi:

*; ,*

bu erda: – aholi xarakatchanligi ko‘rsatkichi, 1 kishiga yo‘lovchilar safari soni

– aholi soni;

– mamlakatga keladigan va ma’lum transport turi xizmatidan foydalanadigan xorijiy fuqarolar ulushi;

, – aholi xarakatchanligining amaldagi va optimal darajasi

– aholi xarakatchanligining solishtirma kattaligi, foiz birligi.

Aholining optimal xarakatchalik darajasi ni aholining transport turlari bo‘yicha joylashishiga bo‘lgan talabini marketing tadqiqotlari asosida, shuningdek uning o‘tgan yillardagi dinamikasi yoki boshqa mamlakatlar bilan taqqoslash orqali o‘rganish mumkin.

1. Yo‘lovchilar uchun xarakat tarkibi birligida bo‘sh maydonning o‘rtacha solishtirma ko‘rsatkichi Ssv va turli transport turlaridagi uning solishtirma darajasi Ksp

bu erda: , –i va k turli transport tipidagi solishtirma erkin hudud, m2

– transport vositasi birligidagi yo‘lovchilar uchun erkin, umumfoydalanish hududi bilan birgalikdagi umumiy maydon, m2

– transport birligidagi yo‘lovchilar soni, kishi.

**7-BOB. Temir yo‘l transportida mexnat jamoalarini boshkarish**

**7.1. Temir yo‘l transporti korxonalarida mehnat jamoalarini boshqarish**

Jamoa - bu ijtimoiy guruh turi, mehnatkashlarning yagona maqsad, faoliyat yo’lida birlashgan, uyushgan, boshqaruv, intizom va javobgarlik organlariga ega guruhdir. U a’zolarning manfaatlari birligi, hamda hamkorlik va o’zaro yordam munosabatlariga asoslangan ijtimoiy tashkilot shaklidir. Tashkilot sifatida jamoa intizom orqali tartibga solinadi va uni rahbarlar boshqaradilar. Jamoaning eng muhim integral belgisi ijtimoiy-psixologik birligidir. U tashkiqi vaziyatlarga bog’liq va turli darajalarda bo’ladi, masalan partsial va umumiy *Partsial birlik* kishilarning ma’lum bir yo’nalishdagi birligini ifodalaydi (maqsadlar, manfaatlar, qaramlar birligi). Bir yo’nalishda yakdil insonlar boshqa yo’nalishlarga qarshi bo’lishlari, o’zaro nizoga kirishishlari mumkin. *Umumiy birlik* yuqori darajadagi birlik hisoblanib, kishilar barcha asosiy yo’nalishlarda yakdil bo’ladilar. Bunda hamma bir-birini qo’llab-quvvatlaydi.

Jamoa rivojlanishning *tashqi* (ob’yektiv) shartlariga moddiy baza (maydon, texnik ta’minot), ish haqi darajasi, nufuz tuyg’usida aks etadigan ishlab chiqarishning ahamiyati va boshqalar kiradi. *Ichki* (sub’yektiv) shartlari korxonaning shaxsiy tarkibi va rahbarining sifatlari, ijtimoiy munosabatlarning puxtaligini o’z ichiga oladi.

Jamoaning rivojlanishiga uning yaqin muhit, boshqa jamoalar bilan o’zaro aloqalari ham ta’sir etadi. Boshqalardan ajrab qolish jamoani qashshoqlashuv va turg’unlikka olib keladi, aksincha, ilg’or tashkilotlar bilan keng aloqalar jamoaning faoliyat tajribasi boyishiga, uning nufuzi o’sishiga xizmat qiladi.

Jamoaning rivojlanishiga rahbar, uning tashkilotchilik qobiliyati va ma’naviy ahloqi ham ta’sir etadi. Bunda uning xarakteri, ish tajribasi, umuman olganda, boshqaruv uslubi ham kata ahamiyatga ega.

Mehnat jamoasining funktsiyalari quyidagilardan iborat:

1.Ishlab chiqarish-iqtisodiy. (Moddiy va ma’naviy manfaat ko’rish, tovarlar, xizmatlar va jamiyat uchun foydali bo’lgan boshqa narsalarni ishlab chiqish).

2.Tarbiyaviy. (Yuqori onglilik, faol hayotiy pozitsiya, qat’iyatlilik, vatanparvarlik kabi his-tuyg’ularni shakllantirish).

3.Tashkiliy-boshqaruvchilik. (O’z-o’zini boshqarish tizimiga mehnatkashlarni jalb etish, boshqaruvchilik faoliyatida malaka, tajriba va qiziqishlarni qo’llash).

4. Ijtimoiy nazorat. (Ijtimoiy me’yorlardan kelib chiqib, jamoa a’zolarining xatti-harakatini baholash, normativ xatti-harakatni rag’batlantirish va normadan og’gan xatti-harakatni jazolash).

5.Ishchi-xizmatchilarning ehtiyojlarini qondirish (hatto, noishlab chiqarish sohada ham).

6.Ishchi-xizmatchilarning shaxs sifatida shakllanishlari uchun sharoit yaratish.

7.Xodimlarning turmush tarzini yaxshilash.

Mehnat jamoasida boshqaruv o’zini–o’zi boshqaruv ostida faoliyat yuritadi va rivojlanadi. Boshqaruv organlarisiz guruh tanazzulga uchraydi yoki betartib gurhga aylanib ketadi.

Jamoani boshqarish vazifasi rahbardan o’z vazifasini zamon talablariga monand ravishda boshqarish, shuningdek, muayyan tayyorgarlik, shaxsiy fazilatlarga ega bo’lishni talab qiladi. Rahbar faoliyatining quyidagi vazifalari yoki yo’nalishlarini keltirish mumkin:

1.Jamoani maqsadga yo’naltirish vazifasi. Maqsad-bu korxonaning kelajakdagi holati bo’lib, faoliyat shunga yo’naltiriladi. Jamoaning aniq maqsadlari, yaqin va uzoq davrga mo’ljalangan istiqbol rejalari muayyan ijtimoiy qadriyatlari belgilangandagina muvaffaqiyatli rivojlanadi.

2.Strategiya ishlab chiqish. Bu vazifa maqsadga erishish yo’llarini aniqlash va korxona faoliyat turli yo’nalishlarining kelajakdagi ahamiyatini baholashni ko’zda tutadi.

3.Rejalashtirish vazifasi. Jamoa rahbari mavjud strategiya asosida rejalar ishlab chiqadi yoki yuqori turuvchi idoradan topshiriq oladi. Rejalashtirish, faqat, tayyor mahsulot tayyorlash, mehnat va resurslar sarfiga taalluqli bo’lmasdan, jamoaning rivojlanishi, mehnat unumdorligini, xodimlarning malkasini, ularning umumiy madaniy saviyasini oshirish kabilarni ham ko’zda tutishi mumkin.

4.Moslashtirish (muvofiqlashtirish) vazifasi. Faqat muvofiqlashtirilgan faoliyatidagina qo’shimcha ishlab chiqarish kuchlari (sinergik unum) yuzaga keladi. Ijrochilarning harakatini kelishtirish mehnat topshiriqlarini rejali taqsimlash, umumiy vazifalarni hal etish mehnat taqsimotigagina dahldor bo’lib qolmay, tayyorgsharlik darajasining kundalik hisobi, jamoa mehnat faoliyatining tizimlarini ham qamrab oladi.

5.Tartibga solish muvofiqlashtirishga turdosh vazifa bo’lib, ishlab chiqarish ko’rsatkichlarini tanlangan doirada tutib turish zarurati bilan bog’liq. U ishlab chiqarish jarayonlarining samarali bo’lishga sharoit yaratadi.

6.Reglamentatsiya vazifasi. U hokimiyat kuchi bilan ishlab chiqarish tizimida jarayonlarning kechishi, mehnat va dam olish rejimi, huquq va burchlar tizimi va h.k larning muayyan tartibga amal qilishini ta’minlashga qaratilgan.

7.Rag’batlantirish (ishtiyoq uyg’otish) vazifasi. Jamoa va har bir shaxs, ayniqsa rivojlanishning dastlabki bosqichlarida ishlab chiqarish faoliyatining rag’batlantirishiga (motivatsiyasiga) ehtiyot sezadilar. Tajriba ko’rsatadiki, rag’batlar (moyillar) to’g’ri hisobga olinganda yuqori mehnat unumdorligiga erishish mumkin. Rag’batlar, odatda moddiy va ma’naviy turlarga bo’linadi. Har ikkisi uyg’unlashda ta’sir kuchi oshadi.

8.Nazorat qilish vazifasi. Nazorat-bu natijalarni qo’yilgan maqsadlar bilan taqqoslashdir. U jamoa faoliyatining muayyan ma’naviy-psixologik iqlimini saqlashga, mehnat reglamentiga amal qilishga qaratilgan bo’lib, ma’naviy-psixologik iqlimga ta’sir etadi. Ayrim shaxslarning intizomsizligi, ish tartibini buzishi, mahsulot sifatini pasaytirishi jamoada sarosima, tanglik, ishonchsizlik va shu kabilarni keltirib chiqaradi. O’z navbatida, ma’naviy-psixologik iqlim mehnat va uning samaradorligiga ta’sir ko’rsatadi.

9.Tarbiyalash vazifasi. Jamoaga rahbarlik faqat yuqori mehnat unumdorligiga erishish va sifatli mahsulot ishlab chiqarilishini ta’minlashdangina iborat bo’lmay, jamoada uyushqoqlik bilan mehnat qilishga va yashashga qodir, yuksak mehnat ahloqiga ega xodimlarni tarbiyalashni ham ko’zda tutadi.

**7.2. Mehnat jamoasining maqsadlari va natijalari**

Ma’lumki bozor iqtisodiyoti muttasil o‘zgarib borish xususiyatiga ega, shunday ekan korxona ham (agar u bozorda raqobatbardosh bo‘ladigan darajada samarali faoliyat ko‘rsatishga intilsa) nafaqat bu tashqi o‘zgarishlarga, balki o‘zgarishlar sur’atiga ham tez moslasha olishga qodir bo‘lishi kerak.

SHu jihatdan yangi tipdagi korxona quyidagilarga javob berishi darkor.

* korxona tuzilishi – tarmoq shaklida bo‘lishi;
* boshqaruvning tashkiliy tuzilmalari – moslashuvchan (organik) tuzilmalar, gorizontal kompaniyalar, virtual tuzilmalar bo‘lishi;
* korxona faoliyatining asosiy tamoyili – integratsiya, eng avvalo gorizontal integratsiya, intellektual hamkorlikdan iborat;
* raqobatda ustuvorligining asosiy xususiyati – intellektual aktivlar (bilim)dir
* korxona personali – salohiyatli resurslar (qobiliyati aniqlash markazlari) – muvaffaqiyat asosi va manbaidir.
* personal umidlari – mehnat resurslarining sifat jihatidan o‘sishi hisoblanishi;
* asosiy shaxslar – guruhlar, komandalar, eng avvalo virtual komandalar bo‘lishi;
* etakchilik – maqsadli yo‘naltirish hisoblanishi;
* etakchilik uslubi – demokratik (xodimlarga o‘z salohiyatlarini namoyon etishga qaratilgan va bunga yordam ko‘rsatiladigan rahbariyat atrofida maslakdoshlarni jipslashtirishga intiladigan). Faqat birdamlik uslubi variantlari bo‘lishi;
* muammo qo‘yilishi – “qanday qilib” degan savolga javob topishi;
* hokimiyat manbai – bilim bo‘lishi
* faoliyat – guruh manbai bo‘lishi;
* xatolar – ta’lim manbai bo‘lishi
* tashkiliy tuzilma bo‘linmasi maqomi – hamma uchun ochiq bo‘lgan muayyan resurslar bo‘lishi
* manfaat – aniq iste’molchi ehtiyojini qondirish. Missiya hisoblanishi;
* korxona faoliyati yo‘nalishi – imkoniyat darajasiga murosasiz erishish. Belgilab qo‘yilgan darajaga to‘liq mos kelish. Mijoz ehtiyojlarini qondirish hisoblanishi;
* atrof – muhit bilan aloqadorlik – Imkoniyat darajasiga murosasiz erishish. Belgilab qo‘yilgan darajaga to‘liq mos kelish. Mijoz ehtiyojlarini qondirishga erishish;
* ustuvorlik – inson. Natija insonga bog‘liq. Inson boylikning asosiy manbai. Mehnat resurslarini boshqarishning zamonaviy yo‘nalishlari korxona ichki muhitida ro‘y berayotgan o‘zgarishlar (iqtisodiyotda, texnologiyalarda, ijtimoiy sohada, huquqiy munosabatlarda) bilan bog‘liqdir. YUqorida qayd etilgan barcha muammolarni hal etish va yangi yo‘nalishlarda muvaffaqiyatga erishish umumiy asosga ega. Buning diqqat markaziga mehnat resurslarini qo‘yish, xodimlar tomonidan yangi sharoitlardagi o‘z rollarini idrok etishlari va shaxsiy onglikdir.

|  |
| --- |
| Korxona mehnat jamoasining maqsadlari va natijalari |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Mijozlar |  | Xodimlar |  | Tashkiliy tuzilma |

|  |
| --- |
| Asosiy yo‘nalish |

-chizma. Korxona mehnat jamoasining maqsadlari va natijalari

**7.3. Mehnat jamoalarida intizom ustuvorligi**

Intizom-temir yo‘l transportidagi muhim tushunchalardan biri bo‘lib, hamda temir yo‘l transporti faoliyatining uzluksiz va havfsizligini ta’minlash uchun har bir xodim o‘zining majburiyatlarini vijdonan va aniq bajarishiga asoslangan davlat intizomidan, mehnat intizomidan; tashish jarayonlarini, ishlab chikarish faoliyatining o‘rnatilgan tartib va qoidalarga, amal qilish demakdir. O‘zbekiston temir yo‘llari transportining boshqarishda tashkiliy usullardan foydalanish. «O‘zbekiston temir yo‘llari» Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasi Nizomining, «Temir yo‘l transporti xodimlarining tartib-intizomi to‘g‘risida»gi Nizomining va Temir yo‘ldan texnik foydalanish qoidalari talablarini va boshqa talablarni amalga oshiruvchi texnik intizomdan kelib chiqadi. Faqatgina intizomga har tomonlama va so‘zsiz rioya qilish temir yo‘l transportining samarali faoliyatini, qulay va havfsiz ishlashini ta’minlaydi.

Mehnat intizomi buzilishining hamma turlarini uch guruhga bo‘lish mumkin: 1)mehnatni qo‘pol ravishda buzish – ishga kechikib kelish, ishga chiqmaslik, ichkilikbozlik, ishdan bo‘yin tovlash – mehnatga intizomsizligi munosabatining umumiy ko‘lamida bunday salbiy hodisalar ko‘p o‘rin olmaydi; 2) murakkab buzilishlar – bor kuchni berib ishlamaslik, bir korxonadan boshqasiga o‘tish, ma’suliyatsizlik, tarqoqlik – intizomsizlikning bu xillari ko‘proq uchraydi; 3) xizmatdan foydalanib, mehnat intizomini buzish, ya’ni ish vaqtida shaxsiy ish bilan mashg‘ul bo‘lish – intizomsizlikning bu turi ham ko‘p uchraydi.

Mehnat intizomining buzilishiga olib keladigan asosiy sabablar: ichkilikbozlik, mas’uliyatsizlik, uydagi noqulay sharoit va vaziyatlar, huquq-tartibotini buzish tufayli qamoqqa tushish va hokazolardir. Xo‘jalik, kasaba uyushmasi va boshqa jamoat tashkilotlari korxona xodimlariga ongli intizom ruhini sindirish bo‘yicha tarbiyaviy ishlarni bo‘shashtirib yuborganligi ham mehnat intizomining buzilish sabablaridan biridir.

Mehnat intizomining buzilishiga olib keladigan sabablar qatorida mehnatni tashkil etish va normalash darajasining pastligi, maishiy noqulayliklar, transport vositalari, tijorat korxonalari va bolalar muassasalari qoniqarsiz ishlashini ham ko‘rsatish mumkin. Bundan tashqari shaxsiy uyushqoqlik, yurish-turishiga va qiladigan ishiga javobgarlik hissini sezdirmagan, tarbiya ko‘rmagan xodimlar ham uchraydi.

Mehnat intizomi buzilishi sabablarining tahlili bu intizomni mustahkamlash yuzasidan olib boriladigan ishning asosiy yo‘nalishlarini belgilashga imkon beradi. Bozor iqtisodiyoti sharoitida mehnat intizomini saqlash va mustahkamlashda, odatda, uchta asosiy uslub qo‘llaniladi. Bu uslublar tarbiyalash va ishontirish, halol va pokiza mehnat uchun rag‘batlantirish, mehnatni ongli ravishda buzganlik uchun jazo choralaridir.

Demak, korxonalarda ongli intizomni tarbiyalash yuzasidan olib boriladigan ishning shakl va uslublari xilma-xil bo‘lishi va ularning hammasidan to‘la foydalanish lozim. Bunda faqat jazo choralariga tayanib ish ko‘rishga ham, intizombuzarlarga nisbatan tamomila liberallik ko‘rsatishga ham yo‘l qo‘yish yaramaydi.

Jazo tarafdorlari intizombuzarlarga qarshi rahmsiz va murosasiz kurash olib borishni, ular o‘zlarini oqlash uchun ko‘rsatgan vajlarga e’tibor bermaslik va ularga shafqat qilmaslikni, so‘z bilan emas, qattiq choralar orqali tarbiya berishni taklif qiladilar. Jazo tarofdorlari katta-kichik hamma mas’uliyatlar intizom masalasida talabchanlik va murosasizlikni muttasil oshirib borishi kerak, deb hisoblaydilar. Ularning fikricha, bu tadbirlarning ta’siri va natijadorligini kuchaytirish uchun mehnat to‘g‘risidagi qonunlarga mehnat intizomini buzuvchilarni qattiq jazolashni, ishga kelmagan yoki ishga mast bo‘lib kelgan xodimni, so‘zsiz, ishdan haydashni ko‘zda tutadigan ba’zi o‘zgarishlar kiritish lozim. Ular intizombuzarlarni (ayniqsa, surunkasiga) mukofotlardan mahrum qilish, ta’tilni faqat qishda berish, ishga chiqmaganligi natijasida yuzaga kelgan zararlarni to‘latish va hokazo tadbirlar ko‘rish kerak, deb hisoblaydilar.

Tabiiyki, intizomni buzgan har bir shaxs o‘z qilmishi uchun ma’lum ma’muriy yoki ijtimoiy jazoga tortilishi lozim va yuqorida ko‘rsatilgan jazo choralaridan ba’zilarini ularga nisbatan tatbiq etish ham mumkin. Ammo talabchanlik o‘rniga rahmsizlik ishlatilmasligi kerak. Ehtiyotsizlik bilan qo‘llanilgan qattiq jazo choralari intzomni mustahkamlash ishiga zarar keltirishi ham mumkin, jazo choralari bilangina ish ko‘radigan jamoalarda intizom pasayib ketishi ham mumkin, bu holat amaliyotda uchrab turadi. Undan tashqari, kuzatishlar shuni isbotlaydiki, rag‘batlantirishlar natijasida mehnat intizomi jamoa choralari qo‘llangandagina nisbatan ancha yaxshilangan.

Intizomni mustahkamlashga qaratilgan tadbirlar orasida halol mehnat uchun rag‘batlantirish, xodimlar manfaatdorligini oshiradigan tadbirlar muhim o‘rin tutadi.

Tashkiliy omillar mehnat intizomini mustahkamlashda muhim o‘rin tutadi. Tashkiliy omillarning eng muhimi, mehnatni tashkil etishni biz yuqorida ko‘rib o‘tgan asosiy yo‘nalishlarini amalga oshirishdir. SHubha yo‘qki, ishlab chiqarishda mehnat taqsimoti va mehnat kooperatsiyasi to‘g‘ri uyushtirilgan, uchastkalar, bo‘limlar va xodimlar o‘rtasida o‘zaro aloqa yaxshi yo‘lga qo‘yilgan taqdirda, bu vaziyat har bir kishining o‘zi xizmat ko‘rsatayotgan uchaskasidagi javobgarligini oshiradi, jamoa mehnatining tartibligini vujudga keltiradi.

Ma’muriy omillar ham mehnat intizomini mustahkamlashda muhim o‘rin tutadi. Mehnat intizomini mustahkamlashning ma’muriy tadbirlari dastavval yuridik aktlarni o‘z ichiga oladi. 1995 yil 21 dekabrda qabul qilingan va 1996 yilning 1 aprelidan yuridik kuchga kirgan O‘zbekiston Respublikasining yangi “Mehnat Kodeksi” asoslari xodim va xizmatchilarning mehnatini tartibga soluvchi asosiy normalarni belgilab beradi. SHu o‘rinda ta’kidlash joizki, «Mehnat Kodeksi»da XI bob «Mehnat intizomi»deb ataladi. SHu kodeksning 174-moddasida «Korxona mehnat tartibi ish beruvchi kasaba uyushmasi qo‘mitasi yoki xodimlarning boshqa vakillik organi bilan kelishib tasdiqlaydigan ichki mehnat tartibi qoidalari bilan belgilanadi» deyiladi.

Korxona ma’muriyati mehnat to‘g‘risidagi yangi qonunga muvofiq mehnat intizomini buzuvchilarga nisbatan, masalan, yaroqsiz mahsulot tayyorlaganda va bekor turib qolingan vaqt uchun ma’muriy jazo tadbirlarini qo‘llashga haqli. Binobarin, “Mehnat Kodeksi”ning 159-moddasida «Xodimning aybi bilan tayyorlangan qisman yaroqsiz mahsulot uchun kamaytirilgan ishbay baholar bo‘yicha haq to‘lanadi, bunday baholar jamoa shartnomasida belgilab qo‘yiladi, agar u tuzilmagan bo‘lsa, ish beruvchi tomonidan kasaba uyushmasi qo‘mitasi yoki xodimning boshqa vakillik organi bilan kelishib belgilanadi», deb yozib qo‘yilgan, undan tashqari unda «xodimning aybi bilan tayyorlangan to‘liq yaroqsiz mahsulot va bekor turib qolingan vaqt uchun haq to‘lanmaydi», deb ko‘rsatilgan.

Xodim o‘z vazifalarini muttasil ijro etmagani, shuningdek, uzrsiz sababalarga ko‘ra ishga kelmagani (progul qilgan) uchun ma’muriyat intizomiy jazolar qo‘llaydi.

Ijtimoiy va ma’muriy ta’sir ko‘rsatish choralari natija bermasa, ma’muriyat xodimni ishdan bo‘shatishi mumkin, favqulodda hollarda, ayniqsa, uzurli sababsiz ishga kelmagani uchun beriladigan bu so‘nggi jazoni qo‘llashdan oldin kasaba uyushmasi qo‘mitasining roziligini olish talab qilinadi. Mehnat intizomini buzuvchilarga yoz kezlarida ta’til bermaslik, sanatoriy va dam olish uylariga yo‘llanmalar ajratmaslik, bir qancha hollarda mukofatdan batamom yoki qisman mahrum qilish mumkin.

Bozor iqtisodiyotining hozirgi sharoitida mehnat intizomini mustahkamlashning iqtisodiy tadbirlari keng quloch yozdi. Ularni shartli ravishda moddiy ta’sir ko‘rsatishning rag‘batlantiruvchi va man etuvchi shakllariga bo‘lish mumkin. “Mehnat Kodeksi”ning «Mehnat uchun rag‘batlantirish» haqidagi 180-moddasida «Ishdagi yutuqlar uchun xodimga nisbatan rag‘batlantirish choralari qo‘llanishi mumkin. Rag‘batlantirish turlari, ularning qo‘llanish tartibi, afzallik va imtiyozlar berish jamoa shartnomalari, ichki mehnat tartibi qoidalari va boshqa lokal hujjatlarda, jamoa kelishuvlarida, intizom to‘g‘risidagi ustav va nizomlarda belgilab qo‘yiladi. Xodimlar mehnat sohasida davlat va jamiyat oldidagi alohida xizmatlari uchun Davlat mukofotlariga taqdim etilishi mumkin» deya bejiz qayd etilmagan.

Mehnat intizomini mustahkamlashning iqtisodiy vositalari, qurollari yuqorida qayd qilingan shakllar bilan chegaralanmaydi. Hayot har kuni mehnat intizomini mustahkamlash uchun kurashning yangi-yangi shakllarini, ayniqsa, bozor iqtisodiyoti sharoitida ishlab chiqarish va xizmat ko‘rsatish xodimlariga ta’sir ko‘rsatishning tabora yangi shakllarini taqoza etmoqda.

Xodimlarni mehnat intizomiga rioya qilish ruhida tarbiyalashda rahbarning roli ham juda katta. U mehnat intizomini mustahkamlashga da’vat qilish bilan chegaralanmasdan, ishlab chiqarishda axloqiy iqlim yaratishi, o‘z qo‘l ostida faoliyat ko‘rsatadigan jamoa a’zolari bilan o‘zaro to‘g‘ri munosabat o‘rnatishi kerak. Buning uchun rahbarning o‘zi shaxsiy namuna ko‘rsatishi, so‘zining va va’dasining qayd etilgan muddatda ustidan chiqishi, o‘ziga bo‘ysunuvchi kishilarga g‘amxo‘rlik, kerak bo‘lgan paytlarda ularni himoya qilish, ular bilan doim va yaqin aloqada bo‘lishi lozim.

Intizomni mustahkamlashda birlamchi mehnat jamoasining bevosita rahbari, xodimlarning tashkilotchisi va murabbiysi bo‘lgan ustaga(master) ko‘p narsa bog‘liq. Usta xodimlarga eng yaqin va doimo ular bilan aloqada bo‘lib, ularning qobiliyat va imkoniyatlarini, ishlab chiqarish yoki xizmat ko‘rsatish topshiriqlarini bajarishda kimning nima ish yoki xizmat qilishga qodir ekanligini aniq biladi. Xodimlarni ishga qabul qilish va bo‘shatish, ularning razryadlarini oshirish, rag‘batlantirish va jazo berish masalalarini hal etishda ustalarga teng xuquq berilishi xodimlarni mehnat intizomiga rioya qilish ruhida tarbiyalash va intizomni ko‘tarishda muhim ahamiyat kasb etadi.

Mehnat intizomini mustahkamlash yo‘llari va shakllari xilma-xil. Bu ishning holati juda ko‘p ishlab chiqarish, ijtimoiy, ahloqiy va psixologik omillarga bog‘liq. Davlat ahamiyatiga ega bo‘lgan bu muhim vazifani muvaffaqiyatli hal qilish uchun barcha imkoniyatlardan keng foydalanish kerak.

Mehnatni tashkil etishning har tomonlama asoslangan rejalarining ishlab chiqilishi va joriy etilishi har bir xodimga shunday mehnat sharoitini va muhitini yaratadiki, bunda mehnat funksiyalari aniq va o‘z vaqtida bajarilishini, ish vaqtidan to‘la va yanada samarali foydalanishni, mehnat va dam olish tartibiga aniq va etarli rioya qilinishini xodimlarning o‘zlari talab qiladilar. Natijada mehnat intizomining buzilish imkoniyatlari ancha qisqaradi.

Ammo, hamma narsani modiy rag‘batlantirishlar, intizomiy jazo choralarini qo‘llash va mehnat intizomini mustahkamlashning tashkiliy shart-sharoitlaridan iborat deb bilish noto‘g‘ri. Tabiiyki, tegishli tarbiyaviy ishlarsiz mehnat intizomini yanada mustahkamlab bo‘lmaydi. SHu boisdan, har bir jamiyatning, ayniqsa, bozor iqtisodiyoti sharoitida, muhim va dolzarb vazifalaridan biri har bir mehnatkashda yuqori ma’naviy prinsiplarga asoslangan ongli, ixtiyoriy va insoniy mehnat intizomini shakllantirish va tarbiyalay borishdir.

**7.4. Raxbarning mehnat to‘g‘risidagi bilimlari**

Korxonalarda tashkilotchi va tarbiyachi bo‘lish xar kimning qo‘lidan kelavermaydi. CHunki buyurtma ishlar o‘ta murakkab va mas’uliyatli ish bo‘lib, kishining alopida xulq-atvorga ega bo‘lishini, so‘ngra uni doimiy ravishda takomillashtirish va rivojlantirishni talab kiladi.

Ishlab chiqarishda rahbarning asosiy ishi odamlar bilan ishlashdan iboratdir. Rahbar jamoa oldiga qo‘yilgan maqsadni, rejani, topshiriqni, buyurtmani son va sifat ko‘rsatkichlar bo‘yicha bajarishi uchun ishlovchilarning bilimidan kasbidan maqsadga muvofiq foydalanishi va ularni bir okimga yo‘naltira olish kobiliyatiga ega bo‘lishi kerak.

Ma’lumki, uyushtirishni yaxshi bilmagan rahbar xodimdan foydalanish maqsadga muvofiq bo‘lmay, ishlab chiqarish uchun zararlidir. Ishlab chiqarish jamoasining rahbari amalda o‘zining tashkilotchilik qobiliyatini ko‘rsata olgandagina rahbarlik rolini muvaffaqiyatli bajarishi mumkin. Buning uchun rahbar xodim o‘z ishini oldindan tuzilgan shaxsiy rejaga asosan olib borishi zarur. SHaxsiy rejasiz ishlagan rahbar xodim jamoasi oldiga qo‘yilgan vazifani muvaffaqiyatli bajara olmasligi amaliyotda isbotlangan. Masalan, shaxsiy rejasiz ishlagan rahbar ertalab ishga kelganda korxona, sex, uchastkadagi ishchilarning ishini qanday darajada uyushtirilganligini tekshirib chiqish u yoqda tursin, o‘z ishini nimadan boshlashni ham bilmaydi. Agar ishni boshlagan taqdirda ham, u birinchi navbatda, echilishi zarur bo‘lmagan mayda ishlar bilan shugullanadi. Zarur va tezda xal qilinishi lozim bo‘lgan muammolar chetda qoladi. Bunday usulda ishlash mas’uliyatsizlikka olib keladi, natijada berilgan topshiriq vaqtida bajarilmaydi.

Tajribali rahbar xodimlar o‘z ishini doimiy ravishda shaxsiy rejaga asosan olib boradilar. CHunki ular shaxsiy rejani ishlab chiqarishni yuqori darajada uyushtirish manbai deb qaraydilar. "YOmon korxona yoki zavod yo‘q, lekin yomon rahbarlar bor", bu ibora shuni bildiradiki, past rentabelli korxonaga jamoani yaxshi boshqaradigan, tashkilotchilik qobiliyati yukori, mexnatsevar, talabchan, bilimdon rahbar tayinlansa, u korxona tezda yaxshi korxonalar safiga qo‘shiladi. Agar yaxshi ishlab turgan korxonaga tashkilotchilik qobiliyati past rahbar kelib qolsa aksincha, ular asta-sekin uning faoliyatida pasayish kuzatiladi. Bundan shunday xulosa chiqarish kerakki, ishlab chiqarishda raxbarning tashkilotchilik qobiliyati korxonaning rejalari va boshka masalalarini o‘z vaqtida bajarilishida katta ahamiyatga ega. Tajribali rahbar xodimlar afsuski kam, ba’zi hollarda topilmaydi. SHu sababli ishlab chiqarishga yangi raxbar xodimlar taklif qilinadi. Ular uchun rahbarlik ishini mukammal o‘rganish juda qiyin kechadi. Bunday rahbarlar yosh bo‘lishiga qaramasdan yaxshi mutaxassis, tashkilotchi bo‘lishi va o‘z ishini mukammal bilishi kerak.

YAngi raxbar ikki tomonlama tekshiruvdan o‘tkaziladi. Bir tomondan, rahbar sifatida uning ishini, tartibini, intizomini, ishchilar bilan ishlash uslubini, muomalasini yuqori raxbar xodimlar tekshirib, nazorat qilib boradi. Zarur bo‘lganda unga ishdagi kamchiliklarni tuzatish uchun ko‘rsatmalar beradi.

Ikkinchi tomondan, qo‘li ostida ishlaydigan ishchilar va ish bo‘yicha qabuliga keluvchilar, xamkorlikda ishlaydigan korxonalarning

xodimlari masalalarni hal qilish vaqtida uning raxbarlik qobiliyatini tekshiradi va unga o‘zlaricha baqo beradilar. Bunda anglashilmovchilik o‘ollari ham ro‘y berishi mumkin. Masalan, yangi rahbarlarning qabuliga kelgan xar bir xodim o‘zining muammosini ijobiy echish uchun butun vujudini, bilimini va tajribasini namoyon qiladi. Agar yangi rahbar uning talabini echishga qarshilik ko‘rsatsa yoki ijobiy hal qilmasa uning tajribasi yo‘qligi sababli kamsitilishi mumkin. Bunday hollarda rahbar xodim o‘zini yo‘qotmasdan berilgan savollarga javob berishga tayyor turishi va asabiylashmasdan ish tutishi lozim. SHunga o‘xshash hollar rahbarlarning ish jarayonida, korxona, sex, uchastkalarda tez-tez uchrab turadi. SHuning uchun yangi raxbarlarni doimiy ravishda o‘qitish va o‘rgatish, ish tajribasini oshirish kerak. Buyurtma ishlar bilan birlashma boshkaruv direktorining xodimlar buyicha muovini va unga buysunuvich xodimlar bo‘limi shug‘ullanadi.

Raxbar avvalo o‘ziga nisbatan talabchan bo‘lishi va mehnat sohasidagi bilimlari sababli boshqalarga namuna ko‘rsatishi lozim. Agar raxbarning o‘zi berilgan topshiriqlarni o‘z vaqtida bajarmasa, unda o‘z qo‘l ostidagi ishchilardan o‘zi bergan topshiriqlarni bajarishni talab kilishi juda qiyin buladi. SHunday rahbarlar xam borki, ular boshqa xodimlarning vazifalarini bajarishga o‘zlarini qo‘shaveradilar, natijada o‘zlarining vazifasini bajarishga vaqtlari etmay koladi. SHuning uchun xamma vazifalarni teng, chukur o‘ylab, normativlarga asosan taqsimlash zarur.

Quyidagilar rahbarning tashkilochilik sifatini namoyon qiladi:

- mehnatni to‘g‘ri taqsimlash;

- kun tartibini maqsadga muvofiq belgilash va unga rioya kilish;

- nonushta vaqtini ishchilarga qulay qilib belgilash;

- dam olish vaqtini aniqlash;

- o‘z bilimini va malakasini oshirish va xokazo.

Boshkarishning yangi usullarini joriy etish, ya’ni qayta qurish korxona ishchilarining xolatiga ta’sir ko‘rsatadi, ularni ish sifatini oshirishga undaydi. Ba’zi hollarda boshqaruv tizimining o‘zgarishiga ayrim ishchilar faol karshilik ko‘rsatmasa ham, sust salbiy qarama-qarshiliklarni vujudga keltiradi. Bunday holda rahbar xodim bor bilimini ish tajribasini ishga solib, qarama-qarshilikni bartaraf etishi zarur. Demak, ishlab chiqarishni boshqarish zaminida ishchilarni boshqarish yotganligi namoyon bo‘lib turibdi. Korxonada ishlab chiqarish va xo‘jalik faoliyati natijalari uchun rahbarning ta’siri juda kattadir. SHuning bilan birga o‘zi boshqaradigan mehnat jamoasi a’zolarini tarbiyalash rahbarning diqqat markazida bo‘lishi kerak. Xar bir rahbar doimiy ravishda xo‘jalik, tashkilotchilik, tarbiyaviy ishlarni birga qo‘shib olib borishi zarur. SHundagina u oldiga qo‘ygan rejani o‘z vaqtida sifatli bajarishi mumkin.

Rahbar jamoa a’zolarini tarbiyalashda, birinchi navbatda, tartib intizomni yo‘lga qo‘yishi zarur. Jamoa a’zolarini tarbiyalash ishlari barcha turdagi rahbarlar faoliyatida muhim o‘rinni egallaydi.

Ishlovchini kamsitish, uning xuquqini cheklash, tartib-qoidadan chetga chiqish, ya’ni uni qo‘pol ravishda buzish jamoa a’zolari va raxbar uchun xam chidab bo‘lmaydigan hol hisoblanadi. Bunday hollar yuz berganda rahbar zudlik bilan aybdorlarni topib ularni xuzuriga chaqirishi va noxush holni bartaraf etish uchun kerakli chora- tadbirlarni ko‘rishi kerak.

Jamoadagi xar bir qoidabuzarni, u kim bo‘lishidan qat’iy nazar (ishchi, usta, muxandis va xokazo), tarbiyalash jarayonida rahbarning shaxsan o‘zi shug‘ullanmasdan, balki jamoa faollari bilan birgalikda tarbiyalashi kerak bo‘ladi. CHunki ba’zi bir raxbarlar: "hayotdagi xamma narsaning sirlarini bilaman, tajribam ulkan, menga etadigan kishi yuk", - deb, suhbatlashayotgan xodimiga qo‘pol gapirib, kamsitib, ko‘nglini ranjitib qo‘yishi mumkin. Agar shu jarayonda jamoa a’zolarining faollari qatnashsa, rahbar o‘zida mas’uliyat sezib, o‘zini madaniyatli ko‘rsatishga, suhbatdoshi bilan muloyim gapirishga xarakat qiladi. Jamoaning a’zolari rahbarga jamoada tarbiya ishlarini yaxshilashda yordam ko‘rsatishga xarakat qiladi, tartibbuzar esa o‘zini boshkacha xis etadi. Chunki rahbarning xonasidan chiqqanidan so‘ng sexda, uchastkada shu ishchilar bilan ishlashga to‘g‘ri keladi.

Xar kanday korxona ishining muvaffaqiyati ishlab chikarish jamoalarining ma’naviy xolatiga uzviy bog‘liqdir. Ishlab chiqarishda oshkoralikni rivojlantirishda mehnat jamoalari muhim o‘rinni egallaydi. Mexnat jamoalari ishlab chikarish bo‘linmalarining asosiy negizi hisoblanadi. Raxbarning tarbiyaviy ishlariga mexnat jamoalari yordam beradi. Chunki mexnat jamoalarida bir-birini o‘rtoklarcha xurmat qilish, yordam qo‘lini cho‘zish, og‘ir paytlarda hamdam bo‘lish kabi qadriyatlar mavjud.

Tarbiyalash ishlari alohida ahamiyatga ega, buyurtma ishlar jamoa a’zolarini bir-biriga yaqinlashtiradi, jamoaga mansublik hissining hosil bo‘lishiga ko‘maklashadi.

Raxbar mexnat jamoalarida tarbiyaviy ishlarni muvaffakiyatli amalga oshirishi uchun kasaba uyushmasi, o‘rtoklik sudi va boshka jamoat tashkilotlari birgalikda ishlashi zarur. Aks xolda, raxbar yakkaboshchilik boshqaruv usulini qo‘llab, jamoada nizolarni vujudga keltirishi mumkin.

Jamoa a’zolarini tarbiyalashda rahbar o‘z og‘zidan chiqqan so‘zni to‘g‘ri bajara bilishi muhim ahamiyatga egadir. Ba’zi bir raxbarlar ishchilarga mukofot beraman, oylik maoshingni oshiraman deb va’da berib, muddati kelganda uddasidan chiqa olmay uyalib qoladi. Bunday raxbarlarning subutsizligi oqibatida jamoadagi tarbiyaviy ishlar susayib, rahbarning obrusi pasayib ketadi. O‘z va’dasini vaqtida bajaradigan raxbarlar jamoa a’zolari ichida doimo hurmat va extiborga sazovor bo‘ladilar.

Raxbar xodimlar shuni unutmasliklari zarurki xar qanday kishidan ishni noto‘g‘ri talab kilib, uni xafa qilsa, xafa bo‘lgan xodim uni ko‘p vaqtgacha eslab yuradi, bu esa ishni yaxshi olib borishga ancha xalaqit beradi. Rahbarning talabi adolatli, muntazam ravishda bajarilishi mumkin bo‘lsa, mehnat jamoalari uni qo‘llab-quvvatlasa, talabchanlik xar doim ishdan yaxshi natijalarni kulga kiritishga imkon beradi. Raxbar tartib buzuvchilarni jamoa ta’siri asosida tarbiyalashi kerak. Agar buyruq usulda xam tarbiyalash natija bermasa, unda raxbar ularga nibatan turli ma’muriy choralarni ko‘rishi kerak. Bo‘ysunuvchi xakikatda aybdor bo‘lishiga rahbarning ishonchi komil bo‘lmasa, uni jazolash fikridan qaytishi kerak. Xech qachon rahbar o‘ziga qarashli xodimlarini ruhiy asabiylashgan xolatda ja’zolashi maqsadga muvofiq bo‘lmaydi. Raxbar jazo berish buyrug‘iga imzo chekishdan oldin uni tugriligini sinchiklab tekshirib chiqishi kerak. Rahbar shuni esdan chiqarmaslimgi kerakki, ma’muriy jazo berish asosiy maksad bo‘lmay, balki jamoa a’zolarining intizomini ta’minlash qurolidir.

Raxbarning xodimlarga nibatan xar doim ma’muriy jazo qo‘llashi uning kadrlar ishlashi etarli bo‘lmaganligini, ularning o‘z o‘rnida emasligini va ishchilar orasida tarbiyaviy ishlarning yaxshi olib borilmaganligini bildiradi

**7.5. Ishchi va xizmatchilarning ish vaqti**

Xodimning ish vaqti quyidagi ikki guruhga: ish vaqtiga va tanaffus vaqtiga bo‘linadi. Ish vaqti, o‘z navbatida, ishlab chiqarish topshirig‘ini bajarish uchun sarflanadigan vaqtga va ishlab chiqarish topshirig‘ini bajarishda ko‘zda tutilmagan ishlarni bajarish uchun sarflanandigan ish vaqtiga ajraladi.

Ishlab chiqarish topshirig‘ini bajarish vaqti mazkur buyumni tayyorlash uchun texnologik jarayonda ko‘zda tutiladi, operatsiyalarni va ishlarni bajarish vaqti bilan bog‘liq. Bu xildagi vaqtga norma belgilanishi lozim vaqt bo‘lib, u vaqt normasi tarkibiga kiritiladi. Ishlab chiqarish topshirig‘ini bajarish uchun kerakli vaqt unumli ish vaqtiga kiradi.

Ishlab chiqarish topshirig‘ini bajarishda ko‘zda tutilmagan ish vaqti tasodifiy ish vaqtiga va unumsiz ish vaqtiga bo‘linadi.

Tasodifiy ish vaqtiga mazkur ijrochi uchun ishlab chiqarish topshirig‘ini bajarishda ko‘zda tutilmagan, ammo ishlab chiqarish jarayonida qilinishi zarur bo‘lib qolgan ishlar kiradi.

Unumsiz ishga texnologik jarayonda ko‘zda tutilmagan, ammo uning bajarilishi mahsulot ishlab chiqarishni ko‘paytirishga yoki uning sifatini yaxshilashga hech qanday yordam bermaydigan operatsiyalar kiradi. Ishlab chiqarish topshirig‘ini bajarishda nazarda tutilmagan ishlarga sarflangan vaqt normalashtirilmaydigan ish bo‘lib, u normaga kiritilmaydi va bunday ishlarga norma belgilanmaydi.

Tanaffus vaqtlari shunday vaqtki, bu vaqt davomida ijrochi ishni yoki xizmatni bajarishda bevosita qatnashmaydi.

Tanaffus vaqti normalashtirilgan tanaffuslarga va normalashtirilmagan tanaffuslarga bo‘linadi. Normalashtirilgan tanaffus vaqtiga dam olish uchun, shaxsiy ehtiyojlar uchun, ish paytidagi jismoniy tarbiya uchun hamda mavjud texnologiyaning va ishlab chiqarishni tashkil qilishning o‘ziga xos xususiyatlari bilan bog‘liq bo‘lgan tanaffus vaqti kiradi.

Normalashtirilmagan tanaffus vaqti ishlab chiqarish jarayonining normal borishi buzilishi oqibatida hamda mehnat intizomi buzilishi natijasida vujudga kelgan tanaffus vaqtlariga bo‘linadi. Birinchi holda, tanaffus mehnat va ishlab chiqarishni tashkil qilish yaxshi yo‘lga qo‘yilmaganligi, ya’ni ba’zi boshqarma xodimlarining, mutaxassislarning o‘z ishlarini puxta bilmasliklari, yordamchi ishchilarning ish joylariga yaxshi xizmat ko‘rsatmasliklari va h.k.lar tufayli ijrochiga bog‘liq bo‘lmagan vaziyatda, ikkinchi holda esa, ko‘pincha ijrochining aybi bilan sodir bo‘ladi. Buni bartaraf qilish ishchidan o‘z ishiga munosabatni tubda o‘zgartirishni, o‘z ishiga jiddiy qarashni talab qiladi. Bunday tanaffuslar vaqtning zoe ketishi bo‘lib, normalashtirilmaydigan tanaffus hisoblanadi va klassifikatsiyalashtirilmaydi. Bu xildagi vaqt sarflari vaqt normasiga kiritilmaydi.

Ishlab chiqarish topshiriqlarini bajarish vaqti deganda shu topshiriqlarni bajarish davomida jihozlarning ishlab turishi, ya’ni ish holatida bo‘lishi tushuniladi. U asosiy va yordamchi ish(opretsiya) elementlarini bajarish vaqtini o‘z ichiga oladi.

Ishlab chiqarish topshiriqlarida, qabul qilingan texnologik jarayonda ko‘zda tutilmagan ish vaqti tasodifiy ishlarni bajarishga sarflangan vaqtni va behuda ketgan unumsiz ish ish vaqtini o‘z ichiga olishi mumkin.

Tasodifiy ish vaqti – ishlab chiqarish topshirig‘ida ko‘zda tutilmagan, biroq topshiriqni bajarishning borishida unga ehtiyoj tug‘ulishidan vujudga kelgan operatsiyani ijro etishga sarflangan vaqtdir.

Unumsiz ish vaqti – bu, mahsulot tayyorlashga ketgan qo‘shimcha vaqt bo‘lib, uning natijasida mahsulot miqdori ko‘paymaydi, sifati ham yaxshilanmaydi. Unumsiz ish vaqti sarfiga, masalan, mahsulotdagi, tayyorlangan buyumdagi nuqsonni(brakni) tuzatishga, zagatovkalardagi ortiqcha pripusklarni to‘g‘rilashga ketgan vaqt hamda smena almashishga normadan ortiqcha sarflangan vaqt va shu kabilar kiradi.

Tanaffus vaqti – jihozlarning turli sabablar bilan ishlamasdan bo‘sh turib qolishdir. Uni normalashtirilgan va naormalashtirilmagan tanaffuslarga bo‘lish mumkin.

Normalashtirilgan tanaffus vaqti – jihozni ishga tushirish bilan bog‘liq bo‘lgan tanaffus, ishchining norma doirasida ishni boshlab yuborishga tayyorlanishi, asbob-uskunalarni tayyorlashi, amaldagi texnologik va ishlab chiqarish jarayonini tashkil qilishi, dam olish va shaxsiy ehtiyojlari tufayli jihozlar to‘xtab qolishi bilan bog‘liq bo‘lgan tanaffuslardir.

Normalashtirilmagan tanaffus vaqti tashkiliy-texnikaviy sabablar yoki xodim ishlab chiqarish intizomini buzishi tufayli jihozlarning ishlamay bush turib qolgan vaqtini o‘z ichiga oladi. Tashkiliy-texnikaviy sabablarga jihozlarning amaldagi texnologiya yoki ishlab chiqarishni tashkil qilish qoidalarida shartlab qo‘yilmagan butun bo‘sh turib qolgan vaqti kiradi.

Xodim ishlab chiqarish intizomini buzganligi tufayli jihozlar ishida tanaffus sodir bo‘lishiga uning ishga kechikib kelishi, smena oxirida ishdan barvaqt ketishi, tushlik ovqatga oldinroq ketib, kechikib kelishi, smenada ish ketayotgan paytda ustaning yoki brigadirning ruxsatisiz ish joyidan uzoqlashishi, normada ko‘rsatilganidan ortiq dam olib o‘tirishi va h.k.lar kiradi.

Xodimning yoki jihozning ish vaqti sarfi yuqorida ko‘rib chiqilgan klassifikatsiya doirasida normalashtiriladigan va normalashtirilmaydigan ish vaqti sarflariga bo‘linadi.

Normalashtiriladigan ish vaqti sarfiga norma bilan belgilangan doirada topshirilgan ishni bajarish uchun zarur bo‘lgan vaqt kiradi. Bunga tayyorgarlik – yakunlovchi vaqt, operativ vaqt, ish joyiga xizmat ko‘rsatish vaqti, dam olish va shaxsiy ehtiyojlarga sarflanadigan vaqt, ishlab chiqarish texnologiyasi va uni tashkil qilish ishlari bilan bog‘liq bo‘lgan tanaffus vaqtlari kiradi. Bu sarflar vaqt normasi tarkibiga kiritiladi.

Normalashtirlmaydigan ish vaqti sarfiga ijrochining yoki jihozning unumsiz, bo‘sh turib, zoe ketgan vaqtlari kiradi. Demak, bunday sarflar vaqt normasi tarkibiga kiritilmasligi turgan gap.

Xodimning ish vaqti bilan jihozlardan foydalanish vaqtini normalashtiriladigan va normalashtirilmaydigan ish vaqtiga bo‘lishdan maqsad ularning unumli ishlagan vaqtini ko‘paytirish, vaqt zoe ketishiga qarshi kurashmoq uchun buning sabablarini bilishdir. Bunday sabablar juda ko‘p bo‘lganligi uchun ularni bir-biriga yaqinroq, o‘xshashroq guruhlarga – kategoriyalarga birlashtirish hamda har bir kategoriyaning mazmuni va tarkibini aniq ta’riflab berish kerak.

Foydali sarf qilingan vaqt ham mazmuni, ham iqtisodiy ahamiyati jihatidan xilma-xildir. Ulardan ba’zilari normalashtirilgan vaqtning umumiy sarfida o‘zi tutgan o‘rnidan, ya’ni salmog‘idan qat’i nazar foydali bo‘ladi. SHuning uchun ham ularning salmog‘i ish kuni davomida qancha ko‘p bo‘lsa, xodimning mehnat unumdorligi ham, jihozlarning ish vaqti fondidan va uning ishlab chiqarish imkoniyatlaridan foydalanish unumdorligi ham shuncha yuqori bo‘ladi, jihozlardan, asbob-uskunalardan foydalanish samaradorligi ham ortib boradi.

Demak, bunday ish vaqti sarflarini cheklash xodimning mehnat samaradorligini oshirish va jihozlardan samarali foydalanishiga imkoniyat yaratadi. SHuning uchun ham xodimning ish vaqti sarfini klassifikatsiyalash uning asosiy guruhlarini shunday kategoriyalarga, ya’ni tayyorgarlik-yakunlovchi, operativ (asosiy yordamchi), ish joyiga xizmat ko‘rsatish, ishni tashkil etish, texnologiya va texnika bilan bog‘liq bo‘lib, reglamentga solingan dam olish va tanaffus vaqtlariga ajratishni taqozo qiladi.

Korxonalarda yil boshida ish vaqtining kalendar fondi rejalashtiriladi. Unda ish vaqtining nominal va bayram hamda dam olish kunlari ham hisobga olinadi. Foydali ish vaqti fondini hisoblash uchun korxonadagi xodimlarning ish vaqtining nominal fondi va uni hisoblashga ta’sir qiluvchi ko‘rsatkichlarni ham hisobga olish kerak bo‘ladi.

Ish vaqtidan yaxshiroq foydalanish hisobiga mehnat unumdorligining o‘sishi avvalo, bu vaqtning bekor sarf bo‘lishiga barham berish bilan bog‘liqdir. Haqiqatda ular faqat mehnat va ishlab chiqarish yaxshi tashkil

Ish vaqtining kalendar fondi

Ish vaqtining nominal fondi, kun

Bayram va dam olish

kunlari

Foydali ish vaqti fondi, kun

Ишда бўлмаган кунлар

Ish vaqtining nominal fondi, soat

Foydali ish vaqti fondi, soat

Қонуний сабабларга

кўра иш

жойида бўлмаслик

Иш

вақтининг йўқотилиши

Прогул

лар (фактлар бўйича)

Ish kuni davomiyligi qisqartirilishi bilan bog’liq bo’lgan yo’qotilgan vaqt, soat

-rasm. Ish vaqtining kalendar fondi

etilmaganda, mehnat intizomi buzilganda, mehnatni muhofaza qilish etarli darajada yo‘lga qo‘yilmaganda va shu kabi hollarda sodir bo‘ladi. Bu zahiralar ko‘rsatib o‘tilgan kamchiliklar barham topgach tugaydi. Ish vaqtining bekor sarf bo‘lishi hisobiga mehnat unumdorligining o‘sish zahiralarini aniqlash maqsadida ish vaqtining haqiqiy balansini sinchiklab tahlil qilish uni rejalashtirilgan ish vaqti bilan taqqoslash, ish kunini suratga tushirish va bu ishni mustaqil ravishda amalga oshirish yordamida ish vaqtining bekor sarf etilishini aniqlash, ularning sabablarini belgilash va ularni kamaytirish yoki to‘liq barham toptirish tadbirlarini ishlab chiqish lozim.

**8-BOB. Temir yo‘l transporti faoliyatida tavakkalchilikni boshqarish**

* 1. **Transport faoliyatida tavakkalchilik jarayoni**

Tavakkalchilik – bu muqarrar tanlov vaziyatidagi noaniqliklarni bartaraf etish bilan bog‘liq jarayonda ko‘zlangan natijalarga erishish omadsizlik va maqsaddan chekinish ehtimolini miqdor va sifat jihatdan baholash imkoniyati mavjud holdagi faoliyatidir.

Ko‘rsatib o‘tilgan elementlar, ularning o‘zaro bog‘liqligi va o‘zaro ta’sirchangligi tavakkalchilikning mazmun mohiyatida namoyon bo‘ladi.

SHu bilan bir qatorda tavakkalchilikka uning mohiyatini anglash imkonini beruvchi bir qancha xislatlar xosdir. Unga quyidagi xislatlar kiradi.

-qarama-qarshilik (zidlik)

-alternativlik (muqobillik)

-noaniqlik (mavhumlilik)

Qarama-qarshilik-tavakkalchilikning muhim xislatlaridan biri bo‘lib, u turli qarashlarda namoyon bo‘ladi.

Tavakkalchilikning bu xususiyati muhim iqtisodiy, siyosiy va ma’naviy ruhiy oqibatga sabab bo‘ladi, chunki u jamiyat va texnika taraqqiyotini ta’minlaydi, jamoatchilikning fikrlash doirasiga ijobiy ta’sir etadi. Ikkinchi tomondan, tavakkalchilik avantyurizm, valyuntarizm, sub’ektivizmga, ijtimoiy taraqqiyotni tormozlashga olib keladi.

Tavakkalchilikning qarama-qarshi tabiati mavjud tavakkal harakatlarning to‘qnashuvida namoyon bo‘ladi. Masalan, u yoki bu harakatni amalga oshirish uchun maqbul yo‘lni tanlagan kishi o‘zini tavakkal ish qilgan deb hisoblasa, boshqa odamlar tomonidan u ehtiyotkorlik, har qanday tavakkalchilikdan xolis yoki aksincha deb baholash mumkin.

Tavakkalchilikning muqobillik xususiyati ikki va undan ortiq variantdagi imkoniyatlar yo‘nalishlar harakatlar orasidan o‘ziga mos - keluvchi variantni tanlash zaruratidan kelib chiqadi. Tanlov imkoniyatining mavjud bo‘lmasligi, tavakkalchilik holatini inkor etadi. Qaerdagi tanlov bo‘lmasa u erda tavakkal harakatdagi vaziyat yuzaga kelmaydi, demak tavakkalchilik mavjud bo‘lmaydi.

Tavakkalchilikning bu xislatiga e’tiborni qaratishimizning muhimligi shundan iborat-ki, u noaniqlikning ob’ektiv va sub’ektiv manbalarini inkor etadi va boshqaruv jarayonlarini amalda optimallashtiradi, kolaversa gap qandaydir noaniqliklarni to‘liq bartaraf etish ustida emas (amalda mumkin bo‘lmagan), balki ratsional alternativani tanlash maqsadida tavakkalchilikni hisobga olish zarurati ustida ketmoqda.

Faoliyat yuritishda tavakkalchilik holatlari ko’p bo’lishiga qaramay, tavakkalchilik qarorlaridan uzoqroq yurishga harakat qiladigan boshqaruvchilar kompaniyani turg’unlikka va raqobatbordoshlikning yo’qotilishiga duchor qiladilar. Eng katta foydani aynan yuqori tavakkalchilikka bog’liq amallar keltiradi.

Tavakkalchilikning asosiy omillari quyidagilardan iboratdir:

1. Kutilmagan siyosiy va makroiqtisodiy omillar:

- iqtisodiyotdagi yuksalish va inqirozlar, inflatsiya;

-soliq va boj to’lovlarining oshishi, majburiy ajratmalarning kiritilishi;

- mulkchilik munosabatlaridagi o’zgarishlar, siyosiy sabablarga ko’ra mulk va pul mablag’larining begonalashtirilishi;

- valyuta almashish kursining o’zgarishi;

- qonunchilikning o’zgarishi.

2. Bozordagi vaziyat o’zgarishiga bog’liq omillar:

- talabning susayishi va narxlarning tushishi;

- moddiy, energetik resurslarga baho va ta’riflar hamda transport

tariflarining oshishi;

- mijozlar didining o’zgarishi, raqobatchilarning kutilmagan harakatlari, bir-birining o’rnini bosuvchi tovarlarning paydo bo’lishi;

- qimmatli qog’ozlar kursining o’zgarishi va boshqalar.

3. Tashqi iqtisodiy omillar:

- ayrim mamlakatlarga tovarlar eksportining man qilinishi yoki cheklashlar kiritilishi;

- ayrim mamlakatlarda tovarlarni eksport qilishga boj to’lovlarining oshishi yoki pasayishi;

- boshqa davlatlardagi siyosiy va iqtisodiy inqirozlar;

- jahon bozorlarida narxlarning o’zgarishi;

- boshqa davlatlardagi aktivlar yoki daromadning muzlatib qo’yilishi yoki musodara qilinishi;

- chet eldagi uzoq muddatli kontraktlarning o’zgarish ehtimoli.

4. Kompaniyaning ichki omillari:

- korxona strategiyasi va uning biznes-rejasini tuzadigan, foyda va zararlarning hisobini yuritadigan shaxslar qo’llovchi uslubiyotning takomillashmaganligi va savodlizligi;

- xo’jalik aloqalari bo’yicha hamkorlarning nopokligi va to’lovga noqobilligi;

- noto’g’ri boshqaruvchilik qarorlarining qabul qilinishi;

- ijro etuvchilarning xato tanlanishi, marketing prognozidagi xatolar, ijroiya organi muhim takliflarining aksiyadorlar umumiy yig’ilishi yoki kuzatuv kengashi tomonidan rad qilinishi.

Shuningdek, tavakkalchilik omillari sifatida tabiat ofatlari, ish tashlashlar, o’g’rilik va reket bo’lishi mumkin.

Tavakkalchilik darajasini pasaytirish yoki ularning salbiy oqibatlarini to’liq bartaraf qilish (imkoni bo’lsa) maqsadida yirik kompaniyalar tavakkalchilikni boshqarishlari zarur. Tavakkalchilikni boshqarish maqsadi har qanday yomon vaziyatlarda ham, gap aslo bankrotlikka tushish haqida emas, balki faqat foydaning birmuncha kamayishi haqida ketishiga erishishdir.

Tavakkalchilikni boshqarish o’ziga quyidagilarni oladi:

- tavakalchilik vaziyatlarini tahlil va prognoz qilish, xavfi kuchli sohalarni aniqlash;

- tavakkalchilik vaziyatlarida yo’qotishlarni kamaytirish bo’yicha tadbirlarni ishlab chiqish va amalga oshirish;

- kompaniya bo’limlari ishini muvofiqlashtirish, rag’batlantirish, nazorat

qilish va boshqalar, ya’ni boshqaruv funksiyalarining to’la kompleksini amalga oshirish.

Tavakkalchilik qarorlarini qabul qilishning asosiy tamoyillari:

- kompaniya o’zlik kapitalining imkoniyati darajasidan ko’proqqa tavakkal qilmasligi kerak;

- doimo tavakkalchilik oqibatlari haqida o’ylash kerak;

- ijobiy qaror faqat ikkilanish yo’q holatdagina qabul qilinishi lozim;

- oz narsaga erishish uchun ko’proq narsani xavf ostiga qo’yib bo’lmaydi;

- faqat yagona yechimi bor deb o’ylash kerak emas, boshqa yechimlarning ham bo’lishi ehtimoli bor;

- kapitalni tavakkalchilik bilan ishlatishdan oldin, ushbu tavakkalchilikdan olinishi mumkin bo’lgan maksimal zararni aniqlash, zarar miqdorini ishlatiladigan kapital hajmi bilan solishtirish, barcha o’zlik moliyaviy imkoniyatlarga taqqoslash va ushbu kapitalning yo’qotilishi iqtisodiy nochorlikka olib keladimi yo’qmi aniqlash lozim.

Tavakkalchilikni prognoz qilish va korxonaga uning ta’sirini kamaytirish bo’yicha qaror qabul qilishning muhim vositalari:

- buning uchun zarur bo’lgan ma’lumotlarning mavjudligi;

- limitlash, ya’ni xarajat, sotish, kredit va boshqalarning cheklangan miqdorini o’rnatish. Tovarlarni kreditga sotishda, qarz berishda, joylashtiriladigan kapital qiymatini aniqlashda va boshqalarda qo’llaniladi;

- o’z-o’zini sug’urtalash – kompaniyada, ayniqsa doimo tavakkalchilik

qilinganida, moddiy va moliyaviy sug’urta fondlarini tashkil qilish;

- sug’urtalash – muayan voqealar (tavakkalchilik vaziyatlari) yuz berganda moddiy manfaatlarni himoya qilish.

* 1. **Tavakkalchilikni boshqarish va uning usullari**

Tavakkalchilikni boshkarish kuyidagi faoliyatlarni uz ichiga oladi:

- tavakkalchilikni aniklash, taxlil qilish va uning darajasini baxolash:

- tavakkalchilikni ogoxlantiruvchi tadkirlarni ishlab chikish, uni minimallashtirish va sugurtalash tadbirlarini belgilash:

- tavakkalchilik okibatida kurilgan zararlarni koplash va korxonani tiklash yulini izlash.

Bulardan tashkari tavakkalchilikni strategik boshkarish yuzasidan kuyidagi savollarga javob topish zarurdir: Korxona aynan kaysi bir turdagi tavakkalchilikni uz faoliyatida kullash kerak? SHu singari tavakkalchilikni boshkarish uchun kaysi bir usullarni kullash ma’kul?

Korxona uz zimmasiga kay darajadagi tavakkalchilikni olishi mumkin?

Ammo tavakkalchilikni boshkarish strategiyasi belgilab olishning uzi etarli emas. Bundan tashkari, shu strategiyani amalga oshirish mexanizmi, ya’ni tavakkalchilikni boshkarish tizimini ishlab chikish lozim. Bu kuyidagilardan iborat:

- kabul kilinadigan karorlarni samarali baxolash va uni nazorat tizimini yaratish:

- korxonada tavakkalchilikni boshkarish uchun maxsus bulimi tashkil kilish yoki shaxsni tayinlash:

- tavakkalchilikni sugurtalash, zarar va yukotishlarni koplash uchun maxsus mablaglar va zaxiralar ajratish.

Amaliyotning tasdiklashicha, bu tadbirlardan tashkari, tavakkalchilikni boshkarish buyicha maxsus kullanmalar ishlab chikishni takozo etadi. Aynan shu kullanmada xar bir bulim va menejerlarning tavakkalchilikka borish me’yorlari kursatilgan buladi.

Ba’zi xollarda kuyidagi xolatni xam e’tiborga olish lozim buladi. Sugurtani uz buyniga olish usuli korxonani bir xil maxsuloti kup, ularning ishdan chikish extimoli kam bulgan xollarda xam juda kul keladi. Masalan, yuzlab tannerlarga ega yirik neft komponiyalari foydalanishadi. CHunki, firmaga yiliga bitta tankerni yukotish (bu yuz bermasligi xam mumkin) xamma tankerlar uchun sugurta soligi tulashdan kura arzonga tushadi.

Tavakkalchilikni boshkarishda asosan ikki usul kullaniladi:

a) tavakkalchilikni ogoxlantirsh va uni chegaralash usuli:

b) zararni koplash usuli.

Tavakkalchilikni ogoxlantirish (chegaralash) usullari kuyidagilardan iborat:

- karor kabul kilish mukobillarini va tavakkalchilik darajasini obdon ekspertizadan utkazish:

- tavakkalchilikning muayyan karorni kabul kilish bilan boglik bulgan xarajatlar summasini belgilash:

- karzdorning majburiyatlarini bajarilishini ta’minlash uchun turli-tuman kafolat va karz operagiyalaridan foydalanish:

- tavakkalchilikni diversifikagiyalash ya’ni korxona kapitalini turli faoliyatlarga investigiyalash: turli kurinishdagi kimmatli kagozlarga investigiya kilish: investitsiya portfeli tarkibini optimallashtirish: tovar etkazib beruvchilarni kupaytirish: bozorning bir kancha segmentlariga tovar va xizmatlarni sotish, ya’ni iste’mollar kategoriyalarini, mijozlar va turli regionlarni kamrab olish: kadrli mollarni turli joylarga saralash va x.k.:

Tavakkalchilikni boshqarishning yangi usuli tavakkalchilikni boshqarishda o‘yinlar nazariyasidan ham foydalaniladi. O‘yinlar nazariyasida agar ikki shaxs orasidagi o‘yinni nazarda tutsak unda ular bir shaxs bir-biridan bog‘liq bo‘lmagan qoida o‘z strategiyasini tanlashni tushunamiz. O‘yin maqsadi muvozanat nuqtasiga erishish strategiyasini tanlashdir.

Muvozanatlik strategiyasi - bu ishonchlilik strategiyasi bo‘lib, asosida to‘lov funksiyasining qiymati, uning ob’ektivligi yotadi va kamtarona qoida sanaladi. Ammo o‘yinlar nazariyasida ko‘pincha muvozanat holatdan uzoqlashib tavakkalchilikka yo‘l qo‘yishadi, bu esa ko‘plab amaliy masalalarning ishida uchrab turadigan holatdir. Bunda barcha mumkin bo‘lgan imkoniyatlardan o‘yinchining xulq-atvori, tanlagan strategiya natijasida keladigan foyda, uning stabilligi va boshqalar nazarga olinadi. Quyida biz muvozanat nuqtasidan uzoqlagan qoidada o‘yin yuritish misollarini ko‘rib chiqamiz.

Bunday strategiyada istagan natijaga erishish xavfi katta bo‘ladi. Bunday strategiyalarni tanlashda barcha imkoniyatlarni hisobga olgan holda shunday yo‘lni tanlash kerakki, unda raqibning hatti-harakati o‘zaro bo‘ladigan foyda bu tanlangan strategiyadan olinadigan natijalarni hisoblab uni muvozanat holat o‘yinlari bilan solishtirib ko‘rish zarur.

**Inson strategiyasi**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | **...** |  | **...** |  |
|  |  |  | **...** |  | **...** |  |
|  |  |  | **...** |  | **...** |  |
| **...** | **...** | **...** | **...** | **...** | **...** | **...** |
|  |  |  | **...** |  | **...** |  |
| **...** | **...** | **...** | **...** | **...** | **...** | **...** |
|  |  |  | **...** |  | **...** |  |

**Tabiat holatlari**

- inson Si strategiyasini tanlanganda unga tabiat Rj holatni qarshi qo‘ygandagi to‘lov miqdori.

Matritsaning elementi o‘yinchi Si echimga kelganda tabiatning r holatidagi to‘lovlar summasini belgilaydi. Agar Aij musbat bo‘lsa tabiatning Rj holatida o‘yinchining Si strategiyasini tanlashdan kelgan foydasini, manfiy bo‘lsa o‘yinchining tutgan zararini anglatadi.

**Tabiat holatlari.**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | **...** |  | **...** |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
| **...** |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
| **...** |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |

Agar o‘yinlar matritsasi berilgan bo‘lsa ya’ni aij-lar barcha i va j lar uchun berilgan bo‘lsa, quyida o‘yinning eng yaxshi strategiyasini tanlash mezonlarini keltiramiz.

**I.** **Laplas mezoni.** Agar tabiat holatlarini yuzaga kelish ehtimollari ma’lum bo‘lmasa barcha holatlarni teng ehtimolli deb faraz etamiz va Si strategiyasini Sj strategiyadan yaxshiroq deymiz va Si>Sj deb belgilaymiz agar

 bo‘lsa.

**II. Vald mezoni.** Pessimistik strategiyalarini tanlash, kamtarlik yo‘lini tutib o‘yin yuritish bo‘lib bu me’zon orqali quyidagicha strategiya tanlanadi:

Si>Sj deyiladi,

agar  bo‘lsa.

**III. Gurvits mezoni.** Bu mezonda har bir Si strategiya uchun quyidagicha hisoblanadi:

 bu erda,

 oralig‘i biror qiymat bo‘lib agar hi>hj ,bo‘lsa Si>Sj deyiladi.

Faraz etaylik qaror qabul qilishni A, V, S, D, E besh varianti va tabiatning 3 varianti: I, II, III, berilgan bo‘lib yutuq qiymatlari quyidagicha berilgan bo‘lsin:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Variantlar** | **Holatlar** | | |
|  | **I** | **II** | **III** |
| **A** | 2 | 3 | 5 |
| **V** | 1 | 3 | 5 |
| **S** | 0 | 7 | 2 |
| **D** | 9 | 0 | 0 |
| **E** | 3 | 3 | 3 |

Bu matritsa asosida A, V, S, D, E variantlarni biror tartibga keltirish mumkin, masalan, avval 5 variantdan eng yaxshisi tanlanadi so‘ng qolgan 4 variantning eng yaxshisi va hokazo.

Jadvaldan ko‘rinib turibdiki, undagi sonlar shunday tanlanganki, Laplas mezoni bilan biror yaxshi variantni tanlash qiyin, chunki satrlardagi sonlar yig‘indisi o‘zaro tengdirlar.

**IV Cevij mezoni.** Bu mezon «qo‘ldan ketgan foydani» minimallashtirish usuli deyiladi. Bu mezonni qo‘llash uchun quyidagi formulani tuzamiz:

b i j = a i j \_ max a k j ,

va S i > Sj deyiladi, agar minb i k > min b j k bo‘lsa.

* 1. **Tavakkalchilikni tahlil qilish usullari**

Tavakkalchilikni taxlil kilish usullarini kuyidagicha:

1. Statistik usul:
2. Ekspert usul:
3. Analitik usul.

Statistik usul yordamida uxshash faoliyat bilan shugullanadigan xujaliklarda kuriladigan zarar, uning darajalari va takrorlanib turish xollari urganiladi.

Ekspert usul yordamida tajribali tadbirkorlar fikri yigiladi, u kayta ishlanadi, menejer va mutaxasislarning anik tijorat operagiyalarida xavfning kutilish darajalari tugrisidagi fikrlari taxlil kilinadi.

Analitik usul extimollar nazariyasi, uyinlar nazariyasidagi matematik modellarni kullashga asoslanadi.

Tavakkalchilikni tahlil qilish menejment soxasidagi eng tez rivojlanib borayotgan professional faoliyat xisoblanadi. Garb firmalarining shtatida aynan shu xavfni kamaytirishga javob beruvchi tavakkalchilik buyicha lavozim mavjud. Ular firma raxbarlari bilan bir katorda xavf-tavakkalchilik buyicha karorlar kabul kilishda katnashadi va uning okibati uchun barovar javob beradi:

* 1. **Temir yo‘l transporti korxonasida korporativ risklarni boshqarish tizimi**

"O'TY" AJda risklarni boshqarishning korporativ tizimini yaratish maqsadi tashqi va ichki tavakkalchiliklarning ta'siri sharoitida "O'TY" AJning strategik boshqaruv natijalarini optimallashtirish, "O'TY" AJning strategik rivojlanish dasturida nazarda tutilgan maqsadli ko'rsatkichlarga erishish va uzoq muddatli strategik qarorlar qabul qilishda tizimli yondashuvni ta'minlashdan iborat.

"O'TY" AJ korporativ risklarni boshqarish tizimi doirasida hal etiladigan asosiy vazifalar quyidagilardan iborat:

1) potentsial xavf sohalarini aniqlash va xavfni oldini olish yoki kamaytirish imkoniyatlarini baholash;

2) ularning tizimli prognozlash va baholash asosida xavflarning oldini olish;

3) xatarlarni samarali boshqarishni ta'minlaydigan boshqaruv vositalari va mexanizmlarini yaratish;

4) "O'TY" AJ uchun xavfli vaziyatlarni oldini olish va yuzaga kelgan taqdirda zararni minimallashtirish bo'yicha chora-tadbirlar kompleksini ishlab chiqish va baholash;

5) aniqlangan xatarlarni bartaraf etish yoki kamaytirish bo'yicha ishlarni amalga oshirish uchun zarur bo'lgan resurslarni aniqlash va belgilangan qoidalarga muvofiq ularning optimal taqsimlanishi;

6) xavfli vaziyatlardan oqilona foydalanish asosida risklarni boshqarish natijasida olingan qo'shimcha daromadlarni maksimal darajada oshirish.

"O'TY" AJ korporativ risklarni boshqarish tizimini joriy etish va faoliyat yuritishi amaldagi boshqaruv tuzilmasi doirasida rasmiy majburiyatlarni qayta taqsimlash asosida va risklarni boshqarish sohasidagi reglamentlarga muvofiq amalga oshiriladi. Temir yo'llarni tashkil etish va rivojlantirish bilan birga, korporativ risklarni boshqarish tizimining tamoyillari va mexanizmlari "O'TY"AJning tashkil etilayotgan sho'ba va qaram jamiyatlariga ham tatbiq etiladi.

"O'TY" AJ korporativ risklarni boshqarish tizimi quyidagi asosiy talablarni hisobga olgan holda shakllantiriladi:

- vakolat va mas'uliyatning etarli darajada taqsimlanishini ta'minlaydigan risklarni boshqarishning tegishli ko'p bosqichli ierarxik tuzilmasining mavjudligi;

- korporativ risklarni boshqarish tizimi doirasida foydalaniladigan terminologiyaning birligi;

- yagona axborot makonining mavjudligi va "O'TY" AJ boshqaruvining barcha darajalarida ham vertikal, ham gorizontal ravishda axborotning o'zaro bog'liqligini ta'minlash»;

- axborotni qayta ishlash va tahlil qilish tartib-qoidalariga yondashuvlarni birlashtirish;

- tizimda muayyan vaziyatning o'ziga xos xususiyatlarini hisobga olish uchun xavfni boshqarish tartib-qoidalarining turli kombinatsiyalaridan foydalanish imkoniyati mavjud;

- tizimda qayta aloqa mexanizmlarining mavjudligi va yangi xavflarning paydo bo'lishiga moslashuvchan va tezkor javob berish imkoniyati;

- xatarlarni baholash va boshqarish tartib-taomillari izchilligi va reglamentini ta'minlash;

-xatarlarni boshqarish va boshqaruv axborot tizimini integratsiya qilish va risklarni boshqarish jarayonini axborot bilan qo'llab-quvvatlash tizimining mavjudligi.

"O'TY" AJ risklarni boshqarish tizimini amalga oshirish uni bosqichma-bosqich ishlab chiqish va joriy etishni nazarda tutadi. Xatarlarni boshqarishning umumiy funktsional strategiyasi quyidagi beshta asosiy bosqichga ajratilgan.

Tavakkalchilikni boshqarishning funktsional strategiyasi bosqichlari

1-bosqich. “O’TY” AJ ning namunaviy risklarini, risklar xaritasi (risklar matritsasi)ni, risklarning tartibini reglamentovchi xujjatlarini shakllantirish va ularning doimiy yangilab turish.

2-bosqich. “O’TY” AJning risk uslublarini ishlab chiqish

3-bosqich. “O’TY” AJning risklarni boshqarish tashkiliy infratuzilmasini yaratish

4-bosqich. Risklarni boshqarish jarayonini axborot qo’llab quvvatlash va monitoring tizimini yaratish

5-bosqich. “ЎTY” AJning risklarni boshqarish jarayonida tarkibiy tuzilmalarning o’zaro xamkorligini reglamentlovchi xujjatlarni shakllantirish

-rasm. Tavakkalchilikni boshqarishning funktsional strategiyasi bosqichlari

"O'TY" AJning barcha bo'linmalari faoliyatida izchillikni ta'minlash uchun risklarni boshqarish jarayonida risklarni boshqarish tartibini amalga oshirishda AJ bo'linmalarining o'zaro hamkorligi to'g'risidagi normativ hujjatlar shakllantiriladi. Korporativ risklarni boshqarishni tashkil etishda ichki hamkorlikni tashkil etish asoslarini belgilovchi asosiy hujjat kompaniya tavakkalchiliklarini boshqarishning korporativ reglamentidir.

- "O'TY" AJ risklarni boshqarishning funksional strategiyasini amalga oshirish:

- "O'TY" AJ ning strategik va tezkor darajada uzluksiz va barqaror faoliyat yuritishi;

- "O'TY" AJni rivojlantirish strategik dasturida belgilangan tashqi va ichki xatarlarni oldindan aniqlash va bartaraf etish hisobiga maqsadli ko'rsatkichlarga erishish;

- "O'TY" AJ xizmatlari iste'molchilarining ishonchini va sodiqligini oshirish, tashish xavfsizligiga, yuklarni yetkazib berish muddatlariga, ko'rsatilayotgan xizmatlar sifatiga ta'sir etishi mumkin bo'lgan xatarlarni o'z vaqtida aniqlash va bartaraf etish hisobiga va shu asosda iste'molchilar talablarini to'liq qondirishni ta'minlash;

- "O'TY" AJ boshqaruv tuzilmasini takomillashtirishni amalga oshirishda korporativ qurilish va boshqaruv sohasidagi xatarlarni o'z vaqtida oldini olish»;

- risklarni oqilona ishlatish asosida risklarni boshqarish natijasida olingan qo'shimcha daromadlarni maksimal darajada oshirish;

- "O'TY" AJ ichidagi kapitalni yanada samarali taqsimlash va resurslarni samarasiz tartib-qoidalar va loyihalardan voz kechish hisobiga ishning ustuvor yo'nalishlariga qayta taqsimlash;

- "O'TY" AJning kredit reytingi va ishbilarmonlik obro'sini oshirish orqali kapitalni jalb qilish qiymatini kamaytirish» ga imkon yaratadi.

**9-BOB. Temir yo‘l transporti faoliyatini boshqarishning axborot ta’minoti**

**9.1. Temir yo‘l transporti faoliyatida axborotlar tizimi**

Barcha axborotlarni o’ziga xos belgilarga qarab tur va guruhlarga ajratish, ya'ni klassifikatsiya qilish yoki tasniflash, bu qiyinchilikni barataraf etish yoki bir oz engillashtirishga ma'lum darajada yordam beradi. Turkumlanganda axborot tizimi har tomonlama soddalashadi, shuningdek, uni to’plash, uzatish va turlarga ajratish osonlashadi, buning natijasida transport jarayoni qatnashchilari axborot bilan to’liqroq ta'min etiladi.

Transport korxonasi faoliyatidagi barcha boshqarish vazifalarini kompleks hal etish uchun axborotlar har bir boshqarish ob'ektining o’ziga xos xususiyatlarini hisobga olib aniq turkumlanadi.

Axborotlar tizimi

Oddiy tizim

Murakkab tizim

-rasm. Axborotlar tizimi

Axborotlar yig‘indisi boshqaruvning axborot tizimini tashkil etadi. Axborot tizimi — murakkab axborot tuzilmasi bo‘lib, xujjatlar, axborot oqimlari, aloka kanallari va boshqaruv ob’ektining texnik vositalarini o‘z ichiga oladi. Axborot tizimlari murakkab va oddiy bo‘lishi mumkin.

Oddiy axborot tizimi chuqur qayta ishlanishni talab etmaydi, uning paydo bo‘lish joyidan foydalanish, joyiga etkazilishi o‘zgarishsiz amalga oshiriladi. Bunday axborot telefon yoki turli vositalar orqali bir martalik xabar sifatida keladi.

Murakkab axborot tizimlari axborotni qayta ishlashning mexanizatsiyalashishi va avtomatlashishi darajasiga ko‘ra tavsiflanadi. Birinchi guruhga shunday axborot tizimlari kiritiladiki, ularda axborotni qayta ishlash qo‘lda yoki oddiy mexanizatsiyalashgan qurilmalar yordamida amalga oshiriladi. Ikkinchi guruh axborotni qabul kilish va qayta ishlashni mexanizatsiyalash vositalarini keng qo‘llash asosida amalga oshirish mumkin. Uchinchi guruxga aralash tizimlar mansubdir. Ularda ma’lumotlarni qayta ishlashning kompleks mexanizatsiyasi axborotni to‘plash va qayta ishlash unsurlari bilan bir qatorda qo‘llaniladi.

Axborot tizimi o‘zining moddiy-texnik bazasiga ega bo‘lishi lozim.

Axborot tizimining moddiy-texnik bazasi

Texnologik jixozlar

Dasturiy ta’minot

Shaxsiy kompg’yuterlar

Axborot vositalari

Tizimli dasturlar

Amaliy dasturlar

-rasm. Axborot tizimining moddiy-texnik bazasi

Axborot tizimining moddiy-texnik bazasining tashkil etilishi, boshqarishda zarur bo‘lgan strategik va taktik vazifalarni hal qilishda axborotlarni yig‘ish va ularni ajratib olishda muhim hisoblanadi. Axborotlarning xarakteri va sifatli ajratilishi qabul qilinadigan qarorlarning natijasiga katta ta’sir ko‘rsatadi.

Axborot tizimning funksiyalari:

* tashkiliy boshqaruv jarayoni samarali kechishi uchun xar bir aniq menejerga qanday mazmundagi va qancha miqdordagi axborot lozimligini aniklash;
* tashkilotning faoliyati unumli bo‘lishi uchun umumiy va xususiy jixatdan olganda, qanday va qancha texnik vositalar kerakligini aniklash;
* tashkiliy tuzilma faoliyatining uzluksiz davomiyligini ta’min­lash uchun zarur bo‘ladigan jamiki texnik vositalarga sarflanadigan xarajatlarni markazlashtirilgan tartibda rejalashtirish;
* tashkilot miqyosida tegishli axborotlarni to‘plash, saqlash va taqdim etish jarayonlarining yuksak ijrochilik darajasini ta’minlash;
* amaliy jihatdan qo‘llanilishi mumkin bo‘lgan turli faoliyat dasturlarini yaratish.

Axborot tizimiga kiradigan ma’lumot sifatida axborotni shakllantiruvchi axborot manbalari va ma’lumotlarni yig‘ish tizimi ko‘rib chiqiladi. Chiqadigan axborot sifatida esa qarorlarni shakllantirish va qabul qilish, ya’ni axborotdan maqsadli ravishda foydalanish tizimi tahlil etiladi. Demak, axborot tizimi axborotni boshlang‘ich yig‘ish va undan ikkilamchi foydalanish tizimi bilan o‘zaro bog‘liq. Axborot tizimi boshqarish tizimining asosi sanaladi. Biroq butun boshqarish tizimi u bilan tugamaydi. Qarorlar qabul qilish ishlab chiqarishga ta’sir ko‘rsatuvchi boshqarish tizimining boshqa tomonini tashkil etadi. Axborot tizimi tushunchasi uzluksiz axborot tushunchasi va uning moddiy namoyon bo‘lishi bilan bog‘liq. Bunda axborot tizimining ikki tomoni, ya’ni texnologik va mazmuniy jihatini farqlash lozim. Axborot tizimiga texnologik yondoshuv uni axborot protseduralarini (ma’lumot yig‘ish, ro‘yxatta olish, uzatish, saqlash, jamlash, qayta ishlash va h.k.) kompleks amalga oshirish bilan bog‘liq boshqaruv japayonlarining biri sifatida ko‘rib chiqishni ko‘zda tutadi. Protseduralarni bajarish tashkilotning asosiy faoliyatini amalga oshirish jarayonida ro‘y beradi. Boshqarishni avtomatlashtirish birinchi galda axborot protseduralarini bajarishga yo‘naltirilgan. Axborot tizimiga mazmuniy yondoshuv u yoki bu tashkilotning funksional vazifasi bilan bog‘liq va aniq bir axborot birliklarining (rekvizit va ko‘rsatkichlar, massiv va oqimlar) tarkibi shu bilan belgilanadi. Hal qiluvchi axborot vazifalari doirasi va natijalar ro‘yxati axborot tizimining mazmuni bilan belgilanadi. Tashkilot axborot tizimining mazmunida asosiy faoliyatida qanday rol o‘ynamasin, har bir tashkilotning tuzilishi va har bir bo‘linma faoliyatining yo‘nalishi aks etadi. Axborot tizimlariga texnologik yondoshuv axborotni protseduralar ob’ekti sifatida ko‘rib chiqishga imkon beradi, mazmuniy yondoshuv esa axborotning ma’naviy tahlili, uning qiymatini belgilaydi.

**9.2. Temir yo‘l transporti faoliyatini boshqarishda foydalaniladigan**

**axborotlarga qo‘yilgan talablar**

Temir yo‘l transporti faoliyatidagi axborotlarga quyidagicha talablar qo‘yiladi:

* yuborilayotgan ma’lumotlar qisqa, anik bo‘lishi va o‘z vaqtida egasiga etkazilishi lozim;
* tashkiliy tuzilmaning biron bir bo‘g‘inidagi ish boshqaruvchining ma’lum bir aniq extiyojlarini qondirishi kerak;
* ma’lumotlar aniq va xaqqoniy bo‘lishi, vaziyatga oid dastlabki ma’lumotlar to‘g‘ri tanlanishi lozim; to‘planayotgan ma’lumotlarni optimal tarzda tizimlashtirish, ma’lumotlarni yig‘ish va qayta ishlash jarayoni muntazam davom etishi kerak.

Temir yo‘l transporti faoliyatini axborotlarsiz tasavvur etib bo‘lmaydi. Faoliyatning barcha turlari uchun zaruriy axborotlar ma’lumotlar bazasiga joylashtirilishi natijasida boshqaruv jarayonlari o‘z vaqtida va sifatli ta’minlanadi.

Temir yo‘l transportining ma’lumotlar bazasi zaruriy axborotni tezkor olish va modifikatsiyalash, axborotning minimal ortiqchaligi, amaliy dasturlarga bog‘liq emasligi, izlash usulining umumiy boshqarilish imkoniyatlariga ega bo‘lishi va katta miqdordagi ilovalar uchun foydalanish imkoniyatlari bilan tavsiflanuvchi o‘zaro bog‘liq ma’lumotlar yig‘indisidan tashkil topgan.

Korxona avtomatlashtirilgan tizimidan keng miqyosda nuqsonsiz foydalanishda uning ma’lumotlar bazasiga quyidagi asosiy talablar qo‘yiladi:

- muammoli sohaning holatiga axborotning mos kelishi;

- tizim to‘g‘ri ishlashining ishonchligi;

- so‘rovlarning tezkorligi va unumdorligi;

- tizimdan foydalanishning oddiy va qulayligi;

- tizimdan foydalanishning ommaviyligi;

- tizim ma’lumotlarining himoyalanganligi;

- ma’lumotlarni kengaytirish imkoniyatlarining mavjudligi.

Ma’lumotlar bazasini samarali tashkil etish va uni himoyalash bu – ma’lumotlar bazasida mantiqan o‘zaro bog‘langan massivlarni tashkil etishdir. Ma’lumotlar bazasini boshqarish uchun uni tashkil etish va yuritishda ixtisoslashgan samarali dasturiy vosita – ma’lumotlar bazasini boshqarish tizimidan foydalanish maqsadga muvofiqdir.

Ma’lumotlar bazasi qaytarilmaydigan ma’lumotlarning yaxlitlangan jamlanmasi bo‘lishi va uning asosida mazkur sohaning barcha masalalari hal etilishi lozi

Temir yo‘l transporti korxonasida elektron xujjat almashish tizimi ierarxik tizimga ega bo‘lgan “O‘TY” AJning ma’lumotlar bazasi orqali amalga oshiriladi. Uni quyidagi ko‘rinishda tasvirlash mumkin ( -rasm).

Tashqi MB

“O’TY” AJning ma’lumotlar bazasi (MB)

Tarkibiy tuzilmalar ma’lumotlar bazasi

Foydalanuvchilar ma’lumotlar bazasi (ichki)

III daraja

II daraja

I daraja

-rasm. “O‘TY” AJning ma’lumotlar bazasining ierarxik tuzilishi

**9.3. Korxonani boshqarishda axborotning ahamiyati**

Axborot iqtisodiyotning barcha tarmoqlari iste’mol etuvchi zahira bo‘lib, energetika yoki foydali qazilmalar zahiralari kabi ahamiyatga ega. Axborot fan va texnikani rejalashtirish natijalari haqidagi, fan va texnika ma’lumotlari bilimlarining yig‘indisidir. Axborot resurslari - alohida hujjat va alohida hujjat to‘plami,  axborot tizimlaridagi hujjatlar va hujjatlar to‘plamidir.

Axborotlarning boshqaruv faoliyatida o‘ziga xosligi quyidagicha:

* zamonaviy sharoitlarda tashkiliy tuzilmaning va boshkaruv tizimining unumli faoliyat yuritishi ko‘p jixatdan axborot bilan ta’minlanish darajasiga bog‘lik bo‘lib qolmoqda.
* korxonaning iqtisodiy ahvoli va faoliyati xaqidagi aniq ma’lumotlarni tashkilotning yuqori lavozimli raxbarlariga etkazish, tashkiliy tuzilmaning turli bo‘linmalari o‘rtasida axborot almashuvini yo‘lga qo‘yish jarayonini zamonaviy texnika vositalarisiz tasavvur etib bo‘lmaydi.
* uzatiladigan axborotning konkret mazmuni boshkaruv tuzilmalarining extiyojlariga va tayyorlanayotgan boshqaruv qarorining moxiyatiga qarab belgilanadi.

Korxona boshqaruvi xizmatida axborot texnologiyalarni joriy etishning huquqiy asosi O‘zbekiston Respublikasining “ Axborotlashtirish to‘g‘risida”gi qonuni hisoblanadi. Temir yo‘l transportida foydalaniladigan axborot texnologiyalari korxonaning axborotga bo‘lgan ehtiyojlarini qondirish uchun eng maqbul shart-sharoitlarini yaratishga qaratiladi. Korxona boshqaruvida foydalaniladigan axborotlar sifati personal faoliyatini boshqarish axborot tizimini ko‘rib chiqamiz.

Temir yo‘l transporti korxonasi boshqaruvida personalni boshqarishni axborotlashtirishga tizimli yondashuv talab etiladi. Bunday yondashuv quyidagi bosqichlardan iboratdir:

* personalni boshqarish jarayonlarini axborotlashtirishni loyihalashdan avval tadqiq etish;
* personalni boshqarishni avtomatlashtirish va kompyuterlash tizimini loyihalash;
* tizimni yaratishni tegishli texnik vositalari bilan ta’minlash;
* tizimni sinab ko‘rish, tegishli o‘zgartirishlar kiritish, personalni boshqarishni ta’minalsh, avtomatlashtirilgan tizimni joriy etish;
* personalni boshqarish xizmati xodimlarini avtomatlashtirilgan tizimda ishlashga o‘rgatish, ularni tegishli yo‘riqnomalar va uslubiy materiallar bilan ta’minlash.

Ana shu bosqichlarning dastlabkisi - loyihalashdan avval tadqiqotlash o‘tkazishda quyidagi masalalarni chuqur tahlil etib chiqish talab etidai.

* personalni boshqarish xizmati funksiyali tarkibi va uning axborot faoliyati;
* mavjud axborot resurslari;
* axborot ehtiyojiga ega axborot oqimlari;
* axborot oqimlarini avtomatlashtirish imkoniyatlari va buning maqsadga muvofiqligi.

Ma’lumki, personalni boshqarishni avtomatlashtirish vazifalarini amalga oshirishga qaratilgan kompleks avtomatlashtirish va kompyuterlash tizimi quyidagicha bo‘lishi mumkin. Mazkur tizimga ko‘ra avtomatlashtirilgan ish joylari shaxsiy kompyuterlardan foydalanilgan holda tashkil etiladi.

Server esa quvvati ancha kuchliroq bo‘lgan kompyuterga ega bo‘ladi. Avtomatlashtirilgan ish joylari bilan server o‘rtasida axborot oqimlari muttasil almashib turiladi: kompyuterlarga axborotlar kiritiladi, ko‘zda tutilgan tartib va shakllarda axborot olinadi, ular bilan ish olib boriladi, so‘rov yoki mavjud axborotni ishlash orqali hujjatlar chiqariladi va hokazolar.

Bugungi kunda temir yo‘l transportida personalni boshqarishning zamonaviy avtomatlashtirilgan tizimi 3 ta: “SHtatlar jadvali”, “Xodimlarni hisobga olish”, “Ish haqini hisoblab chiqish” modullaridan iboratdir. So‘nggi vaqtda esa ular nomzodlarni tanlash va xodimlarni attestatsiya qilish, kadrlar bo‘yicha qarorlar qabul qilish, personalni boshqarishni axborot-tahliliy qo‘llab-quvvatlash tizimlari va boshqalar bilan to‘ldirilmoqda.

Mazkur tizimlardan foydalanilgan holda quyidagi natijalarga erishish mumkin;

* buyruqlar hamda personalga oid hujjatlar aylanmasini qo‘llab-quvvatlash asosida oqilona kadrlar siyosatini o‘tkazish;
* har qanday korxona va tashkilot tarkibini modellashtirish, shu jumladan balans birliklarini ajratib hisoblash;
* xodimlarni tezkor hisobga olish, barcha funksiyalari ijrosini ta’minlash;
* kadrlar resurslarini rejalashtirish va belgilangan rejalarni (kadrlar zaxirasi bilan ishlashdan tortib, personol malakasini oshirishgacha ) izchil amalga oshirish;
* ish haqini hisoblab chiqish bo‘yicha barcha operatsiyalarni bajarish;
* barcha standart hisobot formalarini to‘ldirish hamda har qanday boshqa hisobotlarni tayyorlash;
* korxona va tashkilotdagi boshqa dasturiy tizimlar bilan integratsiyalash imkoniyati;
* yuqori tashkilotlar davlat organlari uchun hisobotlarni shakllantirish.

**10-BOB. Temir yo‘l transportida korporativ menejment asoslari**

**10.1. Korporativ boshqaruvning kelib chiqish tarixi**

O‘zbekiston Respublikasi mustaqillikni qo‘lga kiritgach, iqtisodiy o‘sishning yuqori sur’atlarini hamda jamiyatning barqaror rivojlanishini ta’minlay oladigan ko‘p ukladli iqtisodiyot va raqobat muhitini shakllantirishning huquqiy va tashkiliy asoslarini yaratish ustuvor vazifa etib belgilandi. O‘tish iqtisodiyoti mamlakatlarini isloh qilish tajribasi shuni tasdiqlamoqdaki, ma’muriy - rejali iqtisodiyotdan xo‘jalik yuritishning bozor modeliga uyg‘un o‘tishning muhim vositasi xususiylashtirish va aksonerlashtirish bo‘lib, bu xaqiqiy mulkdorlar sinfining shakllanishiga va xususiylashtirilgan mulkni korporativ boshqarishning samarali usullarini joriy etishga ko‘maklashadi.

O‘zbekistonning korxonalarida korporativ menejmentni shakllantirish uchun shart - sharoitlar 1997 - 1998 yillarda boshlandi va muayyan rasmiy-tashkiliy asoslar mustaqillikning ilk yillaridayoq sobiq davlat korxona larining o‘zgartirilishi davomida yuzaga keldi.

Korporativ boshqaruvning kelib chiqishi va rivojlanishi bir nechta bosqichga bo‘lish mumkin:

Korporativ boshqaruvning kelib chiqishi va bosqichlari

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Rivojlanish bosqichi | Bosqichning ahamiyati |
| 1 | 1-bosqich | XVII asrda Ost - Ind (East India Company) kompaniyasi 24 a’zodan iborat bo‘lgan direktorlar kengashini tashkil qildi. Birinchi marta mulkchilik va boshqaruv vazifalari bo‘lib olindi[[22]](#footnote-22). |
| 2 | 2-bosqich | 1776 yili Adam Smit o‘zining “Halqlarning boyligining sabablari va tabiatlari xaqidagi tadqiqotlari” asarida takidlaydiki: “Tashlab qo‘yilgan mulklar boshqaruv uchun muammolarni keltirib chiqaradi”, ya’ni boshqaruv va menejerlarni nazorat qilish uchun salbiy mexanizm hisoblanadi. |
| 3. | 3-bosqich | 1844 yilda birinchi marta aksionerlik jamiyatlari haqida qonun qabul qilindi. Qonunchilikka mulkchilikning yangi javobgarligi shaklidagi majburiyatlari joriy etildi. |
| 4 | 4-bosqich | 1931 yilda A. Berli va G. Minzlar «Zamanoviy korporatsiya va xususiy mulkdor» nomli maqolasini nashrdan chiqardi (AQSH). Unda birinchi marta mulkchilik vazifalarini nazorat vazifalaridan to‘la to‘kis farqi ajratib berildi. |
| 5 | 5-bosqich | 1933-1934 yillarda AQSHda qimmatbaho qog‘ozlar haqida qonun qabul qilindi, 1933 yilda qabul qilingan ushbu qonun fond bozorini tartibga soldi. Ushbu bosqichda “Qimmatbaho qog‘ozlar va birjalar to‘g‘risida”gi (1934y) aktga asosan axborotlarning ochiq berilishi imkoni mavjud bo‘ldi va ushbu yili qonunlarni bir tartibda nazorat qiladigan, qimmatbaho qog‘ozlar bozorini va birjalar faoliyati bo‘yicha komissiya tuzildi. |
| 6 | 6-bosqich | 1968 yilda Evropa ittifoqi «Kompaniyalar to‘g‘risida» qonun qabul qildi. |
| 7 | 7-bosqich | 1990- yillarning boshida – tadbirkorlik imperatsiyasi inqirozga uchradi.Buyuk Britaniyada kelishmovchiliklar yuzaga keldi: bir qator kompaniyalar (PollyPeck, BCCI, Maxwell), aksiyadorlarni aldash bilan shug‘ullanganliklari korporativ boshqaruvning amaliyotda investorlarni himoyalashni takomillashtirish kerakligini ko‘rsatdi. |
| 8 | 8-bosqich | 1992 yil. Kedberi qo‘mitasi birinchi marta korporativ boshqaruvning moliyaviy jihatlari bo‘yicha kodeksni nashr etdi. (Buyuk Britaniya). 1993 yildan boshlab Buyuk Britaniya fond birjasidagi listingga kirgan kompaniyalar kodeks qanday bajarilayotganligi haqida hisobot bera boshladi. |
| 9 | 9-bosqich | 1992 – 2003 yillarda korporativ boshqaruv bo‘yicha katta ahamiyatga ega bo‘lgan masalalar xaqida qator ma’ruzalar qabul qilindi |

1992-2003 yillarda korporativ boshqaruv bo‘yicha qabul qilinganma’ruzalar quyidagilarni alohida ajratib ko‘rsatish mumkin:

1. Angliyada Rutmanning moliyaviy hisobot va ichki nazorat haqidagi ma’ruzasi;
2. Korporatsiyalar ishtirokchilarining har tomonlama hisobi haqidagi

Kinganing ma’ruzasi;

3)Angliyalik Grinberining yuqori mansab shaxslarini rag‘batlantirish to‘g‘risidagi ma’ruzasi;

4)Angliyalik Xempelaning korporativ boshqaruv to‘g‘risidagi ma’ruzasi;

5)Fransiyalik Venoningkorporativ boshqaruvning asosiy tamoyillari haqidagi ma’ruzasi;

6)Niderlandiyalik Pitersning korporativ boshqaruvning umum qabul qilingan andozalariga rioya qilmaslik va javobgarlik haqidagi ma’ruzasi ;

7)AQSHda Sarbeyns-Okslining moliyaviy ekspertlarning auditi bo‘yicha qo‘mita tarkibini aniqlash bo‘yicha qonuni;

8)Angliyalik Xiggsning ish faoliyatini bajara olmayotgan direktorlar haqidagi ma’ruzasi.

O‘zbekistonda ham mahalliy korporativ boshqaruvni shakllantirishning bir nechta bosqichlarini ko‘satib o‘tish mumkin[[23]](#footnote-23):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Rivojlanish bosqichi va davrlari | Bosqichning ahamiyati |
| 1 | 1-bosqich  1980-1985 yillar | Bu davrda mavjud bo‘lgan administrativ- buyruqbozlik usullari ya’ni davlatning markazlashgan tarzda iqtisodiyotni boshqarishi makroiqtisodiy halotining rivojlanishiga to‘siq bo‘ldi. |
| 2 | 2-bosqich  1987-1991 yillari | Ushbu davrda markazlashgan monopollashgan iqtisodiyot tugatildi va korporativ boshqaruvga asos solindi. Korxonalarni boshqarish ishchilarning qatnashuvi orqali mehnat jamoasining maslahati orqali amalga oshirish yo‘lga qo‘yildi. O‘zbekistonda banklarning moliyaviy kapitallari va iqtisodiyotning sug‘urta sektori rivojlanishiga yo‘l ochildi. |
|  | 3-bosqich  1991 - 1994 yilarda | Bu davrda xususiylashtirish jarayoni boshlanib, birlamchi mulkni taqsimlash amalga oshirildi. Birinchi hissadorlik jamiyatlari shakllandi, lekin hissadorlarning huquqlari aniq ko‘rsatib berilmadi. |
|  | 4-bosqich  1994 - 1998 yillar | Korxonalarni xususiylashtirish davri.  Hissadorlik jamiyatlari to‘g‘risida qonun, qimmatli qog‘ozlar to‘g‘risidagi, Fuqoralik kodeksi, xususiylashtirish to‘g‘risidagi qonunlar qabul qilindi.  Bozor infratuzilmasi shakllandi, birlamchi investitsion fondlar, depozitarilar, registratorlar, auditorlik, konsalting firmalari shakllanishi bilan bir qatorda yirik xorijiy kompaniyalar, ularning filiallari, vakolatxonalari, qo‘shma korxonalar tashkil etila boshlandi. |
|  | 5-bosqich  1998 - 2001 yillar | Defolt, moliyaviy resurslarning etishmasligi, kapitalning O‘zbekistondan chiqib ketishi, korporativ qimmatli qog‘ozlar bozorining rivojlanmaganligi kabi holatlar yuzasidan kelajakdagi mulklarni va kapitallarning taqsimlanishi jarayoni asosida ko‘rib chiqila boshlandi. Bularning barchasi hissadorlarning o‘z huquqini anglab etishi asosida amalga oshirildi. Aniq korporatsiyalar misolida korporativ boshqaruv amalga oshirilib, ularning hammasi davlatning bazaviy hujjatlari asosida ya’ni korporativ kodeks, hissadorlik to‘g‘risidagi, qimmatli qog‘ozlar to‘g‘risidagi qonunlar bo‘yicha, shuningdek, jahon amaliyotida sinalgan me’yor va usullarining aprobatsiyasidan keyin keng qo‘llanila boshlandi. |
|  | 6-bosqich  2002 yildan hozirgi vaqtgacha | Korporativ tartib to‘g‘risidagi kodeksi, korporativ boshqaruv bo‘yicha milliy kengash, ushbu kodekslarning yirik korporatsiya va kompaniyalar tomonidan joriy etilishi ta’minlanmoqda. Korporativ kodeks aksiyadorlik jamiyatlariningichki hujjatlarini yuritish tartiblarini belgilab berish bilan bir qatorda aksioner jamiyatlarida boshqarish organlarining ham vakalotlariga aniqliq kiritib beradi. |

O‘zbekiston Respublikasi korxonalari faoliyatida korporativ boshqaruv usullarining institutsional qaror topishi jarayoni quyidagi omillar bilan izohlanadi[[24]](#footnote-24):

- davlatning korxonalarni xususiylashtirish va ularning moliyaviy ahvolini mustahkamlashga qaratilgan choralari;

- davlat korxonalarini aksiyadorlik jamiyatlarini tashkil qilish shaklida davlat tasarrufidan chiqarish jarayoni,

-emissiya ko‘lamlarini kengaytirish va ularning aksiyalarini muomalaga chiqarish;

-korxonalar aksiyadorlari huquqlarini davlat va uning vakolatli idoralari tomonidan himoya qilinishining mustahkam qonunchilik va institutsional bazasini yaratish.

**10.2. Korporativ boshqaruv va korporativ menejment**

Korporatsiya(lotincha corporatio – birlashish) – bu umumiy maqsadlarga erishish, birgalikda faoliyat ko‘rsatish uchun birlashgan va huquqning mustaqil sub’ektini – huquqiy shaxsni tashkil qilgan jismoniy yoki huquqiy shaxslar birlashmasidir.

Korporatsiyalar - mulkchilikning hissadorlik shaklining zamonaviy ko‘rinishlaridan biri hisoblanadi. Unda bir necha mulkdorlar manfaatlari birlashadi, yagona maqsad doirasida investorlar kapitallari birlashtiriladi.

Mamlakat qonunchiligida “korporatsiya” tushunchasi yuridik jihatdan mustahkamlab qo‘yilmaganligi sababli bu tushunchani talqin qilishda ikki xil ma’no kuzatiladi. Ayrim belgilar bo‘yicha korporatsiyalar qatoriga tijorat tashkilotlari hisoblangan va a’zolikka asoslangan barcha xo‘jalik sub’ektlari, boshqa belgilar bo‘yicha esa – faqat aksiyadorlik jamiyatlari kiritiladi.

Biroq mamlakat iqtisodiy - huquqiy tizimida mohiyatiga ko‘ra kichikroq shartliliklar bilan, aynan aksiyadorlik jamiyatlari jahon xo‘jalik va huquqiy amaliyotida umum qabul qilingan korporatsiya tushunchasi bilan tenglashtiriladi.

Aytib o‘tish kerakki, korporatsiya tushunchasii hozirgi sharoitlarda yana bir o‘ziga xos jihatni kasb etmoqda. U bir nechta yuridik shaxslar tomonidan tashkil etilgan xo‘jalik sub’ektini belgilash uchun foydalanilib, ularning har birini boshqa mulkiy munosabatlar, birgalikda biznes yuritish, umumiy maqsadlar va manfaatlar, umumiy tashkiliy struktura bilan bog‘liq mustaqil iqtisodiy sub’ekt sifatida ko‘rib chiqish mumkin. Shunday qilib, O‘zbekistonda korporatsiya mustaqil aksiyadorlik jamiyati bo‘lishi mumkin.

Xo‘jalik faoliyatini korporativ tashkil qilishning keng imkoniyatlari ularning afzalliklaridan foydalanishga asoslanib, korporatsiyalar yaratish variantlaridan foydalangan holda firmalararo munosabatlarni modellashtirish uchun keng imkoniyatlar ochib beradi. Ularning asosiylari sifatida quyidagilarni ajratib ko‘rsatamiz:

1. Aksiyalar chiqarish orqali pul mablag‘lari jalb qilish qobiliyati cheklanmagan sonli investorlarning mablag‘larini jamlash imkonini va buinvestorlarga jamiyatni boshqarishda ishtirok etishda ma’lum bir tanlov huquqini beradi.

2. Boshqariluvchanlik muammosini hal etilishi engillashadi. Tashiliy rasmiylashtirishning tugallanganligi, vakolatlar va javobgarliklarni aniqlashda reglamentga rioya qilish nazorat funksiyalarini aksiyadorlik jamiyati boshqaruv organlari o‘rtasida taqsimlash imkonini beradi, bu esa boshqaruv jarayonini professio nallash imkoniyatini anglatadi.

3. Aksiyadorlar tarkibiga kirish va chiqishning soddalashtirilgan tarkibi manfaatdor shaxslarning o‘rnini almashtirish uchun keng imkoniyatlar va mos ravishda, investitsiya taklifi dinamikasi yuqori bo‘lgan sharoitlarda yuqori moslashuvchanlikni ta’minlaydi.

4. Cheklangan javobgarlik tamoyili risklarni kamaytirishga imkon beradi. Cheklangan javobgarlik tamoyilining qo‘llanilishi risklarni aksiyadorlar va boshqaruvchilar o‘ rtasida taqsimlash orqali yirik korporatsiyalar yaratish imkoniyatini vujudga keltir adi.

Korporativ boshqaruv bu – biznesning tashkiliy - huquqiy rasmiylashtirilishini, tashkiliy strukturalarning optimallashuvini boshqarish, qabul qilingan maqsadlarga muvofiq kompaniyada ichki va tashqi firma munosabatlarini tashkil qilishdir.

Korporativ boshqaruvni uning xususiyatlari boshqaruv ob’ekti sifatida korporatsiyaning o‘ziga xosliklari bilan izohlanadigan alohida bir turga ajratib, aksiyadorlar manfaatlarining ustuvorligi hamda ularning korporatsiyani rivojlantirish va boshqarishdagi roliga asoslangan, aksiyadorlarning o‘zaro aloqa qilishini ko‘zda tutadigan (korporativ kommunikatsiyalar) mulkchilik huquqining amalga oshirilishini hisobga oladigan, butun korporatsiyani rivojlantirish strategiyasiga asoslangan va nihoyat, korporativmadaniyatni, ya’ni xulq - atvor tamoyillari, umumiy an’analar kompleksini vujudga keltiradigan boshqaruv sifatida tavsiflash mumkin.

**10.3. “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ faoliyatida korporativ boshqaruv**

«O‘zbekiston temir yo‘llari» aksiyadorlik jamiyatining yagona aksiyadori bo‘lib O‘zbekiston Respublikasi Davlat raqobat qo‘mitasi huzuridagi Davlat aktivlarini boshqarish markazi hisoblanadi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 24.07.2006 yildagi PQ-474-sonli «Davlat aktivlariga ega ayrim yirik aksiyadorlik kompaniyalari kengashlarining tarkiblarini tasdiqlash to‘g‘risida»gi Qaroriga muvofiq Jamiyat kengashi boshqaruv organi hisoblanadi, u Aksiyadorlarning umumiy yig‘ilishi va Kuzatuv kengashining vazifalarini bajaradi. Jamiyat kengashi vazirlik va idoralarning vakolatli vakilaridan tashkil topgan hamda O‘zbekiston Respublikasi Bosh vaziri tarafilan boshqariladi. Kompaniya boshqaruvi jamiyatning ijroiya boshqaruv organi hisoblanadi.

«O‘zbekiston temir yo‘llari» AJ aksiyadorlik jamiyatlarining aksiyadori (ta’sischisi) hisoblanadi. Investitsiyalar jalb etilishini faollashtirish, aksiyadorlik jamiyatlarida korporativ boshqaruv tizimini takomillashtirish va aksiyadorning huquqlari himoyalanishini taminlash maqsadida «O‘TY» AJ kuzatuv kengashlari tarkibiga va ijroiya organlariga jamiyatning malakali vakillarini tavsiya qiladi. Jamiyat boshqaruvi raisi tarafidan jamiyat manfaatlarini jamiyat ustav fondidagi ulushi bo‘yicha ifodalash huquqiga ishonchnoma beradi.

Jamiyatning o‘zida hamda jamiyat aksiya yoki ulushga ega xo‘jalik jamiyatlarida korporativ boshqaruv tizimi doimo takomillashib bormoqda. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 28.07.2015 yildagi 207-sonli Qarorini ijrosi bo‘yicha «O‘TY» AJ da jamiyat faoliyati samaradorligining eng muhim ko‘rsatkichlari ishlab chiqilgan.

Har yili xo‘jalik jamiyatlarining yillik yig‘ilishlarida yillik biznes-rejalarning bajarilishi, xo‘jalik jamiyatlarida yillik yig‘ilishlarning o‘tkazilishi ustidan doimiy monitoring yuritiladi. Har yilning 1 dekabirga qadar kuzatuv kengashlarining majlislarida ko‘rib chiqish uchun keyingi yilga mo‘ljallangan biznes-redaning loyihasi taqdim etilib, biznes-rejani bajarilishi bo‘yicha ijroiya organi faoliyatiga xolisona baho beriladi.

Xo‘jalik jamiyatlari kuzatuv kengashlarining majlislarida har chorakda ushbu jamiyatlarni ichki audit xizmatlarining hisobotlari tinglanadi. «O‘zbekiston temir yo‘llari» AJ har chorakda ichki audit xizmatiga «O‘TY» AJ Jamiyat kengashiga hisobotlarni taqdim qiladi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 29.06.2018 yildagi PF-5468-sonli «O‘zbekiston Respublikasining soliq siyosatini takomillashtirish konsepsiyasi to‘g‘risida»gi Farmoniga muvofiq «O‘zbekiston temir yo‘llari» AJ da dividend siyosati qismida kelgusi yilga mo‘ljallangan moliyaviy tahlilda qonunchilikka muvofiq sof foydadan dividendlarni so‘zsiz hisoblash nazarda tutilgan.

**10.4. Korporativ menejmening maqsad va vazifalari**

O‘zbekiston Respublikasida korxonalarni aksionerlashtirish jarayonida joriy etiladigan korporativ menejment usullari avval-boshidanoq quyidagi asosiy maqsadlarni ko‘zladi[[25]](#footnote-25):

* korxonalar faoliyatining iqtisodiy va moliyaviy ko‘rsatkichlarini boshqaruv sohasida ularning mustaqilligini ta’minlash hisobiga yaxshilash;
* milliy moliya bozorining (kapital, qimmatli qog‘ozlar, ko‘chmas mulk bozorlari) turli bo‘g‘inlarini rivojlantirish hamda aholining korxonalar kapitalidagi ishtirokini kengaytirish;
* ichki bozorni turli mahsulotlar bilan to‘ldirish va mahalliy korxonalarning raqobatbardoshlik darajasini oshirish maqsadida raqobatdosh bozor muhitini yaratish;
* korxonalarga to‘g‘ridan-to‘g‘ri va portfelli xorijiy investitsiyalarni jalb qilish.

Ko‘rsatib o‘tilgan maqsadli tamoyillarning aksariyati aksiyadorlik korxonalar ishi amaliyotida muvaffaqiyatli joriy etilmoqda, ammo bu jarayon yanada tizimli yondashuvni taqozo etadi. Aks holda, korporativ boshqaruv usullarining joriy etilishi jilovlanib, ko‘pchilik aksiyadorlarda ularning asl salohiyati haqida noto‘g‘ri fikr paydo bo‘ladi.

Korporativ boshqaruvning vazifalariga quyidagilarni kiritishmaqsadga muvofiqdir:

- aksiyadorlar huquqlari va manfaatlarini himoya qilish;

- aksiyadorlik jamiyatlari investitsion jozibardorligini oshirish;

- aksiyalar narxining o‘sishi orqali uzoq muddatli iqtisodiy qiymatning jamg‘arilishi;

- jamiyatning rivojlanish strategiyasini aniqlash va uning amalga oshirilishini nazorat qilish;

-aksiyadorlik jamiyatlari biznes - rejalarini tasdiqlash va ular bajarilishini nazorat qilish va faoliyatning boshqa muhim masalalarini hal qilishdan iboratdir.

Korporativ boshqaruv tizimi - korporatsiya o‘z aksiyadorlari manfaatlarini ifodalashi va himoya qilishi lozim bo‘lgan tashkiliy modelni ifodalaydi. Bu aksiyadorlar, direktorlar kengashi, menejerlar va boshqa manfaatdor tomonlarning (xodimlar, kreditorlar, mahalliy hukumat, jamoat tashkilotlari) o‘zaro aloqa tizimi bo‘lib, undan maqsad amaldagi qonunchilikka rioya qilib, xalqaro andozalarga muvofiq foydani oshirish hisoblanadi.

Korporatsiyalar o‘z navbatida, davlat oldida korxonalarning, masalan yagona soliq to‘lovchi vakolotxonalari sifatida ishtirok etishi mumkin. Har qanday korporativ birlashma faoliyat ko‘rsatish maqsadiga ega buladi va ushbu maqsadga erishishda boshqarishni bosqichma-bosqich amalga oshiradi.

**10.5. Korporativ boshqaruvning asosiy tamoyillari**

Korporativ boshqaruvning asosiy tamoyillariga quyidagilarni kiritishimiz mumkin:

adolatlilik - boshqaruv qoidalari adolatli bo‘lib, halol raqobatchilik sharoitida kompaniyaga muvaffaqiyatli harakat qilishga imkoniyat berishi va shu bilan birga barcha qatnashchilarning, shu jumladan minoritar aksiyadorlarning ham huquqlarini ta’minlash lozim.

* ravshanlilik - kompaniyaga aloqador barcha muhim axborotlarning, shu jumladan mulkchilik shakli, moliyaviy holati, faoliyat natijalarini o‘z vaqtida va aniq oshkora qilinishini kerak.
* hissadorlik- barcha boshqaruv organlarining vazifalari va vakolatlarini aniq ajratib berishni, Ijroiya organining Kuzatuv kengashi va aksiyadorlarga hisob berish majburiyatini yuklaydi.
* javobgarlik - aksiyadorlar va bo shqa manfaatdor shaxslar oldida ma’muriyatning va kompaniya faoliyatiga bog‘liq qarorlarni qabul qiluvchi shaxslarning javobgarligi.

Aksiyadorlik jamiyatining boshqaruv tizimi korporativ boshqaruv tamoyillarining amalga oshishini ta’minlashi zarur.

Korxonalarda korporativ boshqaruv usullari qaror topishining ko‘rsatib o‘tilgan xususiyatlari, bir tomondan: O‘zbekiston Respublikasida o‘tish davrining asosiy yukini “o‘ziga olgan"ligi alohida roli bilan belgilanadi, bu yuk milliy iqtisodiyotni qayta qurishning kardinal tuzilmasiga hamda ijtimoiy ishlab chiqarishni tashkil qilishda an’anaviy yondashuvlarning o‘zgarishiga bog‘liqdir.

Boshqa tomondan, korporativ boshqaruv usullarini joriy etishning past sur’atlari va bunga bog‘liq kamchiliklarni aksiyadorlik jamiyatlari faoliyatini boshqaradigan me’yoriy - xuquqiy bazaning mukammal emasligi,

O‘zbekiston Respublikasida aksionerlashtirish jarayonining o‘ziga xos xususiyatlari, shuningdek korxona boshqaruvi oliy organlari va aksiyadorlarning amaliyotda korporativ boshqaruv tamoyillariga rioya qilishdagi sustkashligi bilan izohlanadi.

Bundan tashqari, aksiyadorlik jamiyatlarining rahbariyati va menejerlari tomonidan biznesni korporativ boshqarish bo‘yicha ilg‘or xorijiy tajribani etarli darajada o‘rganilmaganligi, shuningdek mazkur muammo nazorati hamda korxona faoliyatini boshqarish organlari tomonidan kompleks yondashuvning yo‘qligi kooperatsiya jarayonlariga salbiy ta’sir ko‘rsatdi. Mazkur nazorat va boshqaruv organ lari aksiyadorlik jamiyatlarini boshqarish jarayonlarini realizatsiya qilishning o‘ziga xos tomonlarini etarlicha hisobga olmaydi.

O‘zbekiston Respublikasida mulkchilikning aksiyadorlik shakli aksiyadorlar uchun o‘zini o‘zi qoplaydigan va investorlar uchun foydali bo‘libgina qolmasdan, balki xo‘jalik yuritishning bunday shakli mulkchilikning boshqa shakllariga (davlatga tegishli, qo‘shma, hususiy) nisbatan samarali ekanini yaqqol ko‘rsatuvchi namuna vazifasini ham bajaradi.

**11-BOB. Korporatsiyani boshqarishning iqtisodiy mexanizmi**

**11.1. Korporatsiyani boshqarishning iqtisodiy mexanizmi**

Ko’plab kichik va yirik kompaniyalar uchun korporativ boshqaruv andozalari zaruriy ehtiyoj hisoblanmaydi. Ularning korporativ boshqaruv sohasidagi birlamchi vazifasi amaldagi qonunchilikka rioya qilinishini yaxshilash hisoblanadi. Aytib o’tish kerakki, korporativ xulq-atvor Kodeksida bayon qilingan andozalarnijoriy qilish korxonalar tomonidan aksiyadorlik jamiyati boshqaruv organlari ishinita’minlovchi va nazorat qiluvchi qator qo’mitalar tashkil qilishni, xodimlar shtatiro’yxatiga direktorlar Kengashi va uning qo’mitalari faoliyatiga ko’maklashuvchikorporativ kotib lavozimini kiritishni, direktorlar Kengashi tarkibiga mustaqildirektorlar kiritishni va h.k.ni talab qiladi.

Shu sababli hamma korxonalar ham bu andozalarni xuddi yirik kompaniyalar kabi miqyosda joriy qila olmaydi. Kichik kompaniyalar uchun bunday xarajatlar iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiq emas, chunki xizmat ko’rsatish xarajatlari kodeksda joriy qilish talab qilingan boshqaruv organlari faoliyatidan olinadigan daromad miqdoridan solishtirib bo’lmaydigan darajada baland.

Yirik korporatsiyalar andozalarni joriy qilishdan shuning uchun ham ko’proq manfaatdorki, ular birjalarda joylashtiriladigan qimmatli qog’ozlar hisobiga moliyalashtiriladi va tashqi investorlarni jalb qiladi, kompaniyalar esa to’g’ridan-to’g’ri investorlarni qidiradi yoki banklar tomonidan kreditlanadi. Bunday kompaniyalarda korporativ boshqaruv o’ziga xosliklari baribir mavjud, ya’nikompaniya ta’sischilari tezkor boshqaruvda ishtirok etadi va mulkning bir yerda to’planishidan manfaatdor bo’ladi. Bunday vaziyat faqat O’zbekiston uchungina xos emas. Bozor iqtisodiyoti rivojlangan mamlakatlarda faoliyat yuritayotgan kompaniyalarda korporativ boshqaruv amaliyoti va uni joriy qilish darajasi xuddi shunday farqlarni ko’rsatmoqda.

Shunday qilib, aytib o’tish joizki, korporativ boshqaruv andozalarini joriy qilishning iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiqligi faqat faoliyat miqyosini kengaytirayotgan, nisbatan yirik kompaniyalarda mavjud. Biroq bozor mexanizmi, raqobatning rivojlanishi, yangi investorlarni izlab topish kompaniyani ichki o’sishga, demak, o’zi bilan bir xillar orasida mos ravishda faoliyat yuritishga rag’batlantiruvchi tashqi omillar hisoblanadi. Lekin shunga qaramay, andozalarni joriy qilish muammolari joriy qilib bo’lingan korporativ boshqaruv andozalariga amal qilish muammolarining ostida qolib ketadi va davlat, davlatlararo hamda transmilliy maqomga ega bo’lgan yirik korporatsiyalar kundalik amaliyotda joriy qilingan andozalarga rioya qilishda qator qiyinchiliklarga duch kelmoqda. Korporativ boshqaruv tegishli amaliyotini ishlab chiqish uchun o’ziga xos kurash korporativ boshqaruvning ayrim mezonlari bo’yicha ham, kompaniya faoliyati umumiy samaradorligi bo’yicha ham yirik kompaniyalar reytingini tuzishda o’z aksini topadi Ta’kidlash joizki, korporativ boshqaruv mezonlari juda xilma-xil. Biz zarur hollarda kompaniya faoliyatining detalli tahlilini ularga asoslash yoki korporativ boshqaruv samaradorligi bahosini chiqarishda muayyanlashtirilishi mumkin bo’lgan eng umumiy mezonlarni ajratdik, xolos.

Sanab o’tilgan mezonlar samarali korporativ boshqaruvdan qator afzalliklarni hadya etadi:

1. Strategik qarorlar qabul qilishni takomillashtirish.

2. Moliyaviy resurslar jalb qilish.

3. Kompaniyaning davlat organlari bilan aloqalarini yaxshilash.

4. Menejerlarning aksiyadorlar bilan aloqalarini yaxshilash.

5. Korporativ nizolarning oldini olish.

Korporativ boshqaruvni baholashning mavjud usullari orasida kompaniyalarda korporativ boshqaruv reytinglari va u yoki bu kompaniyadakorporativ boshqaruv monitoring tizimi ajratib ko’rsatiladi.

Korporativ boshqaruv tahliliy reytinglari moliyaviy va statistika ma’lumotlari asosida tuzilib, ekspertlar tomonidan tahlil qilinadi. Dastlabki korporativ boshqaruv sifat reytinglari O’zbekistonda 1999 yilda paydo bo’lgani, bu reytinglar soni bo’yicha dunyoda yetakchi o’rinlardin birida ekanimizga qaramay, investorlar hali ulardan to’liq qoniqqani yo’q. Qoidaga ko’ra, reytinglar o’ntadan o’ttizta, uzog’i bilan qirqtagacha kompaniyalarni qamrab oladi, bu esa ikkinchi eshelon aksiyalari bilan ishlaydigan investorlar uchun yetarli emas.

Birinchi navbatda aynan shu investorlar axborot ko’magiga muhtojlik sezadi. Bundan tashqari, ko’plab reytinglar yoki korporativ boshqaruvning tor jihatlariga yo’naltirilgan bo’ladi, yoki ularga asos sifatida kam qo’llanadigan ideal model olingan bo’ladi.

«RID-Eks-pert RA» korporativ boshqaruv reytingi to’rt guruhdagi ko’rsatkichlar bo’yicha integral baholashni ifodalaydi:

I. Aksiyadorlar huquqlari (mulkchilik huquqini amalga oshirish, jamiyatni boshqarishda qatnashish, foydadan ulush olish, huquqlarni buzishning risk darajasi, aksiyadorlar huquqlarini himoya qilish bo’yicha jamiyatning qo’shimcha majburiyatlari mavjudligi).

II. Nazorat va boshqaruv organlari faoliyati (direktorlar Kengashi va ijroiya organlari tarkibi hamda faoliyati, moliyaviy-xo’jalik faoliyati ustidan nazorat tizimi, nazorat va boshqaruv organlari o’rtasida o’zaro aloqalar).

III. Axborotni ochib berish (moliyaviy va nomoliyaviy axborotni ochish darajasi, axborotni ochish umumiy intizomi, axborotning hamma uchun bir xilda ochiqligi).

IV. Boshqa manfaatdor tomonlarning manfaatlariga rioya qilish va korporativ ijtimoiy javobgarlik (ijtimoiy javobgarlik va boshqa manfaatdor guruhlar manfaatlarini hisobga olish siyosati, mehnat nizolari, xodimlar va mahalliy aholi uchun ijtimoiy loyihalar, ekologiya).

**11.2. Autsorsing va insorsing**

Menejment amaliyotiga jarayonli boshqaruv tamoyillarini (BusinessProcessManagement) tadbiq qilish biznes jarayonlar autsorsingi (Business ProcessOutsoursing, BPO)ni xuddi biznes jarayonlar reinjeniringi(Business Process Reengineering, BPR)ning mantiqiy davomi sifatida boshlab berdi

*«Autsorsing»* («outsoursing») termini inliz tilidagi «outsideresourceusing» tashqi resurslardn foydalanish so‘zidan kelib chiqqan.

«Autsorsing» (outsourcing – tashqi manbalardan foydalanish) turli xilda tavsiflanadi. Ayrim mualliflar autsorsingni “ kelishilgan narxga ko‘ra ma’lum davr davomida qandaydir bir xizmatni ko‘rsatishni ko‘zda tutuvchi, barcha aktivlar bilan bog‘liq bo‘lgan xizmatlar ta’minotchisi hisoblanuvchi korxonaning tarkibiy tuzilmalari yoki ichki tarkibiy tuzilma”[[26]](#footnote-26) deb tarjima qilishgan.

Korporatsiyaning biznes jarayonlarini boshqarish texnlogiyasi sifati autsosing- bu oldin o‘zi bajargan ayrim funksiya va biznes-jarayonlarni kompaniyadan tashqariga olib chiqishdir.

Kompaniyani autsorsing asosida boshqarishda samaradorlikka erishish uchun, avvalo boshqaruvning maqsadi, vositalari va unga erishish usullarini aniq belgilab olish zarur. Kompaniyani autsorsing asosida boshqarishning maqsadini quyidagicha tasniflash mumkin:

-amalga oshirish muddatiga ko‘ra – joriy va istiqbolli;

- ahamiyat darajasiga ko‘ra – strategik va taktik;

- boshqaruv ob’ektiga munosabatiga ko‘ra – xususiy va umumiy;

- nijaga erishish darajasiga ko‘ra – yakuniy va oraliq yoki bosqichli.

Autsorsing iqtisodiyoti rivojlangan davlatlarda tobora kengayib, mazkur sohada raqobatning kuchayib borayotganligini kuzatish mumkin.

Autsorsingning asosiy vazifasi tor soha yoki korxonaning maqsadli yo‘nalishi bilan bog‘liq bo‘lmagan funksiyalarini bajarishga qaratilgan bo‘lishi shart. Iqtisodiy nuqtai nazardan autsorserni faoliyatga jalb etish korxona sarf-xarajatlarini keskin kamaytirishi mumkin. CHunki korxona qo‘shimcha tuzilmani tuzib, unga ortiqcha xarajat qilmaydi. Bundan tashqari autsorsing korxonaning an’anaviy va doimiy sarf-xarajatlarini pasaytirish imkoniyatini ham kengaytiradi. Bunga asosiy sabab ba’zi doimiy xarajatlar konkret bir davr ichida talab hmda extiyojlardan kelib chiqqan holda o‘zgaruvchan xarajatlarga transformatsiyalanishi kuzatiladi. Strategik vazifalarni amalga oshirish nuqtai nazaridan esa autsorsing resurslarni ishlab chiqarishning asosiy yo‘nalishlarga qaratish imkonini kengaytiradi hamda operatsion nazoratni kuchaytiradi. Qolaversa autsorsing ishlab chiqarishga yangi texnologiyalarni va yangi boshqarish usullarini amaliyotga tadbiq etishni osonlashtiradi. Texnologik jihatdan autsorsing korxona faoliyatiga yuqori darajadagi va tejamkor texnika texnologiyalarni joriy etish mikoniyatini yaratib beradi. SHu sababli ham korxona shtatida ayrim mutaxassislarni bo‘lishi shart emas. Autsorsing dasturiga asosan, ularni ixtisoslashgan kompaniyalardan jalb qilish mumkin. Bulardan tashqari autsorser xizmatidan foydalanganda shartnoma bo‘yicha autsorser sifat kafolatini ham o‘z zimmasiga oladi. Keltirilgan afzalliklar bilan bir qatorda autsorsingning ayrim kamchiliklari ham mavjud. Ularga:

* Kompaniya tomonidan autsorserga beriladigan operatsiyalar xajmining ko‘payib ketishi natijasida xarajatlar oshib ketishi;
* Autsorser kompaniya faoliyatiustidan nzorat olib borish imkoniyati cheklanganligi. Korxona rahbariyati biznes amaliyoti va boshqaruv tizim o‘rtasidagi bog‘liqlikni yo‘qotib qo‘yishi, buning natijasida esa boshqaruv samarasi pasayib ketishi;
* Texnologik jarayonlarning bir joyga markazlashib qolishi natijasida korxonaning ba’zi biznes jrayonlarida moslaushvchanlikni yo‘qotishi;
* Ko‘p hollarda autsorsingga doir aniq xususiy bazaning mavjud emasligi.

Hozirgi kunda autsorsing faoliyati turlari kegayib borayotir. Ular quyidagilar bo‘lishi mumkin:

* Buxgalterlik autsorsing
* Intellektualtexnik autsorsing
* Personal autsorsing
* YUridik autsorsing
* Logistik autsorsing
* Biznes-ajarayonlar autsorsingi
* Ishlab chiqarish autsorsingi.

Autsorsingni oldindan iqtisodiy asoslash bu xizmatlarni o‘z kuchi bilan ishlab chiqishga ketadigan xarajatlarni taqqoslash va baholashdir.

Korxonalarning turli ishlab chiqarish omillariga sarfi, turli to‘lovlar va me’yordagi foydasini o‘z ichiga oluvchi ishlab chiqarish xarajatlarini yalpi iqtisodiy xarajatlar ham deb atashadi.Korxonaning yalpi xarajatlarini tashqi va ichki turlarga bo‘lish mumkin.

Tashqi xarajatlar safiga ishlab chiqarish omillarini sotib olish va ularni ishlatish bilan bog‘liq chiqimlar kiradi. Bu chiqimlar buxgalterlik hisobining chiqimlar qismida o‘z aksini topadi. SHuning uchun ularni buxgalterlik xarajatlari ham deb atashadi.

Ichki xarajatlar safiga korxonaning ichki ishlab chiqarish omillari chiqimlari kiradi. Masalan, asosiy ishlab chiqarishdan qolgan chiqindilar, me’yordagi foyda, o‘z ixtiyoridagi ishlab chiqarish binolarining ijara haqi, chunki ular ishlatilmagan taqdirda ular uchun ijara haqi olish mumkin bo‘lar edi.

Ichki xarajatlarni yana noaniq yoki mavhum xarajatlar ham deb atashadi. Ularni ma’lum bir to‘lov evaziga boshqa tadbirkor ixtiyoriga ham berish mumkin, yoki biror-bir miqdordagi daromad olish ilinjida o‘zimiz ishlatishimiz mumkin. Albatta, bu holatda ko‘proq naf beradigan variant tanlanadi.

**11.3 Autsorsingni qo’llashda iqtisodiy yondashuvlar**

Ko'pincha, agar kompaniya ishlab chiqarish faoliyatiga bir jarayonni kiritish kerak bo'lsa yoki ma'lum bir bo'linma o'z vazifalarini bajara olmasa, boshqaruv boshqa tashkilotlarning resurslaridan o'z ishlab chiqarishini rivojlantirish imkoniyatlari bilan taqqoslashni boshlaydi.Korxona muammoni o'z-o'zidan ishlab chiqarishga yoki tashqi manbalar firmasidan biznes jarayonining natijasini sotib olishga harakat qilmoqda.

Kompaniya rahbariyati quyidagi sabablarga ko'ra autsorsingdan foydalanishga qaror qilishi mumkin:

- tashqi salbiy omillar ta'siri ostida kompaniyani kamaytirish yoki qayta qurish zaruriyati;

- o'z tashkilotining resurslarini asosiy faoliyatga yo'naltirish istagi;

- o'z mahsulot va xizmatlarining sifatini, ularning bozor talablariga eng yaxshi muvofiqligini oshirish zaruriyati;

- faoliyatning ayrim turlari yoki yo'nalishlarida o'z mutaxassislarining etishmasligi yoki yo'qligi;

- tajriba etishmasligi;

- yuqori sifatli mahsulot va xizmatlar, texnologiya va yetkazib beruvchi nou-xau;

- iste'molchi uchun o'ziga xos xizmat ko'rsatuvchi provayderlar bilan ishlab chiqaruvchining hamkorligini o'rnatish.

Tashqi manbalardan foydalanishga to'sqinlik qiluvchi sabablar:

- mumkin bo'lgan autsorsing xizmat ko'rsatuvchi provayderlar haqida zarur ishonchli ma'lumotlarning yo'qligi;

- muayyan korxonada autsorsingni joriy etishning ishonchli va iqtisodiy jihatdan asosli mexanizmining yo'qligi;

- bozorning boshqa sub'ektlari bilan strategik muhim aloqalarni saqlab qolish zaruriyati;

- ijtimoiy, siyosiy yoki boshqa tashqi omillar bosimi ostida o'z ishlab chiqarishni saqlab qolish zaruriyati.

- sub'ektiv sabablar, masalan, o'zgarishlarni yoqtirmaslik yoki belgilangan tartibni saqlab qolish uchun shaxsiy qiziqish.

Biroq, «ishlab chiqarish yoki sotib olish»ni hal qilishda, birinchi navbatda, iqtisodiy manfaatlarni hisobga olish kerak, ya'ni ish jarayonining sifatini oshirishda tashqi manbalar qiymatini kamaytiradi. Har bir alohida vaziyatda potentsial imkoniyatlar va xavflarni batafsil tahlil qilish kerak.

Tashqi manbalar orqali yuzaga kelishi mumkin bo'lgan xavf-xatarlar va imkoniyatlar, shuningdek, loyihani boshqarish sohasida kompaniyaning qobiliyatlari bilan bog'liq, chunki autsorsing ta'siri natijasida biznes tizimining strukturasini o'zgartirish uni amalga oshirishning har bir bosqichida echimlarni ehtiyotkorlik bilan tayyorlashni talab qiladi. Loyihani boshqarishda bilim va tajribaning etishmasligi quyidagi yangi muammolarga olib kelishi mumkin:

* autsorsing loyihasini amalga oshirish natijasida kompaniya raqobatchilardan asosiy faoliyat turi bo'yicha bir qator afzalliklarni yo'qotadi;
* ruxsat etilgan xarajatlar uzoq vaqt davomida pasaymaydi;
* o'z xodimlarining motivatsiyasi kamayadi;
* yakuniy iste'molchiga etkazib beriladigan mahsulot yoki xizmatlarning sifati kamayadi;
* haqiqiy tashqi manbalar xarajatlari o'z-o'zidan ishlab chiqarish xarajatlaridan yuqori bo'ldi;
* kompaniyaning biznes obro'siga zarar yetkazildi.

Agar shaxsiy funktsiyalarni yoki biznes jarayonlarini o'z-o'zini bajarish bilan bog'liq xarajatlarni kamaytirish autsorsingni qo'llashning asosiy sababi bo'lsa, tashkilot doimiy xarajatlarni kamaytirish uchun barcha ichki zaxiralardan foydalanganligiga ishonch hosil qilish kerak.Bundan tashqari, autsorsing shartnomasining amal qilish muddati mobaynida nafaqat texnologik bazaning eskirishi, balki siyosiy yoki qonuniy o'zgarishlar ham mumkin. Tashqi manbalar loyihasini rejalashtirish va ishlab chiqishda ushbu o'zgarishlarni oldindan bilish mumkin emas. Shuning uchun, autsorsing shartnomasini amalga oshirish jarayonida qo'shimcha xarajatlar kelib chiqishi mumkin.

Shartnomaning amal qilish muddati davomida, autsorsing xizmatining mumkin bo'lgan provayderining faoliyati bilan bevosita bog'liq muammolar bo'lishi mumkin:

• xizmat ko'rsatuvchi provayder (autsorser) moliyaviy jihatdan beqaror yoki bankrot bo'lishi mumkin;

• boshqa kompaniya xizmat ko'rsatuvchi firma sotib olishi mumkin va ushbu kompaniyaning mavjud tashqi manbalar kelishuvlariga bo'lgan munosabati keskin salbiy bo'lishi mumkin;

* shartnoma shartlarini bajarishda autsorserning samaradorligi darajasi, agar u boshqa mijozlar bilan tuzilgan shartnomalarning professional nuqtai nazaridan bir vaqtning o'zida yanada foydali va qiziqarli bo'lsa, kamayishi mumkin;
* xizmat ko'rsatuvchi firmaning ichki muammolari tufayli xizmatlarning sifati qabul qilinishi mumkin bo'lmagan darajaga tushishi mumkin.
* tijorat yoki hatto nozik ma'lumotlarning oqishi mumkin. Bu moliyaviy biznes-jarayonlarni o'z tashkilotidan tashqariga chiqarish, tashkilot mijozlari haqidagi ma'lumotlarni qayta ishlash, xodimlar haqida ma'lumot berishda katta ahamiyatga ega. Strategik muhim ma'lumotlarning oqimi biznesga jiddiy zarar etkazishi mumkin, hatto sud jarayoni natijasida moddiy zararni qoplash mumkin bo'ladi.

Tashqi manbalar to'g'risida qaror qabul qilishdan oldin, biznes jarayonining o'tkazilishidan zarar ko'rmaydimi yoki yo'qligini tahlil qilish kerak, bu esa korxonaning bozorda raqobatbardosh mavqeini pasayishi va yomonlashishiga olib keladi ( -rasm).

-rasm. Autsorsing loyihasining muvaffaqiyatiga to'sqinlik qiluvchi omillar

Autsoursing loyihasining dastlabki iqtisodiy asoslari mahsulot yoki xizmatlarni ishlab chiqarish xarajatlarini o'z-o'zidan sotib olish xarajatlariga («ishlab chiqarish yoki sotib olish»qarorini miqdoriy baholash) nisbatan baholash bilan bog'liq.Amalda, o'z xarajatlarini baholash uchun jarayon xarajatlarini hisoblash usuli tobora ko'proq foydalanilmoqda, chunki bu usul har bir jarayon uchun haqiqiy xarajatlarni aniq hisob-kitoblarni amalga oshirish imkonini beradi.Bu hisobga muvaffaqiyatli autsorsing loyihasi bilan oldini olish mumkin, faqat xarajatlarni qabul qilish zarur. Bundan tashqari, imkoniyat xarajatlari (ya'ni, foydalanilmagan imkoniyatlar xarajatlari) hisobga olinishi kerak, bu esa o'z ishlab chiqarish bilan bog'liq bo'lgan korxonaning xarajatlari yoki ishlab chiqarish vositalari bo'lib, tashqi manbalar orqali chiqarib yuborilganda, tashkilotning funktsiyalari yoki biznes jarayonlarini autsorserga topshirgandan keyin qo'shimcha xarajatlar kelib chiqadimi-yo'qligini aniqlash kerak.

Jarayon xarajatlarini hisoblashda faqat tashqi manbalar orqali kamaytirilishi mumkin bo'lgan xarajatlarning tarkibiy qismlarini hisobga olish kerak:

\* xodimlar xarajatlari;

\* ishlab chiqarish maydonlarining narxi;

\* kabinetga saqlash xarajatlari;

\* ishlab chiqarish xarajatlari;

\* ishlab chiqarish yordamchi xarajatlari;

\* boshqaruv xarajatlari.

Bundan tashqari, ushbu funktsiyalarni autsorser va o'z ishlab chiqarish xarajatlarini bajarish natijalarini sotib olish xarajatlarini solishtirish kerak.

Agar o'z ishlab chiqarish xarajatlari sotib olish xarajatlaridan yuqori bo'lsa, tashqi tashkilot funktsiyalarini uzatish xarajatlarni kamaytirmaydi, chunki tashqi manbalar xizmatlaridan foydalanishingiz mumkin, aksincha, o'z-o'zidan ishlab chiqarish afzalroqdir.

Autsorsing loyihasini amalga oshirishdan mijoz-tashkilot uchun foyda autsorser xizmatlarining qiymatiga va o'z ishlarini bajarishda tashkilotni qo'llab-quvvatlaydigan xarajatlar darajasiga bog'liq. Outsource kompaniyasining daromadlari sotiladigan xizmatlarning qiymati va tashqi manba kompaniyasining qo'llab-quvvatlanishi mumkin bo'lgan xarajatlar darajasi o'rtasidagi farqdir. Xizmatlarning narxidan tashqari, autsorser xizmatlarining sifatini o'z ishlarining sifati bilan taqqoslash kerak.

Tabiiyki, «ishlab chiqarish yoki sotib olish» qarorida xarajatlarni taqqoslash nima?» bu juda muhim, chunki xarajatlar haqida to'liq ma'lumot faqatgina potentsial hamkorlarning tijorat takliflarini tahlil qilish jarayonida olinishi mumkin.

Bundan tashqari, o'zaro hamkorlikni tashkil etish shaklini tanlash nafaqat mumkin bo'lgan xarajatlar to'g'risidagi ma'lumotlarga, balki boshqa mezonlarga ham asoslangan.Bundan tashqari, autsorsingdan foydalanishga qaror qilgan sabablarni hisobga olish kerak. Oddiy etkazib berishdan farqli o'laroq, autsorsing xizmatlarini taqdim etish nafaqat tashkilotning arzon va sifatli mahsulot/ xizmatlarga kirishini o'z ichiga oladi. Mijoz uchun autsorsingning jozibadorligini tashkil etadigan asosiy narsa-yangi texnologiyalardan foydalanish imkoniyati. Yuqori malakali mutaxassislar mehnatidan foydalanish va o'z vakolatlari zarur darajaga erishish uchun zarur bo'lgan nou-xauni qo'llash katta xarajatlarni, shu jumladan vaqt sarflashni talab qiladi, tashqi manbalarga murojaat qilish sabablarini belgilovchi noaniq omillarning asosiy guruhini tashkil etadi.

**11.4. “Tejamkor ishlab chiqarish” konsepsiyasi**

Tejamkor ishlab chiqarish - bu Toyota kompaniyasi ishlab chiqarish tizimini g‘oyasining interpretatsiya(metodoliya)sidir. Amaliyot shuni ko‘rsatadaki, buyurtma bajarilish vaqtining 95% i bu kutishga sarflanadigan vaqtdar iborat ekan.

Tejamkor ishlab chiqarishning asosiy g‘oyasi – bu barcha samarasiz vaqtni aniqlash va uni minimallashtirish, chunki ishlab chiqarishdagi sekinlashgan jarayonlar bularyo‘l qo‘yib bo‘lmaydigan juda qimmat jarayonlarhisoblanadi va muvaffaqiyatga erishish uchun ulardan asta-sekinlik bilan qutulish lozim bo‘ladi.

Quyida tejamkor ishlab chiqarish konsepsiyasi elementlarini ko‘rib chiqamiz.

Kanban tizimi dastlab yapon menejerlari tomonidan ishlab chiqilgan bo‘lib, mazkur tizim o‘zagini zarur mahsulotni talab etilgan miqdorda va belgilangan muddatda etkazib berilishini nazarda tutuvchi “O‘z vaqtida” (Just in time) tizimi asoslari tashkil etadi. Ushbu tizim ishlab chiqarishni tezkorboshqarishga xizmat qilgan holda, o‘z tarkibiga nafaqat maxsus kartochkalarni, balki transport vositalarini, texnologik va operatsion xaritalarni ham kiritadi. Ortiqcha mahsulotlarning yuzaga kelishi, belgilangan muddatdan avval ishlab chiqarish, yaroqsiz mahsulotlarni ishlab chiqarishga yo‘l qo‘yilishi, transportda tashish faoliyatini oqilona tarzda tashkil etilmaganligi, ortiqcha zahiralarni saqlanishi kabilar ushbu metoddagi yo‘qotishlar hisoblanadi.

Aniq belgilangan hajmdagi mahsulotni bir maromda ishlab chiqarilishini ta’minlash uchun zarur miqdordagi xom-ashyo va materiallarni, butlovchi qismlarni hamda uzellarni korxonaning barcha ishlab chiqarish uchastkalariga, jumladan, yakuniy yig‘ish liniyalariga, grafikga qat’iy rioya etgan holda etkazib berilishidan iborat faoliyat kanban tizimining mohiyatini tashkil etadi. Plastik konvertdagi maxsus kartochka shaklidagi yorliq ma’lum bir miqdor va turdagi mahsulotlarni etkazib berish to‘g‘risidagi buyruqni etkazish uchun xizmat qilib, signal vazifasini bajaradi. Ushbu holatda saralash hamda ishlab chiqarish buyurtmasi kartochkalaridan foydalaniladi. Ishlab chiqarish buyurtmasi kartochkasida avvalgi uchastkada tayyorlanishi zarur bo‘lgan detallar miqdori aks ettiriladi. Bir vaqtning o‘zida saralash kartochkasida avvalgi uchastkada qayta ishlov berilishi uchun saralanishi zarur bo‘lgan detallar miqdori aksettiriladi.

Zavod ichidagi hamda mol etkazib beruvchi korxonlar o‘rtasidagi faoliyatda ham mazkur kartochkalar aylanmasi bir xil tarzda tashkil etiladi. Qayd etilgan kartochkalar zaruriy detallar miqdori to‘g‘risidagi ma’lumotlarni o‘zida aks ettirish orqali ishlab chiqarishni «Aniq o‘z vaqtida” (Just in time) tizimi bo‘yicha amalga oshirilishini ta’minlaydi.

Kanban tizimi har bir ishlab chiqarish bosqichida ishlab chiqarilgan mahsulot miqdorini tezkor tartibga keltirilishini ta’minlovchi axborot tizimi hisoblanadi

Ishlab chiqarish siklini qisqartirish metodlari.

1. Konveyr prinsipi: ushbu prinsipga ko‘ra, har bir uchastkadagi operatsion vaqt hamda muvofiq ravishda uchastkalar o‘rtasidagi yuk tashish vaqtining mosligini ta’minlash maqsadida jami ishlab chiqarish jarayoni uchastkalarga bo‘linadi. Bir birlik operatsion vaqt mobaynida 1 ta yoki ma’lum bir partiya tayyor mahsulot qabul qilinadi.

2. Bir vaqtning o‘zida bir necha kasbda ishlash prinsipi: mazkur prinsipga ko‘ra, 1 ta ishchi 16 ta dastgohga xizmat ko‘rsatadi. Ushbu xolatda 1-dastgohga xizmat ko‘rsatishdan boshlab (eng uzoq muddatli operatsiya) 16-dastgohgacha xizmat ko‘rsatiladi. 16- dastgoh ishga tushirilib bo‘lingandan keyin 1-dastgohga qaytiladi. SHundan so‘ng opersiya yakuniga etgan hisoblanadi. Har bir dastgohda turli tayyorgarlik darajasidagi yarim mahsulotlar (zagotovkalar) mavjud bo‘ladi.

3. Operatsiyalar orasidagi tanaffuslar prinsipi: avvalgi bosqichdan mahsulotni kelib tushishini kutish jarayonlarini qisqartirish ushbu prinsipning mohiyatini tashkil etadi.

Qayta sozlash vaqtini qisqartirish metodlari

1. Qayta sozlashlar jarayonlarini ikki qismga, ya’ni uskunalarni to‘xtatib qo‘yishni talab etadigan “ichki” hamda “tashqi” sozlash turlariga ajratish. Uskunalar to‘xtatib qo‘yilganda “tashqi” sozlash jarayonlari amalga oshirilmaydi.

2. Katta miqdorda “ichki” sozlash unsurlari “tashqi” sozlash tarkibiga kiritiladi.

3. Tartibga solishni (regulirovka) istisno etish.

4. Qayta sozlashni mutlaqo istisno etish. Mazkur prinsipda yaxlit bir shaklga keltirilgan detallardan foydalaniladi yoki ushbu detallar bir uskunada bir vaqtning o‘zida turli xodimlar tomonidan tayyorlanadi. Ushbu metodda uskunalarning joylashishi muhim ahamiyat kasb etadi.

Operatsiyalarni me’yorlashtirish metodi.

Jarayonda band xodimlarning sonini qisqartirish ushbu metodning maqsadi bo‘lib hisoblanadi.

1. Ish jarayonlarini jadallashtirish hisobiga ishlab chiqarish samaradorligini oshirish.

2. Barcha ishlab chiqarish operatsiyalarini amalga oshirilishini o‘zaro moslash-sinxronlash.

3. Tugallanmagan ishlab chiqarish hajmini minimal darajaga etkazish (signal chiroqlari hamda ishchilarni ko‘chirish prinsiplari).

Me’yorlashtirish metodining asosiy bosqichlari:

1. Oqim xarakati maromi belgilanadi. Mahsulot birligi ishlab chiqarilishi uchun sarflanishi zarur bo‘lgan vaqtning ma’lum bir bo‘lagi -xarakat maromi hisoblandi. Mazkur ko‘rsatkich smena davomida uskunadan foydalanish uchun haqiqatda sarflangan vaqtning ishlab chiqarilgan mahsulotlar soniga nisbati bo‘lib hisoblanadi.

2. Mahsulot birligini tayyorlash vaqtining me’yori mavjud me’yoriy hujjatlar talablaridan kelib chiqqan xolda belgilanadi (operatsion vaqt).

3. Mehnat jarayonini amalga oshirish xaritasi tuziladi. (jadvalda aks ettirilgan). Oqim xarakati maromi doirasida har bir ishchi bajarishi zarur bo‘lgan operatsiyalar ketma-ketligi mehnat jarayonining xaritasi bo‘lib hisoblanadi. Ushbu xarita dastgohdagi detallarni olib qo‘yish hamda o‘rnatish va ularga ishlov berish bo‘yicha xarakatlar ketma-ketligini yoki tartibini belgilaydi. SHu bilan birga, mazkur xarita ko‘p qirralik (universal) ishchi-xodim o‘z faoliyatida foydalanishi uchun oqim xarakati maromi oraliq vaqtlarida turli dasgohlarda amalga oshirilgan operatsiyalar tartibi to‘g‘risida qo‘llanma bo‘lib xizmat qiladi.

4. Chiziqli tartibda saqlab qo‘yilgan zahira (zadel) me’yori belgilanadi. Ishlab chiqarish liniyasida mavjud tugallanmagan ishlab chiqarishning zaruriy minimal hajmi qayd etilgan zahiraning texnik me’yori bo‘lib hisoblanadi. Mazkur ko‘rsatkich operatsiyalar aro aylanma zahiralar tarkibida mavjud bo‘lgan ishlab chiqarish liniyalarini uzluksiz faoliyat yuritishini ta’minlaydigan mahsulotlar soni bilan belgilanadi.

5. Operatsion xarita tuziladi.

Operatsion xarita har bir ishlab chiqarish uchastkasi ishchisi ko‘rishioson bo‘lgan joyga o‘rnatiladi.

Mazkur xarita quyidagi funksiyalarni amalga oshiruvchi axborot vositasini o‘zida aks ettiradi:

- har bir ishchi mehnat jarayoni grafigiga rioya etishida qo‘llanma vazifasini o‘tash;

- ishchi tomonidan operatsiyalarni texnologik ketma-ketligini belgilangan tartibda amalga oshirilishini ta’minlashda ustaga yordam vazifasini o‘tash;

- uchastka ustalarining kasbiy mahoratini korxona ma’muriyati xodimlari tomonidan baholash imkoniyatini yuzaga keltiradi.

**12-BOB. Temir yo‘l transporti faoliyatining davlat tomonidan tartibga solinishi**

**12.1. Temir yo‘l transporti faoliyatiga taalluqli me’yoriy-xuquqiy**

**xujjatlar**

«O‘zbekiston temir yo‘llari» Davlat-aksiyadorlik kompaniyasi O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 1994 yil 7 noyabrdagi PF-982-sonli Farmoni bilan temir yo‘l transporti tizimining O‘zbekiston Respublikasi hududida joylashgan bo‘linmalari, korxonalari va tashkilotlari bazasida tashkil etilgan.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2001 yil 2 martdagi PF-2815-sonli «Temir yo‘l transportini monopoliyadan chiqarish va aksiyalashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida» Farmoni bilan «O‘zbekiston temir yo‘llari» Davlat-aksiyadorlik kompaniyasi ochiq aksiyadorlik jamiyati (OAJ) sifatida qayta tuzildi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 24.04.2015 yildagi PF-4720-sonli Farmonining ijrosi, shuningdek, jamiyatni korporativ boshqarishning tizimini tubdan takomillashtirish bo‘yicha chora-tadbirlar dasturi bo‘yicha yagona aksiyadorning vakili - «O‘TY» AJ da davlatning ishonchli vakili sifatida «O‘zbekiston temir yo‘llari» AJ tashkiliy tuzilmasi tasdiqlangan va uning tarkibiga quyidagilar kirgan:

- 15 ta unitar korxona, shu jumladan: 6 ta mintaqaviy temir yo‘l uzeli (Toshkent, Qo‘qon, Buxoro, Qo‘ng‘irot, Qarshi, Termiz), «O‘ztemiryo‘lmashtamir», «O‘zbektemir yo‘lekspeditsiya», «Ko‘prikqurilish Tresti», «O‘ztemir yo‘lqurilishmontaj», «406-ixtisoslashgan qurilish-montaj poezdi», «14-rels payvandlash poezdi», «1- Energomontaj poezdi», «Ekskavatorlar va zanjirli texnikani tamirlash zavodi» va ««Sardoba» Agrosanoat kompleksi».

- 8 ta aksiyadorlik jamiyati, shu jumladan: «O‘ztemir yo‘lyo‘lovchi», «Toshkent yo’lovchi vagonlarni qurish va ta’mirlash zavodi», «Yo‘lreftrans», «O‘ztemiryo‘lkonteyner», «O’zvagonta’mir», «Granit», «Toshkent mexanika zavodi» va «Eyvalekmaxsustemirbeton».

Bundan tashqari, «O‘TY» AJ tarkibiga shuningdek, ijtimoiy infratuzilmaning 33 ta muassasasi ham kiradi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining «Toshkent metropoliteni faoliyatini yanada rivojlantirish va samaradorligini oshirishga doir chora-tadbirlar to‘g‘risida» 2016 yil 21 oktyabrdagi PP-2638-sonli qaroriga va «O‘TY» AJ boshqaruvi raisining 2016 yil 28 oktyabrdagi 448-N-sonli «O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 21.10.2016 yildagi PQ-2638-sonli Qarorini bajarish to‘g‘risida»gi buyrug‘iga muvofiq «O‘zbekiston temir yo‘llari» AJ tuzilmasiga «Toshkent metropoliteni» UK kiritildi.

“O‘TY” AJning asosiy sifatlari etib quyidagilar belgilangan:

* yagona temir yo‘l transport tarmog‘ini tuzish;
* temir yo‘lning asosiy uchastkalarini elektrlashtirishni davom ettirish;
* temir yo‘llarni modernizatsiyalash, shuningdek, telekommunikatsiyalarning optik tola tizimlariga o‘tishni o‘z ichiga olgan holda temir yo‘l transporti infratuzilmasini rivojlantirish;
* harakat tarkibini tamirlashning o‘z bazasini rivojlantirish;
* harakat tarkibini tiklash va yangilash;
* jahon bozoriga chiqish va respublikaning eksport potensialini oshirishni taminlovchi muqobil transport yo‘laklarini izlash.

Mustaqillik yillarida O‘zbekistonda yangi po‘lat izli yo‘llarni shakllantirish bo‘yicha katta ishlar bajarildi. Qizilqum barxanlari uzra Navoiy – Uchquduq – Sultonuvaystog‘ – Nukus temir yo‘li yotqizildi, Amudaryo osha birlashtirilgan temir yo‘l-avtomobil ko‘prigi barpo etildi.

2010 yilning noyabr oyida Afg‘onistonda Xayraton-Mozori-SHarif temir yo‘l magistralini qurish yakunlandi. Ushbu loyiha doirasida yangi temir yo‘l liniyasi yotqizildi, Xayraton temir yo‘l bekati modernizatsiya qilindi, Noibobod bekatida raz’ezdlar va yangi temir yo‘l yuk hovlisi qurildi. Liniyaning umumiy uzunligi 106 km ni, shundan asosiy yo‘llar 75 km ni tashkil qildi.

«O‘TY» AJ tarafidan 2016 yilda quyidagi loyihalar amalga oshirildi:

«Angren-Pop elektrlashtirilgan temir yo‘l liniyasini qurish» va «Yo‘lovchi poezdlarning yuqori tezlikdagi harakatini tashkil qilib Samarqand-Buxoro temir yo‘l uchastkasini elektrlashtirish». YAngi temir yo‘l liniyalari ishga tushishi bilan «O‘TY» AJ bosh yo‘llarining ochiq uzunligi 4842,4 km ni tashkil qildi.

2016 yilda Qamchiq tog‘ dovonidan o‘tuvchi, uzunligi 123,2 km, jumladan, 19,2 km tunneldan iborat «Angren-Pap» elektrlashtirilgan temir yo‘l liniyasini qurish yakunlandi.

O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasisining 2015 yil 17 sentyabrdagi 269-sonli ««Pop-Qo‘qon-Andijon» uchastkasini elektrlashtirgan holda «Angren-Pop» elektrlashtirilgan temir yo‘l liniyasini qurish» loyihasini amalga oshirishga doir qo‘shimcha chora-tadbirlar to‘g‘risida»gi Qarori bilan «Pop-Qo‘qon-Andijon (186 km) uchastkasini elektrlashtirishni» «Angren-Pop» elektrlashtirilgan temir yo‘l liniyasini qurish» loyihasi tarkibiga kiritish ma’qullandi.

2017 yilda uzunligi 325 km li Qarshi-Termiz uchastkasini elektrlashtirish, shuningdek, uzunligi 357,3 km li Buxoro-Miskin yangi temir yo‘l uchastkasini qurish yakunlandi, bundan tashqari, 2 ta elektropoezd sotib olindi.

2018 yilda uzunligi 33,8 km li Urganch-Xiva yangi temir yo‘l liniyasi ochildi, shuningdek, Xivada yangi vokzal qurib bitkazildi. Uzunligi 124 km ni tashkil qiluvchi Qarshi-Kitob uchastkasini elektrlashtirish yakunlandi.

Respublika bo‘yicha temir yo‘llarning ochiq uzunligi 5167,8 km ni, shu jumladan elektrlashtirilgan liniyalarning uzunligi 2713,4 km ni tashkil qiladi[[27]](#footnote-27)

Qo‘yilgan maqsadga etish uchun quyidagi birinchi navbatdagi vazifalar belgilandi:

* mamlakatning transport yaxlitligi, mustaqilligi, xavfsizligini taminlash, ijtimoiy-iqtisodiy o‘sishini va tashishga bo‘lgan ehtiyojlarni amalga oshirish uchun shart-sharoitlarni taminlash maqsadida infratuzilmaviy baza sifatida ochiq va barqaror transport tizimini shakllantirish;
* temir yo‘l infratuzilmasini rekonstruksiya qilish, takomillashtirish va rivojlantirish;
* respublika sanoatini harakat tarkibiga bo‘lgan ehtiyojini taminlash uchun harakat tarkibini tamirlash va qurish uchun ishlab chiqarish quvvatlarini oshirish;
* temir yo‘lning o‘tkazuv va tashuv qobiliyatini oshirish bo‘yicha chora-tadbirlarni ishlab chiqish, shuningdek, yo‘lovchi temir yo‘l transportinining harakat tezligi va xizmat ko‘rsatish darajasini oshirish;
* temir yo‘llarda poezdlar harakati xavfsizligini oshirish bo‘yicha chora-tadbirlar dasturini ishlab chiqish;
* tashuvni tashkil etishning zamonaviy mexanizmlarini joriy qilish.

“O‘TY” AJ o‘z faoliyatini quyidagi me’yoriy xujjatlar asosida tashkil qiladi:

**«Temir yo‘l transporti to‘g‘risida»gi O‘zbekiston Respublikasi Qonuni.** O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi qaroriga bilan 1999-yil 15-apreldan «Temir yo‘l transporti to‘g‘risida»gi O‘zbekiston Respublikasi Qonuni qabul qilinib amalga kiritildi. Qonunda temir yo‘l transportining Respublikamiz xo‘jaligining iqtisodiy va ijtimoiy sohasida tutgan huquqiy o‘rni belgilangan. Qonun 28 moddadan iborat bo‘lib, uning birinchi moddasi asosiy tushunchalarga bag‘ishlangan.

**“O‘zbekiston temir yo‘llari» aksiyadorlik jamiyati Nizomi** –temir yo‘llarning, temir yo‘ldan foydalanuvchi tashkilotlar va fuqarolarning huquqlari, majburiyatlari va mas’uliyatlari, hamda temir yo‘llarning boshqa transport turlari bilan o‘zaro munosabatlarini belgilaydi. Nizom temir yo‘l xizmatidan foydalanish jarayonida yuzaga keladigan temir yo‘l va yuk jo‘natuvchilar, yuk oluvchilar, yo‘lovchilar va boshqa jismoniy va yuridik shaxslar orasidagi munosabatlarni boshqaradi.

**Temir yo‘llardan texnikaviy foydalanish qoidalari.** O‘zbekiston respublikasi temir yo‘llaridan texnikaviy foydalanish qoidalari «O‘zbekiston temir yo‘llari» AJ ning barcha hududlarida amal qiladi hamda temir yo‘llar va temir yo‘l transporti xodimlarining asosiy nizomlarini, ish tartibini, muhim inshootlar, qurilmalar va harakat tarkiblarini saqlash meyorlarini, asosiy o‘lchamlarini, ularga bo‘lgan talablarni, poezdlar harakatini tashkil qilish tizimini va signalizatsiya tamoyilarini o‘rnatadi.

Texnikaviy foydalanish qoidalari temir yo‘l transportining barcha bo‘linmalari va hodimlari uchun majburiydir. Uning bajarilishi temir yo‘l transportining barcha bo‘g‘inlarida tartibni, temir yo‘llarning aniq va beto‘xtov ishlashini va harakat xavfsizligini ta’minlaydi.

**O‘zbekiston temir yo‘llarida signalizatsiya bo‘yicha yo‘riqnoma**. Ushbu yo‘riqnoma poezdlar harakati va manyovr ishlarini boshqarishga taalluqli bo‘yruq va ko‘rsatmalarni uzatish uchun qo‘llaniladigan ko‘rinuvchan va ovozli signallar tizimini, hamda ushbu signallarni uzatish uchun qo‘llaniladigan signal asboblarini belgilaydi.

Yo‘riqnomani bilish temir yo‘llarning barcha bo‘linmalari va O‘zbekiston temir yo‘llari hududidagi barcha temir yo‘l xodimlari uchun majburiy bo‘lib, uning talablariga rioya qilish temir yo‘llarning beto‘xtov ishlashini, poezdlar harakati va manyovr ishlari xavfsizligini ta’minlaydi.

**O‘zbekiston temir yo‘llarida poezdlar harakati va manyovr ishlari bo‘yicha yo‘riqnoma.** Ushbu yo‘riqnoma O‘zbekiston temir yo‘llaridan texnikaviy foydalanish qoidalari va temir yo‘llarda signalizatsiya bo‘yicha yo‘riqnomalarning talablari asosida tayyorlangan bo‘lib, quyidagi qoidalarni belgilaydi:

- poezdlarni qabul qilish, jo‘natish va o‘tkazishni har xil SMB (signalizatsiya, markazlashtirish, blokirovka) tizimlarida, nosozlik holatlarida va temir yo‘llarda ta’mirlash ishlari olib borilayotgan vaqtlarda bajarish tartib - qoidalari;

- stansiyalarda manyovr harakatlari tartibi;

- poezdlarni ogohlantirish tartibi;

- poezdlar harakati va manyovr ishlari xavfsizligini ta’minlovchi boshqa qoidalar.

Temir yo‘l transporti ishchilarining tartib-intizomi to‘g‘risida»gi Nizom O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi tomonidan tasdiqlangan asosiy reglamentlovchi hujjat hisoblanadi.

“O‘zbekiston temir yo‘llari» Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasi shaxsiy tarkibidagi ishchilarning kiyinishlari to‘g‘risidagi qaror.

**12.2.“O‘TY” AJning iqtisodiy, texnika, texnologiya, moddiy ta’minot va ijtimoiy sohalardagi vazifalari**

Jamiyat belgilangan vazifalarni amalga oshirish uchun quyidagi funksiyalar bajarilishini ta’minlaydi:

a) temir yo‘l orqali tashish jarayonini boshqarishni tashkil etish sohasida:

- tashish jarayonini tezkor boshqarishni tashkil etish, poezdlarning harakatlanish jadvalini, harakatlanuvchi tarkibning ish me’yorlarini   
va Jamiyat bo‘yicha yuk tashish prognoz rejasini ishlab chiqish, tasdiqlash   
va ijrosini ta’minlash;

- tashish shartlariga doir yagona normativ hujjatlarni, harakatlanuvchi tarkibdan foydalanish me’yorlari bo‘yicha yagona me’yoriy hujjatlarni ishlab chiqish, ulardan foydalanishni tahlil etish, yuk vagonlaridan foydalanishga tuzatishlar kiritish va nazorat qilish;

- favqulodda vaziyatlarda xavfli yuklarni tashish qoidasi talablari asosida yuk ortishni, tushirishni tartibga solish va poezdlar harakatlanishini tashkil etish;

- dispetcherlik xizmatini tashkil etish, tashish jarayonlarini avtomatlashtirish, ekspluatatsiya ishlarining umumiy axborot ta’minotiga doir yagona tamoyillarni ishlab chiqish;

b) iqtisodiyot va moliya sohasida:

-temir yo‘l transportini rivojlantirishning davlat va davlatlararo dasturlari loyihalarini, asosiy, sanoat va pudratchilik faoliyatida, shuningdek ijtimoiy va atrof-muhitni muhofaza qilish sohalarida ishlab-chiqarishning iqtisodiy va moliyaviy ko‘rsatkichlariga doir yillik hamda istiqbolli prognozlarni ishlab chiqish;

-temir yo‘l transportida yuk va yo‘lovchilar tashish sohasida marketing tadqiqotlarini tashkil etish, kelgusida temir yo‘l transporti ob’ektlarini rivojlantirish va joylashtirishga doir yillik va istiqbolli prognozlar hamda jadvallar, temir yo‘l transportining tashish va ishlarni bajarish imkoniyatlarini oshirishga doir kompleks chora-tadbirlar bo‘yicha takliflar ishlab chiqish;

-mukammal va boshqa turdagi ta’mirlashni rejalashtirish va tashkil etish;

-O‘zbekiston Respublikasining amaldagi qonunchiligiga, davlatlararo va hukumatlararo kelishuvlarga muvofiq yuk, yo‘lovchilar, pochta va bagaj tashish tariflari sohasida kelishilgan siyosatni amalga oshirish;

-amaldagi qonunchilikka muvofiq, Jamiyat korxonalari va xizmatlaridan foydalanuvchilar o‘rtasida o‘zaro moliyaviy hisob-kitoblarni, bitimga a’zo bo‘lgan temir yo‘l ma’muriyatlari bilan hisob-kitoblarni amalga oshirish, buxgalterlik va statistika hisobi va hisobotlarini tashkil etish, O‘zbekiston Respublikasi buxgalteriya hisobining milliy standartlariga rioya etish, Jamiyat korxonalarida auditorlik faoliyatini yuritish, soliqlarni va majburiy to‘lovlarni hisoblash va to‘lash;

-Jamiyat boshqaruvi tomonidan tasdiqlangan normativlarga muvofiq tuziladigan fondlar va zaxiralarni, shu jumladan, valyuta fondini tashkil etish, shuningdek, temir yo‘l transportini rivojlantirishga oid ustuvor ilmiy-tadqiqot dasturlarini moliyalashtirish uchun belgilangan tartibda fondlarni shakllantirish;

-Jamiyat faoliyatini aks ettiruvchi reklama va boshqa turdagi adabiyotlarni nashr etish;

-xodimlarning mehnat haqi, shuningdek boshqa turdagi daromadlarining shakli, tizimi va hajmini belgilangan tartibda aniqlash;

-ijtimoiy rivojlantirish bo‘yicha Jamiyat xodimlarining ijtimoiy-maishiy sharoitlarini yaxshilash chora-tadbirlarini amalga oshirish;

-tashishdan olinadigan daromadlarni markazlashtirilgan tartibda Jamiyatning alohida asosiy daromad hisob raqamida jamlash va uni kelgusida temir yo‘l orqali tashishda ishtirok etgan Jamiyat bo‘linmalari o‘rtasida bozor tamoyillari va mexanizmlari vositasida taqsimlash;

-“O‘zdavtemiryo‘lnazorat” davlat inspeksiyasi ta’minoti uchun tasdiqlangan smetaga muvofiq, temir yo‘l orqali tashishdan olingan daromadlardan majburiy to‘lovlarni amalga oshirish;

v) texnika siyosati sohasida:

-Jamiyat korxonalari bilan birga mutlaqo yangi texnik vositalar, texnologiyalar va materiallarni yaratish, ulardan foydalanishga doir ilmiy-tadqiqot va tajriba-konstruktorlik ishlarining ustuvor yo‘nalishlarini belgilash, ushbu ishlarni moliyalashtirish;

-mahsulot, ilmiy-texnikaviy axborotlarni metrologiya, standartlashtirish va unifikatsiyalashtirish, sertifikatlash va sifatni boshqarish ishlarini tashkil etish, ilg‘or tajribani ommalashtirish, ixtirochilik, ratsionalizatorlik, intellektual mulk va patent faoliyatiga rahbarlik qilish;

g) moddiy-texnika ta’minoti sohasida:

-temir yo‘l transportining moddiy-texnika va yoqilg‘i-energetika resurslariga bo‘lgan ehtiyojini aniqlash, temir yo‘l orqali tashish jarayonining ushbu resurslar bilan ta’minlanishini tashkil qilish, ulgurji savdo qilish, shuningdek aloqador vazirliklar, uyushmalar va idoralar bilan birgalikda davlat ehtiyojlari uchun mo‘ljallangan mahsulotlar tarkibida temir yo‘l transporti uchun etkazib beriladigan mahsulotlar bo‘yicha buyurtmalarni shakllantirish, Jamiyat korxonalarini markazlashtirilgan holda tartibga solinadigan nomenklatura bo‘yicha mahsulot bilan ta’minlash;

-tabiiy ofatlar, transport halokatlari va boshqa kutilmagan voqealar oqibatlarini bartaraf etish uchun asosiy moddiy-texnika turlari zaxiralarini yaratish. Favqulodda vaziyatlarni bartaraf etish uchun mo‘ljallangan moliyaviy va moddiy resurslarning idoraviy zaxiralari Jamiyat mablag‘lari hisobidan, shuningdek, moliyaviy va moddiy resurslarning ob’ektiv zaxirasi Jamiyat korxonalari, muassasalari va tashkilotlarining o‘z mablag‘lari hisobidan tashkil etiladi;

-favqulodda vaziyatlarni bartaraf etish uchun mo‘ljallangan moliyaviy va moddiy resurslar zaxiralarining nomenklaturasi va hajmi ularni tuzuvchi organ tomonidan belgilanadi;

-Jamiyat ehtiyojlari uchun moddiy-texnika resurslari etkazib beruvchilar bilan mustahkam aloqa va hamkorlikni tashkil etish;

-resurslar va energiya ta’minoti ishlarini tashkil etish;

-temir yo‘l transportining safarbarlik tayyorligini ta’minlash   
va alohida davrda ishlash uchun moddiy resurslarni shakllantirish;

j) kadrlar, mehnat va ijtimoiy masalalar sohasida:

-Jamiyat xodimlarini tanlash, xizmat lavozimlarini rivojlantirish uchun sharoit yaratish, rag‘batlantirish, ijtimoiy muhofaza qilish tizimlarini belgilash;

-Jamiyat korxonalarining ehtiyojlari asosida kadrlarni kasbiy   
va iqtisodiy o‘qitish tizimini tashkil etish, uning moddiy bazasini ta’minlash va rivojlantirish;

-ommaviy kasb egalari va mutaxassislarini respublika va xorijiy mamlakatlar o‘quv muassasalarida va ishlab chiqarishda tayyorlash, qayta tayyorlash va ularning malakasini oshirishni, shuningdek ularning ish o‘rganishlarini (stajirovkalarini) ta’minlash;

-temir yo‘l transportida samarali kadrlar siyosatini amalga oshirish;

-Jamiyatning poezdlar harakati va yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish bilan bevosita bog‘liq alohida toifadagi xodimlari uchun, amaldagi qonunchilikka muvofiq, mehnat sharoitlari xususiyatlarini, ish vaqti va dam olish vaqti tartibini belgilash[[28]](#footnote-28).

**12.3.Temir yo‘l transportining istiqbol rejalari**

Temir yo‘l transportining strategik rejasida “O‘TY” AJning asosiy maqsadi tashishga bo’lgan bozor talabini qondirish, faoliyat samaradorligini oshirish, xizmatlar sifatini yaxshilash va YevroOsiy transport tizimiga integratsiyalanish” deyilgan.

Ushbu maqsadga erishish uchun o‘z oldiga quyidagi istiqbolli rejalarni qo‘ygan:

* mamlakatning transport yaxlitligi, mustaqilligi, xavfsizligini taminlash, ijtimoiy-iqtisodiy o‘sishini va tashishga bo‘lgan ehtiyojlarni amalga oshirish uchun shart-sharoitlarni taminlash maqsadida infratuzilmaviy baza sifatida ochiq va barqaror transport tizimini shakllantirish;
* temir yo‘l infratuzilmasini rekonstruksiya qilish, takomillashtirish va rivojlantirish;
* respublika sanoatini harakat tarkibiga bo‘lgan ehtiyojini taminlash uchun harakat tarkibini tamirlash va qurish uchun ishlab chiqarish quvvatlarini oshirish;
* temir yo‘lning o‘tkazuv va tashuv qobiliyatini oshirish bo‘yicha chora-tadbirlarni ishlab chiqish, shuningdek, yo‘lovchi temir yo‘l transportinining harakat tezligi va xizmat ko‘rsatish darajasini oshirish;
* temir yo‘llarda poezdlar harakati xavfsizligini oshirish bo‘yicha chora-tadbirlar dasturini ishlab chiqish;
* tashuvni tashkil etishning zamonaviy mexanizmlarini joriy qilish.
* Infratuzilmani yaxshilash hisobiga harakat tezligini oshirish, zamonaviy transport vositalarini yaratish va texnologiyalarni takomillashtirish.
* Logistik tamoyillar asosida tashish jarayoniga biznes-texnologiyalarini tadbiq qilish.
* Xalqaro tashishlarni va transport koridorlarini rivojlantirish.
* Xalqaro tashishlarda tarif siyosatini takomillashtirish bo’yicha takliflar ishlab chiqish.
* Xalqaro tashishlarni sifat standartini ta’minlash.
* Xalqaro tashishlar bozori marketingini amalga oshirish.

**13-BOB. “O‘TY” AJning iqtisodiy faoliyat boshqarmalari**

**13.1. “Iqtisodiy tahlil va prognozlash” boshqarmasi, tarkibiy tuzilishi va vazifalari**

Iqtisodiy tahlil va prognozlash boshqarmasi “O‘TY” AJ ijroya organining mustaqil tarkibiy tuzilmasi hisoblanadi va “NN” telegraf shifriga ega hamda boshqaruv raisining birinchi o‘rinbosari tomonidan boshqariladi.

Boshqarmaning asosiy vazifalari

- “O‘TY” AJ korxonalarining prognoz ko‘rsatkichlari ishlab chiqish

- Boshqa boshqarmalar va xizmatlar bilan birgalikda jamiyatning biznes-rejasini ishlab chiqish

- Bozor tamoyillariga mos ravishda jamiyatning iqtisodiy faoliyatini takomillashtirish

- Jamiyatga qarashli korxonalarning prognoz ko‘rsatkichlarining bajarilishini nazorat qilish

- Kapital qo‘yilmalar, moliyaviy, mehnat, moddiy resurslar, ishlab chiqarish fondlaridan samarali foydalanish bo‘yicha tadbirlar ishlab chiqishda qatnashish.

Boshqarma o‘z oldiga qo‘yilgan vazifalarni amalga oshirish uchun quyidagi funksiyalarni bajaradi:

“O‘TY” AJning korxonalari, tarkibiy tuzilmalari, markazlari va boshqa boshqarmalari bilan xamkorlikda yillik va istiqbol rejalari uchun takliflar ishlab chiqish;

Ishlab-chiqarish iqtisodiy ko‘rsatkichlar bo‘yicha, asosan pudrat, sanoat faoliyati va ijtimoiy sohaning yillik va istiqbol prognozi loyihasini shakllantirish;

“O‘TY” AJning biznes rejasini ishlab chiqish va uni jamiyat Kengashi a’zolari bilan muxokama qilish;

“O‘TY” AJning mavjud moddiy, moliyaviy va boshqa resurslari hisobiga barcha korxonalar balansli va proporsional rivojlanish prognozini ta’minlash;

“O‘TY” AJ korxonalari talabini qondirish bo‘yicha zaruriy choralar ishlab chiqish va xo‘jalik faoliyatida yuzaga kelgan iqtisodiy masalalar bo‘yicha qaror qabul qilish uchun takliflar tayyorlash;

Ijtimoiy va iqtisodiy rivojlanish prognozi bajarilishining borishi ustidan doimiy monitoringni amalga oshirish hamda “O‘TY” AJning ijroya apparati bo‘limlari, markazlari va boshqarmalari bilan birgalikda prognoz ko‘rsatkichlarining bajarilishi jarayonida yuzaga kelgan muammo va etishmovchiliklarni bartaraf etish bo‘yicha takliflar ishlab chiqish;

O‘zbekiston Respublikasi davlat organlari uchun “O‘TY” AJ faoliyat natijalari bo‘yicha tahliliy materiallarni tayyorlash va o‘z vaqtida etkazish;

“O‘TY” AJning barcha tuzilmalarining iqtisodiy faoliyatini yaxshilash bo‘yicha tadbirlarni amalga oshirish;

Ko‘rsatilgan xizmatlar va bajarilgan ishlarning tannarxini pasaytirish, mehnat unumdorligini oshirish bo‘yicha chora-tadbirlar ishlab chiqish;

“O‘TY” AJning tijoriy, xizmat va maxfiy ma’lumotlari himoya qilish bo‘yicha zaruriy choralarni o‘z vaqtida amalga oshirish hamda maxfiylik tartibini ta’minlash;

Axborot-kommunikatsiya tarmoqlari orqali uzatiladigan ma’lumotlar maxfiyligini va axborot xavfsizligini ta’minlash;

“O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” AJ mutaxassislari bilan birgalikda yo‘lovchi tariflarini ishlab chiqish;

Yo‘lovchi tashish bo‘yicha xalqaro me’yoriy xujjatlarga qo‘shimcha va o‘zgartirishlar kiritish maqsadida o‘tkaziladaigan xalqaro anjumanlar va majlislarda qatnashish.

**13.2. Moliya boshqarmasi vazifalari va funksiyalari**

"O'TY" AJda temir yo'l transportida moliyaviy ishlar moliyaviy xizmatlar, tarkibiy bo'linmalarda esa– iqtisodchilar va buxgalterlar zimmasiga yuklatildi.

Moliya boshqarmasi(F)ning asosiy vazifalari quyidagilardan iborat:

- jamiyatning moliyaviy faoliyatini boshqarish, moliyaviy prognozlash, buxgalteriya hisobi va hisobotini yuritish;

- buxgalteriya metodologiyasini ishlab chiqish va amalga oshirish;

- jamiyatning barcha tarkibiy bo'linmalari tomonidan tasdiqlangan hajm va muddatlarga muvofiq tegishli organlarga har chorakda va yillik moliyaviy va statistika hisobotlarini tuzish va belgilangan muddatlarda taqdim etishni ta'minlash;

- jamiyat mulkining holatinini, tejash rejimiga rioya qilinishini, tashishdan tushadigan daromadlar hisobini olib borishni, hisob-kitoblar holati va hisobotlarning ishonchliligini nazorat qilish;

- jamiyatning istiqbolli, yillik va joriy moliyaviy kredit prognozlarini ishlab chiqish, jamiyatning biznes-rejalarini ishlab chiqishda ishtirok etish, jamiyat ijroiya organiga bevosita bo'ysunuvchi korxona va tashkilotlar bo'yicha moliyaviy prognozlarni ishlab chiqish va tasdiqlash;

- jamiyat ijroiya organining boshqa bo'linmalari, tarkibiy tuzilmalari bilan birgalikda moliyaviy masalalar va hisob-kitoblar bo'yicha temir yo'l transporti Kengashi yig'ilishlari, konferensiyalari va majlislariga ma’lumotlar tayyorlashda ishtirok etish;

- O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi va boshqa davlat organlariga jamiyatning xo'jalik-moliyaviy faoliyati bo'yicha qaror va qarorlar loyihalarini ishlab chiqish bilan bog'liq masalalar bo'yicha tahliliy va ma'lumotnoma-axborot materiallarini tayyorlash;

- buxgalteriya hisobi bo'yicha uslubiy qo'llanma tayyorlash;

- Jamiyatning buxgalteriya siyosatini ishlab chiqish va amalga oshirish;

- moliyaviy va buxgalteriya ishlarining eng yaxshi tajribasini umumlashtirish va tarqatish, moliyaviy va buxgalteriya xodimlarining malakasini oshirish bo'yicha tadbirlarni o'tkazish;

- statistika va buxgalteriya boshqarmasi, axborot-hisoblash markazi bilan birgalikda buxgalteriya hisobini avtomatlashtirish va kompyuterlashtirish hamda hisobotlarni tuzish rejalarini ishlab chiqish va amalga oshirish;

- moliya boshqarmasi va quyi bo'linmalarning vazifalarga muvofiq safarbarlik tayyorgarligini ta'minlash bo'yicha chora-tadbirlarni amalga oshirish

O’ziga yuklangan vazifalarni bajarish uchun moliya boshqarmasi quyidagi funksiyalarni amalga oshiradi:

- Jamiyat tarkibiga kiruvchi, bevosita jamiyatning ijro organiga bo'ysunadigan asosiy va boshqa faoliyat turlarining tarkibiy korxonalarini jamiyatning hisob-kitob hisobidan boshqa hisobvaraqlar bo'yicha tegishli daromad va qarzlar hisobiga belgilangan tartibda moliyalashtirish, shuningdek, ijtimoiy soha korxonalarini moliyalashtirish;

- Jamiyat tizimiga kiruvchi sanoat korxonalari va pudrat tashkilotlari bilan tuzilgan shartnomalar bo'yicha bajarilgan ishlar uchun kapital qurilish boshqarmasi shuningdek, boshqarma va buyurtmachi korxonalari orqali haq to'lash

- sanoat va pudrat korxonalari tomonidan xodimlarga ish haqini o'z vaqtida to'lash bo'yicha majburiyatlarning buzilishiga yo'l qo'ymaslik maqsadida, istisno hollarda, bajariladigan ishlar hajmlari hisobiga ish haqi va soliqlarni avans bilan moliyalashtirishga yo'l qo'yiladi;

- tarkibiy bo'linmalarga ish haqini to'lash uchun qisqa muddatli kredit ajratishni tashkil etish va ularni kredit majburiyatlarini bajarish summasiga moliyalashtirish;

- uzoq muddatli investitsiya kreditlariga xizmat ko'rsatish, shuningdek, ushbu kreditlar bo'yicha asosiy qarzni to'lash bo'yicha to'lovlarni o'z vaqtida bajarish;

- hisob-kitoblarni amalga oshirish va markazlashtirilgan badallar, soliqlar va majburiy ajratmalarni to'lash (daromad solig'i, QQS, xizmatlar importi bo'yicha QQS, norezidentlardan olinadigan daromad solig'i);

- xorijiy yetkazib beruvchilarga jamiyatning tegishli tuzilmalari xatlari asosida moddiy boyliklar va xizmatlar ko'rsatish, shuningdek xorijiy kreditlarga xizmat ko'rsatish bo'yicha to'lovlar olish uchun jamiyat shartnomalari va tarkibiy bo'linmalarga muvofiq xorijiy valyutada to'lovlarni amalga oshirish;

- Jamiyatning asosiy faoliyat bo'limi uchun O'zbekiston Respublikasidan tashqaridagi safarlarda chet el valyutasida sayohat xarajatlarini olish uchun bank hujjatlarini tayyorlash;

- Jamiyatning tarkibiy bo'linmalarining xatlar va hujjatlar bo'yicha o'zaro qarzdorligini hisobga olish, jamiyatning quyi tuzilmaviy bo'linmalari bilan hisob-kitoblarni amalga oshirish;

-Jamiyatning tegishli boshqarmalaridan hujjatlarni olishda yuklarni tashish bo'yicha jamiyatning shartnoma majburiyatlarini bajarmaganlik uchun korxonalar bilan hisob-kitoblar bo'yicha operatsiyalarni amalga oshirish;

- berilgan kreditlar bo'yicha hisob-kitoblarni amalga oshirish, moliyaviy yordam ko'rsatish;

- harakat tarkibini ta'mirlash uchun fabrikalar bilan markazlashtirilgan hisob-kitoblarni amalga oshirish (modernizatsiyalash, KVR, krp va qayta jihozlashdan tashqari);

- investitsiyalar bo'yicha dividendlar bo'yicha jamiyat bilan hamkorlik shartnomalari bo'yicha korxonalar bilan operatsiyalarni amalga oshirish.

Aksiyadorlar bilan korporativ munosabatlarni boshqarishda jamiyatning korporativ saytida O'zbekiston Respublikasining amaldagi qonunchiligi talablariga muvofiq joylashtirish uchun axborot taqdim etish.

Maxfiylikni ta'minlash va maxfiy va xizmat ma'lumotlarini oshkor qilishdan himoya qilish bo'yicha zarur tadbirlarni o'z vaqtida amalga oshirish

**13.3. “O‘ztemiryo‘lhisob” boshqarmasi, tarkibiy tuzilishi va vazifalari**

“O‘ztemiryo‘lhisob” markazi temir yo‘l tashishlar uchun hisoblar bilan shug‘ullanuvchi “O‘zbekison temir yo‘llari” DATKning tarkibiy tuzilmasi hisoblanadi. YUridik shaxs maqomiga ega emas, milliy valyutadagi asosiy va yordamchi daromad hisob raqamiga va tugallanmagan balansga ega. O‘zining nomi yozilgan dumaloq muhri, “Xodimlar bo‘limi” dumaloq muhri, burchak shtampi bor. Tezkor munosabatlarda buxgaletrlik hisobi va moliya boshqarmasiga boshlig‘iga bo‘ysunadi.

Markaz xalqaro va ichki temir yo‘l tashishlari uchun hisoblarni amalga oshiradi, “O‘zbekiston temir yo‘llari” DATKsining yuk tashish bo‘yicha daromadlarini nazorat qiladi.

Markazning faoliyati O‘zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi, O‘zbekiston Respublikasining “Temir yo‘l transporti to‘g‘risidagi” Qonuni, temir yo‘l Nizomi, O‘zbekiston Respublikasining boshqa qonuniy me’yoriy xujjatlari va temir yo‘l tashishlari bo‘yicha“O‘ztemiryo‘lhisob” markazi Nizomiga muvofiq olib boriladi.

Markazning tarkibida tashish xujjatlarini qayta ishlash bo‘yicha texnologik markazlar mavjud:

Tashish xujjatlarini qayta ishlash bo‘yicha Toshkent texnologik markazi –1

Tashish xujjatlarini qayta ishlash bo‘yicha Qo‘qon texnologik markazi –2

Tashish xujjatlarini qayta ishlash bo‘yicha Buxoro texnologik markazi –3

Tashish xujjatlarini qayta ishlash bo‘yicha Qo‘ng‘irot texnologik markazi –4

Tashish xujjatlarini qayta ishlash bo‘yicha Qarshi texnologik markazi –5

Tashish xujjatlarini qayta ishlash bo‘yicha Urgench texnologik markazi – 6

Tashish xujjatlarini qayta ishlash bo‘yicha Andijon texnologik markazi – 7

Tashish xujjatlarini qayta ishlash bo‘yicha Termiz texnologik markazi –8

Tashish xujjatlarini qayta ishlash bo‘yicha Samarqand texnologik markaz –9

Tashish xujjatlarini qayta ishlash bo‘yicha Jizzax texnologik markazi – 10

Markaz boshlig‘i tashish xujjatlarini qayta ishlash bo‘yicha texnologik markazlar Nizomini tasdiqlaydi.

Markazning mehnat jamoasi temir yo‘l transporti xodimlari uchun jamao shartnomasida ko‘zda tutilgan barcha qoida va imtiyolardan, turli ijtimoiy - maishiy va tibbiy xizmatlardan foylanadi.

Markazning asosiy vazifalari:

- temir yo‘l xizmatlari uchun barcha turdagi hisoblarni amalga oshirish; tashish xujjatlarini o‘z vaqtida va sifatli qayta ishlash ustidan nazorat; yuk tashish stansiyalari va tashish xujjatlarini qayta ishlash texnologiyasi hisobotini olib borish, mazkur tashishlar bo‘yicha kompaniya hisoblash markaziga ma’lumotlar uzatish; kompaniyaga to‘lanishi lozim bo‘lgan tashish uchun to‘lovlar, ko‘rsatilgan temir yo‘l xizmati uchun yig‘im va jarimalarning bajarilishi ustidan nazorat; ekspeditorlik kompaniyalari orqali amalga oshirilgan eksport-import yuk tashishlar hamda tranzit uchun hisob-kitoblar shuningdek boshqa mamlakatlar temir yo‘l ma’muriyati bilan hisob-kitoblarni olib borish;

- yuk tashishdan daromadni oshirish, hisoblarni takomillashtirish bo‘yicha tadbirlarni ishlab chiqish va amalga oshirish;

- kompaniya hisobiga asosiy va ikkilamchi yig‘im jamg‘arma tushumlarining to‘g‘ri va o‘z vaqtida kelib tushishi ustidan nazoratni amalga oshirish;

- OSJD a’zolari va temir yo‘l transporti bo‘yicha Kengash a’zolari, MDH mamlkatlari, Baltiq bo‘yi va uchinchi taraf mamlkatlari temir yo‘llari ma’muriyati bilan temir yo‘l xizmatlari uchun o‘zaro hisoblarni olib borish;

- kompaniya bilan ekspeditorlik tashkilotlari o‘rtasida tuzilgan transport-ekspeditorlik xizmatlariga shartnomaning bajarilishi va valyuta hisob raqamiga daromadlarning kelib tushishi ustidan nazorat;

- tashish va hisob xujjatlarining o‘z vaqtida va sifatli qayta ishlanishi, yuk tashish hisobotlarini tuzish ustidan nazorat;

- stansiyalarda yuk xujjatlarining to‘g‘ri rasmiylashtirilishi, hisobtlarni o‘z vaqtida taqdim etish ustidan nazorat;

- vagonlar ijarasi uchun kompaniya shartnomalari bo‘yicha daromadlarining to‘liq undirilishini ta’minlash;

- kompaniya daromadlarining to‘liq kelib tushishini ta’minlash maqsadida tashish xujjatlarini qayta ishlash bo‘yicha texnologik markazlar (TexPD), tovar kontoralari va stansiya yuk saqlash joylarida tekshiruvlar olib borish;

- kompaniyaning asosiy jamg‘arma hisobiga tushadigan yig‘imlar, jarimalar, tashish to‘lovlarini qaytarish, yuk jo‘natuvchi va qabul qiluvchilar yuk etkazib berish muddatining bajarilmasligi uchun jarima to‘lash xaqidagi noroziliklarini ko‘rib chiqish;

- yuk tashish bo‘yicha debitorlik va kreditorlik qarzlari hisobini olib borish;

- markazning o‘zi va unga qarashli texnologik markazlardagi xodimlarni o‘qitish va malakasini oshirish tadbirlarini olib borish;

- yuk tashish bo‘yicha qat’iy blanklar yig‘imi ishiga rahbarlik;

- kundalik daromad hisobiga tushgan pul vositalarini kompaniya hisob raqamiga o‘tkazish;

- tashishdan tushgan daromad hisobi va nazorati bo‘yicha Kompaniya tarkibiy tuzilmalari tomonidan ishlab chiqilgan buyruq loyihalari, ko‘rsatma va yo‘riqnomalarni ko‘rib chiqish va kelishish;

- elektron-hisoblash texnikasidan foydalanib hisobotlarni tuzish va xujjatlarni qayta ishlashning yangi texnologiyasi va dasturlarini ishlab chiqish hamda amaliyotga tadbiq etish;

- O‘zbekison Respublikasi qonunchiligida ta’qiqlanmagan boshqa faoliyat va xizmatlarni bajarish.

Markaz boshlig’i

Boshliqning

birinchi o’rinbosari

Moliya-iqtisod masalalari bo’yicha boshliq o’rinbosari

Daromadlarni hisoblash bo’limi boshlig’i, markaz boshlig’i o’rinbosari

Xalqaro hisoblar va shartnomalar bo’limi

Yuk tashishdan daromadlarni nazorat qilish bo’limi

Turli yig’imlardan daromadlarni nazorat qilish va noroziliklarni ko’rib chiqish bo’limi

Reviziya va nazorat bo’limi

Buxgalteriya

Qatiy hisobga olinuvchi blankalar ombori

Daromadlarni hisobga oluvchi bo’lim

Yuridik bo’lim

Kadrlar bo’limi

-rasm. “O‘ztemiryo‘lhisob” markazi tarkibiy boshqaruv tuzilmasi

«O‘TY» AJ tovarlarni ishlab chikarish va sotish vaktida ichki va tashki hamkorlar bilan iktisodiy munosabatlarga kirishadi. Natijada, tashish ishlari va shunga alokdor xizmatlar bo‘yicha hisob-kitoblarni yuritish zaruriyati tug‘iladi. Hisob-kitoblarni tashkil kilishning asosiy talablari: o‘z vaqtida tayyorlash va ma’lumotlarning to‘liqligi, ularning bajarilishi soddaligi va qulayligi, hisob-kitoblar tizimining moslashuvchanligi. tashish amalga oshi­riladigan shart-sharoitlar hisobi. Ikki turdagi hisob-kitob tizimi qo‘llaniladi - naqd pul va nakd pulsiz xisob-kitob­lar. Naqd pulsiz xisob-kitoblar kredit tashkilotlari orqali amal­ga oshiriladi yoki ularning nazoratida bo‘ladi. shuningdek ushbu tizim hisob-kitoblarning birmuncha samarali shakli bo‘lib, nakd pul muomalasi xajmini va pul vositalarini o‘tkazish, saqlash va nazo­rat qilish bo‘yicha xarajatlarni kamaytiradi, bank tizimi resurs­larini oshiradi. Yo‘lovchi tashish, yuk tashish, pochta tashish bo‘yicha hisob-kitoblar, ularni tashish ishlari amalga oshirilgunga qadar bajarilaai. Agar masofa o‘zgarsa, tashish shartlari o‘zgarsa yoki stansiyaga qo‘shimcha xizmatlar tayinlangan bo‘lsa, yuklarni tashishda tarif summasi va qo‘shimcha yigimlar bo‘yicha kayta xisob-kitoblar amalga oshi­riladi.

Hisob-kitoblar markazlashtirilian va markazlashtirilmagan toifalarga ajratiladi. Markazlashtirilmagan hisob-kitoblarga stansiya va vokzallar kassalari, bir martalik yuk tashish uchun yo‘lov­chilarga beriladigan biletlarni sotish bo‘yicha markazlashtirilgan idoralar orkali amalga oshirilgan hisob-kitoblarni misol tariqasida keltirish mumkin.

Asosiy markazlashtirilgan hisob-kitob - bu nakd pulsiz hisob-kitoblardir. YUki tashilayotgan xo‘jalik sub’ektining bankdagi hisob rakamidan temir yul kompaniyasining daromadlar qismiga pul o‘tkaziladi. To‘lovlar quyidagi hisob-kigob hujjatlari orqali oli­nadi - bank tomonidan akseptlangan to‘lov talabnomasi, to‘lov topshiriqnomasi. Temir yul transporti xujalik sub’ektlari, bank tashkilotlari va tarif to‘lovchisi bo‘lgan xo‘jalik sub’ektlari o‘rtasida hisob-kigob xujjatlarining harakati xujjatlar ayirboshlanishi deyiladi.

Markazlashtirilgan hisob-kigob tizimida xo‘jalik sub’ektlari - yuk egalari bilan xisob-kitoblar tashish xujjatlari bilan ishlaydigan maxsus tuzilgan texnologik markazlar (THTM) tomonidan amalga oshiriladi. THTM xizmat ko‘rsatish xududi ning chegaralari yirik yuk egalarining tashish xujjatlari bilan operativ ishlash talablariga muvofiq o‘rnatiladi. Texnologik markazlarni tashkil kilish stansiyalarning yuklar bo‘yicha hisobotlarini kamaytiradi, xujjatlarning taksirovka sifatini oshiradi, tashish bo‘yicha hisoblangan to‘lovlar va tushumlar ustidan nazoratni kuchaygiradi.

Tashish bo‘yicha xisob-kitoblarni tashkillashtirish tashish uchun to‘lovlarni aniklash, tashilayotgan va hisob-kitob xujjatlari bi­lan ishlash texnologiyasini, tashish uchun to‘lovlarni olish va ushbu operatsiyalar ustidan nazorat qilishni o‘z ichiga oladi. Xisob-kitoblarni tashkillashtirish qatnov turi ga karab farkdanadi.

Texnologik markazlarda tashish xujjatlarini ko‘rib chiqish tar­tibi quyidagicha. Ko‘rib chiqish uchun bekatlardan hujjatlarni qabul kilish tegishli idora tomonidan yuklarni jo‘natishga kabul qilinganligi to‘grisidagi FO-4 va FO-5 shakllar mavjud bo‘lganda amalga oshiriladi. THTMlarning buxgalterlari tashish qoidalari, tarif va yo‘riqnomalar asosida tashish xujjatlarini rasmiylashtirish, ular bilan bog‘liq hisob-kitoblarning to‘g‘riligini nazorat qilishadi. Jarimalarni hisoblash uchun umumlashtirilgan kartochkalar­ni, vedomostlarni va boshqa xujjatlarni tekshirish, vagonlarni tozalash va berish ishlarini nazorat kilish tajribali buxgalterlarning alohida bir guruhi tomonidan amalga oshiriladi. Tekshirilgan xujjatlar EKIODVga berish uchun EHM operatorlari tomo­nidan ko‘rib chiqiladi. Hisob-kitoblar natijalari bekatlar orkali temir yo‘llarda tashish ishlari uchun nakd pulsiz hisob-kitoblarni amalga oshiradigan mijozlarga beriladi. Hisob-kitob kartochkasida temir yo‘l tarifining har bir to‘lovchisi bo‘yicha qisoblangan to‘lovlarning va ularni to‘lovining hisob-kitobi amalga oshiriladi. Har bir to‘lovchi bo‘yicha ma’lumotlar u bilan tuzilgan xisob-kitoblar­ni yuritish bitimi asosida elektron ma’lumotnomaga kiritiladi. Kutilayotgan transport xizmatlari uchun oldindan to‘lovlar amalga oshirilganda pul mablag‘larini mavjudligi to‘g‘risida o‘rnatilgan tartibda ma’lumotnoma beriladi.

Muddati o‘tgan debitorlik qarzlari yuzaga kelishi to‘grisida ogohlantirish berilishi uchun THTMda maxsus ish bajariladi. EKIODVning olingan hisob-kitob materiallarining hisoblash mar­kazlari tomonidan qayta ko‘rib chiqilishi natijalariga ko‘ra THMT transport xizmatlarini ko‘rsatish asosida debitorlik qarzlariga ega korxonalar ro‘yxatini tuzib chiqadi, ushbu ro‘yxatga muddati o‘tgan debitorlik

karzlariga ega korxonalar ham kiritiladi. Debitorlik qarzlari to‘g‘risida olingan ma’lumotlar ularni kamaytirish maqsa­dida ushbu holat yo‘l qo‘yilgan bekatlarga jo‘natiladi. THMTda har bir yuk jo‘natuvchi bo‘yicha debitorlik qarzlarining holati tahlil qilib chiqiladi. YUzaga kelgan debitorlik qarzlarini yo‘q qilish chora-tadbirlari qaydnomasi yuritiladi. THMTda yuzaga kelgan debi­torlik qarzlarini yo‘q qilish maqsadida qarzdorlik summasini tasdiqlash uchun qarzdor korxonalar bilan solishtirma akt tuziladi; solishtirma akt asosida qarzdor-to‘lovchining hisob raqamiga inkassa qo‘llash to‘g‘risida bankka topshiriq jo‘natiladi; agar inkassa topshirig‘i ham to‘lanmasa, qarzdor-to‘lovchiga shikoyat xati kiriti­ladi, ushbu xatda shikoyat summasi va moliyaviy jarima miqdorini hisobga olgan holda qarzdorlik summasi ham ko‘rsatiladi.

**14-BOB. Tashish jarayonini ta’minlovchi bo‘linmalar**

**14.1. “O‘TY” AJning faoliyat yo‘nalishlari**

Temir yo‘l transportining assoiy faoliyat yo‘nalishlari yuklarni jo‘natish stansiyasidan qabul qilish stansiyasigacha tashishdan iborat. Undan tashqari yukni qabul qilguncha va egasiga etkazib bergandan keyin ham ko‘rsatiladigan xizmatlar ham mavjud. Ular:

* yuklarni qabul qilish va topshirish, buyurtmani va boshqa xujjatlarni rasmiylashtirish;
* yukni olib kelish va olib chiqish;
* vagonlarni topshirish va olib chiqish;
* ortish-tushirish va saqlash;
* axborot berish;
* transport vositasini qo‘shimcha jixozlash va tayyorlash;
* yuklarni sug‘urtalash;
* to‘lov-moliya;
* yuklarni bojxona rasmiylashtiruvi;
* boshqalar.

Asosiy faoliyatdan tashqari temir yo‘l transportining barcha tuzilmaviy bo‘linmalari tomonidan yordamchi xizmatlar ham amalga oshiriladi.

“O‘TY”AJning yordamchi faoliyat turlari

|  |  |
| --- | --- |
| Lokomotiv xo‘jaligi | -boshqa vazirliklarga qarashli korxonalar zarurati uchun ehtiyot qismlarni tayyorlash;  -boshqa vazirliklarning dizel va motorlarini ta’mirlash;  -“O‘TY”AJ tarkibiga kirmaydigan korxonalarning xususiy lokomotivlarini ta’mirlash;  -faoliyatning boshqa turlari (o‘t o‘chirish moslamalarini zaryadlash, barcha turdagi qurilmalarni texnik tekshirish) |
| Vagon xo‘jaligi | -boshqa vazirliklarga qarashli korxonalar vagonlari uchun zarur bo‘ladigan detal va ehtiyot qismlarni tayyorlash;  -boshqa vazirlikka qarashli korxonalarning konteyner va vagonlarini ta’mirlash;  -faoliyatning boshqa turlari. |
| Yo‘l xo‘jaligi | -“O‘TY”AJ tizimiga kirmaydigan korxonalarning xususiy balansidagi shaxobcha yo‘llar, berk (tupik) yo‘llar, pereezdlarini qurish, ta’mirlash va xizmat ko‘rsatish;  -temirbeton konstruksiyalarni, inventarlarni tayyorlash;  -faoliyatning boshqa turlari. |
| Axborot va aloqa xizmati | - “O‘TY” AJ tizimiga kirmaydigan korxonalar va abonentlarga aloqa xizmati ko‘rsatish;  - boshqa korxonalarning aloqa qurilmalariga xizmat ko‘rsatish;  -faoliyatning boshqa turlari. |
| YUk va tijorat ishlari | -ortish-tushirish ishlari;  -transport-ekspeditorlik xizmatlari;  -vaqtinchalik saqlash omborlarini ijaraga berish, yo‘l qismidagi er uchastkalarini vaqtinchalik foydalanish uchun yuk jo‘natuvchi va yuk qabul qiluvchilarga taqdim qilish;  -yukning qaysi hududda xarakatlanayotgani xaqida axborot berish xizmati;  -yuk massasini tekshirish va o‘lchash, yuk jo‘natuvchilarni plomba va plombalash simlari, birkalar bilan ta’minlash, nakladnoy tuzish, yuklarni markirovkalash,upakovka, qoplama, yuklarni bog‘lash;  -faoliyatning boshqa turlari. |
| Suv ta’minoti va oqava suvlarni yo‘qotish, fuqaro inshoatlari bo‘yicha ishlari | -boshqa tashkilotlarning binolarini ta’mirlash;  -noturar joy ob’ektlarini ijaraga berish;  -suv chiqarish va oqova suvlarni yig'ish bo'yicha xizmatlar ko'rsatish;  -faoliyatning boshqa turlari. |
| Siganllarshtirish va aloqa xo‘jaligi | - “O‘TY” AJ tizimiga kirmaydigan korxonalarning shaxobcha yo‘llaridagi pereezdlarning avtomatik signallashtirish qurilmalariga xizmat ko‘rsatish;  - faoliyatning boshqa turlari. |
| Elektrlashtirish va elektr ta’minoti xo‘jaligi | - tashqi iste’molchilarga elektr energiyasi etkazib berish;  - boshqa tashkilotlarga qarashli bo‘lgan elektr uzatish liniyalari qurilmalariga xizmat ko‘rsatish va ta’mirlash;  -faoliyatning boshqa turlari. |
| Yo‘lovchi tashish xo‘jaligi | - vokzallarda yo‘lovchilarga qo‘shimcha xizmatlarni taqdim etish, o‘qish uchun kitoblar berish, chiptalarni rasmiylashtirish uchun buyurtma qabul qilish, mobil telefonlarni quvvatlash, choy ichishga mahsulotlarni sotish;  -pochtamt xizmatlari uchun texnik xizmatlar ko‘ratish va pochta vagonlarini ta’mirlash, yo‘lovchi vagonlarini, vokzal binosini va platformalarini ijaraga berish;  -uzoq masofalarga qatnovchi poezdlarda savdo faoliyatini tashkil etish va shahar atrofi poezdlarida komfort sharoitlarni tashkil etish;  -chiptalarni oldindan sotish, qo‘l yuki va bagajlarni saqlash uchun kameralar xizmati, yuk tashuvchilar xizmati, axborot, reklama xizmatlarini taqdim etish, dam olish xanalari, vokzallarda yo‘lovchilarga maishiy-kommunal xizmatlarni ko‘rsatish;  -faoliyatning boshqa turlari. |
| YUk tashish xo‘jaligi | -stansiyalarda mijozlarga qo‘shimcha xizmatlarni taqdim etish;  Faoliyatning boshqa turlari. |

Hozirgi kunda temir yo‘l korxonalarining daromadlari ularning asosiy va yordamchi faoliyatlaridan shakllanadi.

**14.2. Yo‘l xo‘jaligi boshqarmasi**

Yo‘l xujaligi - temir yo‘l transportining asosiy tarkibiy qismi. YUk va yo‘lovchilarni tashish iqtisodiy samarasi va sifati yo‘l ustki qurilmalarining quvvati va uning texnik holatiga bog‘liqdir.

Yo‘l va yo‘l qurilmalarining texnik jihozlanganligi ularning texnik ko‘rigining takomillashuvi, poezdlar harakati xavfsizligini va uzluksizligini ta’minlab, tashish rejasini bajarilishini belgilaydi, ekspluatatsion va iqtisodiy ko‘rsatkichlarini yaxshilanishiga olib keladi.

Yo‘l xujaligi temir yo‘l transportida eng ko‘p kapital sarf-harajatlari, mehnat sarflarini va material sarf-harajatlarini o‘z ichiga oluvchi xo‘jalik hisoblanadi. Yo‘l uchastkalarini va o‘rmonlarini himoya qilish harajatlarida 85-90 foizni tashish harajatlari va 10-15 foizini yordamchi -ko‘makdosh faoliyat bo‘yicha harajatlar tashkil etadi. Yo‘l xo‘jaligining barcha tashish harajatlari 48 foizini yordamchi - ko‘makdosh faoliyat buyicha harajalar miqdori 52 foizga teng, ishlab chiqarish tannarxi harajatlari - 39,4 foizni tashkil etadi.

Temir yo‘l xo‘jaligi tarkibiga temir yo‘llarning joriy ta’minoti va ta’mirlanishini ta’minlovchi barcha inshootlar va qurilishlar bilan birgalikda temir yo‘llar; ishlab chiqarish, xizmat-texnik maqsaddagi ob’ektlarga ega bo‘linmalar kiradi.

Yo'l xo'jaligini boshqarishning asosiy vazifasi-poezdlar belgilangan tezlik bilan uzluksiz va xavfsiz harakatlanishini kafolatlaydigan yo'l, uning inshootlari va jihozlarining holatini ta'minlashdan iborat

Ushbu vazifalarning bajarilishi yo'l xo'jaligi ob'ektlarining holatini tizimli nazorat qilish va nazorat qilish asosida amalga oshiriladi, ularning nosozligi va buzilishiga olib keladigan sabablarni aniqlash va oldini olish, ta'mirlash va mavjud texnik xizmat ko'rsatish bo'yicha ishlarning belgilangan texnologik ketma-ketligi bo'yicha zarur hajmlarda bajarilishi.

Bozor iqtisodiyotiga o‘tish orqali operatsiyalarning ancha yuqori sifatini va temir yo‘llarning keyingi uzoq muddatli barqarorligining saqlanishini ta’minlovchi mashinali komplekslarning temir yo‘llar ishlarida foydalanish imkoniyati paydo bo‘ldi. Ulardan biri «Plasser va Toyrer» Avstriya firmasining yuqori unumdorlikka ega bo‘lgan temir yo‘llar: ballast tozalovchi RM-80 mashinalari, «Duomatik» 08-32 qoquvi-rixtalovchi mashinalari, SSR-110 ballasti rejalashtirgichi, DGS-62 temir yo‘l stabilizatori, ART-500 relslarnni payvandlovchi mashinalar, EM-120 temir yo‘llarni o‘lchash vagoni kiradi. «Jeysmar»firmasidan bir smenali shpalalar bo‘yicha yuk drezinalari va mashinalar komplekslari.

Temir yo‘l yo‘llarini tiklash va mukammal ta’mirlash bo‘yicha temir yo‘l yo‘l mashinalaridan foydalanish tufayli, «O‘TY» AJ yo‘l xo‘jaligi ishlarining unumdorligi ham oshdi. Ulardan shuningdek temir yo‘lni joriy ta’minlashda va yangi liniyalarni qurishda ham foydalaniladi. Ushbu barcha mashinalar tortish birligini (teplovozni) talab qilmaydigan o‘ziyurar mashinalar hisoblanadi.

2003 yilda RSP-14 relslarni payvandlash korxonasi negizida «Jeysmar»kompaniyasi (Fransiya), «Pskovelektrosvar» OAJ (Rossiya) uskunalari bilan jihozlangan texnologik liniya foydalanish uchun ishga tushirilgan edi. Ushbu liniya ishga tushirilishi bilan yuqori sifatli o‘rma qamchilarni chiqarish oshdi, va bu rejalashtirilgan relsli yo‘llarning tutashmalarini pardozlash va payvandlash ishlarining bajarilishini tezlashtirdi.

Yo‘l xo‘jaligini boshqarishning asosiy vazifasi belgilangan tezliklarda poezdlarning uzluksiz va xavfsiz harakatlanishiga kafolat beruvchi temir yo‘l, uning inshootlari va qurilishlarining holatini ta’minlash bo‘ldi va shunday bo‘lib qoladi. Ushbu vazifalarni bajarish, nosozliklar va shikastlanilarni keltirib chiqaruvchi sabablarni aniqlash va oldini olish orqali yo‘l xo‘jaligi ob’ektlarini doimiy ravishda tekshirish va nazorat qilish asosida, ta’mirlash va joriy ta’minot ishlarini belgilangan texnologik ketma-ketligi bo‘yicha zarur hajmlarda bajarish orqali amalga oshiriladi.

Yo‘l xo‘jaligi korxonalari yangi temir yo‘llar liniyalari va raz’ezdlarining qurilishida faol ishtirok etadilar.

Yo'l xo'jaligi 28 ta korxona tomonidan 15 ta yo'l masofasi (PCH), 6 ta yo'l mashina stansiyasi (PMS), 2 ta Himoya qiluvchi ko‘chatlar distansiyalari (PCHL), 2 ta shag'al zavodi ("Granit" AJ va "Jumurtau kareri" AJ), 1 ta yo'l ustaxonasi (PDM) va 1 ta rels payvandlash poyezdi (RSP) faoliyat ko'rsatmoqda.

"Eyvalekmahsustemirbeton" AJ-O'zbekiston Respublikasida temir-beton shpallar, ko'priklar va temir-beton quvurlar uchun inert materiallar ishlab chiqarish bo'yicha yagona korxonadir.

"Granit" AJ va "Jumurtau karyer" AJ yo'l ishlari uchun shag‘adl yetkazib beradi.

**14.3.Elektr ta’minot boshqarmasi**

Temir yo‘l transportini elektr tortishga o‘tkazishda asosiy diqqatni elektrtexnik dastgohlarni ishlab chiqarishga va ularni ishlatishni bilishga qaratish lozim, chunki ular yuqori samarali ishlatish koeffitsientiga ega bo‘lib, rangli va boshqa metallarni kam sarflanishini ta’minlaydi.

Elektr taminoti boshqarmasi «O‘TY» AJ ning tarkibiy bo‘linmalaridan biri hisoblanib, uning asosiy vazifasi poezdlar tyagasini, signalizatsiya, markazlashtirish va blokirovka qurilmalarini, shuningdek, tashuv jarayoni iste’molchilarni va transport infratuzilmasini uzluksiz elektr taminotidan iboratdir. Elektr taminoti tizimiga tyaga va transformator podstansiyalari, kontakt tarmog‘i, avtoblokirovka taminot punktlari, yuqori voltli va past voltli kabelli va havo elektr uzatish liniyalari va h. kiradi.

Temir yo‘l uchastkalarini elektrlashtirish dizelli tyagaga nisbatan elektr tyaganing samaradorligini tufayli ustuvor yo‘nalishlardan biri hisoblanadi. Temir yo‘l uchastkalarini elektrlashtirish «O‘TY» AJ uchun ustuvor yo‘nalishlardan biri hisoblanadi.

Temir yo‘lni elektrlashtirish – amaldagi va yangi quriladigan temir yo‘llarni poezdlar tyagasi uchun elektr energiyasi ishlatilishini taminlovchi qurilmalar kompleksi bilan jihozlashdir. Elektrlashtirish chog‘ida tyaga podstansiyalarini qurish va tyaga tarmog‘ini barpo etish amalga oshiriladi. Bir paytning o‘zida avtoblokirovka, signalizatsiya, aloqa liniyalari, elektr markazlashtirish va sh.k. montaj qilinishi amalga oshiriladi.

Elektr tyagasini joriy qilish tashuv jarayonlari tezlashuviga olib keladi. Elektr tyaga temir yo‘l liniyalarining tashuv va o‘tkazish qobiliyatini 2-2,5 baravar oshirishga imkon beradi. Elektr lokomotivlar quvvat bo‘yicha deyarli cheklovlarga ega emas, chunki markazlashgan tarzda taminlanadilar va uzoq vaqt ortiqcha yuklamani ko‘tarishga qodir. Poezdning rekuperativ tormozlashida elektr energiyasini ishlab chiqarish va tarmoqqa qaytirish elektr lokomotivlarning muhim xususiyati hisoblanadi.

Ekologik omil elektr tyaganing ustunliklaridan biridir: atrof-muhitni yonish mahsulotlari bilan ifloslanishi istisno qilinadi. Temir yo‘lni elektrlashtirish yo‘lning ekspluatatsiya ishini sifat jihatdan o‘zgartiradi, temir yo‘lchilarning mehnat va turmush sharoitlarini, yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatilishini yaxshilaydi (shovqin kamayadi, harakat tezligi ortadi, safar chog‘ida qulaylik darajasi oshadi va sh.k.).

O‘zbekiston temir yo‘llarini elektrlashtirish 1971 yilda doimiy tokda boshlangan edi. 1983 yilga kelib bir paytning o‘zida Toshkent-Hovos va Toshkent-Xojikent uchastkalarida poezdlar tyagasini doimiydan o‘zgaruvchan tokka o‘tkazish amalga oshirildi.

Toshkent-Samarqand uchastkasida tezyurar harakatni tashkil etish bo‘yicha chora-tadbirlarni amalga oshirish doirasida yo‘lovchi poezdlarning tezyurar harakatini tashkil qilish uchun kontakt tarmog‘ini rekonstruksiya qilish bo‘yicha ishlar bajarildi.

2011-2013 yillar mobaynida yo‘lovchi poezdlarning Toshkent-Samarqand uchastkasida tezyurar harakati tashkil etildi, uning doirasida YAngier yangi-Dashtobod (35 km), G‘allaorol-Bulung‘ur (41km) bir yo‘lli elektrlashtirilgan uchastkalar hamda Dashtobod-Jizzax (60km) uchastkasining juft yo‘li 250 km/soat, shuningdek, YAngier yangi-Dashtobod (35km) uchastkasining toq yo‘li 160 km/soat tezlik uchun qurildi.

2014 yilda: yo‘lovchi poezdlarning Toshkent-Samarqand (344km) uchastkasida tezyurar harakatini tashkil etish doirasida kontakt tarmog‘ini rekonstruksiya qilish bo‘yicha ishlar yakunlandi; elektrlashtirilgan Angren-Kol uchastkalari foydalanishga kiritildi; o‘z mablag‘lari hisobidan Maroqand-Qarshi va Qarshi-Termiz uchastkalarini elektrlashtirish loyihalari bo‘yicha qurilish ishlari davom ettirildi.

2015 yilda: uzunligi 140 km li Maroqand- Qarshi elektrlashtirilgan temir yo‘l uchastkasi foydalanishga kiritildi; «Qarshi-Termiz (325km) uchastkalarini elektrlashtirish» loyihasi bo‘yicha kotakt tarmog‘i bo‘yicha qurilish-montaj ishlari davom ettirildi; «Angren – Pop yangi elektrlashtirilgan temir yo‘lni qurilishi» loyihasi bo‘yicha Ko‘l–G‘arbiy portal elektrlashtirilgan uchastkasi foydalanishga kiritildi; «Yo‘lovchi poezdlarning tezyurar harakatini yo‘lga qo‘yib Samarqand-Buxoro temir yo‘l liniyasini elektrlashtirish» loyihasi bo‘yicha kontakt tarmog‘ida qurilish-montaj ishlari boshlandi.

2016 yilda: Angren- Pop-Qo‘qon-Andijon elektrlashtirilgan uchastkasi foydalanishga kiritildi; Maroqand-Navoiy-Buxoro elektrlashtirilgan uchastkasi foydalanishga kiritildi; Qarshi-Termiz uchastkasi elektrlashtirish loyihasi bo‘yicha o‘z mablag‘lari hisobidan qurilish-montaj ishlari bajarilishda davom etdi.

2017 yilda: Qarshi-Termiz elektrlashtirilgan uchastkasi foydalanishga kiritildi; Buxara-Miskin temir yo‘l liniyasi qurilishi loyihasi bo‘yicha I bosqich qurilish-montaj ishlari yakunlandi; Pop-Qo‘qon-Andijon uchastkasini elektrlashtirishning II bosqich qurilish-montaj ishlari bajarilishda davom etdi.

2018 yilda: Pop-Namangan-Andijon uchastkalarini elektrlashtirish loyihasi bo‘yicha qurilish-montaj ishlari bajarilishda davom etdi; Urganch-Xiva uchastkasini elektrlashtirish loyihasi bo‘yicha qurilish-montaj ishlari yakunlandi; Qarshi-Kitob elektrlashtirilgan uchastkasi foydalanishga kiritildi.

2019 yilda: Pop-Namangan-Andijon uchastkalarini elektrlashtirish loyihasi bo‘yicha qurilish-montaj ishlari davom ettirildi; Buxoro-Miskin temir yo‘l liniyasi qurilishi loyihasi bo‘yicha II bosqich qurilish-montaj ishlari boshlandi [[29]](#footnote-29).

Elektrta’minot markazi tarkibiy tuzilmasiga elektrta’minot distansiyalari va “Energomonaj poezd-1” korxonasi kiradi

**14.4.Signallashtirish va aloqa boshqarmasi**

Signalizatsiya va aloqa boshqarmasi «O‘TY» AJ ning tarkibiy bo‘linmasi hisoblanib, harakat xavfsizligini so‘zsiz taminlagan holda signalizatsiya va aloqaning barcha texnikaviy vosita va qurilmalarining sozligini taminlaydi.

Temir yo‘l uchastkalarida poezdlar harakati xavfsizligini taminlash avtomatik blokirovka, stansiyalarda strelka va signallarni avtomatik boshqarish, dispetcherlik markazlashtirish bilan taminlanadi. Avtomatik blokirovka tizimi poezdni boshqa poezd band qilgan yoki hududida relslarning butligi buzilgan uchastkaga kirishini oldini olish (blokirovka qilish) uchun mo‘ljallangan.

YArimavtomatik blokirovka tizimlari poezdlarni stansiyalar oralig‘idagi peregonga chiqib ketishini oldini olish (blokirovka qilish) uchun mo‘ljallangan. Stansiyalarda strelka va signallarni avtomatik boshqarishning asosiy maqsadi stansiyalar hududida muayyan kesib o‘tilmaydigan yo‘nalishlar bo‘ylab poezdlar harakati uchun sharoit yaratishdir. Dispetcherlik markazlashtirish tizimlarining ishidan maqsad peregon va stansiyalar bo‘ylab poezdlarni shu tarzda o‘tish tartibini taminlashdi.

Jamiyatning signalizatsiya va aloqa boshqarmasi sifat va ishonchlilikning talab etiladigan standartlariga muvofiq avtomatika, telemexanika va aloqa qurilmalarini texnikaviy ekspluatatsiyasini taminlaydi. Jamiyatda mavjud signalizatsiya, markazlashtirish va blokirovka tizimini modernizatsiyalash bo‘yicha ishlar olib borilmoqda.

Mikroprotsessorli markazlashtirishning yuqori texnologik (MPS turidagi) tizimlarini joriy qilish strelkali o‘tkazgichlar va siglan qurilmalarini boshqarish bilan bir qatorda barcha uzellarning ishini diagnostika qilish, shuningdek, operatorlar yoki stansiya navbatchilarining harakatlarini nazorat qilish imkonini beradi.

Real vaqt rejimida poezdlar vaziyatini hamda stansiya va peregonlarda o‘qlarni hisoblashning elektron (ESSO turdagi) tizimini nazorat qilishga imkon beradigan mikroprotsessorli dispetcherlik markazlashtirish qurilmalarni joriy qilish poezdlar harakat xavfsizligini ishonchli taminlashga imkon beradi.

Hozirgi paytda «O‘TY» AJ ni signalizatsiya va aloqa qurilmalari bilan texnikaviy jihozlanishi quyidagi ko‘rsatkichlar bilan tavsiflanadi:

• 193 stansiya strelkali o‘tkazgichlar va signallarni elektr markazlashtirish qurilmalari bilan jihozlangan;

• 42 stansiya strelkali o‘tkazgichlar va signallarning mikroprotsessorli elektr markazlashtirish qurilmalari bilan jihozlangan;

• 24 stansiya kalitli bog‘lanish qurilmalari bilan jihozlangan;

• yo‘lning 1476,804 km peregonlarni avtoblokirovka qurilmalari bilan jihozlangan;

• 2845,398 km yo‘l yarimavtomatik blokirovka bilan jihozlangan, shundan 1161,181 km dan ko‘prog‘i mikroprotsessorli yarimavtomatik blokirovka qurilmalari bilan jihozlangan;

• 98,1 km yo‘l elektr jezl tizimi bilan jihozlangan;

• 2115,363 km yo‘l dispetcherlik markazlashtirish qurilmalari bilan

jihozlangan[[30]](#footnote-30).

**14.5. Vagon xo‘jaligi va uning vazifalari**

Vagon xo‘jaligi – temir yo‘l transportining etakchi tarmoqlaridan biri.

Temir yo‘l transportida tashish jarayonini amalga oshirish uchun vagon parki mavjud bo‘lib, u yuk va yo‘lovchi vagonlarga bo‘linadi. Vagon xo‘jaligining asosiy vazifasi temir yo‘llarning barcha vagon parklarini uzluksiz va xavfsiz ishni ta’minlab beruvchi ishchan holatni ta’minlash hisoblanadi. Bu xo‘jalikda ishlovchilarning alohidagi diqqati vagonlarni ta’minlashni yaxshilash va ta’mirlash, ta’mirlashning barcha turlarida vagonlarning turish vaqtini qisqartirish, shuningdek vagonlarning buzilgan holatda turadigan umumiy vaqtini qisqartirishga qaratilgan bo‘lishi kerak.

Bu o‘z navbatida vagonlardan foydalanish sifatini oshirishga, tashish jarayonini tezlashishiga va temir yo‘lda tashish tannarxining qisqarishiga imkoniyat tug‘diradi.

Vagon xo‘jaligi tarkibiga quyidagi ishlab chiqarish bo‘limlari kiradi: Vagon ta’mirlash zavodlari, vagon deposi, vagonlarga texnik xizmat ko‘rsatish punktlari; ixtisoslashtirilgan bazalar va vagonlarni tashishga tayerlash punktlari (yopiq vagonlarni yuvish, sisternalarni yuvib tozalash va parlash, yo‘lovchi vagonlarni ekipirovka qilish va boshqalar); avtotormoz va avtossepka uskunalarini, rolikli podshipniklarni ta’mirlash bo‘yicha punktlar; g‘ildirak juftlarini tuzish bo‘yicha ustaxonalar; kompressor stansiyalari va boshka doimiy qurilmalar.

Vagon depolari vagon xo‘jaligining asosiy korxonasi hisoblanadi va bevosita Mintaqaviy temir yo‘l uzeliga bo‘ysinadi. O‘z vazifasiga ko‘ra ular yuk, yo‘lovchi va refrijirator vagon depolariga bo‘linadi. Belgilangan ish hajmini bajarish uchun vagon depolari asosiy fondlar va aylanma vositalari bilan ta’minlanadilar. Vagon depolarining asosiy fondlari temir yo‘lning asosiy ishlab chiqarish fondlarining umumiy miqdoridan 15 % ga tashkil etadi va o‘z ichiga quyidagilarni oladi: binolar, inshootlar va uzatish qurilmalari; kuchli ish mashinalari va jihozlar; transport vositalari; instrumentlar, o‘lchov asboblari, ishlab chiqarish va xo‘jalik inventar va boshqa asosiy fondlar. Yo‘lovchi vagon depolarida barcha asosiy fondlarning deyarli yarmi hisobda turadigan yo‘lovchi vagonlarning narxiga to‘g‘ri keladi. Vagon depolarida asosiy fondlardan foydalanish samaradorligini oshirish avvalo qurilmalar va majmuaviy mexanizatsiya vositalaridan unumli foydalanish, eskirgan qurilmalarni modernizatsiyalash va almashtirish, ishlab chiqarish maydonlari hamda transport vositalaridan oqilona foydalanish hisobiga ta’minlanishi kerak.

Vagon depolarining tashkiliy tuzilmasi vazifasiga va bajariladigan ish hajmiga ko‘ra bog‘liq bo‘ladi. YUk vagonlarini ta’mirlash bo‘yicha depo tashkiliy tuzilmasining sxemasi 8 - rasmda ko‘rsatilgan.

Vagon deposining ishlab chiqarish faoliyati ishlab chiqarish-moliya rejasi asosida amalga oshiriladi. Vagon deposi faoliyatida umumiy ko‘rsatkichlardan tashqari quyidagi o‘ziga xos ko‘rsatkichlar aniqlanadi: vagonlarning fizik birliklarda depo ta’miri, elementlarni almashtirish yo‘li bilan g‘ildirak juftlarini ta’mirlash, konteynerlarning fizik birliklarda kapital va rejaviy joriy ta’mirlash, tashishga tayerlangan yuk vagonlarining soni texnik xizmat ko‘rsatish punktlari (TXP) orqali o‘tgan yuk va yo‘lovchi vagonlar, yo‘lovchi vagonlarning butun yo‘l davomidagi vagon-kilometri (kuzatuvchilar zahirasiga ega bo‘lgan depo), refrijerator poezdlarning vagon-kilometri (refrijerator depolari uchun), depo ta’mirida vagonlarni ta’mirlash yo‘llariga uzatishdan to ta’mirdan chiqarishga qadar turgan vaqt me’yori, buzilgan holatdagi ta’mirtalab vagonlarning qoldiq me’yori.

**14.6. Lokomotivlarni ekspluatatsiya qilish boshqarmasi**

Lokomotivlardan foydalanish boshqarmasi jamiyatning muhim bo‘linmalaridan biri hisoblanib, uning ixtiyorida tortish kuchi – qudratli teplovozlar va elektrovozlar parki mavjud bo‘lib, u barcha turdagi yuk, yo‘lovchilar va shahar atrofidagi tashish ishlarini, manyovrlash ishlarini ta’minlaydi.

Jamiyatning barqaror faoliyatini ta’minlash maqsadida sakkizta depoda lokomotivlarni va MVHT texnik xizmat ko‘rsatish va joriy ta’mirlash bo‘yicha ta’mirlash-ogohlantirish tizimi amalga oshirilmoqda, «O‘ztemiryulmashta’mir» UK zavodida esa lokomotivlarni mukammal ta’mirlash va ularning xizmat muddatini uzaytirgan holda tiklash ishlari bajarilmoqda.

Lokomotiv xo'jaligining asosiy vazifalari quyidagilardan iborat:

- lokomotivlarga texnik xizmat ko'rsatishni ta'minlash;

- lokomotivlarni joriy ta'mirlash ;

- lokomotivlarning sozligini ta’minlash;

- harakat xavfsizligi va poezdlar harakati jadvali bajarilishini ta'minlash;

- lokomotivlardan samarali foydalanishi;

- ishlab chiqarish tejamkorligi;

- eksplutatatsiya ishi;

- Lokomotiv brigadalarining ishlarini sifatli bajarish;

- ta'mirlash brigadalarining ishlarini sifatli bajarish;

- moddiy va texnik ta'minotni ta'minlash;

- lokomotivlarning yangi turlarini joriy etish va eski seriyali lokomotivlarni modernizatsiyalash.

**15-BOB. Mintaqaviy temir yo‘l uzellari faoliyatini boshqarish**

**15.1.Mintaqaviy temir yo‘l uzellari: tashkiliy tuzilishi va vazifalari**

O‘zbekiston Respublikasi Adliya vazirligida 2015 yil 28 mayda davlat ro‘yxatidan o‘tkazilgan “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ boshqaruv raisining 2015 yil 4 avgustdagi 308-N-sonli “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJni restruktizatsiya qilish to‘g‘risidagi buyrug‘iga asosan mintaqaviy temir yo‘l uzellari “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ tarkibiy tuzilmasiga kiritilgan.

Mintaqaviy temir yo‘l uzeli jamiyatning tarkibiga kiradi va belgilangan chegaralarda iste’molchilarga temir yo‘l transporti xizmatlarini taqdim etuvchi yuridik maqomga ega tarkibiy bo‘linma hisoblanadi.

Uzel «O‘zbekiston temir yo‘llari» aksiyadorlik jamiyatining tarkibiy bo‘linmasi hisoblanadi. Uzelning boshqarish apparati uning tarkibiga kiruvchi bo‘linmalarga nisbatan xo‘jalik boshqaruvining yuqori turuvchi organi xisoblanadi.

Uzelning faoliyati O‘zbekiston Respublikasi konstitutsiyasi,O‘zbekiston Respublikasi qonunlari, Oliy Majlis qarorlari, O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti farmonlari, Vazirlar Maxkamasining qaror va farmoyishlari,temir yo‘l transportida xarakat havfsizligini nazorat qilish bo‘yicha Davlat inspetsiyasi qarorlari, yuklarni tashish qoidalari, kompaniya boshqaruvi raisi buyruqlari, boshka me’yoriy xujjatlar, shuningdek, ushbu uzel Ustavi asosida amalga oshiriladi.

Uzel ustavi aksiyadorlik jamiyati boshqaruvi raisi tomonidan tasdiklanadi va mahalliy xokimiyat organlari tomonidan ro‘yxatga olinadi.

Uzel yuridik shaxs xisoblanib, mustaqil balansga, bank muassasalarida xisob raqamiga, mustakil buxgalteriya va statistika xisobotiga, yumaloq ramzli muxr va burchak shtampiga ega.

Aksiyadorlik jamiyat va uzel o‘rtasidagi moliyaviy-xo‘jalik aloqalar xamda uzel va uning bo‘linmalari orasidagi munosabatlar tasdiklangan Nizom orqali boshqariladi. Mintaqaviy temir yo’l uzellarining namunaviy boshqaruv tuzilmasi -rasmda keltirilgan.

**Mintaqaviy temir yo’l uzelining boshqaruv tuzilmasi**

**Boshliq (NOD)**

Bosh muhandis

Xarakatdagi tarkib bo’limi

STSB aloqa va elektr tarmoq bo’limi

Yo’l xo’jaligi bo’limi

Iqtisodiy tahlil va prognozlash bo’limi

Moliya bo’limi

Xodimlar va ijtimoiy masalalar bo’limi

Maxsus bo’lim

Xuquqshunos

Vagon parkining shikastlanishlari oldini olish bo’yicha katta nozir

Boshliq yordamchisi

Boshliq o’rinbosari

Tashishlar bo’limi

Yuk va tijorat ishlari bo’limi

Hisobga olish va statistika bo’limi

Temir yo’l bekatlari

Yol uchastkalari

Elektr ta’minot uchastkalari

Signalizatsiya va aloqa uchastkalari

Lokomotiv deposi

Vagon deposi

-rasm. Mintaqaviy temir yo’l uzelining boshqaruv tuzilmasi

MTU ning asosiy faoliyati foydalanish va yordamchi xo’jalik faoliyatga bo’linadi.

Faoliyat turlari

Asosiy

Yordamchi

Yuk va yo’lovchlarni tashishga bo’lgan iqtisodiyotdagi ehtiyojni to’la, o’z vaqtida va sifatli qondirish

Temir yo’llarni ta’mirlash vas soz holatini ta’minlash

Lokomotiv va vagonlarni ta’mirlash hamda texnik xizmat ko’rsatish

Ortish-tushirish ishlari

Transport-ekspeditorlik operatsiyalari

Suv ta’minoti va sanitariya-texnik vositalaridan foydalanish пунктлари.

Turar-joy xo’jaliklaridan foydalanish

-rasm. MTUning faoliyat yo’nalishlari

Mintakaviy temir yo‘l uzelining asosiy vazifalari:

* aholi va xo‘jalik sub’ektlarini temir yo‘l tashishlariga bo‘lgan extiyojini to‘la va o‘z vaqtida qondirish;
* tashuvlar mintaqaviy bozor kon’yunkturasini o‘rganish, ularning infratuzilmasini shakllantirish, shuningdek temir yo‘l tarmoqlarini rivojlantirish chora-tadbirlarini amalga oshirish;
* temir yo‘l transportining xizmat ko‘rsatadigan xudud doirasida barqaror va xavfsiz ishlashini ta’minlash, foydalanuvchilarga keng ko‘lamda temir yo‘l xizmatlarini ko‘rsatish;
* joylardagi davlat xokimiyati boshqaruv organlari bilan birgalikda temir yo‘l transporti bo‘linmalarining moddiy-texnika ba’zasini mustaxkamlashga doir chora-tadbirlar majmuasini amalga oshirish;
* xizmat ko‘rsatiladigan xududdagi temir yo‘l tarmoqlariinng barqaror ishlashini, xamda temir yo‘llarning o‘tkazish qobiliyatini oshirish chora-tadbirlarini ishlab chiqish va amalga oshirish;
* O‘zbekiston Respublikasi chegaralari orqali yuk va yo‘lovchilarni tashish borasida joylardagi bojxona va soliq organlari,chegara xizmati bilan aniq muvofiqlashtirilgan xolda o‘zaro xamkorlikni ta’minlash.

Uzel o‘z zimmasidagi vazifalarni amalga oshirish uchun quyidagi funksiyalarni bajarishni ta’minlaydi:

a) tashish jarayoni doirasida:

- belgilangan yuk tashish rejalarini bajarishni ta’minlash;

- belgilangan chegaralar doirasida, shu jumladan davlatlararo tutash punktlari orqali, chegaralar bojxona va xuquqni ximoya qilish organlari bilan birgalikda yuk va yo‘lovchi poezdlarini to‘siqsiz o‘tishini ta’minlash;

- Uzel mintaqaviy bo‘linmalaridagi barcha texnik jixozlarni shay xolda tutish;

- yuk tashish xujjatlarini to‘ldirish qoidalariga rioya kilish;

- yong‘in xavfsizligini, yuk, pochta, bagaj tashish, xamda transport vositalari xavfsizligini ta’minlash;

- favqulodda vaziyatlarning vujudga kelish sharoitlarida tadbirlarni bajarishni tashkil qilish;

- tashish jarayonida qatnashuvchi barcha bo‘linmalarning o‘zaro aniq xamkorligini ta’minlash;

- portlovchi, tez yonuvchi va zaxarli moddalarni tashish jarayonida xavfsizlikni ta’minlash choralarini ko‘rish;

- temir yo‘l transport vositalarini falokatsiz tashish chora-tadbirlarini tashkil qilish va bajarish;

- davlat sirlarini va xizmatga taalluqli ma’lumotlarni tarqalishini oldini oluvchi chora-tadbirlarni ko‘rish;

b) iqtisod va moliya soxasida:

- bo‘linmalarni xo‘jalik boshqaruvini tashkil kilish;

- Uzel tarkibiga kiruvchi bo‘linmalarning barcha faoliyat turlari bo‘yicha moliyalashni tashkil qilish;

- uzel O‘zbekiston Respublikasining «Buxgalteriya xisobi xaqida»gi qonuni bo‘yicha, buxgalterlik xisobining milliy standartlariga muvofik xolda buxgalterlik hisobini yuritadi. Moliyaviy va statistik xisobotni amaldagi qonunchilik xujjatlari bilan belgilangan tartibda amalga oshiradi;

- Uzel belgilangan tartibda aksiyadorlik jamiyatiga, solik va boshqa davlat idoralariga amaldagi qonun xujjatlariga muvofiq ravishda o‘z moliyaviy-xo‘jalik faoliyatining natijalari xaqidagi zarur bo‘lgan ma’lumotlarni taqdim etadi;

- temir yo‘l xizmatlar uchun barcha to‘lovlarni o‘z vaqtida va to‘la undirish, xamda ularni jamiyatning asosiy daromad xisob raqamiga o‘tkazish;

- tashilgan yuklar uchun debitor qarzlarni va uni tugatilishini nazorat kilish va uni xisobga olish, debitor qarzlarni undirish bo‘yicha xujjatlar tayyorlash va uni xo‘jalik sudiga oshirish;

- bekatlardagi yuk-tovar idorasida o‘ta muxim bo‘lgan xujjat varaqalarini saqlashni ta’minlash;

- uzel bo‘linmalari moliyaviy-xujalik faoliyatining istiqbol ko‘rsatkichlarini tuzish;

- transport texnika vositalarini xamda imorat va ishoatlarini ta’mirlashni tashkil qilish;

- Uzel xodimlarining ish xaqlari va mukofotlash tizim va turlarini aniqlash xamda bu ishlarni bo‘linmalarda nazorat qilish;

- sof tushumning (amaldagi qonunchilik asosida) belgilangan miqdorida nafaqa jamg‘armasiga badalllar, qo‘shimcha qiymatga soliq, daromadga soliqlar to‘lovlaridan, xamda avtomobil yo‘llar ta’miri va qurilishiga chegirmalar, infratuzilmani rivojlantirish uchun soliqlardan tashqari xamma turdagi soliqlar va chegirmalar to‘lovlari va xisoblarini amalga oshirish;

- bekatlardan va davlatlararo tutash punktlardan Karshi texnologik markazi va «Uztemiryo‘lxisob» markaziga tashish xujjatlari xamda undirilgan to‘lovlar bo‘yicha xisobotlarni o‘z vaktida etkazish;

- debitor va kreditor qarzlarni kamaytirish bo‘yicha chora-tadbirlar tuzish va uni bajarish;

- uzel tarkibiy bo‘linmalari xodimlarini mukofotlash Nizomini tasdiqlash;

- Uzel xamda tarkibiy bo‘linmalar iktisodiy-ijtimoiy taraqqiyotining istiqbol rejalarini tuzish;

- qurilish-montaj pudrat ishlarini amalga oshirish;

- o‘zining tarkibiy bo‘linmalariga va chet tashkilotlarga materiallar sotish;

- xo‘jalik sudlarida va boshqa davlat organlarida Uzel va tarkibiy bo‘linmalari xuquq va manfaatlarini muxofaza qilish.

v) texnik siyosat soxasida:

- yangi texnika va texnologiyalarni, ilg‘or tajribalarni joriy etish, ixtiro, ratsionalizatorlik va patent-litsenziyalash faoliyatini rivojlantirish;

- atrof-muxitni zararli chiqindilardan saqlash va ekologik toza texnologiyalarni, jarayonlarni va zararli chiqindilarni kamaytiradigan transport vositalarini keng joriy etish.

g) moddiy-texnika ta’minoti soxasida:

- Uzel mintaqaviy bo‘linmalarining asosiy vositalarini soz xolatda tutish va ularni normal xolda ishlatish uchun kerakli bo‘lgan extiyot qismlar, xamda yoqilg‘i-energetika resurslari bilan ta’minlash;

- falokatlar, avariyalar va boshqa nazarda tutilmagan xodisalarning oqibatlarini bartaraf etish uchun moddiy-texnika resurslarining barcha turlaridan zaxiralar tashkil etish;

- resurslar va energiyani tejash bo‘yicha ishlarni tashkil etish;

- favkulotda vaziyatlarda Uzelning safarbarligini ta’minlash uchun moddiy-texnika resurslari zaxiralarini tuzish va tayyorligini ta’minlash;

d) kadrlar, mehnat va ijtimoiy masalalar soxasida:

- xodimlarni saralash, ularning xizmatda o‘sishini, ma’suliyatini oshirishni, rag‘batlantirilishi va ijtimoiy muxofazasi bilan shug‘ullanish;

- Uzel extiyoji asosida kadrlarni kasbiy va iqtisodiy o‘sishini tashkil etish;

- o‘quv muassasalarida mutaxassislar va ommaviy kasblar bo‘yicha kadrlarni tayyorlash, qayta tayyorlash va malakasini oshirishni tashkil qilish;

- samarali kadrlar tayyorlash siyosatini o‘tkazishni ta’minlash;

- poezdlar xarakati bilan bevosita bog‘liq bo‘lgan Uzel xodimlarining aloxida toifasi uchun dam olish vaqti, ish vaqti rejimini bajarishni ta’minlash;

- Uzel xodimlari attestatsiyasini o‘tkazish, ishlab chiqarish madaniyatini oshirish, mexnat va texnika xavfsizligini ta’minlash.

YUqorida sanab o‘tilgan vazifalardan tashqari, Uzel temir yo‘l transporti ob’ektlaridan foydalanish qoidalari, manyovr ishlari va poezdlar xarakati xavfsizligini ta’minlash talablarini o‘z bo‘linmalari tomonidan bajarilishini nazorat kiladi.

MTUlar quyidagi ko‘rsatkichlar bo‘yicha ishlab-chiqarish ekspluatatsiya faoliyati bo‘yicha hisobot yuritadi:

-jadval

**MTUning ishlab-chiqarish-ekspluatatsiya ko‘rsatkichlari**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | **Ko‘rsatkichlar nomi** | **O‘lchov birligi** |
| 1. | Yuk jo‘natish | Ming t. |
| 2. | Yuk aylanmasi | Mln.tkm |
| 3. | Yo‘lovchi aylanmasi | Mln.pass.km |
| 4. | O‘rtacha tashish masofasi | Km |
| 5. | Poezdning o‘rtacha tarkibi | Vagon |
| 6. | Tranzit vagonlar | O‘rt.sut.vag |
| 7.  8. | Yuklar eksporti | Tonna |
| Vagon |
| 9.  10 | Yuklar importi | Tonna |
| vagon |
| 11 | Yuk tushirish | Vagon |
| 12 | Ishchi parki | Vagon/sut |
| 13 | Yuk vagoni aylanmasi | Sutka |
| 14. | Mahalliy vagon aylanmasi | Sutka |
| 15. | Tranzit vagonning turib qolishi | Soat |
| 16. | 1 yuk operatsiyasida turish vaqti | Soat |
| 17. | Uchastka tezligi | Km/soat |
| 18. | Lokomotiv unumdorligi | Tkm.br |
| 19. | Poezdning o‘rtacha og‘irligi | Tonna |
| 20. | Mahalliy yuklar | Vagon |

**15.2. Mintaqaviy temir yo‘l uzelining ishlab chiqarish tuzilmalari**

**Lokomotiv deposi**

Deponing asosiy faoliyati yuk va yo‘lovchi tashish hamda xo‘jalik ishlarida mashg‘ul bo‘lgan poezdlarni texnik jixatdan soz lokomotivlar bilan ta’minlash, texnik bekatlarda manevr ishlarini bajarish va poezdlarni tortish vositalarini ta’mirlashdan iborat. Depoda lokomotivlarni belgilangan turdagi joriy ta’mirlash va ularga texnik xizmat ko‘rsatish ishlari olib borilishi bilan birga, lokomotiv brigadalari, lokomotivlarni ta’mirlovchi chilangarlar va boshqa toifadagi ishchilar jamlanadi, shuningdek depodagi ishlab chiqarish va xizmat – dam olish binolarini risoladagidek saqlab turish ishlari olib boriladi. Depoda ekipirovka va ombor xo‘jaligi, lokomotivlarga texnik xizmat ko‘rsatish punktlari va lokomotiv brigadalari shtablari mavjud.

Lokomotiv depolarning namunaviy boshqaruv tuzilmasi quyidagicha:

**Depo boshlig’i**

Ta’mirlash ishlari bo’yicha boshliq muovini

Bosh muhandis

Ekspluatatsiya ishlari bo’yicha boshliq muovini

Bоsh buxgalter

Katta usta

Kadrlar bo’limi boshlig’i

-rasm. Lokomotiv lepolarning namunaviy boshqaruv tuzilmasi

Ixtiyorida lokomotivlar parki va ularga xizmat ko‘rsatish qurilmalari kompleksiga mavjud bo‘lgan lokomotiv deposining asosiy vazifalariga quyidagilar kiradi: tashish jarayonini to‘liq va uzluksiz ravishda texnik soz lokomotivlar bilan ta’minlash va ularga barcha xarakat yo‘nalishlarida xizmat ko‘rsatish; poezdlar harakatlanish jadvaliga so‘zsiz amal qilish; teplovozlar xolatini yaxshilash, ularning unumdorligini oshirish; belgilangan ko‘rsatkichlarni va me’yorlarni bajarish; texnik taraqqiyotga asoslangan holda ishlab chiqarish va moliyaviy resurslardan foydalanish jarayonida ularni tejash tamoyillariga qat’iy amal qilish va boshqalar.

**Lokomotiv deposining asosiy vazifalari**

Lokomotiv parkining texnik ta’minlanganlik holati va lokomotivlarning samarali ishlashini ta’minlash;

poezdlar xarakat xavfsizligini, intizomni buzish, avariya va ishdagi braklar bo’yicha ogohlantirish tadbirlarini ishlab chiqish va amalga oshirishni ta’minlash;

depo vositalaridan samarali foydalanish va ta’mirlanganlik holatini ta’minlash

fan va texnika yutuqlarini tadbiq qilish

ishlab chiqarish quvvatlaridan yuqori darajada foydalanish

ish jarayoni darajasini oshirish, ikki smenali ish jarayonini tashkillashtirish, qimmatbaҳo vositalarda va ishlab chiqarish shart-sharoitlariga qarab uch va to’rt smenali ish vaqtini tashkillashtirish

mehnat sharoitini yaxshilash, ishlab chiqarish sanitariyasi va texnika xavfsizligi bo’yicha me’yor, qoidalar va talablari nazoratini ish joylarida tashkil etish

1-chizma. Lokomotiv deposining asosiy vazifalari

Lokomotiv deposi quyidagi asosiy ko’rsatkichlar bo’yicha hisobot ishlarini yuritadi.

-jadval

Lokomotiv deposining asosiy ko’rsatkichlari

|  |  |
| --- | --- |
| **Ko’rsatkichlar** | **O’lchov birligi** |
|
| Jami ish xajmi, shu jumladan:  -Yukli  - Yo’lovchi  - Xo’jalik | Mln.tn.km.br |
| Manevr xarakatida bosib o’tilgan masofa | Ming km |
| Poezdning o’rtacha og’irligi | Tn |
| Uchastka tezligi | km/soat |
| Texnik tezlik | km/soat |
| Lokomotivning o’rtacha sutkalik unumdorligi | Tn.km.br |
| O’rtacha sutkalik masofa | Km |
| Lokomotivlar ishchi parki, jami:  -yukli xarakatda  -yo’lovchi xarakatda  -xo’jalik xarakatda  -manevr xarakatda | birlik |
| Nosoz lokomotivlarning depo foizi | % |

**Vagon deposi**

Vagon depolari vagon xo‘jaligining asosiy korxonasi hisoblanadi va bevosita Mintaqaviy temir yo‘l uzeliga bo‘ysinadi. O‘z vazifasiga ko‘ra ular yuk, yo‘lovchi va refrijirator vagon depolariga bo‘linadi. Belgilangan ish hajmini bajarish uchun vagon depolari asosiy fondlar va aylanma vositalari bilan ta’minlanadilar. Vagon depolarining asosiy fondlari temir yo‘lning asosiy ishlab chiqarish fondlarining umumiy miqdoridan 15 % ga tashkil etadi va o‘z ichiga quyidagilarni oladi: binolar, inshootlar va uzatish qurilmalari; kuchli ish mashinalari va jihozlar; transport vositalari; instrumentlar, o‘lchov asboblari, ishlab chiqarish va xo‘jalik inventar va boshqa asosiy fondlar. Yo‘lovchi vagon depolarida barcha asosiy fondlarning deyarli yarmi hisobda turadigan yo‘lovchi vagonlarning narxiga to‘g‘ri keladi. Vagon depolarida asosiy fondlardan foydalanish samaradorligini oshirish avvalo qurilmalar va majmuaviy mexanizatsiya vositalaridan unumli foydalanish, eskirgan qurilmalarni modernizatsiyalash va almashtirish, ishlab chiqarish maydonlari hamda transport vositalaridan oqilona foydalanish hisobiga ta’minlanishi kerak.

Vagon deposining ekspluatatsion faoliyatini tavsiflaydigan hajm ko‘rsatkichlariga quyidagilar kiradi:

* jo‘natilgan va stansiya orqali o‘tgan yuk vagonlar;
* joriy ta’mirdan o‘tgan konteynerlar;
* stansiyalardagi (TXP) ko‘rikdan o‘tadigan vagonlar;
* yuk ortirilgan va tushirgan yuk vagonlarining soni;
* yuk vagonlarining vagon–kilometrlari;
* elementlarni almashtirish bilan g‘ildirak juftlarini ta’mirlash;
* temir yo‘l bo‘limi vagon deposining ekspluatatsion faoliyati ko‘rsatkichlaridan tashqari maxsus tashishlar uchun jihozlanadigan va qayta jihozlanishi kerak bo‘lgan yuk vagonlarining soni;
* yuvish va parlanishi kerak bo‘lgan sisternalar (yuvish–parlovchi korxonalar uchun).

Har bir depo uchun ishning hajm ko‘rsatkichlari ular bajaradigan funksiyalarga bog‘liq holda belgilanadi.

Yuk vagon deposi quyidagi asosiy ko’rsatkichlar bo’yicha hisobot ishlarini yuritadi.

-jadval

Yuk vagon deposining asosiy ko’rsatkichlari

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Ko’rsatkichlar | O’lchov birligi |
| 1 | Vagonlarning depo ta’miri (vagon tiplari bo’yicha) | vagon |
| 2 | Vagonlarning kapital ta’miri | vagon |
| 3 | Vagonlarning xizmat ko’rsatish muddatini 5 yilga uzaytirish bilan kapital ta’mir | vagon |
| 4 | Yuk vagonlarini poezddan uzib joriy ta’mirlash | vagon |
| 5 | Nosoz vagonlarning umumiy o’rtacha sutkalik qoldig’i | vagon |
| 6 | Vagonlarning ta’mirda turish vaqti |  |
|  | - Depo ta’mirida | soat |
|  | - Kapital ta’mirda | sutka |
| soat |
|  | - Joriy ta’mirda | soat |

**Signallashtirish va aloqa distansiyasi**

Distantsiyaning asosiy ishlab chiqarish jarayoni qurilma va vositalarga texnik xizmat ko’rsatishdan iborat. Bundan tashqari distantsiya telefon-telegraf stantsiyalarining ish faoliyatini tashkil qiladi va yangi texnika vositalarini ishga tushirish jarayonini bajaradi.

Distantsiyaning asosiy vazifasi avtomatika va aloqa qurilmalariga texnik xizmat ko’rsatib ularning ishonchli ishlashini ta’minlash hamda po’ezdlarning harakat xavfsizligini oshirishdan iborat. Distantsiyaning iqtisodiy vazifasi barcha faoliyat turlari bo’yicha belgilangan ishlarni yuqori foyda olgan holda bajarishdan iborat.

Distantsiyaning mahsuloti barcha qurilma va vositalarning ishonchli ishlashini ta’minlash, bu esa tashish jarayonini samarali bajarishga bevosita tahsir ko’rsatadi. Qurilma va vositalarning nosozligi tufayli ularning ish jarayonidagi uzilishlar yuk va yo’lovchi tashish ishlarini bajarishga salbiy tahsir ko’rsatadi. Temir yo’l trans’ortida tashish ishlari po’ezdlarning harakat grafigi asosida amalga oshiriladi. Shuning uchun distantsiyadagi barcha texnik vositalar bir maromda va ishonchli ishlashi zarur, bu esa po’ezdlarning harakat xavfsizligi va uzluksizligini ta’minlash ishlarini kafolatlaydi.

Distantsiyaning asosiy ishlab chiqarish funktsiyasi quyidagilarni o’z ichiga oladi:

* avtomatika, telemexanika va aloqa vositalariga texnik xizmat ko’rsatish, ularni tahmirlash va rivojlantirish, po’ezdlarning xavfsizligi va uzluksiz harakatini ta’minlashni;
* telefon-telegraf stantsiyalarini ishlatish, barcha korxona, tashkilot va muassasalarini aloqa vositalari bilan ta’minlashni;
* yangi texnikani, ‘rogressiv texnologik jarayonni va mehnatni tashkil qilishning samarali usullarini joriy qilishni;
* mehnat sharoitini yaxshilash, ish joylarini tashkil qilish, texnika xavfsizligini va ishlab chiqarish sanitariya qoida va mehyorlariga rioya qilishni;
* moddiy va mehnat resurslaridan oqilona foydalanish, mehnat unumdorligini oshirishni.

Distantsiyaning boshqaruv tashkiliy strukturasi quydagi chizmada keltirilgan.

**SHCH**

Aloqa bo’yicha boshliq o’rinbosari

STSB bo’yicha boshliq o’rinbosari

Bosh muhandis

Xodimlar bo’limi

Texnik – iqtisodiy bo’lim

Buxgal

teriya

Distansiya dispetcheri

Ish yurituvchi

SHCHU

ТТS

SHCHU

RTU

Mexanizatsiya bo’limi

SHNS

SHNS

SHN

SHN

-rasm. Signallashtirish va aloqa distansiyasining boshqaruv tarkibi

**Elektr ta’minot distansiyasi**

Elektrta’minlash distansiyasi iste’molchilarini uzluksiz elektr bilan ta’minlashni o‘z zimmasiga oladi. Bunda birinchi navbatda tashish jarayonida qatnashuvchi barcha texnik vositalar, elektrta’minot qurilmalarini doimiy ishlashini ta’minlaydi. Elektrta’minot tizimiga tortish podstansiyalari, havoelektr uzatgich liniyalari, elektr bilan ta’minlovchi temir yo‘l bekatlari va korxonalari, signal uzatish dastgohlari kiradi.

“O‘TY”AJ uchun elektr tortgichlar dizel yoqilg‘isi bilan ishlaydigan tortgichlardan ko‘ra samaraliroqdir. Elektrovozlarni ishlatish tashish xarajatlarini kamayishiga olib keladi. Bundan tashqari elektr tortgichlar katta tortish kuchini ta’minlaydi va poezdlarni yurish tezligini oshiradi. Elektr tortgichi dunyo miqiyosida samaraliroq hisoblanadi, ekologik jihatdan foydalidir.

Elektrta’minlash distansiyalarining asosiy vazifalariga quyidagilar kiradi:

* Istemolchilarni uzluksiz elektr bilan ta’minlash va elektr ishlab chiqarish rejasini bajarish;
* Distansiya tarmog‘iga kiruvchi aloqa vositalarini, jihozlarni, uskunalarni, yuqori volltli elektr uzatgichlarni, elektrstansiyalar, harakatlanuvchi texnik vositalarni, texnik qarovini va joriy ta’mirini bajarish;
* Ichki elektr tarmoqlari, elektrsimlari, elektrdasgohlar, ishlab chiqarish va kommunal binolardagi temir yo‘l balansida turuvchi peregonlarda va stansiyalardagi strelka ko‘rsatkichlarini hisobga olgan holda yorituvchi asboblarga texnik ko‘rik va joriy ta’mirni bajarish;
* Elektr ta’minot distansiyasi balansidagi yordamchi korxonalar elektrta’minoti xo‘jalik ob’ektlari kapital ta’mirini bajarish.

Elektr ta’minot distansiyasi bulardan tashqari o‘zining elektrta’minot xo‘jaligi shtatiga ega bo‘lgan zavod, lokomotiv, vagon depolari, yirik vokzallarda texnik nazoratni bajaradi.

Ish hajmi va murakkabligiga qarab elektrta’minot distansiyalari guruhlarga bo‘linadi, ular ish ko‘rsatkichlari yig‘indisi asosida belgilanadi va shartli o‘lchovlarda ballarda ko‘rsatiladi.

Elektr ta’minot distansiyasi quyidagi ko’rsatkichlar bo’yicha hisobot ishlarini yuritadi:

-jadval

Elektr ta’minot distansiyasining asosiy ko’rsatkichlari

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Кўрсatgichlar | O’lchov birligi |
|
| 1 | Moslamalarga texnik xizmat ko’rsatish bo’yicha ishlar xajmi | Texn.o’lch. |
| 2 | T/tortuv xolatini baholash | Ball. |
| 3 | El.energiyani realizatsiya qilish xajmi  Shu jumladan tortish | Ming.kvt.soat Ming.kvt soat |
| 4 | Mehnat unumdorligi | Texn.o’lch. |
| 5 | Jami xodimlar soni  Shu jumladan:  Yuk tashish faoliyatida | Odam  Odam |
| 6 | Pullik xizmatlar | Ming.so’m |
| 7 | Umumiy xarajatlar  Shu jumla. yuk tashish faoliyatida  Yordamchi xo’jalik faoliyatda | Ming.so’m |
| 8 | Jami daromadlar  Shu jumla. yuk tashish faoliyatida  Yordamchi xo’jalik faol-dan | Ming.so’m |
| 9 | Debitorlik karzdorlik | Ming.so’m |
| 10 | Kreditorlik karzdorlik | Ming.so’m |
| 11 | Asosiy fondlarni urtacha yillik kiymati | Ming.so’m |

**Yo‘l masofasi distansiyasi**

MTUning ishlab chiqarish bo‘linmasi sifatidagi temir yo‘l masofasining asosiy maqsadlari va vazifalari uning Nizomida belgilanadi va ular quyidagi xizmatlardan iborat:

1. Yo‘l va inshootlar ahvoli ustidan nazoratni rivojlantirish, yo‘l va inshootlarning, poezdlarning belgilangan tezlikda uzluksiz va xavfsiz harakatlanishini ta’minlaydigan, yuqori sifatli joriy asralishi bo‘yicha ishlarni rejalashtirish va tashkil etish, yo‘lning yuqori qurilmasi unsurlarining xizmat muddatlarini uzaytirish;
2. Yo‘l va inshootlarni reja – oldini oluvchi ta’mirlovlarini o‘z vaqtida o‘tkazilishini rejalashtirish va tashkil etish, shuningdek ta’mirlashning yuqori sifatliligini ta’minlash hamda yo‘l, tuproq ko‘tarmasi va sun’iy inshootlarda nosozliklar vujudga kelishiga olib keluvchi sabablarni bartaraf etish;
3. Temir yo‘l o‘tuvlarida (pereezdlarda) poezdlar va avtomobil transportining xavfsiz harakatini ta’minlash;
4. Temir yo‘l o‘tuvlarini (pereezdlarni) 18.05.1998 yildagi №p-5198 yo‘riqnomaga muvofiq texnik soz holatga keltirish bo‘yicha chora-tadbirlar majmuini amalga oshirish;
5. Fan, texnika yutuqlari hamda ilg‘or tajribalarni ishlab chiqarishga kiritish;
6. Mehnatni tashkil etishni takomillashtirish, mashina va mexanizmlar ishlab chiqarish quvvatidan unumli foydalanish, yo‘l ishlarining mexanizatsiyalash miqyosini orttirish;
7. Poezdlar ostida relslarni sinishini oldini olish maqsadida defektoskopiya vositalaridan unumli foydalanish;
8. Toshkent temir yo‘l masofasiga ishonib topshirilgan mol-mulkning asralishini ta’minlash;
9. Ekologik jihatdan xavfsiz mehnat sharoitlarini ta’minlash hamda ish joylaridagi atrof muhitning ahvoli ustidan nazorat qilish;
10. Xalq iste’mol mollarini ishlab chiqish va sotish hamda aholiga pullik xizmatlar ko‘rsatish;
11. O‘zga korxona va tashkilotlarga, Jizzax temir yo‘l masofasining faoliyat predmetiga kiradigan, transport, ta’mirlov, qurish va bo‘lak xizmatlar ko‘rsatish;
12. Mehnatni muhofazalash talablarini bajarish ustidan nazoratni amalga oshirish, ishlab chiqarishda travmatizmni bartaraf qilish;
13. Ijtimoiy-maishiy ta’minlov masalalarini hal qilish (maxsus kiyim, yoqilg‘i, uy-joy ta’miri, sog‘lomlashtirish-profilaktika oziqlantirish va h.k.);
14. Falokatga qarshi ishlarni o‘z vaqtida tashkil etish va nazoratni o‘tkazish.

Yo’l masofasining tashkiliy boshqaruv tuzilmasi quyidagicha:



-rasm. Yo’l masofasining tashkiliy boshqaruv tuzilmasi

Yo’l masofasi quyidagi asosiy faoliyat ko’rsatkichlar hisobotini yuritadi:

-jadval

Yo’l masofasining asosiy faoliyat ko’rsatkichlari

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Ish turlari | O’lchov birligi |
| 1. | Yo’lning balli holati | ball |
| 2. | Yo’l ishlarining xajmi | pr/km |
| 3. | Kapital ta’mir | km |
| 4. | O’rta ta’mir | km |
| 5. | Ko’tarma ta’mir | km |
| 6. | Yo’l strelkali o’tkazgichlarni almashtirish | k-t |
| 7. | O’tkazgich bruslarini almashtirish | k-t |
| 8. | Relslarni almashtirish (yangisiga) | km |
| 9. | Relslarni almashtirish (eski yarokli) | km |
| 10. | Mashina va mexanizmlarni kapital ta’mirlash | ming.s |
| 11. | Sun’iy inshootlarni kapital ta’mirlash | ming.s |

#### Yo’l mаsofаsidа quyidаgi kаsblаr mаvjud: sex ustаlаri, аvtomobil xаydovchilаri trаktorchilаr, og’ir turdаgi mаshinаlаr hаydovchilаri, kаttа yo’l ustаlаri, joriy tа’mirlаshdаgi yo’l ustаlаri, joriy tа’mirlаshdаgi yo’l brigаdirlаri, joriy tа’mirlаshdаgi yo’l sozlovchilаri, nаvbаtchi yo'l sozlovchilаri, kаpitаl tа’mirlаshdаgi yo’l ustаlаri, kаpitаl tа’mirlаshdаgi yo’l sozlovchilаri, defektoskop аrаvа operаtorlаri, sun’iy inshootlаrni tа’mirlаsh ishchilаri, qurilish guruhi ishchilаri, kesishmа nаvbаtchilаri vа boshqаlаr.

**16-BOB. “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” AJ faoliyatini boshqarish**

**16.1. “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” AJning tashkiliy tuzilishi va asosiy vazifalari.**

«O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi» AJ 2002 yilning 28 iyunida O‘zbekiston Respublikasi Davlat mulkchilik qo‘mitasining PO-187k sonli “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” Unitar korxonasini “O‘zbekiston temir yo‘llari” DATK tarkibida ochiq aksiyadorlik kompaniyasiga aylantirish to‘g‘risidagi buyrug‘i bilan tashkil qilingan. U yo‘lovchi transporti ishlarini yaxshilash, yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish madaniyati darajasini oshirish, yo‘lovchi tashish ishlarida boshqaruvni takomillashtirish, uning iqtisodiy samaradorligini oshirish, bozor munosabatlarining tashkil topishi uchun temir yo‘l transporti bo‘linmalarida yangi xizmatlarni joriy qilish maqsadida tashkil etilgan. Tadbirkorlik sub’ektlarini ro‘yxatga olish inspeksiyasining 2015 yil 19 yanvardagi №11-000522 sonli guvohnomasida “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” OAJ “O’ztemiryo’lyo’lovchi” AJ deb qayta nomlangan.

«O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi» AJning asosiy vazifasi temir yo‘lda yo‘lovchi tashish ishlariga zamonaviy talablarni to‘liqroq qondirish, sifatini oshirish, ko‘rsatilgan xizmatlar hajmini kengaytirish, xo‘jalik faoliyati rentabelligini ta’minlash hisoblanadi.

* «O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi» AJ nizomiga asosan uning vazifalari quyidagicha belgilangan:
* “O‘zbekiston temir yo‘llari» aksiyadorlik jamiyati ma’muriyati va boshqa vazirliklar korxona va tashkilotlar bilan birga moddiy-texnik ba’zasini rivojlantirish;
* temir yo‘lda yo‘lovchi tashish ishlari sohasida rivojlanishning ijtimoiy-iqtisodiy muammolarini echishning afzal tomonlarini aniqlash;
* temir yo‘lda yo‘lovchi tashishda qisqa va uzoq muddatli bashoratlarni ishlab chiqish;

- yo‘lovchi tashish ishlarida ko‘rsatilayotgan xizmatlar rentabelligi va iqtisodiy samaradorligini ta’minlashga yo‘naltirilgan dasturlarni ishlab chiqish va amalga oshirish;

* xo‘jalik yuritish xizmatlariga berilgan asbob-uskuna va qurilmalar, texnik jihozlar, harakat vositalaridan oqilona foydalanish, saqlash, nazorat qilish va xo‘jalik faoliyatini umumiy tahlil qilishni amalga oshirish;
* O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l transportini rivojlantirish davlat dasturini amalga oshirishda qatnashish.

“O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi AJ” “O‘zbekiston temir yo‘llari» aksiyadorlik jamiyati Nizomida keltirilgan:

- yuqori darajali xizmat ko‘rsatish jarayonida mamlakat iktisodiyoti hamda aholining temir yo‘l transportida tashishga bo‘lgan ehtiyojini qondirish maqsadida temir yo‘l transportining barqaror va xavfsiz ishlashini, boshqa turdagi transportlar bilan o‘zaro uyg‘un tarzda ishlashini ta’minlash, qulay muddatlarda manzilga etkazish jarayonida yo‘lovchilar salomatligi va hayotini saqlash, iste’molchilarga keng qamrovli ishlab chikarish, savdo, sayyohlik va boshqa xizmatlarni ko‘rsatish;

* Xalqaro andozalarda xizmat ko‘rsatish, temir yo‘l transport korxonalari tomonidan iste’molchilarga ko‘rsatilayotgan keng qo‘lamli xizmatlar tarmog‘ini tashkil etish asosida transport xizmati bozorida temir yo‘l transportining raqobatbardoshligini oshirish;
* Mijozlarga kam sarflar bilan xizmat ko‘rsatish sifatini oshirishni hisobga olgan holda yuk, yo‘lovchi, pochta va bagajlarni tashish sohasida belgilangan tartibda tarif siyosatini yuritish;
* Temir yo‘l transportida yo‘lovchilar tashish bozori kon’yukturasini o‘rganish, uning rivojlanishini bashorat qilish va joylashtirish;
* Bekatlarda va poezdlarda servis xizmatini yaxshilash yuzasidan xususiy mulkchilik shaklini qo‘shib hisoblaganda, mulkchilikning nodavlat shaklidagi korxonalarni tashkil etish, boshka xizmat turlarini ko‘rsatishni rag‘batlantirish;
* Moddiy-texnika bazasini mustahkamlash, yagona texnika siyosati, menejmentning zamonaviy usullari asosida ilg‘or texnologiyalarni keng joriy etish kabi kompaniya faoliyatining asosiy vazifa va funksiyalarini bajarishga o‘z hissasini qo‘shadi.

Korxona mustaqil faoliyat yuritish xuquqiga ega yuridik shaxs hisoblanadi. Korxonaning respublikaning barcha viloyatlari va katta shaharlarida rivojlangan va zamonaviy sharoitlarga ega bo‘lgan 30 tadan ortiq vokzal majmualari bor.

“O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” AJning tarkibiy tuzilmasi faoliyati davomida mukammallashib hozirda quyidagi ko‘rinishga ega (-rasm).

“O’ztemiryo’lyo’lovchi” AJning Bosh direktori

Bosh direktorning birinchi muovini

Ishlab chiqarish va texnik rivojlanish bo’yicha direktor

Ekspluatatsiya ishlari bo’yicha direktor – yo’lovchilarga xizmat ko’rsatish va yo’lovchi vagonlarni reysga tayyorlash markazi boshlig’i

-rasm. “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” AJning ijroya organi tarkibiy tuzilmasi

Bosh direktorning birinchi muovini tomonidan boshqariladigan bo‘lim va filiallar quyidagilar:

* passajir poezdlar xarakat jadvalini tahlil qilish va hisoblash, statistika bo‘limi;
* daromadlarni hisoblash bo‘limi;
* marketing tadqiqotlari, reklama va turizm agentligi;
* Qoranko‘l dam olish maskani;
* Yo‘lovchi tashishlarni tashkil qilish bo‘yicha Farg‘ona filiali;
* Yo‘lovchi tashishlarni tashkil qilish bo‘yicha Qashqadaryo filiali
* Yo‘lovchi tashishlarni tashkil qilish bo‘yicha Surxondaryo filiali
* Yo‘lovchi tashishlarni tashkil qilish bo‘yicha Toshkent filiali
* Yo‘lovchi tashishlarni tashkil qilish bo‘yicha Samarqand filiali
* Yo‘lovchi tashishlarni tashkil qilish bo‘yicha Orolbo‘yi filiali
* Yo‘lovchi tashishlarni tashkil qilish bo‘yicha Xorazm filiali
* YUqori tezlikda xarakatlanuvchi poezdlar bo‘yicha filial
* Tezkor-ma’muriy ishlar bo‘limi;
* Operativ holatlarga javobgar sektor;
* Toshkent-Markaziy-Vokzal filiali

Ishlab chiqarish va texnik rivojlanish bo‘yicha direktorga

* Strategik rivojlanish bo‘yicha bosh mutaxassis;
* Yo‘lovchi poezdlar xarakat xavfsizligini ta’minlash nazorati bo‘yicha bosh mutaxassis;
* Ishlab chiqarishni muvofiqlashtirish bo‘limi;
* Ob’ektlar xavfsizligini ta’minlash bo‘limi;
* Axborot texnologiyalari bo‘yicha mutaxassis;
* SHartnoma majburiyatlari ustidan nazorat va xarid bo‘limi
* Ma’muriy-xo‘jalik bo‘limi
* Texnika xavfsizligi va mehnat muhofazasi bo‘limi;
* Yo‘lovchi vagonlarni ta’mirlash va ekspluatatsiya bo‘limi;
* Standartlarga rioya etish va sifat nazorati sektori;
* Bino, inshoat va jixozlar kapital ta’miri bo‘yicha direksiya kabi tarkibiy tuzilmalar bo‘ysunadi;

Ekspluatatsiya ishlari bo‘yicha direktor – yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish va yo‘lovchi vagonlarni reysga tayyorlash markazi boshlig‘i quyidagi bo‘limlar faoliyati uchun javobgar hisoblanadi:

* Biznesni rivojlantirish va strategik rejalashtirish bo‘limi;
* Moliya bo‘limi;
* Buxgalteriya bo‘limi;
* Aksiyadorlar bilan korporativ aloqalar bo‘yicha etakchi mutaxassis;
* Rejim bo‘yicha etakchi mutaxassis;
* YUridik bo‘lim;
* Kotibiyat;
* Personalni boshqarish bo‘limi;
* Ko‘rsatilayotgan servis xizmatlari sifatini nazorat qilish bo‘limi;
* Tariflar bo‘limi;
* “Temiryo’lyo’lovchi servis” MCHJ
* “RAILWAY MEDIA” MCHJ
* “RAILWAY TOURS” MCHJ
* “Xiva lokomotiv” MCHJ
* Yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish va yo‘lovchi vagonlarni tayyorlash markazi
* Yo‘lovchi poezdlarni kuzatish bo‘yicha vaolatli vakillik sektori (shartnomaga ko‘ra).

“O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” AJning o‘z oldiga quyidagi strategik vazifalarini qo‘yadi:

* Respublikaning davlatlararo, mahalliy va turistik tashishlar orqali transport xizmatlari bozoridagi ulushini kengaytirish;
* Mahalliy yo‘nalishlarda yo‘lovchi tashishda temir yo‘lning zararlarini kamaytirishni ta’minlash;
* Temir yo‘lda yo‘lovchi tashish tariflarini, shuningdek, temir yo‘l xo‘jaliklarining xizmatlari uchun hisoblarni takomillashtirish
* Yo‘lovchi vagonlarning to‘lish darajsini oshirish, poezdlarda biletsiz xarakatlar uchun chora-tadbirlar ishlab chiqish;
* Yo‘lovchilarga ko‘rsatilayotgan xizmatlar ko‘lami va doirasini ahamiyatli darajada kengaytirish, korxona bo‘linmalari faoliyat sohalarini diversifikatsiyalash;
* Korxonaning yo‘lovchilarga transport xizmati ko‘rsatish bozoridagi raqobatbardoshligini uning moddiy texnik bazasini mustaxkamlash hisobiga oshirish, yo‘lovchilarga xarakat davomida va vokzallarda xizmat ko‘rsatish madaniyati va sifatini yaxshilash;
* Korxonaning moliyaviy holatini unumsiz xarajatlar va yo‘qotishlarni bartaraf etish, zararga ishlayotgan xo‘jaliklar sonini kamaytirish yo‘llari orqali yaxshilash
* Korxonaning barcha bo‘linmalarida mehnat, moddiy va moliyaviy resurslardan ratsional foydalanish hisobiga ekspluatatsion xarajatlarni kamaytirish;
* Zamonaviy texnologiyalarni va xo‘jalik yuritishning kamxarajatli mexanizmlarini tadbiq qilish kurslarini amalga oshirish;
* Yo‘lovchi tashish bo‘yicha o‘z faoliyat doirasini O‘zbekistondan Rossiyagacha bo‘lgan to‘g‘ri yo‘nalishlarda kengaytirish;
* «Toshkent-Samarqand-Buxoro-Urgench(Xiva)-Toshkent» Buyuk Ipak Yo‘li shaharlari bo‘ylab turistik aylanishlarni tugallanishiga yordam beruvchi Urgench-Buxara-Urgench yo‘nalishida yangi poezd xarakatini tashkil qilish;
* Toshkent-Samarqand-Buxora-Urgen yo‘nalishida yangi charter turistik poezdi xarakatini tashkil qilish;
* Internet tarmog‘i orqali yo‘l chiptalarini sotish va bronlashni yo‘lga qo‘yish, «O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi» AJning filiallari orasida ma’lumotlar almashinuvini tezlashtirish maqsadida internet aloqalaridan va yangi texnologiyalardan foydalanishni amalga oshirish.

Hozirgi paytda Toshkent–Samarqand–Buxoro va Toshkent-Samarqand-Qarshi yo‘nalishlari bo‘ylab to‘rtta o‘ta tezyurar yuqori qulaylikdagi poezdlar qatnamoqda, ular havo va avtotransport tashuvlariga munosib raqobat hosil qilib, temir yo‘lda turistik tashuvlarni kengaytirish uchun keng imkoniyatlar ochdi.

Elektropoezd eng ilg‘or texnologiyalar bo‘yicha Ispaniyada «Talgo» kompaniyasining mutaxassislari tarafidan ishlab chiqilgan.

Buxoro–Miskin va Urganch-Xiva yangi temir yo‘l uchastkalari qurilishining yakunlanishi Toshkent-Samarqand-Buxoro-Xiva yo‘nalishlari bo‘ylab tezyurar harakatni tashkil qilishga, bu esa yo‘lovchi va turistlarning O‘zbekiston Respublikasi hududining tarixiy joylari bo‘ylab qulay va tez harakatlanishlariga imkon beradi.

«SHarq» firmali ekspress poezdi haqiqiy «SHarq ekspressi»ga aylandi. Ushbu tezyurar poezd O‘zbekistonning uchta: Toshkent, Samarqand va Buxoro qadimiy shaharlarini birlashtiradi. 160 km/soat maksimal tezlikka etgani holda «SHarq» poezdi ikki chetki manzil (Toshkent - Buxoro, 616 km) orasidagi masofani tez va qulaylikni taminlab bosib o‘tadi.

Turistik xizmatlarni yanada rivojlantirish va eksportini oshirish bo‘yicha 2018-2021 yillarga mo‘ljallangan birinchi navbatdagi chora-tadbirlar kompleksiga muvofiq «O‘zbekiston temir yo‘llari» AJ O‘zbekiston Respublikasi ichida va xalqaro yo‘nalishlarda «Ipak yo‘li» bo‘ylab maxsus turistik poezdlarni tashkillashtirish bo‘yicha ish olib bormoqda. Turizm bo‘yicha xizmatlar sohasini kengaytirish uchun «O‘zbekiston temir yo‘llari» AJ ning «O’ztemiryo’lyo’lovchi» AJ har yili Germaniyadagi «ITB», Ispaniyadagi «FITUR», Buyuk Britaniyadagi «WTM» va boshqa xalqaro turistik yarmarkalarda ishtirok etmoqda.

Ushbu rezerv va imkoniyatlarni o‘rganish temir yo‘l yo‘lovchi tashuvi maqsadli bozorlariningchegaralirini etarlicha aniq belgilashga imkon berib, ularni o‘zlashtirish esa korxonaning moliyaviy holatini ancha yaxshilashga yordam beradi.

Hozirgi kunda Toshkent shahridan Andijonga qarab yo‘lovchi poezdi xarakati yo‘lga qo‘yilgan. Hozirgi paytda zamonaviy tezyurar poezdlar Toshkent-Andijon-Toshkent yo‘nalishi bo‘ylab kuniga ikki marta qatnamoqda, haftasiga ikki marta «Andijon-Buxoro-Andijon» va «Andijon-Urganch-Andijon» poezdlari qatnayapti.

**16.2.Temir yo‘l transportida yo‘lovchilarga yordamchi xizmatlarni**

**tashkil etish**

Yo‘lovchi tashishning daromadli emasligi yo‘lovchi tashish korxonasida qo‘shimcha zahiralarni izlab topishni talab etadi. Poezd bileti narxini oshirish hisobiga yo‘lovchi tashish bilan shug‘ullanuvchi kompaniyalarning moliyaviy holatini yaxshilashga erishish mumkin. SHu bilan birga aholining yangi zamonaviy turdagi xizmatlarga ya’ni kompyuter xizmatlari, Internet, yuridik va notarial xizmatlar, avtomobillar ijarasi, aloqa xizmati, turistik-ekskursiya xizmatlari, yo‘lovchilar transferi, mexmonxonalardan nomer bronlash, boshqa turli xildagi yo‘l xizmatlarini rasmiylashtirish kabilarga talabi paydo bo‘lib boradi.

SHu sababli mutaxassislar yo‘lovchilarning transport xizmatlariga, shuningdek qo‘shimcha xizmatlarga bo‘lgan talablarini to‘laroq qondirish maqsadida vokzallarda doimiy ravishda yo‘lovchilardan so‘rovnomalar o‘tkazib borishni masalahat berishadi. Yo‘lovchilarga qo‘shimcha xizmatlarni yaxshilash orqali daromadni oshirish maqsadida rivojlangan davlatlarda ushbu turdagi xizmatlarga katta e’tibo qaratiladi.

Ma’lumki qo‘shimcha xizmatlar asosan vokzal majmualarida keng tarqalgan. Hozirgi servis markazlari jaxonning yirik vokzal majmualarida mavjud bo‘lib turli xildagi xizmatlar tashkil qilingan. Temir yo‘l vokzali hududidagi yordamchi xizmatlarni o‘z navbatida asosiy va qo‘shimcha xizmatlarga ajratish mumkin. Asosiy xizmatlarga:

* Bilet-kassa xizmtalari (biletlarni kassa yoki bilet avtomatlar orqali sotish);
* Axborot-ma’lumotxona xizmati (ma’lumotlar byurosi, elektron tablo, ovozli e’lon va x.k.);
* Bagaj xizmati (bagajni o‘lchash, tashish xujjatlarini rasmiylashtirish, bagajni upakovkalash, bagaj aravachalarini ijaraga berish va x.k.);
* YUklarni saklash (kamera xraneniya);
* Kutish zali;
* Sanitariya-gigiena xizmati ;
* Turli kategoriyadagi fuqarolari uchun dam olish xonasi, vokzal kompleksi hududida mexmonxona xizmati;
* Unutib qoldirilgan narsalar xizmati kiradi.

Qo‘shimcha xizmatlarga esa:

* Supermarket va magazinlar;
* Ovqatlanish korxonasi, restoran;
* Kinoteatr, ko‘rgazma zali va konsert zali;
* Turistik agentlik;
* Mexmonxona;
* YUridik va moliyaviy xizmatlar;
* Mayishiy xizmatlar (kiyim, payafzal ta’miri);
* Taksi xizmati;
* Avtomobillar va velosipedlarni ijaraga berish punkti kabilar kiradi.

YOrdamchi xizmatlarning tashkil qilinganlik holatining xorijiy tajribasini ko‘rib chiqamiz.

Rossiya Federetsiyasida hozirgi kunda yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish va vokzal xizmatlarini tashkil qilish hamda sotish bilan temir yo‘l vokzallari Direksiyasi shug‘ullanadi. Direksiyaning tarkibida 16 ta mintaqaviy temir yo‘l vokzallarining direksiyasi mavjud. Direksiyaga 348 ta klassdan tashqari va 1,2,3- klassga ega bo‘lgan vokzallar kiradi. 2010 yilning 1 aprelidan boshlab Federal yo‘lovchi direksiyasi tarkibiga kiruvchi Federal yo‘lovchi kompaniyasi mustaqil xo‘jalik faoliyatini boshladi. Kompaniya faoliyatida oxirgi yillardagi xizmatlarni yaxshilashning yangi turi bo‘lib autsorsing texnologiyasini olib borish siyosati hisoblanadi. Autsorsing konsepsiyasi bevosita faoliyat yo‘nalishi hisoblanmaydigan xizmat turlari uchun xarajatlarni qisqartirish imkonini yaratadi. SHuni hisobga olib Rossiya autsorsing orqali sanitariya-gigiena xizmati, maxsus kamera-saqlash xizmati va biletlarni mijozning uyiga etkazib berish kabi xizmatlarni yo‘lga qo‘ygan. Undan tashqari 2015 yilda Rossiyaning Kursk vokzalida mayishiy kombinat ishga tushirilgan unda kir yuvish bilan birga poyafzal ta’miri ham bajariladi. 2014 yil 12 dekabrda S. Peterburgning Finlyandiya vokzalida bojsiz savdo qiluvchi magazin duty free tashkil qilindi va undan faqat Allegro poezdi yo‘lovchilari foydalanishi mumkin. Ushbu magazin faqatgina yo‘l chiptasi bo‘lgan mijozlargagina xizmat ko‘rsatadi.

YAponiyaning transport kompleksi o‘zida zamonaviy ilg‘or texnologiyalar va texnikalar yig‘indisini mujassam qilgan bo‘lib bunga temir yo‘l o‘zining katta hissasini qo‘shgan. YAponiya temir yo‘l kompaniyasining boshqa davlatlar temir yo‘l kompaniyalaridan asosiy farqi tashiladigan yo‘lovchilar soni va mamlakatning ijtimoiy-iqtisodiy xayotidagi rolida, shuningdek transport kompaniyalar faoliyatining diversifikatsiyalashuvidadir. YAponiya yo‘lovchi tashish xajmi bo‘yichv birinchi o‘rinni va yo‘lovchi aylanmasi bo‘yicha Hindiston va Hitoydan so‘ng uchinchi o‘rinni egallaydi[ internet]. YAponiyada 160 dan ortiq tashuvchi kompaniyalar mavjud bo‘lib shundan 30 tasi yo‘lovchi tashishga ixtisoslashgan. Tokio vokzali eng yirik vokzal bo‘lib u East Japan Railway Company operatoriga tegishli. Uning stansiyalari juda yuklangan ya’ni bir kunda 4000 ta poezd qabul qiladi hamda jo‘natadi. Vokzal majmuasi binonig birinchi qavati va er osti qismini egallaydi. Yo‘lovchilarpga qulaydik yaratish maqsadida temir yo‘l vokzalidan avtobus stansiyasiga yoki metropolitenga o‘tish bir biriga ulangan. Vokzalning o‘tish qismida kafe, kinoteatr, magazinlar, garajlar, avtomobil turar joylari, ombor va texnik xizmat ko‘rsatishga mo‘ljallangan binolar joylashgan. Nagoya shaxrida joylashgan vokzal Central Japan Railway Company ga tegishli bo‘lib u erda mazkur kompaniyaning shtab-kvartirasi joylashgan. Kompaniya asosan shaxar atrofi poezdlarini va Tokio va Osako o‘rtasida qatnovchi tezyurar poezd faoliyatini boshqaradi. Vokzal binosida jahondagi eng yirik mexmonxonalar tarmog‘i bo‘lgan Marriottning mexmonxonasi joylashgan.undan tashqari binoning ko‘pgina qismini ijaraga bergan.Kioto vokzali ham eng yirik vokzallar toifasiga kiradi va shaxar eng ko‘p turistlarni o‘ziga jalb qilishini hisobga olgan holda vokzal hududida mehmonxona joylashgan. Uning tarkibida savdo markazi, teatr, restoranlar va avtoturargohlar kiradi.

Germaniya respublikasida 90 yillardayoq “Vokzallar shaxarlarning jamoat hayoti markazi sifatida” deb nomlangan maxsus dasturini kiritgan edi. Ushbu dasturga binoan 300 tadan ortiq ovkzallar holati yaxshilandi va tartibga solindi.Ko‘rgina vokzallarda qo‘shimcha xizmatlar tarkibi oshdi va mavjud xizmatlarning sifati yanada yaxshilandi. Ularda avtomobillar va velosipedlar ijrasi xizmati, musiqiy va ko‘ngil ochar tadbirlar, konsertlar, bayram shodiyonasi hamda ko‘rgazmalar tashkil qilish yo‘lga qo‘yildi. Vokzalda mavjud bo‘lgan xizmatlarning turlari va narxlari xaqida, servis markazi, uning ish vaqti, vokzalning joylashgan joyi va tuzilish rejasi xaqidagi ma’lumotlar maxsus Internet (www.bahnhof.de) saytiga joylashtirildi. Vokzal majmuasini va yo‘lovchilar to‘xtash bekatlarining texnik ekspluatatsiyasi bilan “Nemis temir yo‘llari”ning sho‘‘ba korxonasi DB Station&Servise shug‘ullanadi. Vokzalning yo‘lovchi stansiyalari va to‘xtash punktlari soni 5430 ta, vokzal binosi mavjud bo‘lgan binolari 2400 ta, vokzallarning o‘rtacha yoshi 85 yosh, yil davomidagi yo‘lovchilar soni 1.8 mlrd. kishi, yillik tashrif buyuruvchilar soni 2.2 mlrd. kishi, xizmat ko‘rsatuvchi personal soni 4800 kishi.

Xorijiy mamalakatlarda temir yo‘l vokzallarining rivojlanganlik darajasini aniqlashga texnik va texnologik omillar asos bo‘ladi.

Texnik omillarga quyidagilar kiradi:

* YAngi lift, eskalator va travolator jixozlarini joylashtirishning zarurligi:
* Servis xizmatlarini ta’minlovchi yordamchi binolarni joylashtirish zarurligi;
* Vokzalning jismoniy imkoniyati cheklangan insonlar uchun maxsus jixozlanganligi;
* Surdo tarjimali axborot tizimlarining mavjudligi;
* Birinchi tibbiy yordam ko‘rsatish uchun xonalarning mavjudligi.

Texnologik omillarga esa:

* Vokzalning ish texnologiyasining tezda o‘zgarishlarga moslashishi;
* Zamonaviy energiyatejmkor texnologiyalarning tadbiq etilganligi;
* CHiqindilarni qayta ishlar va utilizatsiya qilish texnologiyalarining tadbiq etilganligi.

Hozirgi kunda rivojlangan mamlakatlarda yo‘lovchilarga ko‘rsatiladigan xizmatlarga qo‘yiladigan zamonaviy talablar asosan narx va sifat uyg‘unligini ta’minlashdan iborat bo‘lib iste’molchilarning talablariga ko‘ra tashkil qilinadi. Bunda albatta ijtimoiy-iqtisodiy samaraga erishish ko‘zda tutiladi. Yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish sifatini oshirishdan olingan ijtimoiy-iqtisodiy samara quyidagi ko‘rsatkichlar yig‘indisidan tashkil topadi: yo‘lovchilarning “eshikdan-eshikkacha” xarakatlanish tezligi; tashish xavfsizligi; texnik vositalarning ishonchliligi; vokzallarda va yo‘lda xarakatlanish davomidagi qulaylik va komfortabellik; transportdan foydalanish qulayligi (xarakat jadvali, chipta sotib olish vaqti hamda ma’lumotlar olish bo‘yicha); foydalanuvchilar uchun qulaylik (hududiy belgilar bo‘yicha, “tig‘iz payt”da talabni qondirish imkoniyati); transport vositasi xarakatini tashkil qilish darajasi (poezdlarning xarakat chastotasi, kelish va jo‘nash bo‘yicha jadvalning aniq bajarilish); xizmat ko‘rsatishning majmuaviyligi (qo‘shimcha xizmatlarni taqdim qilish imkoniyati); xizmat ko‘rsatuvchi personalning munosabati; transportning ekologiya talablariga mosligi; ma’lumotlar berish xizmati va xakozo.

**16.3. “Toshkent-Markaziy Vokzali” filiali faoliyati tavsifi**

Yirik temir yo‘l uzellarining vokzal majmualari har kuni o‘n minglab yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatadi. Bu sharoitda vokzalning funksional xizmatlari yo‘lovchilarga individual va ommaviy xizmat ko‘rsatish bilan shug‘ullanishadi. Vokzal xizmatlarining noan’anaviy turlarini bajarish va har bir mijozga individual yondashuvni talab etadigan yo‘lovchilarning servisga bo‘lgan talabining oshishi ancha vaqt, mehnat, texnik va moliyaviy resurslar xarajatini talab etadi. SHu bilan birga bu xizmatlar vokzallarning funksional va texnologik imkoniyatlariga mos kelmaydi va realizatsiya qilinmasdan qoladi hamda o‘z navbatida yo‘lovchilar tomonidan noroziliklar va shikoyatlarni keltirib chiqaradi.

Servis markazlarini yaratish vokzal xizmatlarining ushbu muammolaridan kelib chiqqan. An’anaviy xizmat ko‘rsatishda xizmat ko‘rsatish to‘g‘ri yo‘lga qo‘yilgan vokzal tizimining servis markazlari bilan raqobatlashishi bir qancha sabablarga ko‘ra juda qiyin. SHuning uchun servis markazlar o‘zlarining moddiy bazasini mustaxkamlashda vokzallar bo‘linmalari tomonidan ko‘rsatilmaydigan yangi xizmatlarni yaratish va sotishga asta-sekin o‘tadi. Ancha oldin qurilgan vokzal majmualari o‘zida raqobatlashuvchi bo‘linmalarni yaratish va joylashtirishni oldindan o‘ylab ko‘rmadi, shuning uchun servis markazlarni vokzallarda joylashtirish yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish uchun doimo ham muvaffaqiyatli emas. Hozirgi kunda vokzal majmuasi va uning har bir bo‘linmasiga xizmat ko‘rsatuvchi ikki tizimi sifatida qarash zarur: birinchisi – ommaviy yo‘lovchi oqimi uchun qat’iy belgilangan standart operatsiyalarni ko‘paytirish; ikkinchisi – kam xajmli yo‘lovchi oqimi uchun individual operatsiyalarni ko‘paytirish. Bunday yondashuv servis markazining raqobat elementini saqlab qolgan holda vokzal kompleksi ishiga qo‘shilishini osonlashtiradi va yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatishni yaxshilaydi.

O‘z funksiyalarini amalga oshirishda servis markazi vokzal majmuasida:

* Yo‘lovchilarga majmuaviy xizmat ko‘rsatish uchun birlashtirilgan bitta(ikkita) zal;
* Mijozlarga biletlarni etkazib berish, sotish va bronlash; bagajni etkazib berish, saqlash va rasmiylashtirishni tashkil qilish;
* Joylashtirish xizmatlarini ko‘rsatish;
* Avtotransport xizmatini ko‘rsatish, transfer ta’minlash;
* Ekskursiya-turistik xizmatlari bo‘yicha ma’lumot-axborot xizmati;
* Mobil qo‘l telefonlari, pochta-telegraf xizmatlari, valyuta ayirboshlash, kompyuter, poligrafiya va foto xizmatlar bilan ta’minlash;
* Bar(bufet)i bo‘lgan, videotizim bilan ta’minlangan yuqori komfortga ega dam olish zali;
* Korporativ mijozlar uchun xizmat ko‘rsatuvchi zal;
* Servis markazi xodimlarining ruhiy charchog‘ini chiqarish uchun ayrim xonasi mavjud bo‘lgan ma’muriy-boshqaruv personali uchun bino;
* Qo‘l yuki va bagajni saqlash uchun bino;
* Sanitar-gigienik majmua;
* Avtotransportlar uchun turar joylarga ega bo‘lishi lozim.

Yo‘lovchilarga servis xizmatlarini tashkil qilishdagi asosiy muammolardan biri chipta sotishni tashkil qilish hisoblanadi. Turistik sohada servis markazi ichki va xalqaro turlarni shakllantiradi, temir yo‘l transporti bilan birgalikda turistik dasturlarni ishlab chiqadi va vizalarni, chet el pasportlarini rasmiylashtirish bo‘yicha xizmatlar ko‘rsatadi.

Temir yo‘l transporti iktisodiy rivojlangan holda samarali ishlashi uchun o‘z sarflarini qisqartirishi, foydalanuvchilarga ko‘rsatiladigan xizmatlar sifatiga va so‘rovlar o‘zgarishidagi o‘sib borayotgan talablariga egiluvchan munosabatda bo‘lishi bu eng asosiy tadbirdir.

Temir yo‘l transportining iktisodiy muammolari va ularni xal etishning mavjud yo‘llarini tadqiq qilish, tarmokning tarkibiy islohotlari Dasturini muvaffaqiyatli amalga oshirish va “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” AJ ning transport xizmatlari bozoridagi raqobatbardoshligini ta’minlashga qulay sharoit yaratadi. Korxonaning bosh maqsadi yo‘lovchilarga madaniyatli xizmat ko‘rsatish, yo‘lda yurish davomida yo‘lovchi poezdlarida maksimal qulay sharoitlar yaratish, yo‘lovchilarga, yuridik va jismoniy shaxslarga temir yo‘l, tijoriy, bagaj, yuk bagajlari tashuvlarida ko‘rsatiladigan servis xizmatlarini yanada yaxshilash, xamda bu turdagi faoliyatdan qo‘shimcha daromad olish. Vokzallarda yo‘lovchilarga ko‘rsatiladigan xizmatlarni pulli va bepul ko‘rsatiladigan xizmatlarga ajratish mumkin.

Temir yo‘l vokzali yo‘lovchilar oqimining kesishadigan joyi hisoblanganligi sababli zamonaviy vokzal majmuasini rejalashtirayotganda hududni rivojlantirishning bosh rejasiga muvofiqlashtirish lozim.

**Temir yo’l vokzali majmuasi**

**Mehmonxona**

**Tijoriy ish funktsiyasi**

**Rekreatsion hudud**

**Madaniy-ta’lim funktsyasi**

**Ko’rish-ko’ngilochar funktsiyasi**

**Savdo va tez ovqatlanish korxonasi**

**Avtomobillar ijarasi**

**Vokzal majmuasiga keluvchilarga taqdim qilinadigan xizmatlar paketini kengaytirish**

**Asosiy temir yo’l funktsiyalari**

-rasm. Ko‘p funksiyali temir yo‘l vokzali majmuasining konseptual tuzilish sxemasi

Quyida temir yo‘l vokzal majmuasida ko‘rsatiladigan xizmatlar ro’yxati keltirilgan.

-jadval

Temir yo‘l vokzal majmuasida ko‘rsatiladigan xizmatlar

|  |  |
| --- | --- |
| Xizmat tipi | Xizmat nomi |
| Shartli-bepul xizmatlar | Axborot-ma’lumot xizmati |
| Bilet-kassa xizmati |
| Kutish zali |
| Sanitariya xonalari xizmati |
| Tibbiyot punkti |
| Pulli xizmatlar | Kamera xraneniya |
| Aloqa xizmati |
| YUqori komfortabelli zal |
| Ona va bola hamda uzoq muddatli dam olish xonasi |
| Servis markazi xizmatlari |
| YUk tashuvchilar xizmati |

“Toshkent-Markaziy Vokzali” filiali o‘z faoliyat yo‘nalishiga ko‘ra yo‘lovchi servis markazi hisoblanadi va u “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” OAJning 2008 yil 28 apreldagi L-89-sonli buyrug‘iga ko‘ra tashkil qilingan.

“Toshkent-Markaziy Vokzali” filiali o‘zining faoliyatini 2008 yilning may oyidan boshladi. “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” OAJ Direktori tomonidan tasdiqlangan Nizomga asosan filial temir yo‘l vokzalida yo‘lovchilarga ko‘rsatiladigan servis xizmatlari ko‘lamini kengaytirish maqsadida Toshkent Markaziy vokzali hududida tashkil etilgan. Tadbirkorlik sub’ektlarini ro‘yxatga olish inspeksiyasining 2015 yil 19 yanvardagi №11-000522 sonli guvohnomasida “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” OAJ “O’ztemiryo’lyo’lovchi” AJ deb qayta nomlangan.

Filial “O’ztemiryo’lyo’lovchi” aksiyadolik jamiyatining tarkibiy tuzilmasi hisoblanadi. Filialning asosiy maqsadi yo‘lovchilarga madaniy xizmat ko‘rsatish, vokzalda maksimal qulayliklar yaratish, yo‘lovchilarga ko‘rsatilayotgan servis xizmatlarini rivojlantirish va assortimentini ko‘paytirish, shuningdek faoliyatning ushbu turidan qo‘shimcha daromad olish.

Filialning asosiy funksiyasi va vazifasi quyidagilar hisoblanadi:

- temir yo‘lda yo‘lovchi tashuvlarning jozibadorligini oshirish bo‘yicha marketing tadbirlarini amalga oshirida faol qatnashish, yo‘lovchi tashishning daromadliligini oshirish, optimal ish usullarini tadbiq qilishni amalga oshirish va takliflar ishlab chiqish, filialning tarkibiy birliklari faoliyatining texnologik jarayonlarini takomillashtirish;

- passajirlarga tarkibiga mahalliy va davlatlararo qatnovchi poezdlarga sutka davomida chiptalar sotishni tashkil qilish, qo‘l yuklari uchun saqlash kameralari va tashish xizmati, yo‘lovchilarga dam olish xonalarini taqdim qilish, bolalar uchun o‘ynash xonasi ishini tashkil qilish kabi xizmatlar kiruvchi madaniy-maishiy va servis xizmatlarini ko‘rsatish;

- temir yo‘l vokzali va uning hududida servis nuqtalarini ochish, ular orqali xalq iste’mol tovarlarining ulgurji va chakana savdosini tashkil qilish, yo‘lovchilar va boshqa tashrif buyuruvchilarga ovqatlanish xizmatlarini ko‘rsatish;

- kadrlar tarkibini shakllantirish va zaruriy kasblar bo‘yicha kadrlar tayyorlash, ularning malakasini oshirish, muhandis-texnik xodimlar va boshqa mutaxassislar malakasi va lavozimlaridan optimal foydalanish, ishchilarning ijtimoiy-mayishiy sharoitlarini yaxshilash bo‘yicha tadbirlarni amalga oshirish, texnik va texnologik intizomni mustaxkamlash;

- xodimlarning xavfsiz mehnat sharoitlarini ta’minlash, ular tomonidan xavfsizlik qoida va me’yorlariga amal qilish, yong‘in xavfsizligi talablariga rioya qilish bo‘yicha tadbirlarni amalga oshirish, fuqaro muhofazasi tadbirlari bo‘yicha zarur bo‘ladigan tayyorgarlikni ta’minlash;

- yo‘lovchilarning vokzal hududida bo‘lgan paytida, shuningdek barcha yo‘nalishlar bo‘yicha poezdlarga chiqish yoki tushishlari davomida havfsizliklarini ta’minlash;

- ishlab-chiqarish-xo‘jalik faoliyati bo‘yicha nazoratni amalga oshirish, rejaviy, moliyaviy, hisoblar va shtat intizomiga rioya qilish, davlat va jamoat mulkining saqlanganligini ta’minlash.

“Toshkent Markaziy Vokzali” filiali tomonidan respublika aholisi va poytaxtimiz mehmonlariga taqdim qilayotgan xizmatlari ro‘yxati turli tuman bo‘li yo‘l chiptalarini sotishdan boshlanib turli xizmatlar ko‘rsatish bilan yakunlanadi.

Kun davomida vokzal hududiga 4 mingdan ortiq yo‘lovchi va poytaxt mehmonlari tashrif buyurishadi. Vokzalning sutkalik o‘tkazish qobiliyati 4 ming kishi.sutka. Vokzalning asosiy vazifasi mazkur yo‘lovchi oqimiga sifatli va tezkor xizmatlarni ko‘rsatish hisoblanadi.

“O’ztemiryo’lyo’lovchi” AJning “Toshkent Markaziy Vokzali” filiali tomonidan ko‘rsatiladigan assoiy servis xizmatlari quyidagicha:

**Yo‘l xujjatlarini (rasmiylashtirish) sotish**

Jamiyatning assoiy boshqarmasi joylashgan binoning pastki qavatida turli yo‘nalishlarga yo‘l chiptalarini sotishga mo‘ljallangan kassalar joylashgan. Bilet kassalari mijozlarga sifatli va tezkor xizmat ko‘rsatish uchun zarur bo‘ladigan jihozlar bilan ta’minlagan. Barcha xizmat ko‘rsatuvchi personal o‘zbek va rus tillarida fuqarolarimiz va poytaxtimiz mehmonlari bilan bemalol muloqot qila olishadi. Xar bir bilet sotish bo‘yicha kassir yoki yo‘l xujjatlarini sotish bo‘yicha agent xar kuni o‘zining lavozim majburiyatlari bo‘yicha bilimi, ko‘nikmasi, shuningdek yo‘lovchilar bilan muomala madaniyati bo‘yicha zaruriy ko‘rikdan o‘tkaziladi. Kassirlar Jamiyat tomonidan tasdiqlangan kasb kiyimida bo‘lishadi. Kassa smena bo‘yicha dam olish kunlarisiz ishlaydi.

**VIP-Zal**

Mijozlarga qulayliklar yaratish maqsadida vokzal hududida VIP-Zal joylashgan. VIP kassa orqali chipta sotib olgan yo‘lovchilar mazkur zalning xizmatlaridan foydalanishlari mumkin, shuningdek xoxishiga ko‘ra VIP-zalning boshqa xizmatlardan qo‘shimcha to‘lovlar orqali foydanadilar.

**Komfort zal**

Fuqarolarga sifatli va qo‘shimcha xizmatlarni ko‘rsatish maqsadida binoning ichki qismida oldindan chiptalar sotish bo‘limi hududida komfort zal mavjud. Hohlovchilar mazkur zal xizmatidan foydalanishlari mumkin. Yo‘l xujjati, chiptani rasmiylashtirish vaqtida mijozlar zaldagi qulayliklardan va boshqa qo‘shimcha xizmatlardan foydalanishlari mumkin. Mijozlar kassada navbat kutish xaqida o‘ylamasdan kassaning navbatchi va agentlari tomonidan yuqori sifatda va tezkor ko‘rsatiladigan xizmatlardan foydalanishadi.

**Saqlash kameralari (kamera xraneniya)**

Vokzal joylashgan hudda poezdlarni jo‘natish-qabul qilish joyiga yo‘lovchilar etib borishlari uchun er osti o‘tish joyi - tunnel mavjud bo‘lib, mazkur tunnelda saqlash kameralari joylashgan. Yo‘lovchilar yuklarining saqlanganligini ta’minlash maqsadida ushbu saqlash xizmatidan foydalanishlari mumkin.

**Qo‘l yuklarini tashish xizmati ( Uslugi nosilo’ikov)**

Og‘ir va katta bagaj yoki qo‘l yuki bo‘lgan yo‘lovchilar vokzal hududiga kirishlari uchun yuk tashuvchilar xizmatidan foydalanishlari mumkin. Har bir yuk tashuvchi mustaxkam va yuk sig‘imiga ega bo‘lgan aravachalar bilan ta’minlangan. Yo‘lovchilarning qo‘l yuklari va bagajlari saqlangan holda va qulay narxlarda aytilgan joyiga etkazib beriladi.

**Radio uzel**

Yo‘lovchilarni kutib oluvchilar yoki kuzatuvchilar vokzalning radio uzeli xizmatidan foydalanishlari, ya’ni e’lon berishlari mumkin SHuningdek radiouzel temir yo‘l e’lonlari, ijtimoiy-iqtisodiy va xo‘jalik ma’lumotlarini uzatish uchun ham xizmat qiladi

Temir yo‘l e’lonlariga quyidagilar kiradi:

1. Poezdlar xarakat jadvalini e’lon qilish;

2. Mahalliy va davlatlararo poezdlarning kelishi va jo‘nab ketish aniq vaqtini e’lon qilish.

**Ma’lumotlar byurosi**

Mazkur sektor yo‘lovchi poezdlarning kelishi va jo‘nab ketish vaqti, poezdlardagi bo‘sh o‘rinlarning bor yoki yo‘qligi va yo‘l chiptalarining narxi xaqida to‘liq ma’lumot beradi. Xar bir fuqaro temir yo‘l ma’lumotxonasi telefoniga qo‘ng‘iroq qilib zurur bo‘lgan ma’lumotni olishi mumkin.

**O‘yin zali**

Vokzal rahbariyati eng kichik yo‘lovchilar – bolalar uchun ham qulayliklar yaratish maqsadida o‘yinlar zalini barpo etishgan. Katta o‘lchamga ega bo‘lgan, issiq va shinam zal zamonaviy mebel va texnika bilan jixozlangan. Zalda Kichik shaxarcha bunyod etilgan va o‘yin zali navbatchisi bolalarga “ko‘z-quloq” bo‘lib turadi.

**Dam olish xonasi**

Poytaxtimiz mehmonlari uchun qulaylik yaratish maqsadida vokzalda sutka davomida dam olish xonasi va mexmonhona majmuasi ishlaydi. Poytxtning mashhur mexmonxonalari nomerlaridan qolishmaydigan xonalarga ega mexmonxona majmuasi mijozlarga yuqori sifatli xizmat ko‘rasatadi.

**Avtoturargoh**

Filial boshlig‘ining buyrug‘iga ko‘ra xizmat avtomobillari va filial ishchilari uchun avtomobillar to‘xtash joyi tashkil qilingan.

**Yo‘lovchilarga boshqa turdagi xizmatlarni ko‘rsatuvchi sektorlar**

Yo‘lovchilar, poytaxtimiz mehmonlari, kutib oluvchi va kuzatuvchilar va respublika aholisi uchun filal tomonidan bo‘sh binolar ijaraga berilgan. Ushbu binolarda umumiy ovqatlanish korxonasi, magazinlar tarmog‘i, to‘lovlarni qabul qilish punkti, reklama punktlari joylashgan.

**16.4. Toshkent markaziy vokazli faoliyatini rivojlantirish yo‘nalishlari**

“O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” AJ “Toshkent-Markaziy-Vokzali” filialida yo‘lovchilarga va tashrif buyuruvchilarga ko‘rsatiladigan xizmatlar sifatini oshirish va rivojlantirish uchun jaxon tajribasida vokzalning er osti yoki ustki qismidan samarali foydalanish tajribasini qo‘llash mumkin. Vokzal majmuasi bu yo‘lovchilarning funkitsonal talablarigagina javob berib qolmasdan ularga estetik zavq ham bag‘ishlay olishi lozim. Bu erda gap binoning dizayni shaharning ko‘rkiga ko‘rk qo‘shib turishi va shu bilan birga xavfsizlik, ishonchlilik va qurilish talablariga mos kelish xaqida bomoqda. Jaxon vokzal majmualarining rivojlanish tendensiyalarini hisobga olgan holda Toshkent markaziy vokazli faoliyatini rivojlantirish maqsadga muvofiq.

Servis va komfort

Majmuaviy xavfsizlik

Ekologiya

Bino arxitekturasi va tutash hududlarni loyihalash

Boshқaruv

-rasm. Vokzal majmuasining asosiy rivojlanish tendensiyasi

Bino arxitekturasi va tutash hududlarni loyihalash ishlari sharq va g‘arb dizaynini o‘zida mujassam etishi va tutash hududlardan samarali foydalanish lozim. Shaxar aholisi va mehmonlar uchun vokzal majmuasida shaharning diqqatga sazovor joylari maketi, teatr va kino saroylari, ko‘rgazmalar, dam olish va saylgohlar xaqida to‘liq ma’lumot beruvchi kichik shahar maketi va xaritasi joylashtirilgan hudud bo‘lishi maqsadga muvofiq. Vokzaldan shaxarning istalgan hududiga etib borish imkoniyatini beruvchi transport kommunikatsiyalari va transport turlari xaqida ham to‘liq ma’lumot mazkur hududda joylashtirilgan bo‘lishi lozim. Ma’lumotni elektron ko‘rinishda ham ko‘rish imkoniyati mavjud bo‘ladi.

Bino arxitekturasi va tutash hududlarni loyihalash

* O’ziga xos dizayn;
* Binoning ishonliligi va xavfsizligi;
* Ichki muhini tashkil qilish;
* Aktivlarni ekspluatatsiya qilish va boshqarish (rekonstruktsiya va ta’mir);
* Vokzal majmuasini va tutash ҳududlarni funktsional zonalarga ajratish;
* Vokzal oldi maydon ishini vokzal majmuasining boshqa infratuzilmasi

bilan xamkorlikda tashkil qilish;

* Shaharni rivojlantirishning bosh rejasiga mos ravishda vokzal oldi hududlarni rivojlantirish va ularni vokzal majmuasini rivojlantirish tadbirlari bilan muvofiqlashtirish;
* Vokzal binosining va tutash hududlarning ijtimoiy moslashishi;
* Er usti va yer osti hududni qamrab olish

Temir yo’l vokzali majmuasi bazasida transport uzellarini yaratish

-rasm. Vokzal majmualariga tutash hududlar arxitekturasi va loyihasini rivojlantirish tendensiyasi

Vokzal majmuasida servis va komfort yaratish maqsadida ko‘rsatilayotgan xizmatlarni jaxon standartlariga moslashtirish, bunda albatta biz taklif qilayotgan servis yo‘lovchilar yuklarini poezdgacha yoki poezdddan vokzal majmuasidagi avtobus bekatigacha olib borishlari uchun maxsus arava xizmati tashkil qilinishi va ushbu aravalar o‘rtacha xajmdagi yuklar uchun mo‘ljallanishi, poezdlar to‘xtaydigan joylarda va vokzal majmuasiga kirish joylarida joylashtirilgan bo‘lishi kerak. Yo‘lovchi ushbu aravalardan foydalanib bo‘lganidan so‘ng qoldirib ketadi va ularni yig‘ib olib kelib joyiga qo‘yish bilan vokzalning maxsus xodimi shug‘ullanadi.



Vokzal majmuasi hududida servis va komfortni ta’minlash

* Vokzal majmuasining investitsion jozibadorligini oshirish;
* Jamoaviy ish funktsiyasini rivojlantirish;
* Xizmatlarni standartlashtirish va ularni jahon darajasiga olib chiqish;
* Aholining barcha ijtimoiy guruhlari uchun xizmat ko’rsatish sifatini oshirish;
* Qo’shimcha xizmatlar sohasini rivojlantirish;
* - Avtoturgohlar tashkil qilish, turistik agentliklarni joylashtirish va x.k.;

Temir yo’l vokzali majmuasi bazasida transport uzellarini yaratish

-rasm. Vokzal majmuasi hududida servis va komfortni ta’minlash

Ma’lumki, xizmat sifati ko‘rsatilayotgan xizmatning iste’mol xususiyatlarining bozor talablariga mosligi bilan belgilanadi. Xizmat sifati umumiy holda xizmat boshlanishini – iste’molchilar tomonidan kutish va ularning xizmatga bo‘lgan ehtiyoji qondirilishi parametrlari bilan xarakterlanadi.

Majmuaviy xavfsizlik

* Yo’lovchilarni qisqa yo’llar orqali evakuatsiya qilinishi ta’minlash, bino ichkarisini loyihalash;
* Kirish-chiqish joylarini rejalashtirish;
* Vokzal majmuasini avariyaviy holatda zarur bo’ladigan vositalar bilan jixozlash;
* Qulay navigatsiya;
* Malakali personalning mavjudligi (tibbiyot xodimlari, militsiya xodimlar, o’t o’chiruvchilar va x.k.);
* O’t o’chirish tizimi;
* Zamonaviy videokuzatuv vositalari, shaxsni tasdiqlashni identifikatsiyalash.

Temir yo’l vokzali majmuasi bazasida transport uzellarini yaratish

-rasm. Majmuaviy xavfsizlik talablari

Xizmat sifatini belgilovchi muhim parametrlar quyidagilardan iborat:

1) xizmat ko‘rsatish sharoiti – ishlatilayotgan transport vositalarining asbob-uskuna va qurilmalar, malakali muhandis-texnik xodimlar bilan ta’minlanganligi, ofislarning jihozlangani va sh.k.;

2) xizmatning ishonchliligi, vazifalarning ma’lum ketma-ketlikda, belgilangan muddatda bajarilishi;

3) yuksak mas’uliyat – xizmatni bajarish kafolatlanganligi;

4) xizmat ko‘rsatishga buyurtma berishning iste’molchi uchun osonligi, iste’molchi xizmat vaqti va tarkibini tanlash ixtiyoriga egaligi

5) xizmat xavfsizligi, ya’ni iste’molchi tomonidan tavakkalchilik va ishonchsizlik yo‘qligi;

6) xushmuomalalik, xodimlar tomonidan xizmat buyurtmachisining tushunilishi va samarali muloqoti.

Ekologiya

* Ekologik talablarga moslashtirish;
* Er, energetika va boshqa resurslardan samarali foydalanish;
* Zararli chiqindilar va ajratmalarni minimallashtirish;
* Hududni ko’kalamzorlashtirish;
* Resurstejamkor texnologiyalardan foydalanish va x.k.;

Temir yo’l vokzali majmuasi bazasida transport uzellarini yaratish

-rasm. Vokzal majmuasiga ekologik talab

Ekologik talab bu hozirgi davrdagi eng dolzarb masalalardan hisoblanadi. Temir yo‘l vokzallari aholi ko‘p to‘planadigan joylardan hisoblanganligi sababli ishlatiladigan texnika va texnologiyalar insonlarga va tashqi muhtga o‘zining salbiy ta’sirini o‘tkazmasligi shart. Ushbu tendensiya hozirda jahonning barcha vokzal majmualarida hisobga olinadi. Undan tashqari vokzal hududida mehmonlardan tashqari mazkur hududda yashovchi aholi ham yaratilgan savdo va boshqa ob’ektlar xizmatidan foydalanadi. Hududning ko‘kalamzorlashtirilganligi hudud aholisining bo‘sh vaqtlarida sayrga chiqishlari va sayr davomida vokzal majmuasi hududidagi xizmatlarning ayrim turlaridan (masalan, savdo do‘konlari, telefon, pochta, davriy nashrlar sotiladigan kioska va boshqalar) foydalanishi natijasida qo‘shimcha xizmatlardan tushadigan filial daromadiga o‘zlarining hissasini qo‘shadilar.

Vokzal majmuasini boshqarish

* Boshqa kompaniyalarini jalb qilish, autsorsing;
* Boshqaruvning “egiluvchanligi”;
* Kompaniya boshqaruvi va vokzal majmuasining o’zaro xamkorligi xaqida nizom va me’yorlar ishlab chiqish;
* Temir yo’l vokzali majmuasi ishining xuquqiy asoslarini ishlab chiqish;
* Vokzalning yangi namunaviy ish jarayon texnologiyasini ishlab chiqish;
* Vokzal majmuasi hududida yo’lovchilar oqimi xarakatini tashkil qilish;
* Personal malakasini oshirish kurslarini tashkil qilish;
* Xarakatning doimiyligi va ishonchliligini ta’minlash;
* Informatsion texnologiyalar, ilmiy ishlanmalarni faoliyatga tadbiq etish;

Temir yo’l vokzali majmuasi bazasida transport uzellarini yaratish

-rasm.Vokzal majmuasini boshqarish tendensiyasi

Mazkur bo‘limdagi ko‘rsatkichlar asosan filialning ish texnologiyasining tashkiliy va me’yoriy bazasini tashkil etadi.

**16.5. Passajir poezdlarini reysga texnik va texnologik tayyorlash filiali(VCHD-2) faoliyat yo‘nalishlari**

Passajir poezdlarini reysga texnik va texnologik tayyorlash filiali “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” OAJ direktorining 2003 yil 28 iyuldagi 132-L-sonli “Yo‘lovchi vagonlar ekipirovkasi va texnik xizmat ko‘rsatish filiali hamda poezdlarda yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish filiallarini birlashtirish to‘g‘risida” gi buyrug‘iga binoan tashkil etilgan.

“O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” OAJning 2005 yil 11 yanvardagi L – 7 – sonli “Passajir poezdlarini reysga texnik va texnologik tayyorlash filialini qayta tashkil etish to‘g‘risida” gi buyryg‘iga binoan filial tarkibidan provodniklar zahirasi chiqarilgan va “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” OAJning mos keluvchi bo‘limiga o‘tkazilgan.

Passajir poezdlarini reysga texnik va texnologik tayyorlash filialining reglamentlovchi xujjati bo‘lib “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” OAJning Nizomi asosida ishlab chiqilgan korxona Nizomi hisoblanadi.

Korxona o‘z faoliyatini O‘zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi, O‘zbekiston Resoublikasi qonunlari, Oliy Majlis qarorlari, O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti farmonlari, Vazirlar Mahkamasining qaror va farmoyishlari, temir yo‘l transportida xarakat xavfsizligini nazorat qilish bo‘yicha Davlat inspeksiyasi qarorlari, yo‘lovchilarni tashish qoidalari, kompaniya boshqaruvi raisi buyruqlari, “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” OAJ direktori buyruq va famoyishlari, boshqa me’yoriy xujjatlar va Nizom asosida amalga oshiriladi.

Passajir poezdlarini reysga texnik va texnologik tayyorlash filiali davlat tilida o‘zining nomi bitilgan dumaloq muhrga va kadrlar bo‘limi muhriga ega. Korxona Toshkent shahri YAkkasaroy tumani Xamza Umarov ko‘chasi 8-uyda joylashgan.

Passajir poezdlarini reysga texnik va texnologik tayyorlash filiali vosita va mulki uning asosiy vositalari shuningdek moddiy qimmatliklardan iborat. Korxona o‘z faoliyatini mulkka nisbatan to‘liq bo‘lmagan xo‘jalik yuritish xuquqi asosida amalga oshiradi.

“O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” OAJ hisob raqamiga yordamchi-ko‘makdosh faoliyatdan, aholiga va boshqa tashqi tashkilotlarga ko‘rsatilgan pullik xizmatlar, maishiy, tijoriy, vositasilik faoliyat, xalq iste’moli tovarlari ishlab chiqarish va sotish, filial mulkini ijaraga berishdan tushgan pul vositalari Filialning rivojlanishi, uning xodimlarining ish xaqi tizimini takomillashtirish va filialning boshqa zaruratlari uchun yo‘naltiriladi.

Passajir poezdlarini reysga texnik va texnologik tayyorlash filiali tugallanmagan balansga ega, banklar bilan hisob ishlarida tugallanmagan xo‘jalik hisobi tamoyillarida harakat qiladi. “O‘zbekiston temir yo‘llari” DATK, “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” OAJ oldida o‘z faoliyat natijalarining ishonchliligi uchun javobgar.

Filial moddiy, mehnat va moliyaviy resurslardan ratsional foydalanish, filialning tarkibiy tuzilmalari ishchilarining qonuniylikka rivoya qilishdagi roli va javobgarligini, shartnomaviy va moliyaviy tartib hamda bajarilayotgan ishlar sifatini ta’minlaydi.

Filial “O‘zbekiston temir yo‘llari” DATK tarkbiy bo‘linmalari, notransport tashkilotlar va mulkchilik shaklidan qat’iy nazar barcha su’ektlar bilan aloqalarini shartnoma asosida olib boradi.

Passajir poezdlarini reysga texnik va texnologik tayyorlash filiali “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” OAJ oldida quyidagi javogarlikka ega:

* Aylanma, assoiy vositalar, jihozlar va mulkning saqlanganligi, o‘rnatilgan ko‘rsatkich va me’yorlarni bajarish;
* Yo‘lovchi poezdlar xarakat xavfsizligini ta’minlash;
* Filial ishchilari uchun xavfchiz mehnat sharoitlarini ta’minlash;
* Ekipirovkada vagonning olinadigan yumshoq inventarlari holatining sanitar-texnik holatini talab darajasida saqlashni ta’minlash;
* Filial binosi, hududining sanitar-texnik holatini ta’minlash;
* YOng‘in xavfsizligi talablariga rioya qilish tadbirlarini olib borish.

Passajir poezdlarini reysga texnik va texnologik tayyorlash filialining asosiy vazifalari:

* Yo‘lovchi poezdlarinining xavfsiz xarakatini, yo‘l davomida yo‘lovchilar sog‘ligini va hayot xavfsizligini ta’minlovchi yo‘lovchi poezdlarini reysga kompleks tayyorlash va shakllantirishni amalga oshirish;
* Barcha turdagi yo‘nalishlarda yo‘lovchilar tashish sifatini ularning xarakat davomidagi ishonchliligi va xavfsizligini ta’minlagan holda tubdan yaxshilash;
* Yo‘lovchi vagonlar parkining estetik holati va sozligini, ichining tozaligi, yo‘lovchilarni tashishda talab qilingan sanitar-gigienik sharoitlarga rioya qilish uchun ularning jihozlanganligi ta’minlash;
* Qo‘shimcha yoki yangi marshrutlar belgilanganda buyruqqa va amaldagi xarakat jadvaliga mos ravishda yo‘lovchi poezdlarni shakllantirish, “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” OAJ rahbariyati ruxsati bilan boshqa tashkilotlar buyurtmasiga binoan yo‘lovchi poezdlar yo‘nalishida xarakatlanishi uchun vagonlar ajratish;
* Yo‘lovchi vagonlar ekipirovkasi va xususiy park ro‘yxatidagi ayrim vagonlar, aylanma poezdlar, shuningdek, boshqa Vazirliklar va tashkilotlarga tegishli vagonlar uchun joriy ta’mir texnik xizmat ko‘rsatish va ko‘rikni tashkil qilish;
* Shahar atrofi, turistik va yo‘lovchi poezdlarni shuningdek ayrim vagonlarni reysga tayyorlash va ekipirovka; ularning ta’miri va texnik ko‘rigi: xarakat qismlari, tormoz jixozlari, zarb-tortish asboblari, elektrjixozlari, isitish tizimi, ventilyasiya, iqlim va sovutish qurilmalari, radiojixozlar, yo‘lovchi vagonlarning ichki jixozlari va olinadina inventarlari, vagonlarni ta’mirlash va ekspluatatsiya muddatlariga rioya qilish, vagonlarni rejaviy ta’mirga uzatish, ta’mirlangan vagonlarni qabul qilish, vagonlarni saqlanishi va sifatli ta’miri ustidan nazorat, vagonlarni to‘xtab turgan joyida himoyalash;
* Yo‘lovchi vagon parki, uning jixozlari, inventarlarining saqlanganligi ta’minlash;
* Filial ishchilari uchun xavfsiz sharoitlar yaratib berish, ularning xayot xavfsizligi me’yorlari va qoidalariga rioya qilishlariini ta’minlash, vagon parki, filial hududi va binolarida sanitar-texnik holatning talabga javob berishini ta’minlash;
* Ishlab-chiqarish xo‘jalik faoliyatini tashkil qilish, rejaviy, moliyaviy, hisob va shtat tartibiga rioya qilish, jamoat va davlat mulkini saqlashni ta’minlash.

Passajir poezdlarini reysga texnik va texnologik tayyorlash filiali yo‘lovchi vagonlarda xavfsizlik va ishonchlilikni ta’minlash, ro‘yxatdagi parkning holatini estetik va soz holda saqlash, amaldagi yoki qo‘shimcha xarakat jadvaliga muvofiq yo‘lovchi poezdini tuzish borasida amalga oshirayotgan xizmatlarining sifatli va zamon talablariga mos kelishi uchun tinmay izlanishda. Passajir poezdlarini reysga texnik va texnologik tayyorlash filialida yo‘lovchi tashish jarayoni uchun ko‘rsatiladigan xizmatlar quyidagi tarkibiy bo‘linmalar tomonidan amalga oshiriladi:

**Toshkent-yo‘lovchi stansiyasida texnik qarov nazorat punkti** – yo‘lovchi poezdlarning texnik sozligini nazoratdan o‘tkazadi;

**Texnik xizmat ko‘rsatish punkti (ta’mirlash sexi)** – tormoz jixozi, avtoulash jixozi va xarakat qismlari, zarb-tortish qurilmalari joriy holatini TXK-1 va TXK-2 xajmidagi ishlarini bajaradi.

Texnik xizmat ko‘rsatishda quyidagilar tekshiriladi:

* uzel va detallarning ahvoli va emirilishi hamda ularning belgilangan o‘lchamlarga mosligi;
* tormoz uskunalari va avtotirkama qurilmalarining ish faoliyati;
* yurgizish qismlarining ahvoli va sozligi ;

Bundan tashqari texnik xizmat ko‘rsatish punkti Toshkent-yo‘lovchi stansiyasidan poezd tarkibiga ulangan texnik-xizmat va pochta-bagaj vagonlarini ham reysga tayyorlash ishlarini amalga oshiradi.

Mazkur ishlarni bajarish uchun filialda maxsus yo‘llar mavjud. Ularning xar biri unda bajariladigan ish turiga mos ravishda maxsuslashtirilgan.

Texnik xizmat ko‘rsatish punktlari xodimlari o‘z vaqtida texnologik jarayon va poezdlar harakat grafigiga muvofiq vagonlarga texnik xizmat ko‘rsatish va ta’mirlashni amalga oshirishi kerak.

**Majmuaviy sex** – suvta’minoti va suv yig‘ish, dereza ramalarini ta’mirlash va oyna qo‘yish, framug, eshik, jovon, stollarni ta’mirlash va boshqa duradgorlik ishlarini amalga oshiradi;

**Vagonlarni ekipirovkalash sexi** – vagonlarni tashqi va ichki tomondan yuvish, yo‘lovchi tarkibni suv va ko‘mir bilan ta’minlash ishlari bajaradi;

**Elektrotsex** – yo‘lovchi vagonlarning elektr jixozlarini yig‘ish punktida va xarakat davomida profilaktik ta’mirlash, texnik qarovdan o‘tkazishni amalga oshiradi.

**O‘rin-choyshablar majmuasi ekipirovkasi bo‘yicha sex** – yo‘lovchi tarkibini yumshoq olinadigan inventarlar, choy ichish vositalari, o‘rin-choyshablar majmuasi ekipirovkasi bo‘yicha ishlarni bajaradi. Sex tarkibida vagonning ichki inventarlari va o‘rin-choyshablarga bo‘lgan talabni ta’minlovchi tikuv bo‘limi mavjud.

**Xarakat sexi** – tarkib shakllanishi, poezd ta’miri va ekipirovkasi, yo‘lovchilar chiqishiga tarkibni o‘z vaqtida uzatish kabi manevr ishlarini bajaradi;

**Yagona texnik tekshiruv sexi** – TXK-3 xajmida yo‘lovchi vagonlarga texnik xizmat ko‘rsatish ishlarini bajaradai

**Bosh mexanik bo‘limi** – filial bino va inshootlarini ta’minlash va texnologik jixozlar ta’mirlash-profilaktika ishlarini olib boradi

**Vagonlarni qo‘riqlash sexi** – to‘xtab turish va texnik rezervda bo‘lgan vagonlarni qo‘riqlash bilan shug‘ullanadi.

Bundan tashqari filialda turmajmua, avtogaraj mavjud.

Yo‘lovchi tarkiblarni sifatli tayyorlash uchun filialning texnik xizmati tomonidan filial bo‘yicha va har bir sex uchun texnologik jarayonlar tartibi ishlab chiqilgan. Shuningdek, vagon detallari va asosiy jixozlarini ta’mirlash va diagnostika bo‘yicha zamonaviy texnologiyalarni tadbiq qilish, uzatma qurilma va kommunikatsiyalarni to‘liq tiklash, ishlab chiqarish sexlarini texnik qayta qurollantirishni ko‘zda tutuvchi,filialni rivojlantirish konsepsiyasi ishlab chiqilgan.

Passajir poezdlarini reysga texnik va texnologik tayyorlash filiali (VCHD-2)ning ishi “Toshkent-Yo‘lovchi” stansiyasining texnik-taqsimlash akti bilan uzviy bog‘liq va o‘rnatilgan texnologik jarayonlarni hisobga olgan holda amaldagi yo‘lovchi poezdlar xarakat grafigi asosida tashkil etiladi.

1-jadval

VCHD-2ning vagon operatsiyalari uchun hududi tavsifi

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Yo‘llarning belgilanishi | Yo‘lning foydali uzunligi, m | Sig‘imi, shartli vagonlarda |
| 1 | Vagonlar to‘xtab turishi uchun | 502 | 20 |
| 2 | Vagonlar to‘xtab turishi uchun | 502 | 20 |
| 3 | Vagonlar to‘xtab turishi uchun | 543 | 21 |
| 4 | Vagonlar to‘xtab turishi uchun qabul qilish-jo‘natish | 874 | 34 |
| 5 | Vagonlar to‘xtab turishi uchun qabul qilish-jo‘natish | 878 | 34 |
| 6 | Vagonlarni ta’mirlash uchun qabul qilish-jo‘natish | 875 | 34 |
| 7 | Vagonlarni ta’mirlash uchun qabul qilish-jo‘natish | 882 | 35 |
| 8 | Vagonlarni ta’mirlash uchun qabul qilish-jo‘natish | 806 | 32 |
| 9 | Vagonlarni ta’mirlash uchun qabul qilish-jo‘natish | 749 | 29 |
| 10 | Dlya remonta vagonov | 776 | 31 |
| 11 | Vagonlarni ta’mirlash uchun | 626 | 25 |
| 12 | G‘ildirak juftliklarini saqlash uchun | 470 | - |
| 13 | Vagonlarni ta’mirlash uchun | 635 | 26 |
| 14 | Vagonlarni ta’mirlash uchun qabul qilish-jo‘natish | 535 | 21 |
| 15 | Vagonlarni ta’mirlash uchun qabul qilish-jo‘natish | 509 | 20 |
| 16 | Vagonlarni ta’mirlash uchun qabul qilish-jo‘natish | 531 | 21 |
| 17 | Vagonlarni ta’mirlash uchun qabul qilish-jo‘natish | 610 | 24 |
| 18 | Vagonlarni ekipirovkalash va yuvish uchun | 558 | 22 |
| 19 | Vagonlar to‘xtab turishi uchun qabul qilish-jo‘natish | 485 | 19 |
| 20 | Vagonlar to‘xtab turishi uchun qabul qilish-jo‘natish | 438 | 17 |

Ishni rejalashtirishning asosiy shakli “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” OAJning buyruqlari asosida tuzilgan sutkalik ish rejasi hisoblanadi.

**17-BOB. “O‘ztemiryo‘lkonteyner” AJ faoliyatini boshqarish**

**17.1. “O‘ztemiryo‘lkonteyner” AJning tashkiliy tuzilishi va vazifalari**

"O‘ztemiryo‘lkonteyner" AJ O‘zbekiston Respublikasida keng tarmoqli terminallar tizimiga ega. Bu terminallarda konteyner bilan bog‘lik barcha operatsiyalarni amalga oshirish uchun zaruriy uskunalar o‘rnatilgan. Terminallarning turli kuvvatli yuk ko‘tarish mexanizimlari bilan ta’minlanganligi ham yirik hajmli konteynerlar bilan ishlash imkonini beradi.

Korxona va unga tortilgan hudud tavsifi:

"O‘ztemiryo‘lkonteyner" AJ filiallarining joylashuvi:

1) Toshkent filiali – Toshkent shaxri Farg‘ona yo‘li ko‘chasida joylashgan

2) Farg‘ona filiali – Qo‘qon shaxri SHoxruxobod ko‘chasida joylashgan

3) Buxoro filiali – Buxoro shaxri sanoatchilar ko‘chasida joylashgan

4) Nukus filiali – Nukus shaxri Privokzal ko‘chasida joylashgan

5) Qarshi filiali – Qarshi shaxri O‘zbekiston ko‘chasida joylashgan

6) Termiz filiali – Termiz shaxri Repina ko‘chasida joylashgan

“O‘ztemiryo‘lkonteyner” AJ “O‘zbekiston temir yo‘llari” konteyner saroyi operatori bo‘lib, u O‘zbekiston Respublikasi, MDH davlatlari, Evropa va Osiyo davlatlari hududida eksport, import, tranzit hamda davlat ichidagi yuklarni konteynerlarda tashishda transport ekspeditorlik xizmatlari ko‘rsatadi.

Bugungi kunda jamiyatning Toshkent, Buxoro, Farg‘ona, Qashqadrayo, Termiz va Nukus filiallarida yuk tashish va ortish ishlari samarali yo‘lga qo‘yilgan. Ayniqa, Toshkent filialida ish xajmi boshqalariga nisbatan bir necha barobar ortiqroq. Filial hududida dunyoning turli burchaklaridan keltirilgan 20, 40 futlik konteynerlar saqlanadi va manzilga jo‘natiladi.

“O‘ztemiryo‘lkonteyner” AJ funksiyalari O‘zbekiston temir yo‘llari konteyner parkini boshqarishdan iborat bo‘lib, respublika ichida va xalqaro yo‘nalishlarda konteynerlarda yuk tashishni rejalashtirish, bo‘sh konteynerlarning yo‘l bosishini tartibga solish, konteynerlarning raqamli hisobini yuritish va ulardan foydalanganlik to‘lovlari hisob-kitoblarini amalga oshirishni o‘z ichiga oladi.

“O‘ztemiryo‘lkonteyner” AJning asosiy maqsadi Kompaniyani kompleks rivojlantirish, yuklarni konteynerlarda maksimal iqtisodiy samara bilan raqobatga bardoshli tashishlarni ta’minlash va ichki hamda tashqi bozorlarning konteynerlarda yuk tashishga bo‘lgan ehtiyojini qondirish hisoblanadi.

“O‘ztemiryo‘lkonteyner” AJ o‘zbek va xorijiy mijozlar uchun konteynerlarni ijaraga berish xizmatlarini ko‘rsatadi, shuningdek xususiy konteynerler va boshqa temir yo‘l ma’muriyatlarining konteynerlari bilan operatorlik funksiyalarini amalga oshiradi. SHuningdek, korxona O‘zbekiston hududida tezyurar yo‘nalishli konteynerli poezdlar xarakatlanishini tashkillashtirish bilan shug‘ullanadi. Korxonada O‘zbekiston Respublikasida konteynerli tashishlar infratuzilmasini modernizatsiyalash, konteynerlarda yuklarni etkazib berish muddatlarini qisqartirish uchun sharoitlar yaratish va servis darajasini oshirishga katta e’tibor qaratilmoqda.

Korxona O‘zbekiston Respblikasining butun hududida joylashgan keng hududiy filiallar tarmog‘iga, shuningdek qo‘shma korxonalarga ega.

Aniq yo‘lga qo‘yilgan ish texnologiyasi va xodimlarning yuqori malakasi korxonaga konteynerlardagi yuklarni barcha yo‘nalishlarda tashishni ta’minlash imkonini beradi. Korxona yuklarni ishlab chiqarish joyidan iste’molchiga xarakatlanishini, shu jumladan barcha tegishli rasmiyatchiliklar ishonchli hal qilinishini ta’minlash to‘g‘risida g‘amxo‘rlik ko‘rsatadi.

Bugungi kunda “O‘ztemiryo‘lkonteyner” AJ quyidagi xizmatlarni ko‘rsatadi:

* eksport-import va tranzit yuklarni temir yo‘lda tashish;
* tashishlarni tashkil qilish bo‘yicha maslahat berish, yuklarni transportirovka qilishning maqbul sxemasini ishlab chiqish;
* tashishni rasmiflashtirish va butun yo‘nalish bo‘ylab tashish to‘lovlarini to‘lash;
* yuklarni sug‘urtalashga ko‘maklashish;
* temir yo‘llar tarmog‘i bo‘yicha vagonlar va konteynerlarni kuzatib borish hamda izlash;
* eksport-import va tranzit yuklarni xalqaro standartdagi yirik tonnajli konteynerlarda transportirovka qilish;
* respublikaning barcha viloyatlarida joylashgan konteyner va vagonlarni ularning egalariga qaytarish;
* yuklarni ortish-tushirish operatsiyalarini bajarish va yuklarni omborda saqlash;
* universal konteynerlarni ijaraga berish va x.k.

Jamiyat yuridik shaxs xisoblanib O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar maxkamasinig 05.11.02 yil 37-sonli qaroriga asosan "O‘zbekiston temir yo‘llari" AJ tarkibiga kiradi. O‘zbekiston Respulikasidagi amaldagi qonunlar, temir yo‘l ustavi, boshqa temir yo‘ldagi amaldagi me’yoriy dalolatnomalarga va mazkur ustavga muvofiq ish olib boradi.

O‘ztemiryo‘lkonteyner yuridik shaxs bo‘lib, o‘zinig mustaqil balansida xisobga olinadigan aloxida mulkiga egadir, o‘z nomidan mulkiy va shaxsiy nomulkiy xuquqlariga ega bo‘lish va amalga oshirish, masuliyatli bo‘lishi, sudda davogar va javobgar bo‘lishi mumkin. Jamiyat o‘zi tomonidan tasdiqlangan qoidalariga asoslanib ish olib boradigan filial va vakolatxonalar ochishi mumkin.

**17.2.“O‘ztemiryo‘lkonteyner” AJning daromadining shakllanishi**

YUklarni konteynerlarda tashish iqtisodiy jihatdan arzon. Hisoblar ko‘rsatadiki, yuklarni konteynerlarda tashish xarajatlari, tashish va ekspeditsion xarajatlar hisobiga ko‘ra 15 foizga arzonlashar ekan va transport vositasi unumdorligi 8 foizga oshar ekan.

“O‘ztemiryo‘lkonteyner” AJning asosiy daromadi

* Konteyner tashuvlardan
* Ortish-tushirish ishlaridan
* KALMAR ishidan
* Operatsiyalarni bajarishdan
* Fiting platforma ijarasidan
* Tijorat operatsiyalaridan
* O‘lchash xizmatlaridan
* Avtomobillarda tashishdan
* Ekspeditorlik ishlaridan
* Bojxona ombori xizmatlaridan
* Boshqa xizmatlardan shakllanadi

Konteynerlarda yuk tashishning asosiy afzalliklari quyidagilardan iborat:

- ortish va tushirish operatsiyalarida transport vositalarining turib qolishini kamaytirish;

- mehnat sarfini kamaytirish, chunki transport vositasi platformasidan yuklarni tushirishga nisbatan konteynerdan tushirish va unga ortish ancha kam mehnat talab qiladi;

- yuk tashishda ularning yaxshi saqlanishini ta’minlash;

- aralash transport turlarida tashishda konteynerlarda yuk tashish qulayligi. CHunki bir transport turidan ikkinchisiga konteynerni o‘tkazishda, faqat uning qulfi plombasining buzilmaganligi tekshiriladi xolos. Hujjat almashuvi ancha osonlashadi.

YUklarni konteynerlab tashishdagi asosiy kamchilik konteynerlarning o‘z og‘irliklari va ularning qaytarilishidir

Konteynerlarni tashish jarayoniquyidagi elementlardan iborat:

* bo‘sh konteynerni yuk ortish joyiga keltirish, unga yuk ortish;
* yuklangan konteynerni transport vositasi ustiga qo‘yish va belgilangan manzilga eltish; konteynerni tushirish; konteynerdan yuklarni olish;
* yukdan bo‘shagan konteynerlarni transport vositasi ustiga qo‘yish va yuk ortish joyiga eltish.

Konteynerli tashishlarni amalga oshirilishida temir yo‘l transporti boshqa turdagi transport vositalari bilan xamkorlikda ishlaydi. Buni quyidagi chizmadan ko‘rish mumkin.



Chiqish yo’iga vagonning qo’yilishi

Konteynerli vagonlarni qayta ishlash (ortish-tushirish yo’li)

Konteyner xujjatlarini qayta ishlash (tovar kontorasi)

Ortish-tushirish mashinasi bilan konteynerli vagonlarni qayta ishlash

Konteynerlarni avtomobillarga ortib olib chiqib ketish

Konteynerlar ni avtomobillarda olib kirish

Mijozning omborida konteyner ortilgan avtomobilni qayta ishlash

-rasm. Konteynerli tashishlarda temir yo‘l va avtomobil transportining o‘zaro xamkorlik modeli sxemasi

Konteynerli tashishlarning xajmining oshirish va konteynerda tashilishi kerak bo‘lgan yuklarni tashish borasida temir yo‘l transportining raqobatbardoshligini ta’minlash maqsadida “O‘ztemiryo‘lkonteyner” AJ amaldagi tashishlarni rivojlantirishga yo‘naltirilgan tadbirlarni amalga oshirib kelmoqda. Bu tabirlar quyidagilardir:

* yangi xarakat tarkiblarini tadbiq qilish hisobiga konteyner tashishlar texnologiyasini rivojlantirish;
* tashishlarning axborot ta’minoti darajasini ta’minlash;
* konteynerli jo‘natmalarni qayta ishlash xajmi katta bo‘lgan stansiyalar va terminallar infratuzilmasini modernizatsiyalash va rivojlantirish;
* tashishning intermodal tizimi va logistik texnologiyalarni tadbiq qilish bo‘yicha xamkorlar bilan kooperatsiyalashish va o‘zaro xamkorlik darajasini oshirish;
* O‘ztemiryo‘lkonteyner” AJning o‘z mijozlari bilan qaytar aloqalarini, xizmatlarni sotish jarayonlarini, xizmatlar tarifi va narx hosil bo‘lishini rivojlantirish rivojlantirish, mijozlar ning xizmatlarga qiziqishini oshirish va raqobatbardosh xizmatlar yo‘nalishini rivojlantirish.

Temir yo‘l transportida konteynerlarda tashiladigan yuklar miqdorini ko‘paytirish avvalo, transport vositasidan foydalanishning sifat ko‘rsatkichlari va mehnat unumdorligini oshirish hisobiga bo‘ladi.

**18-BOB. Temir yo‘l transportining sanoat korxonalari faoliyatini boshqarish**

**18.1. “O‘ztemiryo‘lmashta’mir” UK faoliyatini boshqarish**

“O‘ztemiryo‘lmashta’mir” unitar korxonasi “O‘TY” AJning tarkibiga kirib asosiy faoliyati lokomotivlar kapital ta’miri va ehtiyot qismlar ishlab chiqarish.

Zavod 1900 yildan Toshkent bosh temir yo‘l ustaxonasi bazasida yaratilgan va O‘rta Osiyot temir yo‘llari boshqarmasiga rasmiy ravishda topshirilgan.

1958 yildan zavodning tubdan qayta qurilishi boshlangan. Uch yil davomida zavod jamoasi 146 dona stanokli, energetik va ko‘tarish-transport jixozlarini ta’mirlashni o‘zlashtirishgan va ta’mirlagan. Zavodda konstruktorlik bo‘limi tashkil qilingan va lokomotivlar ta’miri bo‘yicha zaruriy xujjatlarni ishlab chiqish bilan shug‘ullangan.

1959 yilda birinchi marta TE3 seriyadagi magistral teplovozi ta’mirlangan

1965 yilda mamlakatda birinchi marta CHexoslavakiyaning CHME-2 seriyali teplovozini ta’mirlash ishlari o‘zlashtirildi.

Etmishinchi yillarda zavod 2TE10L seriyadagi katta magistral teplovozlarni ta’mirlashni amalga oshira boshladi

Saksoninchi yillarda zavod faoliyatiga yirik kapital qo‘yilmalar qo‘yildi va zavod rekonstruksiya qilingunicha yiliga 300 ta seksiya teplovoz ta’mirlangan bo‘lsa, rekonstruksyaidan keyin ularning soni 400 ta ga etdi

To‘qsoninchi yillarda o‘tkazilgan rekonstruksiya ishlaridan so‘ng zavod to‘liq mustaxkamlandi. YAngi istiqbolli texnlogiyalar joriy qilingandan so‘ng zararga ishlayotgan korxona rentabelli korxonaga aylandi.

1993 yilda O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Maxkamasining qaroriga qo‘ra Toshkent teplovoz ta’mirlash korxonasi, Andijon va Paxtaobod mexanika zavodlari qayta tashkil etilib “O‘ztemiryo‘lmashta’mir” ishlab chiqarish korxonasiga aylantirildi va “O‘zbekiston temir yo‘llari” davlat aksionerlik jamiyati tarkibiga kiritildi

O‘zining ixtisoslashuviga ko‘ra zavod O‘rta Osiyoda yagona hisoblanadi.

Hozirgi kunda zavodning tarkibida “Toshkent quyuv mexanika” zavodi sho‘‘ba korxonasi ham mavjud. Zavodning asosiy vazifalari quyidagilar

* Uzbekiston Respublikasi temir yul transporti va Markaziy Osiyo temir yo‘li tarkibiga kiruvchi boshqa davlatlar temir yo‘l transportlari ehtiyojlarini o‘z vaqtida va to‘liq qondirish, xarakatdagi tarkiblar va boshqa temir yo‘l texnikasini kapital va joriy ta’mirlash, qurish, modernizatsiyalash ularni ehtiyot qismlari va agregatlar bilan ta’minlash;
* Kompaniya rejasiga ta’sir ko‘rsatmay, boshqa temir yo‘llarning ta’miri va qurilishi, modernizatsiyalash, extiyot kismlar bilan ta’minlash bo‘yicha buyurtmalarini bajarish;
* Mehnat unumdorligini oshirish va mahsulot, ish, xizmat tannarxini kamaytirish asosida xo‘jalik faoliyati samaradorligini oshirish;
* Ijtimoiy soha va ishlab chikarish moddiy-texnika bazasini kompleks va rejali rivojlantirish;
* Korxonani texnik qayta jixozlash, modernizatsiyalash va rekonstruksiya masalalarini xal qilish;

-Mahsulot, ish, xizmat tannarxini kamaytirish, ishlab chiqarish rentabelligini ta’minlash, asosiy fondlardan samarali va oqilona foydalanish;

* Atrof-muxitni ifloslanish va zaharli ta’sirlardan muxofaza qilish;
  1. Texnik vositalar, inshootlar va binolarning buzilmasligini ta’minlash:
  2. Ishlab chikarish soxasida:
* Teplovozlar, vagonlar, elektrovozlar va boshka temir yul texnikasini ta’mirlash, modernizatsiyalash va xizmat muddatini uzaytirish;
* Temir yul vagonlarini kurish;
* Xaratakatdagi temir yo‘l tarkiblarini kapital va joriy ta’mirlanishini amalga oshirish uchun zaxira kismlarini ishlab chikarish, xarakatdagi tarkiblarni modernizatsiyalash, temir yo‘llarni ta’mirlash;

- ko‘tarish texnikalari va nostandart uskunalarni tayyorlash;

* Zavodning ishlab chiqarish ob’ektlarini qurish va tashkil kilish;
* qurilish-ta’mirlash ishlarini amalga oshirish;
* yuk ko‘taruvchi kranlarni, kurilmalarni va kran osti yo‘larini ta’mirlash, qurish va sozlash;
* YUk kutaruvchi kurilmalarni va uning kismlarini tayyorlash va sinovdan utkazish;
* Bino va inshoatlarni to‘lik ta’mirlash;
* Arxitektura-shaxarsozlik xujjatlarini ishlab chikish va tayyorlash;
* Bino va inshoatlarni to‘liq va joriy ta’mirlash buyicha loyixa-smeta xujjatlarini ishlab chikish;
* Mavjud ishlab chikarish ob’ektlarini kengaytirish, rekonstruksiya qilish va texnik jixatdan kayta jixozlash;
* Xalq iste’moli mollarini ishlab chiqarish va axoliga pullik xizmat ko‘rsatish;
* Mexnat unumdorligini va ishlab chiqarish rentabelligini oshirishga qaratilgan tadbirlarni o‘tkazish;
* Tashqi iqtisodiy faoliyat, chet el firmalari va chet ellarda turli faoliyat yo‘nalishlari bo‘yicha qo‘shma korxonalar tuzish;

-Aralash va aksiyadorlik jamiyatlarida, O‘zbekiston Respublikasi qonunchiligiga ko‘ra tovar almashish va barter almashuvlarida katnashish;

* ishlab chikarishga ixtirolar kashfiyotlarni tatbik etilishini ta’minlash;
* Tijorat sirini tashkil etuvchi maxfiy xizmat ma’lumotlarini oshkor qilmaslik bo‘yicha zarur choralarni o‘z vaktida o‘tkazish, maxfiylik tartibini ta’minlash;
* Mehnatni muxofaza qilish va qulay ish sharoitini O‘zbekiston Respublikasi Mexnat Kodeksi, amaldagi qonunlarga va boshka normativ-xuquqiy aktlarga asosan tashkil kilish;
* Temir yo‘l xarakatdagi tarkibi va vagonlar, shuningdek ehtiyot qismlarni ta’minlash va qurishda, yuklarni, bagajlarni va passajirlarni tashishda texnika havfsizligi ta’minlash.

Ilmiy-texnika tarakkiyoti soxasida:

* YAngi ilg‘or texnologiyalarni joriy etish, korxonalarni texnik jixatdan qayta qurollantirish zamirida texnologik jarayonlarni avtomatlashtirish, modernizatsiyalash, korxonani rekonstruksiya qilish va kengaytirishni amalga oshirish;
* qo‘yilgan maksad sari yo‘naltirilgan ilmiy-texnik dasturlar majmuasini ishlab chiqish:
* Korxona tarkibiga kiruvchi sho‘‘ba korxonalar uchun yangi texnikaning buyurtmachisi vazifasini bajarish;
* korxona shu’ba korxonalarini majmuaviy ravishda rivojlantirishning yangi sxemalarini, ishlab chikarishni ixtisoslashtirish va kooperatsiyalash loyihalarini ishlab chikish;

Iktisodiyot soxasida:

Korxonaga qarashli shuo‘ba korxonalarni boshqarishning iktisodiy usullarini takomillashtirish;

* Iktisodiy va ijtimoiy taraqqiyot dasturlarining uzok muddatli va istiqbolli reja va dasturlarini ishlab chikish;
* korxona faoliyat doirasini kengaytirish, tashki iktisodiy alokalarni keng rivojlantirish;
* ixtisoslashtirilgan ishlab chikarish asosida kooperatsiyalashgan xolda mahsulot etkazib berishni takomillashtirish va shartnoma majburiyatlarining bajarilishini ta’minlash;

Materiallar, yoqilg‘i, elektr energiyasi va boshqa material resurslardan tejamli foydalanish choralarini amalga oshirish;

* Atrof-muxitni muxofaza etish;

Zavodning asosiy faoliyati quyidagi ishlab chiqarish sexlarida amalga oshiriladi:

1. Teplovoz yig‘uvchi sex

2. Elektormashina sexi

3. Elektroapparat sexi

4. Dizel sexi

5. Komplektlovchi-ta’mirlovchi sex

6. Vagon g‘ildirak sexi

7. Elektovoz yig‘ish sexi

8. G‘ildirak sexi

9. Mexanika sexi

10. Temir-presslash sexi

11. CHo‘yan quyish sexi

12. Po‘lat quyish sexi

13. CHPU stanoklari uchatkasi

“O‘ztemiryo‘lmashta’mir” UKning boshqaruv tuzilmasi asosan quyidagi yo‘nalishlardan iborat bo‘lib, har bir boshqaruv personali ma’lum ishlab chiqarish faoliyati uchun javob beradi

**Bosh direktor**

Ishlab chiqarish bo’yicha bosh direktor muovini

Iqtisod va moliya ishlari bo’yicha bosh direktor

muovini

Bosh muhan

dis

Maishiy va ijtimoiy rivojlanish, kadrlar masalasi bo’yicha bosh direktor muovini

Tijorat masalalari bo’yicha bosh direktor muovini

-rasm. Zavodning boshqaruv tarkibi

**18.2.Toshkent quyuv mexanika zavodi faoliyatini boshqarish**

O'zbekiston SSR Vazirlar Kengashining 1973 yil 28 avgustdagi 392-sonli qaroriga asosan 1979 yilda suvto‘sin armaturasi va nostandart gidrotexnik uskunalar zavodi tashkil etilgan. Boshlang'ich nomi - "O'zbekiston irrigatsiya va gidrotexnika mashinasozligi zavodi" bo‘lgan. Uning asosiy vazifasi sobiq Sovet Ittifoqining qurilayotgan obyektlari uchun suvto‘sin armaturalari, metall konstruksiyalar, nostandart uskunalar, turli xil kranlari bilan qishloq xo'jalik sanoat eksporti liniyasi bo'yicha chet elda qurilayotgan ob'ektlarni ta'minlash edi. Qishloq va suv xo'jaligi vazirligi korxonalari uchun buyurtmalar ishlab chiqarish hajmining kamayishi munosabati bilan "Dizel lokomotivlari parkini modernizatsiya qilish" loyihasi bo'yicha xorijiy investitsiyalardan yanada samarali foydalanish maqsadida zavod "O'zbekiston temir yo'llari"DATK bo'ysunuviga topshirildi.O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2003 yil 24 oktyabrdagi 464-sonli qarori bilan korxonani "O'zbekiston temir yo'llari" DATK "O'ztemiryo'lmashta'mir" UK "Quyish-mexanika zavodi"SHK ga aylantirish to'g'risida qaror qabul qilindi.

Zavod o'z faoliyatini vagonlarni va yo'lning yuqori qismlarini ta'mirlash uchun ehtiyot qismlar ishlab chiqarishdan boshladi.

2004dan beri zavod yarim vagonlar, mineral tashuvchi vagonlar va lokomotivlarni kapital, depov va joriy ta'mirlashni o'zlashtirdi.

2005da zavod tsement tashuvchi vagonlar, xopper vagonlar, yarim vagonlarni ta'mirlash va modernizatsiya qilishni o'zlashtirdi va amalga oshirdi.

2006dan beri zavod xizmat muddatini 5 ga uzaytirish bilan kapital ta’mir, katta hajmli konteynerlarni tashish uchun platformalar, shuningdek, platformalarning xizmat muddatini 5 yilga uzaytirish bilan kapital ta'mirlash dasturini o'zlashtirdi, 2006 yildan buyon yopiq vagonlarning xizmat muddatini 5 yilga uzaytirish bilan kapital ta'mir turlarini o‘zlashtirdi. Shuningdek shu davr mobaynida zavod, vagonlarga va yo'lning yuqori qatlami ta’miri uchun ehtiyot qismlarni ishlab chiqarish bo‘yicha assortimentini kengaytirdi.

Temir yo'llarni qurish uchun turli xil boltlar, shaybalar va temir yo‘l transporti faoliyati uchun zarur bo‘ladigan ehtiyot qismlar va qurilmalarni ishlab chiqarish o'zlashtirildi.

2007dan zavod yopiq vagonlarning xizmat muddatini 5 yilga uzaytirish bilan kapital ta'mirlashni amalga oshirib, sementni tashish uchun modernizatsiya qilish, SHuningdek platforma kapital ta’mirlab sement tashish uchun modernizatsiya qilish dasturini o‘zlashtirdi

2007 yil oxirida yopiq yuk vagonlari va yarim vagonlari qurilishi o'zlashtirildi va ishga tushirildi. 2013-yilda 387 ta yopiq vagon va yarim vagonlar ishlab chiqarildi.

Mahsulotlar ishlab chiqarish bilan bir qatorda, zavod yangi vagonlarni ishlab chiqarish uchun nostandart uskunalar, konduktorlar va moslamalar, shuningdek, ehtiyot qismlarni sinash uchun sinov stendlarini ishlab chiqarishni o'zlashtirdi.

2012-yilda yuk vagonlarini qurishning yangi modellari o'zlashtirildi:

11-9923modelidagi yopiq vagonning sig‘imini 158 m3 va 12-9922 modelidagi yarim vagon sig‘imini 92 m3 ga oshirdi, bu esa yuk tashish hajmini oshirish imkonini beradi. Ushbu vagonlar uchun ishlab chiqilgan texnologik hujjatlar muvaffaqiyatli sinovdan o'tkazildi va tegishli sertifikatlar olindi.

2016-2017 yillarda korxona tomonidan seriyali ishlab chiqarilgan mahsulotlar TR bojxona Ittifoqining texnik reglamentiga muvofiq sertifikatlashtirish organi tomonidan berilgan muvofiqlik sertifikatlarini oldi.

Korxonaning asosiy vazifasi quyidagilardan iborat:

Yuk vagonlarini qurish va ta'mirlash sifatini oshirish, yuk vagonlaridan foydalanish kafolat muddatini ta'minlovchi ehtiyot qismlar ishlab chiqarish

19-9600 modelli mineral o'g'itlarini tashuvchi Hopper vagonlariini seriyali ishlab chiqarishni o'zlashtirish.

19-9596 modelli tsementni tashish uchun Hopper vagonlarni qurish hajmini oshirish .

Vagonlarning yangi turlarini ta'mirlashni o'zlashtirish

Yuk vagonlarini xizmat ko‘rsatish muddatini 11 va 16 yilgacha uzaytiri bilan ta’mirlash xajmini oshirish

Yopiq va yarim vagonlarni qurish hajmini oshirish.

Ehtiyot qismlar ishlab chiqarishning assortimentini kengaytirish.

Po‘lat va cho‘yan quyish sexi rekonstruksiyasidan keyin tormoz kolodkasi, friksion klin, ressor usti balkasi, yon ramalar, avtoulash korpusi, tormozlavchi bashmak va shu kabilarni ishlab chiqarish dasturini bajarish

Mahsulotlarni mahalliylashtirish dasturini amalga oshirish

Moddiy-texnik ta'minotini yaxshilash

Korxonaning ishlab chiqarish sexlari va uchastkalarini rekonstruksiya qilish va texnik qayta jihozlash.

Xodimlarni qayta tayyorlash va malakasini oshirish

Ishlab chiqarish ekologiyasini yaxshilash

Ishchilarning ish sharoitlarini yaxshilash, xavfsiz va avariyasiz ishlarni ta'minlash.

Nomenklaturani kengaytirish bilan tayyor mahsulotni sotish hajmini oshirish.

Mahsulotlarni eksport qilish orqali savdo bozorini kengaytirish.

Harakat tarkibini va temir yo'lini ta'mirlashda foydalanish uchun uskunalarni loyihalash va ishlab chiqarish;

Harakat tarkibining tarkibiy qismlari va qismlarini ta'mirlash va modernizatsiya qilishning zamonaviy texnologiyalarini ishlab chiqish bo'yicha loyiha-konstruktorlik faoliyati;

Ishlab chiqarilayotgan mahsulotlar uchun texnik-me’yoriy hujjatlarni ishlab chiqish;

Vagonning detal va uzellarini sinovdan o'tkazish;

Qurilish ob'ektlarida metall konstruksiyalarni ishlab chiqarish va montaj qilish;

YUk ortish mashina va mexanizmlarini ishlab chiqarish;

Aholi ehtiyoji uchun tovarlar ishlab chiqarishni kengaytirish va aholiga pullik xizmatlar ko'rsatish.

Zavodning ishlab chiqarish tarkibi ko‘p profilli sexlardan iborat, jumladan:

YOpiq va yarim vagonlarni qurish sexi;

Vagon yig‘ish sexi;

Mexanik yig‘uv sexi;

Quyuv sexi;

Temir presslash sexi;

Instrumentlar sexi;

Ta’mirlash-komplektlash sexi;

Vagon-g‘ildirak sexi;

Mexanik-ta’mir sexi;

YOg‘ochni qayta ishlash sexi;

Transport sexi;

Kompressor sexi;

Kislorodlash sexi;

Energiya kuchlanish sexi.

Toshkent quyuv mexanika zavodining boshqaruv tuzilmasi asosan quyidagi yo‘nalishlardan iborat bo‘lib, har bir boshqaruv personali ma’lum ishlab chiqarish faoliyati uchun javob beradi

**Zavod direktori**

Bosh muhandis

Ishlab chiqarish bo’yicha direktor muovini

Iqtisod va moliya masalalari bo’yicha direktor muovini

Quyuv ishlab chiqarish bo’yicha direktor muovini

-rasm. Toshkent quyuv mexanika zavodining boshqaruv tuzilmasi

**18.3. Andijon mexanika zavodi faoliyatini boshqarish**

Andijon mexanika zavodi “O‘ztemiryo‘lmashta’mir” unitar korxonasining tarkibiga kirib, uning sho‘‘ba korxonasi hisoblanadi.

Andijon mexanika zavodi 1987 yilda tashkil qilingan bo‘lib bitta korxonaga birlashgan ikkita zavoddan tashkil topgan. Umumiy maydoni 36.5 ga ni tashkil etadi. SHundan 7.66 ga Andijon shaxrida va 28.84 ga Paxtaobod filialida.

Zavodning bosh binosi Andijon shahrida joylashgan bo‘lib yopiq vagonlarni ta’mirlash uchun yog‘och materiallarni qayta ishlash, ehtiyot qismlar, nostandart jixozlarni ishlab chiqarishga yo‘naltirilgan majmuaviy ishlab chiqarish va xalq iste’moli tovarlarini ishlab chiqarish bo‘linmalaridan iborat.

Zavodning tuzilmaviy bo‘limlari quyidagicha:

1-mexanika yig‘uv sexi;

2-mexanika yig‘uv sexi;

temir presslash sexi;

yog‘och qayta ishlash sexi;

yordamchi bo‘linmalari, ya’ni isitish bo‘limi, kompressor sexi, transport uchastkasi, mexanika-ta’mir uchastkasi, ishlab chiqarishni tayyorlash guruhi, elektriklar guruhi va qurilish-ta’mirlash uchastkalari mavjud.

Andijon mexanika zavodining tarkibidagi ikkinchi zavod Paxtaobod filiali hisoblanadi. Uning tarkibiga:

1-vagon ta’mir sexi;

2-vagon ta’mir sexi;

g‘ildirak-rolik sexi;

avtonazorat punkti;

zarbli-tortish qurilmalari va aravachalarni ta’mirlash sexi kiradi. SHuningdek filialda suvoqchilik uchastkasi, mexanik-tayyorlash uchastkasi ham mavjud.

Filialning yordamchi bo‘limlari:

-isitish xonasi, kompressor bo‘limi, transport bo‘limi, mexanik-ta’mir uchastkasi, elektriklar guruhi va ta’mirlash-qurilish uchastkalari.

Zavod faoliyatini temir yo‘l tarkiblari uchun butlovchi detallar, ehtiyot qismlarni ishlab chiqarishni o‘zlashtirish bilan boshlagan.

1988 yildan boshlab yuvaish mashinalari, g‘ildirak juftliklari detallari, vagon yuvish mashinalaini tayyorlashni, shuningdek vagon deposi uchun detallarni, yuk vagonlari uzellari ta’mirlash uchun nostandart jixozlarni tayyorlashni o‘zlashtirdi.

1990 yildan boshlab zavodda vagonlar va lokomotivlar uchun ko‘tarish mexanizmlari(domkratlar, skatapod’emnik)ni tayyorlash boshlandi.

O‘zbekiston mustaqillikka erishganidan so‘ng “O‘zbekiston temir yo‘llari” DATKning yuk vagonlarini ta’mirlashga bo‘lgan talabini qondirish maqsadida yuk vagonlarini tiklash va ta’mirlash ishlarini bajarish zaruriyati paydo bo‘ldi. DATK rahbariyati tomonidan zavodning ishlab chiqarish faoliyatini kengaytirish qarori qabul qilindi. Zavodning muhandis-texnik xodimlari va mutaxassislari tomonidan 1993 yilda zavodning Paxtaobod filialida yuk vagonlarini ta’mirlashga ishlab chiqarishni tayyorlash ishlari boshlandi. 1993 yildan 2003 yillarda yuk vagonlarining xizmat muddatini uzaytirish, shuningdek rangsiz neft mahsulotlarini tashish uchun sisternalar, yangi vagonlar qurish bo‘yicha texnologiyalar, yaratildi va amaliyotga tadbiq qilindi.

YUqoridagi texnologiyalarni o‘zlashtirish maqadida AMZ mutaxassislari O‘zbekiston, Rossiya, Ukrainaning etkachi zavodlari va o‘quv tayyorlash markazlarida malaka oshirdilar.

2003 yildan zavod 8 tonnalik gidravlik domkratlar, RGS-1 uchun stanoklar, shuningdek “O‘TY” DATKning Yo‘l xo‘jaligi uchun portalli kranlar tayyorlashni boshladi.

2004 yilda Vazirlar Maxkamasining 14.01.04yildagi 18-sonli “Mahalliy xom ashyodan ehtiyot qismlar va tayyor mahsulotlarni ishlab chiqarish” nomili maxalliylashtirish Dasturiga vagon-sisternalar ishlab chiqarish rejasi kiritilgan edi va ushbe reja 100% ga bajarilib 50 ta neft quyish vagonlari ishlab chiqarildi.

2009 yildan qo‘rg‘oshin tashish uchun 4 o‘qli vagon-sisterna tayyorlash va 13-401 modelini universal platformalarni 16 yilga xizmat muddatini uzaytirish ishlari o‘zlashtirildi.

2009 yilda zavod konstruktorlari tomonidan 8 o‘qli sisternalarni xizmat muddatini uzaytirish maqsadida kapital ta’mir uchun konstruktorlik-texnologik xujjatlar ishlab chiqildi. 13-401 modelidagi universal platformalarni suyuk bitum tashish uchun vagon sifatida qayta jixozlash, kimyoviy yuklarni tashish uchun sisterna va neft mahsulotlarini tashish uchun tank konteynerlarni xizmat muddatini uzaytirish maqsadida kapital ta’mirlash ishlari uchun xam xujjatlar tayyorlandi.

2010 yilda 8 o‘qli sisternalar va kimyoviy yuklarni tashish uchun sisternalar va neft mahsulotlarini tashish uchun tank konteynerlarni ishlab chiqarish kapital ta’miri o‘zlashtirildi.

Tezyurar “TALGO” poezdini ta’mirlash va xizmat ko‘rsatish uchun domkrat ishlab chiqarish uchun konstruktorlik-texnologik xujjat ishlab chiqilgan va faoliyat amalga oshirilmoqda.

Korxona faoliyatining bosh maqsadi – bu mahsulot ishlab chiqarishda kam harjat sarflagan holda barcha iste’molchilarga yuqori sifatli mahsulot etkazib berish bo‘yicha rejalar, topshiriqlar, shartnomalarni bajarishdan iborat.

**18.4.Toshkent yo‘lovchi vagonlarni qurish va ta’mirlash zavodi faoliyatini boshqarish**

Toshkent yo‘lovchi vagonlarni qurish va ta’mirlash zavodi Ochiq aksidorlik kompaniyasi “O‘zbekiston temir yo‘llari” aksiyadorlik jamiyati tarkibiga kiradi.

Asosiy faoliyati yo‘lovchi vagonlarni qurish va ta’mirlash.

Toshkent shaxri X.Umarov ko‘chasi 8-uyda joylashgan.

Zavod O‘zbekiston Respublikasi xukumati bilan YAponiyaning tashqi iqtisodiy xamkorlik jamg‘armasi (OESF) o‘rtasida imzolangan kredit bitimi asosida bunyod etilgan. Bu “O‘TY” DATKning amalga oshirgan ilk yirik investitsiya loyihasi hisoblanadi.

Zavod O‘zbekiston Respublikasi Davlat Mulkini Boshqarish Qo‘mitasi 202 yil 28 iyundagi 185-sonli buyrug‘iga asosan “Toshkent yo’lovshi vagonlarni ta’murlash zavodi” Ochiq Aksiyadorlik Jamiyatiga aylantirildi. Jamiyatning mulki aksiyalarni sotib olish uchun to‘lovlar xo‘jalik faoliyati natijasida ishlab chiqarilgan mahsulotlardan olingan daromadlar hamda O‘zbekiston Respublikasi qonunlari doirasida ishlab topilgan boshqa mulklardan tashkil topgan.

Texnik-iqtisodiy asoslash va kompaniyaning yo‘lovchi vagonlari (1995 yil parkiga muvofiq) zavodning yo‘lovchi vagonlarini ta’mirlashdagi loyihaviy quvvati yiliga 450 vagonni kapital ta’mirlashga (birinchi va ikkinchi xajmlari KR-1, KR-2) etadigan qilib belgilangan. Zavod nafaqat O‘zbekiston temir yo‘llari ehtiyojini, balki qo‘shni davlatlar temir yo‘llari yo‘lovchi tashish ehtiyojini ham qondirish imkoniyatini yaratadi.

Zavod yo‘lovchi vagonlarni barcha turdagi ta’mirlash ishlarini bajarishga imkon beradigan 345, shu jumladan Germaniya, Golandiya, Kanada, YAponiya, Angliya, Janubiy Koreya xorij davlatlarining etakchi firmalaridan keltirilgan zamonaviy uskunalar va texnologik liniyalar bilan jixozlangan.

Zavod 2001 yilning o‘zidayoq loyihaga kiritilgan yo‘lovchi vagonlarni ta’mirlashning barcha turlarini o‘zlashtirgan va bugungi kunga qadar 4754 vagon ta’mirlangan.

2002 yildan boshlab ishlab chiqarish xajmini ko‘paytirish maqsadida va vagonlarning yildan-yilga eskirayotganligini hisobga olgan holda, zavod Rossiya loyihalash temir yo‘l ilmiy tekshirish institutlari bilan birgalikda loyihaga kiritilmagan yo‘lovchi vagonlarni murakkab ta’mirlash turlarini o‘zlashtira boshladi. SHu jumladan:

* 2002 yili zavon vagonlarni kapital tiklash bo‘yicha ta’mirlash turini o‘zlashtirdi. Va bu vagonning xizmat qilish muddatini 28 yildan 41 yilgacha uzaytirib berish imkoniyatini yarabit tberdi. 2003-2013 yillar davomida 1014 ta vagon kapital tiklash-ta’mirlash turi bilan ta’mirlandi.

Xizmat muddatini uzaytirish ta’mirlash jarayoni paytida vagonlarning ichki qismini qaytadan ta’mirlash va modernizatsiyalash yo‘lga qo‘yildi, bu esa Toshkent-Buxoro yo‘nalishi bo‘yicha qatnovchi “SHarq” poezdi, Toshkent-Qarshi yo‘nalishi bo‘yicha qatnovchi “Nasaf” tezyurar poezdi uchun o‘ta shinam vagonlar yangidan yaratildi.

SHahar atrofiga qatnaydigan elektropoezd vagonlarni kapital tiklash va qayta ta’mirlash ishlari yo‘lga qo‘yildi.

Zavod 2003 yildan boshlab tashqi bozorga o‘z xizmatlarini chiqara boshladi. Avvalo zavod Tojikiston yo‘lovchi vagonlarini kapital tiklash ta’miri bo‘yicha Rossiya va Ukraina yo‘lovchi vagonlarni ta’mirlash zavodlari orasida o‘tkazilgan tenderni yurib chiqdi. Keyinchalik Qozog‘iston va Qirg‘iziston temir yo‘llari bilan ham tashqi iqtisodiy aloqalar yo‘lga qo‘yildi. Zavol 2003 yildan hozirgi kungacha shu mamlakatlar uchun 536 ta vagon ta’mirlash ishlarini bajardi.

Zavod o‘z imkoniyatlarini qayta ko‘rib chiqib O‘zbekistonga juda muhim bo‘lgan yangi vagonlarni qurishni yo‘lga qo‘yish maqsadida 2007 yildan boshlab Rossiyaning Sakt-Peterburg “Vagonlar qurish” ilmiy instituti bilan hamkorlikda “O‘zbekistonda ishlab chiqarilgan vagon” loyihasi ustida ishlar olib borib 2009 yil barcha o‘tkazilgan sinovlardan so‘ng “61-907 modelli havo sovitgichi o‘rnatilgan kupe turidagi yo‘lovchi vagoni” seriyali ishlab chiqarish sertifikatini qo‘lga kiritdi.

Zavod mutaxassislari erishilgan yutqularda to‘xtab qolmay 2001 yilda vagon qurilishini yangi turlarini ishlab chiqarish ustida ishlab zavod “Yo‘lovchi vagonlarning yangi 61-911 modelli ochiq turdagi havo sovutgichi o‘rnatilgan vagonlarni” ishlab chiqarishni yo‘lga qo‘ydi.

2009-2013 yillar davomida zavod 90 ta yangi yo‘lovchi vagonlarni qurib topshirishga erishdi.

Bugungi kunda zavodning “Vagonlarni kapital tiklash”, “Yo‘lovchi vagonlarning telejkasini ishlab chiqarish” va “YAngi yo‘lovchi vagonlarini qurish” mahsulot turlari davlat mahalliylashtirish dasturiga kiritilgan.

Zavodning asosiy faoliyat yo‘nalishlari quyidagicha:

* yo‘lovchi vagonlarni qurish;
* yo‘lovchi vagonlarining xizmat ko‘rsatish muddatini uzaytirish bilan kapital-tiklash ta’miri, depo va kapital ta’mirlash va boshqa ta’mir turlarini bajarish;
* ER-9E va ER-2 elektropoezd vagonlarini kapital ta’mirlash ishlarini bajarish;
* yangi yo‘lovchi vagonlarini yig‘ish;
* vagonlar uchun ehtiyot qismlarni ishlab chiqarish;
* aholiga va korxonalarga savdo, transport, kommunal va mayishiy xizmatlarni ko‘rsatish;
* qurilish materiallari va halq iste’moli mollari ishlab chiqarish va sotish;
* barcha transport vositalari uchun nostandart jixozlarni loyihalash va tayyorlash va boshqalar.

Ushbu turdagi ishlarni bajarish uchun korxona quyidagi turdagi ishlab chiqarish bo‘linmalari mavjud:

* boshqaruv apparati;
* ishlab chiqarish binolari va inshootlariga xizmat ko‘rsatish bo‘yicha sex;
* elektroapparat sexi;
* elektromashina va sovutgich jixozlari sexi;
* akkumulyator sexi;
* suv ta’minovti va isitish tizimini ta’mirlash sexi;
* ichki jixozlarni ta’mirlash sexi;
* malyarka sexi;
* kuzov sexi;
* mexanik sexi;
* tayyorlash-ishlab-chiqarish sexi;
* yog‘ochni qayta ishlash sexi;
* vagon detallarining dekorativ qoplamasini olish va tayyorlash sexi;
* instrumentlar sexi;
* ko‘tarish-transport vositalari va jixozlar bilan ta’minlash bo‘yicha bosh mexanik sexi bo‘limi;
* bosh energetik bo‘limi;
* ishlab chiqarish bo‘limi;
* qorovul-qo‘riqlash ta’minoti bo‘yicha sex;
* ishlab chiqarish bo‘limlari sexi;
* yangi telejkalarni tayyorlash bo‘yicha sex;
* vagonqurish sexi;
* passajir vagonlarni qurish bo‘yicha sex;
* metallolom yig‘ish va vagon uzellari detellarini ikkilamchi qayta ishlash sexi;
* ekspetemental-mexanik sexi;
* vagonlarni kompleks yig‘ish sexi;
* kasanachilik sexi;
* ishlab chiqarish-ma’muriy binolarning joriy holatini ta’minlash sexi.

Zavodning asosiy buyurtmachilari

**- «**O’ztemiryo’lyo’lovchi» AJ

- «Uzbekiston temir yullari» AJ

- Yo‘l xo‘jaligi boshqarmasi ,

- Lokomotivlar ekspluatatsiyasi boshqarmasi,

- Harbiylashgan qo‘riqlash xizmati boshqarmasi,

- Elektrta’minot markazi,

- Signallashtirish va aloqa markazi,

- Mintaqaviy temiz yo‘l uzellari (Tashkent, Kokand, Buxara, Karshi, Termez, Kungrad),

- «Toshkent metropoliteni» unitar korxonasi.

Korxona ta’minotchilarini ikkita guruhga ajratish mumkin: mahalliy va xorijiy.

Zavodning asosiy ta’minotchilari

Mahlliy ta’minotchilar

(ichki)

Xorijiy ta’minotchilar

(tashqi)

Svitilnik Akfa dom

O’zbek kabel

Truba zavodi

Profile maks

“Standartlangan mahsulot” MCHJ

TMZ

LMZ

Inter’er servis

Belorussiya

Rossiya

Latviya

Germaniya

-rasm. Zavodning asosiy ta’minotchilari

**18.5. Sanoat korxonalari strategik boshqaruvini tashkil etish**

Kompaniya strategiyasi aniq, bo‘lishi bilan birga, uning ichki imkoniyatlari, kuchli va kuchsiz tomonlari bilan mos tushishi kerak. Strategiyani ishlab chiqishdan oldin unga erishish uchun, kompaniyaning bugungi kundagi holatini real taxlildan o‘tkazish zarur. Ba’zida bu ishni korxona diagnostikasi deb atashadi. Strategiyani ishlab chiqish maqsadidagi diagnostika, kompaniya faoliyatining quyidagi muhim yo‘nalishlarini qamrab olishi kerak:

* tashkiliy madaniyatni;
* xodimlarni, (menejmentni ko‘shgan holda);
* biznes tizimini, strategik qarorlarni ishlab chiqishni, moliya, investitsiyafaoliyatini va tashkiliy strukturani resurslar mavjudligini, informatsiya oqimi va tashqi hamkorlik.

Korxonaning ichki tahlili, natija sifatida nafaqat uning bugungi kundagi holati to‘g‘risida aniq tasavvur berib qolmasdan, balki strategik maqsadlar va resurslar, kompaniyaning strategik ustunligi va zaifligi, strategik muammolar to‘g‘risida ham ma’lumot beradi.

Diagnostika bosqichida kompaniyaning muhim muammolarini, kompaniya boshidan kechirishi, ko‘rinadigan va seziladigan qiyinchiliklarni aniqlash bilan boshlanadi. Haqiqiy qiyinchiliklar diagnostika o‘tkazish jarayonida aniqlanishi kerak. SHunga qaramasdan ular strategik omillar yig‘indisini va baholash ko‘rsatkichlari tizimida shakllanishini hisobga olish kerak.

Korxona darajasidagi strategiya

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| **№** | **Bo‘limlar** | **Aniqlab olinishi zarur bo‘lgan jihatlar** |
| 1. | Marketing | * Bozorning qaysi bir segmentiga e’tiborni kuchaytirish lozim? * Nima uchun aynan shu korxona tovarlari sotib olinishi kerak? * Assortiment va sifat qanday bo‘lmoga lozim? * Tovarni reklama qilishdan boshlab to sotishgacha bo‘lgan bosqichlarda sarflanadigan mablag‘larni qanday taqsim lash kerak? * Baho siyosati qanday bo‘lmog‘i lozim? |
|  |  | * Bozor salmogi mintaqalar bo‘yicha qanday bo‘lishi kerak? |
| 2. | Ishlab | * Ishlab chiqarishning mo‘ljaddagi darajasi qanday bo‘lishi kerak?- |
|  | chiqarish | * Investitsiya qaerga va qachon qilinsa ma’qulroq? * Ehtiyot qismlarni sotib olish kerakmi yoki ularni korxonaning o‘zida tayyorlagan ma’qulmi? * Ishlab turgan ishchilarga qanday darajadagi malaka zarur? * qancha mudsatga etadigan zaxira to‘plash kerak? |
| 3. | Moliya | * Joriy va kapital xarajatlar ko‘lami qanday? * Moliyalashtirish manbalari qanaqa? * Aylanma kapitalni qanday moliyalashtirish kerak? |
| 4. | Kadrlar | * Tayyorgarlik ko‘rgan xodimlarni ishga qabul qilish kerakmi yoki borlarini o‘qitish lozimmi? * Ishlab turganlar sonini qanday qisqartirish kerak? * Ishchi kuchiga bo‘lgan haqiqiy talab qanday? |
|  |  | * Xodimni qanday qilib saqlash yoki jalb qilish mumkin? |
| 5. | Tadqiq faoliyati | * Tadqiqotning qaysi yo‘nalishiga ustuvorlik berish lo zim? |
|  |  | * Tovarning qaysi jihatlariga qachon o‘zgartirish ki-ritish kerak? |
| 6. | Ta’minot | * Tovarni kim etkazib beradi? * Etkaziladigan tovar assortimentiga qanday o‘zgari- tirish kiritish zarur? |

Korxona strategiyasini belgilashi uchun tashqi va ichki muhit omillarini o‘rganib chiqishi zarur bo‘ladi. Ko‘rib chiqilgan zavodlarning asosiy iste’molchisi “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ bo‘lganligi sababli ularning ichki muhiti omillarini tahlil qilamiz.

3-jadval

Korxonaning ichki muhitini tahlil qilish

|  |  |
| --- | --- |
| Ishlab chiqarish | Quvvati va o‘lchami  Jixozlarning tipi va yoshi  Ta’minot manbasi  Unumdorlik tendensiyasining innovatsiya imkoniyatlari  Ishlarning me’yorlanganligi  Brak darajasi |
| Marketing | Mahsulot nomenklaturasi  Mahsulotlar sifati  Bozor xajmi va o‘lchami  Marketing tadqiqotlari sifati  Reklamadan foydalanish samaradorligi  Sotuvni va servisni tashkil qilish |
| Moliya | Aktivlar  YAlpi yig‘im  Daromadlilik  Pul mablag‘lari tushumi manbachi  Balans ko‘rsatkichlari |
| Personalni boshqarish | O‘qitish dasturi  Kadrlarni jalb qilish va tanlash protseduralari  Mehnat operatsiyalari tahlili  Ishning mazmuni  Rag‘batlantirish tizimi |
| Tashkiliy tuzilma. Xokimiyat va liderlik | Vakolatlarni delegirlash tavsifi  Tashkiliy tuzilma tipi  Ishchilar va menejerlarning o‘zaro munosabati  Xokimiyat tavsifi  Menejment samaradorligi |

Iqtisodiy tuzilma faoliyati turlicha, shuning uchun mashhur menedment bo‘yicha mutaxassis P.Drukerning ta’kidlashicha, korxona faqatgina bitta maqsadga intilishi mumkin emas, balki bir nechta muhim xarakatlarni mo‘ljallashi kerak. Druker fikriga ko‘ra korxona o‘z maqsadini belgilashda 8 ta maqsadli muhitni hisobga oladi:

* Bozordagi holati, ya’ni raqobatbardoshlik ko‘rsatkichlari;
* Innovatsiyalar, ko‘pincha biznes yuritishning yangi usullari, yangi tovarlar, yangi bozorlar, yangi texnologiyalar va ishlab chiqarishni tashkil qilishning yangi usullari;
* Unumdorlik, ishlab chiqarishning natijaviyligi;
* Resurslar, ishlab-chiqarish moddiy zahiralarning, jixozlarning mavjudigi, kelgusidagi talabni aniqlash;
* Daromadlilik,ya’ni foydalilik;
* Ishlab chiqarishni boshqarish, menejment operatsiyalari sifati;
* Personal sifati, mehnat funksiyalarini bajarish qobiliyati va ishga munosabati;
* Ijtimoiy javobgarlik, biznesning javobgarligini jamiyat farovonligiga moslashtirish;

Amaliyotda korxona strategiyasini belgilashda ssenariyli rejalashtrish usulidan ko‘proq foydalanadi. Agar imkoniyat darajasidagi holatlarning rivojlanish ssenariysi yaratilsa korxona va uning rahbariyati uchun to‘g‘ri yo‘nalishlarni tanlash xarakati amalga oshiriladi.

Endi zavodlarning strategik boshqaruvini ishlab chiqish uchun uning ichki imkoniyatlarini tahlil qilamiz:

SWOT- tahlil

|  |  |
| --- | --- |
| Kuchli tomonlari | Kuchsiz tomonlari |
| * Korxonaning muqimligi * Salohiyatli kadrlar bilan ta’minlanganligi * Sinov-konstruktorlik uchastkalarining mavjudligi * Zamonaviy jixozlanganligi * Joylashgan hududi * Mukammal boshqaruv tuzilma * Ma’lum darajada mahalliy xom ashyo hisobiga ishlay olishi; * Davlat tomonidan biznesni qo‘llab quvvatlash borasidagi qonunchilik bazasining takomillashganligi | * O‘zi qaror qabul qilish imkoniyatining cheklanganligi * Iste’molchilarining cheklanganligi; * Iste’dodli kadrlarni qo‘llab quvvatlashdagi imkoniyatlarining cheklanganligi; * Innovatsion g‘oyalarni moliyalashtirish uchun maxsus fondga ega bo‘la olmasligi; * Biznes yuritish yo‘nalishlarini tanlash xuquqining yo‘qligi |
| Imkoniyatlar | Tahdidalar |
| * Biznesni bir nechta yo‘nalishlarda olib bora olishi uchun imkoniyatlarining mavjudligi * Ta’minotchilar bilan to‘g‘ridan-to‘g‘ri aloqada bo‘lib shartnomalar tuza olishi; * Mustaqil xo‘jalik yuritish uchun etarli shart-sharoitlarining mavjudligi | Temir yo‘l transporti sohasida yuk tashish xajmining pasayishi;Davlatning boshqa mamlakatlar bilan iqtisodiy aloqalarining o‘zgarishi;Moliyaviy-iqtisodiy inqiroz. |

**19-BOB. Temir yo‘l transportida axborot xavfsizligi**

19.1. Axborotlarga nisbatan mavjud havfsizliklarning asosiy tushunchalari

Tez rivojlanib borayotgan kompyuter axborot texnologiyalari bizning kundalik hayotimizning barcha jabhalarida sezilarli o‘zgarishlarni olib kirmoqda. Hozirda "axborot tushunchasi" sotib olish, sotish, biror boshqa tovarga almashtirish mumkin bo‘lgan maxsus tovar belgisi sifatida tez-tez ishlatilmokda. SHu bilan birga, axborotning bahosi ko‘p hollarda uning o‘zi joylashgan kompyuter tizimining bahosida bir necha yuz va ming barobarga oshib ketmoqda. SHuning uchun, tamomila tabiiy holda axborotni unga ruxsat etilmagan holda kirishdan, qasddan o‘zgartirishdan, uni o‘g‘irlashdan, yo‘qotishdan va boshqa jinoiy xarakterlardan ximoya qilishga kuchli zarurat tug‘iladi. Ammo, jamiyatning avtomatlashtirishning yuqori darajasiga intilishi uni foydalaniladigan axborot texnologiyalarning xavfsizligi saviyasiga bog‘lik qilib qo‘yadi. Haqiqatan, kompyuter tizimlarining keng ko‘lamda ishlatilishi doimo o‘sib boruvchi axborot hajmini ishlash jarayonlarini avtomatlashtirishga imkon bersada, bu jarayonlarni agressiv ta’sirlarga nisbatan ojiz qilib qo‘yadi va natijada axborot texnologiyalardan foydalanuvchilar oldida yangi muammo - axborot xavfsizlik muammosi ko‘ndalang bo‘ldi. Xavfsizlik muammosi, aslida, yangi muammo emas, chunki xavfsizligini ta’minlash har qanday tizim uchun, uning murakkabligi, tabiatidan qat’iy nazar, birlamchi vazifa hisoblanadi. Ammo, himoyalanuvchi ob’ekt axborot tizimi bo‘lsa, yoki agressiv ta’sir vositalari axborot shaklda bo‘lganda, himoyaning mutloq yangi texnologiyalarini va usullarini yaratishga to‘g‘ri keladi. Ma’lumotlarni himoyalovchi usullar hamda xakerlarga qarshi harakat vositalari majmuasini belgilash maqsadida kompyuter xavfsizligi atamasi ishlatila boshlandi.

Ma’lumotlarni qayta ishlovchi taqsimlangan tizimlarning paydo bo‘lishi xavfsizlik masalasiga yangicha yondashishning shakllanishiga olib keldi. Ma’lumki, bunday tizimlarda tarmoqlar va kommunikatsion uskunalar foydalanuvchilarning terminallari bilan markaziy kompyuterlar o‘rtasida ma’lumotlar almashishga xizmat qiladi. SHu sababli ma’lumotlar uzatiluvchi tarmoqlarni himoyalash zaruriyati tug‘ildi va shuning bilan birga tarmoq xavfsizligi atamasi paydo bo‘ldi.

Axborotning muhimlik darajasi qadim zamonlardan ma’lum. SHuning uchun ham qadimda axborotni himoyalash uchun turli xil usullar qo‘llanilgan. Ulardan biri - sirli yozuvdir. Undagi xabarni xabar yuborilgan manzil egasidan boshqa shaxs o‘qiy olmagan. Asrlar davomida bu san’at - sirli yozuv jamiyatning yuqori tabaqalari, davlatning elchixona rezidensiyalari va razvedka missiyalaridan tashqariga chiqmagan. Faqat bir necha o‘n yil oldin hamma narsa tubdan o‘zgardi, ya’ni axborot o‘z qiymatiga ega bo‘ldi va keng tarqaladigan mahsulotga aylandi. Uni endilikda ishlab chiqaradilar, saqlaydilar, uzatadilar, sotadilar va sotib oladilar. Bulardan tashqari uni o‘g‘irlaydilar, buzib talqin etadilar va soxtalashtiradilar. SHunday qilib, axborotni himoyalash zaruriyati tug‘iladi.

Axborotni himoya qilish deganda:

* Axborotning jismoniy butunligini ta’minlash, shu bilan birga axborot elementlarining buzilishi, yoki yo‘q qilinishiga yo‘l qo‘ymaslik;
* Axborotning butunligini saqlab qolgan holda, uning elementlarini qalbakilashtirishga (o‘zgartirishga) yo‘l qo‘ymaslik;
* Axborotni tegishli huquqlarga ega bo‘lmagan shaxslar yoki jarayonlar orqali tarmoqdan ruxsat etilmagan holda olishga yo‘l qo‘ymaslik;
* Egasi tomonidan berilayotgan (sotilayotgan) axborot va resurslar faqat tomonlar o‘rtasida kelishilgan shartnomalar asosida qo‘llanilishiga ishonish kabilar tushuniladi.

YUqorida ta’kidlab o‘tilganlarning barchasi asosida kompyuter tarmoqlari va tizimlarida axborot xavfsizligi muammosining dolzarbligi va muhimligi kelib chiqadi. Kompyuter tizimlari va tarmoqlarida axborotni himoyalash deganda, berilayotgan, saqlanayotgan va qayta ishlanilayotgan axborotni ishonchliligini tizimli tarzda ta’minlash maqsadida turli vosita va usullarni qo‘llash, choralarni ko‘rish va tadbirlarni amalga oshirishni tushunish qabul qilingan.

Birlashgan tarmoqlarda ishlash xavfsizligining murakkabligiga quyidagi misollar orqali ishonch hosil qilish mumkin.

1. Axborotni uzatishda xavfsizlikni ta’minlashga qo‘yiladigan talablarni bevosita quyidagi atamalardan aniqlash mumkin: konfidensiallik, autentifikatsiya, yaxlitlikni saqlash, yolg‘onning mumkin emasligi, foydalanuvchanlik (dostupnost), foydalanuvchanlikni boshqarish.
2. Ko‘p hollarda yaratuvchi e’tiboridan chetda qolgan himoya tizimining kamchiliklarini aniqlash maqsadida muammoga qarshi tomonning nuqtai nazaridan qarash lozim. Boshqacha aytganda, himoyaning u yoki bu mexanizmi yoki algoritmini yaratishda mumkin bo‘lgan qarshi choralarni ham ko‘rish lozim.
3. Himoya vositalaridan barcha qarshi choralar majmuasini hisobga olgan holda foydalanish lozim.
4. Xavfsizlikni ta’minlash choralari tizimi yaratilganidan so‘ng bu choralarni qachon va qaerda qo‘llash masalasini echish lozim. Bu fizikaviy joy (ma’lum himoya vositasini qo‘llash uchun tarmoq nuqtasini tanlash) yoki xavfsizlikni ta’minlovchi mantiqiy zanjirdagi joy (masalan, axborot uzatuvchi protokol sathi yoki sathlarini tanlash) bo‘lishi mumkin.
5. Himoya vositalari, odatda, ma’lum algoritm va protokoldan farqlanadi. Ularga binoan barcha himoyadan manfaatdorlar axborotining qandaydir qismi maxfiy bo‘lib qolishi shart (masalan, shifr kaliti ko‘rinishida). Bu esa o‘z navbatida bunday maxfiy axborotni yaratish, taqsimlash va himoyalash usullarini ishlab chiqish zaruriyatini tug‘diradi.

Maxfiy va qimmatbaho axborotlarga ruhsatsiz kirishdan himoyalash eng muhim vazifalardan biri sanaladi. Kompyuter egalari va foydalanuvchilarning mulki huquqlarini himoyalash - bu ishlab chiqarilayotgan axborotlarni jiddiy iqtisodiy va boshqa moddiy hamda nomoddiy zararlar keltirishi mumkin bo‘lgan turli kirishlar va o‘g‘irlashlardan himoyalashdir. Hozirgi kunda xavfsizlikning bir qancha yo‘nalishlarini qayd etish mumkin.

Axborot xavfsizligi deb, ma’lumotlarni yo‘qotish va o‘zgartirishga yo‘naltirilgan tabiiy yoki sun’iy xossali tasodifiy va qasddan qilinuvchi ta’sirlardan har qanday tashuvchilarda axborotning himoyalanganligiga aytiladi. Ilgarigi havf faqatgina konfidensial (mahfiy) xabarlar va hujjatlarni o‘g‘irlash yoki nusha olishdan iborat bo‘lsa, hozirgi paytdagi havf esa kompyuter ma’lumotlari to‘plami, elektron ma’lumotlar, elektron massivlardan ularning egasidan ruhsat so‘ramasdan foydalanishdir. Bulardan tashqari, bu harakatlardan moddiy foyda olishga intilish ham rivojlandi.

Axborotning ximoyasi deb, boshqarish va ishlab chiqarish faoliyatining axborot havfsizligini ta’minlovchi va tashkilot axborot zahiralarining yaxlitligi, ishonchliligi, foydalanish osonligi va mahfiyligini ta’minlovchi qatiy reglamentlangan dinamik texnologik jarayonga aytiladi.

Axborotni himoyalashning maqsadlari quyidagilardan iborat:

* axborotning kelishuvsiz chiqib ketishi, o‘g‘irlanishi, yo‘qotilishi, o‘zgartirilishi, sohtalashtirilishlarning oldini olish;
* shaxs, jamiyat, davlat havfsizliligiga bo‘lgan havf - xatarning oldini olish;
* axborotni yo‘q qilish, o‘zgartirish, soxtalashtirish, nusha ko‘chirish, to‘siqlash bo‘yicha ruhsat etilmagan harakatlarning oldini olish;

- hujjatlashtirilgan axborotning miqdori sifatida huquqiy tartibini ta’minlovchi, axborot zahirasi va axborot tizimiga har qanday noqonuniy aralashuvlarning ko‘rinishlarining oldini olish;

* axborot tizimida mavjud bo‘lgan shaxsiy ma’lumotlarning shaxsiy mahfiyligini va konfidensialligini saqlovchi fuqarolarning konstitutsion huquqlarini himoyalash;
* davlat sirini, qonunchilikka mos hujjatlashtirilgan axborotning konfidensialligini saqlash;

- axborot tizimlari, texnologiyalari va ularni ta’minlovchi vositalarni yaratish, ishlab chiqish va qo‘llashda sub’ektlarning huquqlarini ta’minlash.

Axborot xavfsizligi.Axborot xavfsizligining dolzarblashib borishini axborotning strategik resursga aylanib borishi bilan izohlash mumkin. Zamonaviy davlat infratuzilmasini telekommunikatsiya va axborot tarmoqlari hamda turli xildagi axborot tizimlarini tashkil etilib, axborot texnologiyalari va texnik vositalar jamiyatning turli jabhalarida keng qo‘llanilmoqda (iqtisod, fan, ta’lim, harbiy ish, turli texnologiyalarni boshqarish va x.k.)

Iqtisodiy xavfsizlik. Milliy iqtisodda axborotlarni yaratish, tarqatish, kayta ishlash va foydalanish jarayoni hamda vositalarini qamrab olgan yangi tarmoq vujudga keldi. «Milliy axborot resursi» tushunchasi yangi iktisodiy kategoriya bo‘lib xizmat qilmokda. Davlatning axborot resurslariga keltirilayotgan zarar axborot xavfsizligiga ham ta’sir ko‘rsatmoqda. Mamlakatimizda axborotlashgan jamiyatni shakllantirish va uning asosida jahon yagona axborot maydoniga kirib borish natijasida milliy iqtisodimizga turli xildagi zararlar keltirish xavfi paydo bo‘lmoqda.

Mudofaa xavfsizligi. Mudofaa sohasida xavfsizlikning asosiy ob’ektlaridan bo‘lib, mamlakatning mudofaa potensialining axborot tarkibi va axborot resurslari hisoblanmokda. Hozirgi kunda barcha zamonaviy qurollar va xarbiy texnikalar juda ham kompyuterlashtirilib yuborildi. SHuning uchun ham ularga axborot qurollarini qo‘llash ehtimoli katta.

Ijtimoiy xavfsizlik. Zamonaviy axborot - kommunikatsiyalar texnologiyalarining milliy iqtisod barcha tarmoqlarida keng qo‘llanishi inson psihologiyasi va jamoa ongiga «yashirin» ta’sir ko‘rsatish vositalarining samaradorligini yuksaltirib yubordi.

Ekologik xavfsizlik. Ekologik xavfsizlik - global masshtabdagi muammodir. «Ekologik toza», energiya va resurslarni tejaydigan, chiqindisiz texnologiyalarga o‘tish faqat milliy iqtisodni axborotlashtirish hisobiga qayta qurish asosidagina yo‘lga qo‘yish mumkin.

Himoya mexanizmlari

Amaliyotda ishlatiladigan himoya mexanizmlarining aksariyati kriptografiya usullariga asoslangan. SHifrlash yoki shifrlashga yaqin axborotni o‘zgartirishlar malumotlarni himoyalash usullari hisoblanadi.

Himoya xizmati

Amaliyotda qo‘llaniladigan himoya vazifalari to‘plamlaridan biriga quyidagilar kiradi: konfidensiallik, autentifikatsiyalash, yaxlitlik, yolg‘onning mumkin emasligi, foydalanuvchanlik, foydalanuvchanlikni boshqarish.

Konfidensiallik. Konfidensiallik ma’lumotlar oqimini passiv xujumlardan himoya qilishga xizmat qiladi. Axborotlar mazmunining muhimliligiga qarab himoyaning bir necha sathlari o‘rnatilishi mumkin. Keng ma’nodagi himoya xizmati ixtiyoriy ikkita foydalanuvchi o‘rtasida uzatiluvchi barcha ma’lumotlarni ma’lum vaqt mobaynida himoyasini ta’minlashi lozim. Masalan, agar ikki tizim o‘rtasida virtual aloqa o‘rnatilgan bo‘lsa bunday keng ma’nodagi himoya foydalanuvchilar ma’lumotlari uzatilgandagi har qanday yo‘qolishlarga to‘siq bo‘la oladi. Tor ma’nodagi himoya xizmati alohida axborotni yoki xatto axborotning alohida qismini himoyasini ta’minlay oladi. Ammo bunday choralarning samarasi keng ma’nodagi himoya xizmatiga nisbatan kam, ularni amalga oshirish esa ba’zida murakkab va qimmat bo‘lishi mumkin.

Konfidensiallikning yana bir jihati ma’lumotlar oqimini uning analitik tadqiqqilinishidan himoyalashdir. Analitik tadqiq deganda aloqa tizimidagi axborotlar tavsifiga taalluqli axborot manbaini, adresatni, axborotlar uzatiladigan chastotani, axborotlar o‘lchamini va x.buzg‘unchi tomonidan bilishga urinish tushuniladi.

Autentifikatsiya. Autentifikatsiya xizmati axborot manbaini ishonchli identifikatsiyalashga mo‘ljallangan. Masalan, biror xavf to‘g‘risida signal berilganida autentifikatsiya xizmatining vazifasi bu signalning manbai haqiqatan ham signal uzatuvchi ekanligini tekshirishdan iborat bo‘ladi. Tashqi interaktiv aloqada, masalan, terminal yordamida bosh uzelga ulanishdagi servis xizmatining ikki jihatini ajratish mumkin. Birinchidan, bog‘lanish o‘rnatilishida autentifikatsiya vositalari aloqada ishtirok etuvchilarning haqiqiy (ekanliklariga) kafolat berishi lozim. Ikkinchidan, keyingi ma’lumot almashinuvida bu vositalar ma’lumotlar oqimiga qandaydir uchinchi tomonning aralashishiga yo‘l qo‘ymasligi lozim.

YAxlitlik. YAxlitlik konfidensiallik kabi axborotlar oqimiga, alohida axborotga yoki xatto axborot qismiga taalluqli bo‘lishi mumkin. Bu holda ham jami oqimni himoyalash maqsadga muvofiq hisoblanadi. Axborot yaxlitligini bog‘lanishlar asosidagi himoyalovchi vositalar axborot oqimi bilan ish ko‘radi va qabul qilingan axborotlarning uzatilganiga kamaymasdan, qo‘shilmasdan dastlabki uzatish ketma-ketligi buzilmasdan, qaytarishlarsiz aniq mos kelishi kafolatini ta’minlaydi. Bu vositalar ma’lumotlar buzilishi himoyasini ham ta’minlaydi. SHunday qilib, axborot yaxlitligini bog‘lanishlar asosidagi himoyalovchi vositalar axborot oqimini modifikatsilashdan hamda xizmat ko‘rsatishdagi xalallardan himoyalovchi vositalarni o‘z ichiga oladi.

Axborot yaxlitligini bog‘lanishlar o‘rnatilmagandagi himoyalovchi vositalar alohida axborotlar bilan ish ko‘radi va axborotlarni faqat modifikatsiyalao’dan himoyalashni ta’minlaydi.

YAxlitlikni himoyalovchi vositalarning aktiv xujumga qarshi turishi hisobga olinsa buzilishlarni oldini olish emas, balki buzilishlarni aniqlash muhim hisoblanadi. YAxlitlikning buzilishi aniqlanganidan so‘ng bunday xizmat faqat buzilish sodir bo‘lganligini xabarlashi mumkin, buzilgan yoki yo‘qolgan axborotni tiklash esa boshqa dasturiy vositalar yoki operator tomonidan amalga oshiriladi. Umuman, avtomatik tiklash vositalaridan foydalanish afzal hisoblanadi.

YOlg‘onning mumkin emasligi. YOlg‘onning mumkin emasligini kafolatlovchi vositalar uzatuvchi va qabul qiluvchining axborotlar uzatilganligi haqiqat ekanligidan tonishlariga imkon bermasligi kerak. SHunday qilib, agar axborot ishonchli uzatuvchi tomonidan yuborilgan bo‘lsa, qabul qiluvchi axborot xuddi shu uzatuvchi tomonidan yuborilganligini isbot qilish imkoniyatiga ega bo‘lishi zarur.

Resurslardan foydalanuvchanlik. Buzilishlarning ko‘pgina xillari resurslardan foydalanuvchanlikni yo‘qolishiga yoki ulardan foydalanishning qiyinlashishiga olib keladi. Bunda ba’zi hollarda autentifikatsiya va shifrlash kabi avtomatlashtirilgan qarshi choralar samara bersa, ba’zi hollarda buzilishlarni oldini olish yoki tizim foydalanuvchanligini tiklash uchun ma’lum fizikaviy harakatlar talab qilinadi.

Foydalanuvchanlikni boshqarish. Foydalanuvchanlikni boshqarish deganda aloqa kanallari orqali tarmoq uzellaridan, ilovalardan foydalanishni chegaralash va nazorat qilish imkoniyati tushuniladi. Bunday nazoratda har bir ob’ekt o‘zining vakolat doirasiga ega bo‘lganligi sababli ob’ektlarning resurslardan foydalanishga urinishlarining har birida ob’ektlarni identifikatsiyalash imkoniyati mavjud bo‘lishi kerak.

YUqoridagi fikrlarni tahlil etib, axborot xavfsizligi nuktai nazaridan axborotni quyidagicha turkumlash mumkin:

• **maxfiylik** — aniq bir axborotga faqat tegishli shaxslar doirasigina kirishi mumkinligi, ya’ni foydalanilishi qonuniy hujjatlarga muvofiq saklab qo‘yilib, hujjatlashtirilganligi kafolati. Bu bandning buzilishi o‘g‘irlik yoki axborotni oshkor qilish deyiladi;

• **konfidensiallik** - ishonchliligi, tarqatilishi mumkin emasligi, mahfiyligi kafolati;

• **yaxlitlik** — axborot boshlang‘ich ko‘rinishda ekanligi, ya’ni uni saklash va uzatishda ruhsat etilmagan o‘zgarishlar kilinmaganligi kafolati; bu bandning buzilishi axborotni soxtalashtirish deyiladi;

• **autentifikatsiya** — axborot zahirasi egasi deb e’lon qilingan shaxc hakiqatan ham axborotning egasi ekanligiga beriladigan kafolat; bu bandning buzilishi xabar muallifini soxtalashtirish deyiladi;

• **apellyasiya qilishlik** — etarlicha murakkab kategoriya, lekin elektron biznesda keng qo‘llaniladi. Kerak bo‘lganda xabarning muallifi kimligini isbotlash mumkinligi kafolati.

19.2. Axborot xavfsizligining tashkiliy-ma’muriy ta’minoti

Axborotni ishonchli himoya mexanizmini yaratishda tashkiliy tadbirlar muhim rol o‘ynaydi, chunki konfidensial axborotlardan ruhsatsiz foydalanish asosan, texnik jihatlar bilan emas, balki himoyaning elementar qoidalarini e’tiborga olmaydigan foydalanuvchilar va xodimlarning jinoyatkorona harakatlari, beparvoligi, sovuqqonligi va ma’suliyatsizligi bilan bog‘liq.

Tashkiliy ta’minot konfidensial axborotdan foydalanishga imkon bermaydigan yoki jiddiy qiyinchilik tug‘diruvchi ijrochilarning ishlab-chiqarish va o‘zaro munosabatlarini me’yoriy-xuquqiy asosida reglamentlashdir.

Tashkiliy tadbirlarga quyidagilar kiradi:

* xizmatchi va ishlab chiqarish bino va xonalarni loyihalashda, qurishda va jihozlashda amalga oshiriladigan tadbirlar. Bu tadbirlarning asosiy maqsadi hududga va xonalarga yashirincha kirish imkonini yuqotish; odamlarning va transportning yurishi nazoratining qulayligini ta’minlash; foydalanishning aloxida tizimiga ega bulgan ishlab-chiqarish zonalarini yaratish va x.;
* hodimlarni tanlashda amalga oshiriladigan tadbirlar. Bu tadbirlarga hodimlar bilan tanishish, konfidensial axborot bilan ishlash qoidalari bilan ishlashni o‘rgatish, axborot himoyasi qoidasini buzganligi uchun javobgarlik darajasi va x. bilan tanishtirish kiradi;

- ishonchli propusk rejimini va tashrif buyuruvchilarning nazoratini tashkil qilish;

- xona va hududlarni ishonchli qo‘riqlash;

* hujjatlar va konfidensial axborot tashuvchilarini saqlash va ishlatish, shu jumladan, qayd etish, berish, bajarish va qaytarish tartiblariga rioya qilish;
* axborot himoyasini tashkil etish, ya’ni muayyan ishlab chiqarish jamoalarida axborot xavfsizligiga javobgar shaxsni tayinlash, konfidensial axborot bilan ishlovchi hodimlar ishini muntazam tekshirib turish.

Bunday tadbirlar har bir muayyan tashkilot uchun o‘ziga xos xususiyatga ega bo‘ladi.

Axborotni hujjatlashtirish qat’iy belgilangan qoidalar yordamida amalga oshiriladi. Bu qoidalarning asosiylari GOST 6.38-90 "Tashkiliy-boshqaruvchi hujjatlar tizimi. Hujjatlarni rasmiylashtirishga talablar", GOST 6.10.4-84 "Unifikatsiyalangan hujjatlar tizimi. Hisoblash texnika vositalari orqali yaratiluvchi mashina eltuvchilaridagi va mashinogrammalardagi hujjatlarga huquqiy kuch berish" kabilar bayon etilgan. Bu GOSTlarda axborotga hujjat huquqini beruvchi 31 ta rekvizitlar ko‘zda tutilgan, ammo bu rekvizitlarning barchasining hujjatda mavjudligi shart emas. Asosiy rekvizit - matn. SHu sababli, har qanday ravon bayon etilgan matn hujjat hisoblanadi va unga huquqiy kuch berish uchun sana va imzo kabi muhim rekvizitlarning mavjudligi kifoya.

Avtomatlashtirilgan axborot tizimlaridan olingan hujjatlar uchun alohida tartib qo‘llaniladi. Bunda, ma’lum hollarda, masofadan olingan axborot elektron imzo bilan tasdiqlanadi. Axborotni himoyalash uchun barcha tashkiliy tadbirlarni ta’minlovchi mahsus ma’muriy xizmatni yaratish talab qilinadi. Uning shtat strukturasi, soni va tarkibi firmaning real ehtiyojlari, axborotining konfidensiallik darajasi va xavfsizligining umumiy holati orqali aniqlanadi. Ma’muriy tadbirlarga quyidagilar kiradi:

* operatsion tizimning to‘g‘ri konfiguratsiyasini madadlash;
* ish jurnallarining nazorati;
* parollar almashishining nazorati;
* himoya tizimida "rahna"larni aniqlash;
* axborotni himoyalovchi vositalarni testlash.

Tarmoq operatsion tizimining to‘g‘ri konfiguratsiyalashni odatda, tizim ma’muri hal etadi. Ma’mur operatsion tizim (odamlar emas) rioya qilishi lozim bo‘lgan ma’lum qoidalarni yaratadi. Tizimni ma’murlash -konfiguratsiya fayllarini to‘g‘ri tuzishdir. Bu fayllarda (ular bir nechta bo‘lishi mumkin, masalan, tizimning har bir qismiga bittadan fayl) tizim ishlashi qoidalarining tavsifi bo‘ladi.

Havfsizlik ma’muri kompyuter tarmog‘i holatini operativ tarzda (tarmoq kompyuterlari himoyalanishi holatini kuzatish orqali) va operativ bo‘lmagan tarzda (axborot himoyasi tizimidagi voqealarni qaydlovchi jurnallarni tahlillash orqali) nazoratlash lozim. Ishchi stansiyalar sonining oshishi va turli-tuman komponentlari bo‘lgan dasturiy vositalarning ishlatilishi axborot himoyasi tizimidagi hodisalarni qaydlash jurnallar hajmini jiddiy oshishiga olib keladi. Jurnallardagi ma’lumotlar hajmi shunchalik oshib ketishi mumkinki, ma’mur ular tarkibini joiz vaqt mobaynida tahlillay olmaydi.

Tizim zaifligining sababi shundaki, birinchidan, foydalanuvchini autentifikatsiyalash tizimi foydalanuvchi ismiga va uning paroliga (ko‘z turidan foydalanish kabi ekzotik hollar bundan mustasno), ikkinchidan, foydalanuvchi tizimida tizimni ma’murlash huquqi berilgan supervizorning (supervisor) mavjudligiga asoslanadi. Supervizor parolini saqlash rejimining buzilishi butun tizimdan ruhsatsiz foydalanish imkonini yaratadi.

Undan tashqari bunday qoidalarga asoslangan tizim-statik, qotib qolgan tizim. U faqat qat’iy ma’lum xujumlarga qarshi tura olishi mumkin. Oldindan ko‘zda tutilmagan qandaydir yangi tahdidning paydo bo‘lishida tarmoqhujumsi nafaqat muvaffaqiyatli, balki tizim uchun ko‘rinmaydigan bo‘lishi mumkin. SHuning uchun, muassasada ishlatiluvchi axborotning qaysisi himoyaga muhtoj ekanligini aniq tasavvur qilish muhim hisoblanadi. Mavjud axborotni tahlillashdan boshlash lozim. Bu muolajalar axborot himoyasini ta’minlash bo‘yicha tadbirlarni differensiallash imkonini beradi va natijada, sarf-xarajatlarning qisqarishiga sabab bo‘ladi.

Axborot himoyasi tizimini ekspluatatsiya qilish bosqichida havfsizlik ma’murining faoliyati foydalanuvchilar vakolatlarini o‘z vaqtida o‘zgartirishdan hamda tarmoq kompyuterlaridagi himoya mexanizmlarini sozlashdan iborat bo‘ladi. Foydalanuvchilar vakolatlarini va kompyuter tarmoqlarida axborotni himoyalash tizimini sozlashni boshqarish muammosi, masalan, tarmoqdan markazlashtirilgan foydalanishni tizimidan foydalanish asosida hal etilishi mumkin. Bunday tizimni amalga oshirishda tarmoq asosiy serverida ishlovchi mahsus foydalanishni boshqaruvchi serverdan foydalaniladi. Bu server markaziy himoya ma’lumotlari bazasini lokal himoya ma’lumotlari bazasi bilan avtomatik tarzda sinxronlaydi. Foydalanishni boshqarishning bu tizimida foydalanuvchi vakolati vaqti-vaqti bilan o‘zgartiriladi va markaziy himoya ma’lumotlari bazasiga kiritiladi, ularning muayyan kompyuterlarda o‘zgarishi navbatdagi sinxronlash seansida vaqtida amalga oshiriladi.

Undan tashqari foydalanuvchi parolini ishchi stansiyalarining birida o‘zgartirsa, uning yangi paroli markaziy himoya ma’lumotlari bazasida avtomatik tarzda akslanadi, hamda bu foydalanuvchi ishlashiga ruhsat berilgan ishchi stansiyalarga uzatiladi.

**Xulosa**

Temir yo‘l transporti faoliyatini boshqarishda boshqaruvning barcha tamoyillaridan foydalaniladi. Boshqaruvning tashkil qilinishi korxonaning faoliyat yo‘nalishiga bog‘liq holda turlichadir. CHunki, temir yo‘l transporti korxonalari nafaqat asosiy faoliyati ko‘rsatkichlari balki, yordami faoliyati ham bir-biridan tubdan farq qiladi.

SHularni hisobga olgan holda o‘quv qo‘llanmada respublika iqtisodiyotini rivojlantirishda temir yo‘l transporti**n**ing roli,temir yo‘lda menejment tamoyillari, vazifalari va usullari; transportning boshqaruv ob’ekti sifatidagi o‘ziga xos xususiyatlari, temir yo‘l transportining tashkiliy strukturasini loyihalash va uni rivojlantirish, boshqaruvining tashkiliy tuzilmasi, temir yo‘l transportida resurslarni boshqarish, transport ishlab chiqarish tizimini tashkil qilish, uni takomillashtirish, temir yo‘l transportida rejalashtirilayotgan barcha tadbirlardan ko‘riladigan samaradorlikni texnik-iqtisodiy jihatdan asoslash, temir yo‘l transporti korxonalarini boshqarish asoslari, tamoyillari, vazifalari va usullari, korxonalarda iqtisodiy munosabatlarni boshqarishning o‘ziga xos xususiyatlari, uni tahlil qilish va qaror kabul kilish, transport ishlab chiqarishida tavakkalchilik, boshqarish jarayonlarida axborot va kommunikatsiya tizimlari, korporativ boshqaruv asoslari, tamoyillari va iqtisodiy mexanizmini, temir yo‘l transporti boshqarmalari, tarkibiy tuzilmalari, ularning vazifalari va asosiy ko‘rsatkichlari va temir yo‘l sanoat korxonalari faoliyat yo‘nalishlarining o‘ziga xos xususiyatlari hamda asosiy ko‘rsatkichlari kabi masalalar yoritib berilgan.

O‘quv qo‘llanma asosan 5230200 – Menejment (temir yo‘l transporti) bakalavriat yo‘nalishi 3 va 4 kurs talabalari uchun mo‘ljallangan.

**FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR**

1. “O‘zbekiston Respublikasining temir yo‘l transporti to‘g‘risidagi Qonuni”
2. “O‘TY” AJning Nizomi
3. “O‘TY” AJ boshqarmalari Nizomi
4. “O‘TY” AJning Mintaqaviy temir yo‘l uzeli Nizomi
5. “O‘TY” AJ sanoat korxonalari Nizomi
6. Profillidis. V. A. (Vassilios A.) Railway Management and Engineering / by V.A. Profillidis. -- Fourth edition. pages cm Includes bibliographical references and index. TF145.P76 2014. ISBN 9781409464631 (hbk)
7. Menedjment na transporte. Uchebnoe posobie dlya stud.vqssh. ucheb.zavedeniy / N.N.Gromov, V.A.Persianov, N.S.Uskov i dr. –M.: Izdatelskiy sentr «Akademiya», 2003. -258s
8. Nurimbetov R.I. Ishlab chiqarish menejmenti. Oliy o’quv yurti talabalari uchun o’quv qo’llanma. T.: “Talqin”, 2008. -112 bet
9. Xodiev B.YU., Karlibaeva R.X., Rasulov N.M. Korporativ boshqaruv: O‘quv qo‘llanma. –T.: TDIU, 2011. -301 b.
10. Ikramov M.A., Qo‘chqorov A.X. “Strategik menejment” O‘quv qo‘llanma, 2005 y
11. Sokolov YU.I. Menedjment kachestva na jeleznodorojnom transporte: ucheb. posobie. — M.: FGBOU «Uchebno-metodicheskiy sentr po obrazo-vaniyu na jeleznodorojnom transporte», 2014. — 196 s.
12. Kovalskaya M.I., Kozqrev V.A. Osnovq korporativnogo menedjmenta na jeleznodorojnom transporte. Uchebnoe posobie dlya studentov,obuchayuo’ixsya po napravleniyam: Menedjment, profil/spetsializatsiya: Menedjment organizatsii, kvalifikatsiya (stepen) vqpusknika: bakalavr.– M.:MIIT, 2014, - 260 s.
13. G.P. Bublik, M.N. Nazarov. Temir yo‘l transporti korxonalari menejmenti. O‘quv qo‘llanma T. 2008 y.
14. Kilicheva F.B. Menejmentda axborot tizimlari. O‘quv-uslubiy qo‘llanma. TATU.2012 yil.
15. M.L.Fayzixodjaeva, A.I.Ismailxodjaev. “Temir yo‘l transporti korxonalari iqtisodiyoti”. O‘quv qo‘llanma. 2011 yil.
16. YU.V.Peresvetov. Upravlenie materialnimi resursami. Logisticheskie prinsipi. Uchebnik. Moskva.2006. 170 str.
17. Kashitsin N.V.Upravlenie materialnimi resursami na transporte. Metodicheskie ukazaniya. Moskva. 2011g
18. Balalaev S. A., I. A. Chernishova. Transportniy servis v gruzovix perevozkax: Ucheb. Posobie – Xabarovsk: Izd-vo DVGUPS,  2006g.
19. Zaynutdinov, SH . N.3-17 Menedjment: [uchebnik] / SH. N. Zaynutdinov; MB i SSO RUz. — T.: Izdatelsko-poligraficheskiy tvorcheskiy dom imeni Chulpana, 2011. — 320 s.
20. Dyatlov A.N., Plotnikov M.V., Mutovin I.A. Obo’iy menedjment: konsepsii i kommentarii. Moskva-2006. 449 str
21. Bo‘taev SH.A., Sidiqnazarov Q.M.,Murodov A.S., Qo‘ziev A.O‘. Logistika (etkazib berish zanjirida oqimlarni boshqarish). Mogorafiya. Toshkent. 2013.577bet
22. Abduraxmonov Q.X., Xolmo‘minov SH.R., Zokirova N.Q. “Personalni boshqarish”. Darslik. “O‘qituvchi”. NMIU, 2008y.
23. Voronina E.M. Menedjment predpriyatiya i organizatsii/ Uchebnoe posobiya. Moskovskiy mejdunarodniy institut ekonometriki, informatiki, finansov i prava. - M., 2003. - 181 s.
24. Daft R.L. Menedjment: Per. s angl.: Uchebnik. – SPb., 2000.
25. Viner N. Chelovek upravlyayushiy. – SPb.: Piter, 2001. – 288 s.

|  |  |
| --- | --- |
| **MUNDARIJA**  **Kirish …………………………………………………………………………**  **1-BOB. Zamonaviy transport ishlab chiqarishni tashkil qilishda menejmentning roli…………………………………………………………..**  1.1. Ishlab chiqarish menejmentining mohiyati, vazifalari va mazmuni……..  1.2. Transport ishlab chiqarishini tashkil etishda menejmentning roli..………  1.3 Transport ishlab chiqarishni boshqarish darajasi va funksiyalari…………  1.4 Transport ishlab chiqarishni boshqarish usullari………………………….  1.5 Temir yo‘lda ishlab chiqarish jarayoni va uni boshqarish………………..  **2-BOB. Transportning boshqaruv ob’ekti sifatidagi xususiyatlari………**  2.1. Transportning tarkibiy-funksiyasi tavsifi…………………………………  2.2. Transport ishlab chiqarishning o‘ziga xos xususiyatlari………………….  2.3. Turli boshqaruv darajasidagi transport tarkibi sinflari……………………  **3-BOB. Temir yo‘l transportining tashkiliy boshqaruv tuzilmasi, uni loyihalash va rivojlantirish ………………………………………………….**  3.1. Transportda tashkiliy tuzilma va uning turlari……………………………  3.2. Transportda boshqaruv tuzilmalarni loyihalashga qo‘yiladigan talablar…  3.3. Tashkiliy tuzilmani tuzish tamoyillari……………………………………  3.4. Tashkiliy tuzilmalarning samaradorlik ko‘rsatkichlari…………………..  **4-BOB. Temir yo‘l transportida resurslarni boshqarish…………………**  4.1. Temir yo‘l transportida moddiy-texnik ta’minotni amalga oshirish…….  4.2. Temir yo‘l transportida moddiy-texnik resurslar va ularning sarfini me’yorlash…………………………………………………………………….  4.3. Temir yo‘l transporti korxonasining moddiy resurslarga bo‘lgan talabini boshqarish…………………………………………………………………….  4.4. Temir yo‘l transporti korxonasining moddiy zahiralarini boshqarish……  **5-BOB. Temir yo‘l transportining ishlab chiqarish quvvatidan foydalanishni boshqarish……………………………………………………**  5.1. Transport korxonasining ishlab chiqarish quvvati ko‘rsatkichlari ……….  5.2. Transport majmuasining rivojlanishini boshqarish……………………….  5.3. Tashish jarayonlarini boshqarish…………………………………………  5.4. Temir yo‘lda tashish jarayonlarini operativ boshqarish …………………  **6-BOB. Temir yo‘l transportida ishlab chiqarish sifatini boshqarishning kompleks tizimi………………………………………………………………**  6.1. Transport mahsulotining sifat ko‘rsatkichlari tizimi……………………..  6.2. Yuk egalariga transport xizmati ko‘rsatish sifatini majmuaviy  baholashning uslubiy asoslari…………………………………………………  6.3. Joriy davrda ko‘rsatilgan transport xizmatining sifat ko‘rsatkichlarini hisoblash usullari……………………………………………………………..  6.4. Uzoq davr uchun transport xizmati ko‘rsatishning sifat ko‘rsatkichlarini  hisoblash usullari …………………………………………………………….  6.5. Yuk egalariga transport xizmati ko‘rsatish sifatini majmuaviy  baholash usullari ……………………………………………………………...  6.6. Yo‘lovchilarga transport xizmati ko‘rsatish sifatini baholash usullari…..  **7-BOB. Temir yo‘l transportida mexnat jamoalarini boshkarish………..**  7.1. Temir yo‘l transporti korxonalarida mehnat jamoalarini boshqarish…….  7.2. Mehnat jamoasining maqsadlari va natijalari…………………………….  7.3. Mehnat jamoalarida intizom ustuvorligi …………………………………  7.4. Raxbarning mehnat to‘g‘risidagi bilimlari………………………………..  7.5.Ishchi va xizmatchilarning ish vaqti. ……………………………………..  **8-BOB. Temir yo‘l transporti faoliyatida tavakkalchilikni boshqarish….**  8.1. Transport faoliyatida tavakkalchilik jarayoni…………………………….  8.2. Tavakkalchilikni boshqarish usullari……………………………………..  8.3. Tavakkalchilikni tahlil qilish usullari. …………………………………...  8.4. Temir yo‘l transporti korxonasida korporativ risklarni boshqarish  Tizimini………………………………………………………………………..  **9-BOB. Temir yo‘l transporti faoliyatini boshqarishning axborot ta’minoti ……………………………………………………………………..**  9.1. Temir yo‘l transporti faoliyatida axborotlar tizimi ………………………  9.2. Temir yo‘l transporti faoliyatini boshqarishda foydalaniladigan  axborotlarga qo‘yilgan talablar……………………………………………….  9.3. Korxonani boshqarishda axborotning ahamiyati…………………………  **10-BOB. Temir yo‘l transportida korporativ menejment asoslari……….**  10.1. Korporativ boshqaruvning kelib chiqish tarixi………………………….  10.2. Korporativ boshqaruv va korporativ menejment………………………..  10.3. “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ faoliyatida korporativ boshqaruv……..  10.4. Korporativ menejmening maqsad va vazifalari…………………………  10.5. Korporativ boshqaruvning asosiy tamoyillari…………………………..  **11-BOB. Korporatsiyani boshqarishning iqtisodiy mexanizmi**  11.1. Korporatsiyani boshqarishning iqtisodiy mexanizmi.  11.2. Autsorsing va insorsing  11.3.Autsorsingni qo’llashda iqtisodiy yondashuvlar  11.4. “Tejamkor ishlab chiqarish” konsepsiyasi.  **12-BOB. Temir yo‘l transporti faoliyatining davlat tomonidan tartibga solinishi**  12.1. Temir yo‘l transporti faoliyatiga taalluqli me’yoriy-xuquqiy xujjatlar.  12.2. “O‘TY” AJning iqtisodiy, texnika, texnologiya, moddiy ta’minot va ijtimoiy sohalardagi vazifalari  12.3.Temir yo‘l transportining istiqbol rejalari  **13-BOB. “O‘TY” AJning iqtisodiy faoliyat boshqarmalari**  13.1. “Iqtisodiy tahlil va prognozlash” boshqarmasi, tarkibiy tuzilishi va vazifalari.  13.2. Moliya boshqarmasi vazifalari va funksiyalari  13.3. “O‘ztemiryo‘lhisob” boshqarmasi, tarkibiy tuzilishi va vazifalari  **14-BOB. Tashish jarayonini ta’minlovchi bo‘linmalar**  14.1. “O‘TY” AJning faoliyat yo‘nalishlari  14.2. Yo‘l xo‘jaligi boshqarmasi  14.3.Elektr ta’minot boshqarmasi  14.4.Signallashtirish va aloqa boshqarmasi  14.4. Vagon xo‘jaligi va uning vazifalari  14.5. Lokomotivlarni ekspluatatsiya qilish boshqarmasi  **15-BOB. Mintaqaviy temir yo‘l uzellari faoliyatini boshqarish**  15.1.Mintaqaviy temir yo‘l uzellari:tashkiliy tuzilishi va vazifalari  15.2. Mintaqaviy temir yo‘l uzelining ishlab chiqarish tuzilmalari  **16-BOB. “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” AJ faoliyatini boshqarish**  16.1. “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” AJning tashkiliy tuzilishi va asosiy vazifalari  16.2.Temir yo‘l transportida yo‘lovchilarga yordamchi xizmatlarni tashkil etish  16.3. “Toshkent-Markaziy Vokzali” filiali faoliyati tavsifi  16.4. “Toshkent-Markaziy-Vokazli” faoliyatini rivojlantirish yo‘nalishlari  16.5. Passajir poezdlarini reysga texnik va texnologik tayyorlash filiali(VCHD-2) faoliyat yo‘nalishlari  **17-BOB. “O‘ztemiryo‘lkonteyner” AJ faoliyatini boshqarish**  17.1. “O‘ztemiryo‘lkonteyner” AJning tashkiliy tuzilishi va vazifalari.  17.2. “O‘ztemiryo‘lkonteyner” AJning daromadining shakllanishi  **18-BOB. Temir yo‘l transportining sanoat korxonalari faoliyatini boshqarish**  18.1. “O‘ztemiryo‘lmashta’mir” UK faoliyatini boshqarish  18.2.Toshkent quyuv mexanika zavodi faoliyatini boshqarish  18.3.Andijon mexanika zavodi faoliyatini boshqarish  18.4.Toshkent yo‘lovchi vagonlarni qurish va ta’mirlash zavodi faoliyatini boshqarish  18.5. Sanoat korxonalari strategik boshqaruvini tashkil etish  **19-BOB. Temir yo‘l transportida axborot xavfsizligi**  19.1.Axborotlarga nisbatan mavjud havfsizliklarning asosiy tushunchalari  19.2. Axborot havfsizligining tashkiliy-ma’muriy ta’minoti  Xulosa  Foydalanilgan adabiyotlar | 2  5  5  10  16  21  24  27  27  32  34  41  41  45  50  54  60  60  63  74  81  85  85  88  90  93  100  100  105  109  113  115  118  121  121  124  125  131  136  141  141  145  149  150  154  154  152  158  162  162  166  168  169  171  173  173  176  178  184  188  188  193  196  198  198  199  202  209  209  211  213  216  218  220  221  221  228  238  238  244  249  258  263  269  269  271  274  274  278  282  285  289  294  294  301  305  306 |

|  |  |
| --- | --- |
| **СОДЕРЖАНИЕ**  **Введение …………………………………………………………………..**  **ГЛАВА 1. Роль менеджмента в организации производства современного транспорта ………………………………………………**  1.1. Сущность, содержание и задачи производственного менеджмента  1.2. Роль менеджмента в организации транспортного производства…..  1.3. Функции и уровни управления транспортного производства……...  1.4. Методы управления транспортным производством………………..  1.5. Управления производственного процесса на железнодорожном транспорте …………………………………………………………………  **ГЛАВА 2. Особенности транспорта как объект управления………**  2.1. Структурно-функциональная характеристика транспорта…………  2.2.Особенности транспортного производства ………………………….  2.3.Классы транспорных структур на разных уровня управления……..  **ГЛАВА 3. Организационные структуры управления железнодорожного транспорта, проектирование его и развитие…..**  3.1. Организационная структура транспорта и ее виды …………………  3.2. Требования к организационным структурам управления на транспорте…………………………………………………………………..  3.3. Принципы построения организационных структур…………………  3.4. Показатели эффективности организационных структур……………  **ГЛАВА 4. Управление ресурсов на железнодорожном транспорте..**  4.1. Осуществление материально-технического обеспечения на железнодорожном транспорте…………………………………………….  4.2. Нормирование материально-технических ресурсов и их расхода на железнодорожном транспорте ……………………………………………  4.3. Управление потребностью материальных ресурсов предприятия железнодорожного транспорта……………………………………………  4.4. Управление материальными запасамипредприятия железнодорожного транспорта …………………………………………..  **ГЛАВА 5. Управление использованием производственных мощностей железнодорожного транспорта ………………………….**  5.1. Показатели производственной мощности предприятия транспорта  5.2. Управление развитием транспортного комплекса…………………  5.3. Управление перевозочными процессами……………………………  5.4. Оперативное управления перевозочными процессами на железнодорожном транспорте ……………………………………………  **Глава 6. Комплексная система управления качеством производства на железнодорожном транспорте………………………**  6.1. Система показателей качества транспортной продукции………….  6.2. Методические основы комплексной оценки качества транспортного обслуживания грузовладельцев………………………….  6.3. Методы расчета качественных показателей транспортного обслуживания в текущем периоде………………………………………...  6.4. Методы комплексной оценки качества транспортного обслуживания на длительный период…………………………………….  6.5. Методы комплексной оценки качества транспортного обслуживания грузовладельцев …………………………………………..  6.6. Методы оценки качества транспортного обслуживания пассажирам …………………………………………………………………  **Глава 7. Управление трудовыми коллективами на железнодорожном транспорте ………………………………………….**  7.1. Управление трудовыми коллективами на предприятиях железнодорожного транспорта …………………………………………..  7.2. Цели и результаты трудовых коллективов…………………………..  7.3. Приоритет дисциплины в трудовых коллективах…………………..  7.4. Знания руководителя о труде ………………………………………..  7.5.Рабочее время рабочих и служащих…………………………………..  **Глава 8. Управление рисками в деятельности железнодорожного транспорта …………………………………………………………………**  8.1. Процесс риска в транспортной деятельности ……………………….  8.2. Методы управления рисками…………………………………………  8.3. Методы анализа рисков ……………………………………………….  8.4. Системы управления корпоративными рисками на предприятии железнодорожного транспорта……………………………………………  **Глава 9. Информационное обеспечение управления деятельностью железнодорожного транспорта………………………………………… .**  9.1. Информационные системы в деятельности железнодорожного транспорта ………………………………………………………………….  9.2. Основные требования используемыми информациями в управлении деятельности железнодорожного транспорта………………  9.3.Значение информации в управлении предприятием ………………...  **Глава 10. Основы корпоративного менеджмента на железнодорожном транспорте…………………………………………...**  10.1. История возникновения корпоративного управления……………..  10.2. Корпоративное управление и корпоративный менеджмент………  10.3.Корпоративное управление в деятельности АО ” Ўзбекистон темир йўллари" ……………………………………………………………..  10.4. Цели и задачи корпоративного управления ………………………..  10.5. Основные принципы корпоративного управления. ……………….  **Глава 11. Экономический механизм управления корпорацией…….**  11.1. Экономический механизм управления корпорацией………………  11.2. Аутсорсинг и инсорсинг……………………………………………..  11.3.Экономические подходы к использованию аутсорсинга…………..  11.4. Концепция "бережливое производство"…………………………….  **Глава 12. Государственное регулирование деятельности железнодорожного транспорта………………………………………….**  12.1. Нормативно-правовые акты, касающиеся деятельности железнодорожного транспорта ……………………………………………  12.2. Задачи АО “ЎТЙ” в области экономики, техники, технологии, материального снабжения и в социальных сферах………………………  12.3.Перспективные планы железнодорожного транспорта…………….  **Глава 13. Управления экономической деятельности АО “ЎТЙ”…..**  13.1. Управления "Экономического анализ и прогнозирование”, структура и функции……………………………………………………….  13.2. Управления Финансов, функции и задачи………………………….  13.3. Управление “Ўзтемирйўлҳисоб”, структура и функции…………..  **Глава 14.Подразделении, обеспечивающие перевозочного процесса**  14.1. Направления деятельности АО “ЎТЙ”……………………………..  14.2. Управление дорожного хозяйства ………………………………….  14.3.Управление электроснабжением…………………………………….  14.4.Управление сигнализации и связи…………………………………...  14.4. Вагонное хозяйство и его функции………………………………….  14.5. Управление эксплуатации локомотивов…………………………….  **Глава 15. Управление деятельностью региональных железнодорожных узлов …………………………………………………**  15.1.Региональные железнодорожные узлы:организационная структура и функции……………………………………………………….  15.2. Производственные структуры регионального железнодорожного узла………………………………………………………………………….  **Глава 16. Управление деятельностью АО “Ўзтемирйўлйўловчи”..**  16.1. Организационная структура и основные задачи АО “Ўзтемирйўлйўловчи”………………………………………………………  16.2.Организация вспомогательных услуг пассажирам на железнодорожном транспорте …………………………………………….  16.3. Характеристика деятельности филиала "Ташкент-Вокзал- Центральный” ………………………………………………………………  16.4. Направления развития деятельности "Ташкент-Вокзал- Центральный”……………………………………………………………….  16.5. Направления деятельности филиала технической и технологической подготовки пассажирских поездов к рейсу(ВЧД-2)….  **Глава 17. Управление деятельностью АО “Ўзтемирйўлконтейнер”**  17.1. Организационная структура и функции АО “Ўзтемирйўлконтейнер” …………………………………………………..  17.2. Формирование дохода АО “Ўзтемирйўлконтейнер”………………  **Тема 18. Управление деятельностью промышленных предприятий железнодорожного транспорта ………………………………………….**  18.1. Управление деятельностью УП “Ўзтемирйўлмаштаъмир”………..18.2.Управление деятельностью Ташкентского литейно- механического завода ……………………………………………………..  18.3.Управление деятельностью Андижанского механического завода  18.4.Управление деятельностью Ташкентского завода по строительству и ремонту пассажирских вагонов ……………………….  18.5 Организация стратегического управления промышленными предприятиями…………………………………………………………….  **Глава 19. Информационная безопасность на железнодорожном транспорте………………………………………………………………….**  19.1.Основные понятия безопасности, доступные в отношении информации ………………………………………………………………...  19.2. Организационно-административное обеспечение информационной безопасности …………………………………………..  **Заключение ………………………………………………………………..**  **Использованная литература…………………………………………….** | 2  5  5  10  16  21  24  27  27  32  34  41  41  45  50  54  60  60  63  74  81  85  85  88  90  93  100  100  105  109  113  115  118  121  121  124  125  131  136  141  141  145  149  150  154  154  152  158  162  162  166  168  169  171  173  173  176  178  184  188  188  193  196  198  198  199  202  209  209  211  213  216  218  220  221  221  228  238  238  244  249  258  263  269  269  271  274  274  278  282  285  289  294  294  301  305  306 |

|  |  |
| --- | --- |
| **CONTENT**  **Introduction ………………………………………………………………**  **CHAPTER 1. The role of management in the organization of modern transport production …………………………………………………….**  1.1. The essence of the content and tasks of production management……..  1.2. The role of management in the organization of transport production…  1.3. Functions and levels of management of transport production…………  1.4. Methods of transport production management ………………………..  1.5. Management of the production process in railway transport………….  **CHAPTER 2. Transport features as a management object……………**  2.1. Structural and functional characteristics of transport…………………  2.2.Features of transport production……………………………………….  2.3.Classes of transport structures at different levels of management……..  **CHAPTER 3. Organizational structures of railway transport management, its design and development……………………………….**  3.1. Organizational structure of transport and its types…………………….  3.2. Requirements for organizational structures of transport management  3.3. Principles of building organizational structures ………………………  3.4. Performance indicators of organizational structures………………….  **CHAPTER 4. Management of railway transport resources……………**  4.1. Implementation of logistics on railway transport……………………..  4.2. Rationing of material and technical resources and their expenditure on railway transport…………………………………………………………..  4.3. Managing the need for material resources of a railway transport company …………………………………………………………………..  4.4. Management of material resources of the railway transport enterprise  **CHAPTER 5. Managing the use of railway production facilities…….**  5.1. Indicators of production capacity of the transport enterprise…………  5.2. Management of transport complex development……………………..  5.3. Management of transportation processes …………………………….  5.4. Operational management of transportation processes in railway transport……………………………………………………………………  **CHAPTER 6. Integrated quality management system for railway transport …………………………………………………………………**  6.1. The system of indicators of transport output…………………………  6.2. Methodological basis for a comprehensive assessment of the quality of transport services for cargo owners…………………………………….  6.3. Methods for calculating quality indicators of transport services in the current period ………………………………………………………………  6.4. Methods of comprehensive assessment of the quality of transport services for a long period…………………………………………………..  6.5. Methods of comprehensive assessment of the quality of transport services for cargo owners ………………………………………………….  6.6. Methods for assessing the quality of transport services to passengers  **CHAPTER 7. Management of labor collectives in railway transport…**  7.1. Management of labour collectives of the enterprises of railway transport…………………………………………………………………….  7.2. Goals and results of labor collectives …………………………………  7.3. The priority of discipline in the workforce ……………………………  7.4. Manager's knowledge of work ………………………………………..  7.5.Working hours of workers and employees. ……………………………  **CHAPTER 8. Risk management in railway transport activities ………**  8.1. The process of risk in transport activities……………………………...  8.2. Risk management methods…………………………………………….  8.3. Risk analysis methods …………………………………………………  8.4. Corporate risk management systems for railway transport enterprises  **CHAPTER 9. Information support for railway transport management ………………………………………………………………**  9.1. Information systems in railway transport activities……………………  9.2. Main requirements for the information used in the management of railway transport activities …………………………………………………  9.3.The value of information in enterprise management…………………..  **CHAPTER 10. Fundamentals of corporate management in railway transport …………………………………………………………………..**  10.1. History of corporate governance……………………………………..  10.2. Corporate governance and corporate management ………………….  10.3.Corporate governance in the JSC ” Uzbekiston Temir Yullari"………  10.4. The goals and objectives of corporate governance…………………...  10.5. Basic principles of corporate governance…………………………….  **CHAPTER 11. Economic mechanism of management of the Corporation ……………………………………………………………….**  11.1. The economic mechanism for managing a Corporation……………..  11.2. Outsourcing and insourcing………………………………………….  11.3.Economic approaches to the use of outsourcing………………………  11.4. The concept of "lean production"…………………………………….  **CHAPTER 12. State regulation of railway transport activities……….**  12.1. Normative-legal acts concerning the activity of railway transport….  12.2. Tasks of JSC “YTY " in the field of economy, technology, technology, material supply and social spheres…………………………….  12.3.Long-term plans for railway transport ……………………………….  **CHAPTER 13. Department of economic activity of JSC " YTY”…….**  13.1. Management "Economic analysis and forecasting", structure and functions……………………………………………………………………  13.2. Financial management, functions and tasks …………………………  13.3. Management “Sterilis”, structure and functions……………………...  **CHAPTER 14.The division that provides the transportation process..**  14.1. Areas of activity of JSC " YTY” …………………………………….  14.2. Department of road management ……………………………………  14.3.Power supply management …………………………………………..  14.4.Alarm and communication management……………………………...  14.4. Wagon economy and its functions …………………………………..  14.5. Locomotive operation management …………………………………  **CHAPTER 15. The management of regional railway hubs ……………**  15.1.Regional railway junctions: organizational structure and functions….  15.2. Production structures of the regional railway hub……………………  **CHAPTER 16. The management of JSC “Sterilia” ……………………**  16.1. Organizational structure and main tasks of JSC “Uztemiryylyylovchi”………………………………………………………  16.2.Organization of support services for passengers on railway transport  16.3. Characteristics of the activities of the branch "Tashkent-Station - Central” ……………………………………………………………………  16.4. Directions of development of the activities of "Tashkent-Station - Central” ……………………………………………………………………  16.5. Activities of the branch of technical and technological preparation of passenger trains for the flight(VChD-2)……………………………………  **CHAPTER 17. The management of JSC “Seminar”…………………..**  17.1. Organizational structure and functions of the JSC “Seminar”……….  17.2. .The formation of the income of JSC “Seminar”……………………..  **CHAPTER 18. Management of industrial enterprises of railway transport …………………………………………………………………..**  18.1. The management of UE “Sterile” ……………………………………  18.2.Managing the activities of the Tashkent foundry and mechanical plant ……………………………………………………………………….  18.3.Management of the Andijan mechanical plant……………………….  18.4.Managing the activities of the Tashkent plant for the construction and repair of passenger cars…………………………………………………….  18.5 Organization of strategic management of industrial enterprises……...  **CHAPTER 19. Information security on railway transport……………**  19.1.Basic concepts of security available in respect of the information…..  19.2. Organizational and administrative support of information security…  Conclusion …………………………………………………………………  References…………………………………………………………………. | 2  5  5  10  16  21  24  27  27  32  34  41  41  45  50  54  60  60  63  74  81  85  85  88  90  93  100  100  105  109  113  115  118  121  121  124  125  131  136  141  141  145  149  150  154  154  152  158  162  162  166  168  169  171  173  173  176  178  184  188  188  193  196  198  198  199  202  209  209  211  213  216  218  220  221  221  228  238  238  244  249  258  263  269  269  271  274  274  278  282  285  289  294  294  301  305  306 |

1. Менеджмент на транспорте. Учебное пособие для студ.высш. учеб.заведений / Н.Н.Громов, В.А.Персианов, Н.С.Усков и др. –М.: Издательский центр «Академия», 2003. -258с ISBN 5-7695-1280-6. Стр 6-7. [↑](#footnote-ref-1)
2. Nurimbetov R.I. Ishlab chiqarish menejmenti. Oliy o’quv yurti talabalari uchun o’quv qo’llanma. Т.: “Talqin”, 2008. -112 bet [↑](#footnote-ref-2)
3. Profillidis. V. A. (Vassilios A.) Railway Management and Engineering / by V.A. Profillidis. -- Fourth edition. pages cm Includes bibliographical references and index. TF145.P76 2014. ISBN 9781409464631 (hbk) ISBN 9781472407788 (ebk-ePUB) [↑](#footnote-ref-3)
4. Менеджмент на транспорте. Учебное пособие для студ.высш. учеб.заведений / Н.Н.Громов, В.А.Персианов, Н.С.Усков и др. –М.: Издательский центр «Академия», 2003. -258с ISBN 5-7695-1280-6. Стр77-78 [↑](#footnote-ref-4)
5. Бражникова С.В. Экономическая оценка эффективности и качества производственной деятельности структурных подразделений железнодорожного транспорта. Автореферат на соискание ученой степени кандидата экономических наук. Москва-2015 [↑](#footnote-ref-5)
6. Менеджмент на транспорте. Учебное пособие для студ.высш. учеб.заведений / Н.Н.Громов, В.А.Персианов, Н.С.Усков и др. –М.: Издательский центр «Академия», 2003. -258с ISBN 5-7695-1280-6. Стр-21 [↑](#footnote-ref-6)
7. Profillidis. V. A. (Vassilios A.) Railway Management and Engineering / by V.A. Profillidis. -- Fourth edition. pages cm Includes bibliographical references and index. TF145.P76 2014. ISBN 9781409464631 (hbk) ISBN 9781472407788 (ebk-ePUB) [↑](#footnote-ref-7)
8. Дафт Р.Л. Менеджмент: Пер. с англ.: Учебник. – СПб., 2000. [↑](#footnote-ref-8)
9. Винер Н. Человек управляющий. – СПб.: Питер, 2001. – 288 с. [↑](#footnote-ref-9)
10. Менеджмент на транспорте. Учебное пособие для студ.высш. учеб.заведений / Н.Н.Громов, В.А.Персианов, Н.С.Усков и др. –М.: Издательский центр «Академия», 2003. -258с ISBN 5-7695-1280-6 [↑](#footnote-ref-10)
11. Nurimbetov R.I. Ishlab chiqarish menejmenti. Oliy o’quv yurti talabalari uchun o’quv qo’llanma. Т.: “Talqin”, 2008. -112 bet [↑](#footnote-ref-11)
12. Ю.В.Пересветов. Управление материальными ресурсами. Логистические принципы. Учебник. Москва.2006. 170 стр. [↑](#footnote-ref-12)
13. “ЎТЙ” АЖнинг Низоми [↑](#footnote-ref-13)
14. Ю.В.Пересветов. Управление материальными ресурсами. Логистические принципы. Учебник. Москва.2006. 170 стр. [↑](#footnote-ref-14)
15. Кашицин Н.В.Управление материальными ресурсами на транспорте. Методические указания. Москва. 2011г [↑](#footnote-ref-15)
16. Дятлов А.Н., Плотников М.В., Мутовин И.А. Общий менеджмент: концепции и комментарии. Москва-2006. 449 стр. [↑](#footnote-ref-16)
17. Кашицин Н.В.Управление материальными ресурсами на транспорте. Методические указания. Москва. 2011г [↑](#footnote-ref-17)
18. Бўтаев Ш.А., Сидиқназаров Қ.М.,Муродов А.С., Қўзиев А.Ў. Логистика (етказиб бериш занжирида оқимларни бошқариш). Могорафия. Тошкент. 2013.577бет [↑](#footnote-ref-18)
19. Ю.В.Пересветов. Управление материальными ресурсами. Логистические принципы. Учебник. Москва.2006. 170 стр. [↑](#footnote-ref-19)
20. Менеджмент на транспорте. Учебное пособие для студ.высш. учеб.заведений / Н.Н.Громов, В.А.Персианов, Н.С.Усков и др. –М.: Издательский центр «Академия», 2003. -258с ISBN 5-7695-1280-6 [↑](#footnote-ref-20)
21. Менеджмент на транспорте. Учебное пособие для студ.высш. учеб.заведений / Н.Н.Громов, В.А.Персианов, Н.С.Усков и др. –М.: Издательский центр «Академия», 2003. -258с ISBN 5-7695-1280-6 [↑](#footnote-ref-21)
22. Corporate governance : accountability, enterprise and international comparisons / [edited by] Kevin Keasey,

    Steve Thompson, and Mike Wright. p. cm. Includes bibliographical references and index. John Wiley & Sons, Inc. 2005.18р [↑](#footnote-ref-22)
23. Xodiev B.Yu., Karlibaeva R.X., Rasulov N.M. Korporativ boshqaruv: O’quv qo’llanma. –T.: TDIU, 2011. -301 b. [↑](#footnote-ref-23)
24. Xodiev B.Yu., Karlibaeva R.X., Rasulov N.M. Korporativ boshqaruv: O’quv qo’llanma. –T.: TDIU, 2011. -301 b. [↑](#footnote-ref-24)
25. Xodiev B.Yu., Karlibaeva R.X., Rasulov N.M. Korporativ boshqaruv: O’quv qo’llanma. –T.: TDIU, 2011. -301 b. [↑](#footnote-ref-25)
26. Ковальская М.И., Козырев В.А. Основы корпоративного менеджмента на железнодорожном транспорте. Учебное пособие для студентов, обучающихся по направлениям: Менеджмент, профиль/специализация: Менеджмент организации, квалификация (степень) выпускника: бакалавр.– М.:МИИТ, 2014, - 260 с. [↑](#footnote-ref-26)
27. “ЎТЙ” АЖнинг 2019 йилга мўлжалланган Бизнес-режаси. [↑](#footnote-ref-27)
28. “O`zbekiston temir yo`llari” AЖ Кенгаши ва ягона акциядорининг 2015 йил “ 14 ” майдаги 59-сон баённомаси билан тасдиқланган “O`zbekiston temir yo`llari” aksiyadorlik jamiyati УСТАВИ [↑](#footnote-ref-28)
29. “ЎТЙ”АЖнинг 2019 йилга мўлжалланган Бизнес-режаси [↑](#footnote-ref-29)
30. “ЎТЙ”АЖнинг 2019 йилга мўлжалланган Бизнес-режаси [↑](#footnote-ref-30)