

(Қўлёзмадан кўчирма)
ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ОЛИЙ ВА ЎРТА МАХСУС
ТАЪЛИМ ВАЗИРЛИГИ

НАМАНГАН МУҲАНДИСЛИК-ТЕХНОЛОГИЯ ИНСТИТУТИ

«Маркетинг» кафедраси

Ҳимояга руҳсат этилди
факультет декани

«__» _____ 2013 йил

«Маркетинг» таълим йўналиши бўйича битирувчи

Абдурахимова Робиянинг

“Транспорт хизмати бозорида рақобат ва унинг самарадорлиги»

(«Наманган «автотехизмат» ОАЖ мисолида)
мавзусидаги

**БИТИРУВ МАЛАКАВИЙ
ИШИ**

Битирувчи: Р.Абдурахимова

Илмий раҳбар: и.ф.н., доц. Р.Ахмедов

Кафедра мудири: и.ф.н., доц. Ғ.Мадияров

Наманган - 2013 й.

МУНДАРИЖА

Кириш		
I.боб.	ТРАНСПОРТ ХИЗМАТИ КЎРСАТИШ БОЗОРИДА РАҚОБАТ ВА САМАРАДОРЛИКНИНГ НАЗАРИЙ АСОСЛАРИ	
1.1.	Транспорт хизмати бозори ва автомобил транспортининг асосий техник-иқсодий кўрсаткичларининг назарий асослари.....	
1.2.	Транспорт хизмати бозорида фаолият кўрсатиш шарт-шароитлари ва рақобат муҳитининг назарий асослари.....	
1.3.	Ўзбекистонда транспорт хизмати бозорини ривожлантириш бўйича амалга оширилган тадбирлар.....	
II.боб.	НАМАНГАН ВИЛОЯТИДА АҲОЛИГА ТРАНСПОРТ ХИЗМАТИ КЎРСАТИШ БОЗОРИДА РАҚОБАТ ҲОЛАТИ ВА САМАРАДОРЛИКНИНГ ТАҲЛИЛИ	
2.1.	Наманган вилоятида аҳолига транспорт хизмати кўрсатиш бозорида рақобатнинг ҳозирги ҳолати.....	
2.2.	Транспорт хизмати самарадорлиги ва унинг рақобатбардошлигига таъсир этувчи омиллар таҳлили.....	
2.3.	Наманган вилояти транспорт хизмати бозори рақобат муҳитида фаолият юритувчи транспорт воситаларининг таҳлили.....	
III.боб.	НАМАНГАН ВИЛОЯТИ ТРАНСПОРТ ХИЗМАТИ БОЗОРИДА РАҚОБАТ ВА УНИНГ САМАРАДОРЛИГИНИ ОШИРИШ ЙЎЛЛАРИ.....	
3.1.	Наманган вилояти транспорт хизмати бозори рақобат муҳитида логистик фаолиятнинг самарадорлигини ошириш йўллари.....	
3.2.	Транспорт хизмати бозорида йўловчилар ташишни ташкил этиш ва рақобат муҳитини такомиллаштириш.....	
3.3.	Транспорт хизмати бозори самарадорлиги ва рақобатбардошлилигини ошириш йўллари.....	
	Хулоса ва таклифлар.	
	Фойдаланилган адабиётлар рўйхати.....	

КИРИШ

Мавзунинг долзарблиги. Ривожланган жамият асосини юқори даражада тараққий этган ҳозирги замон транспортсиз яратиб бўлмайди. Транспорт ҳар қандай мамлакат ишлаб чиқарувчи кучларининг муҳим таркибий қисми ҳисобланади. Мустақил Ўзбекистонимизда ҳам транспорт хизмати алоҳида муҳим аҳамиятга эга. Бинобарин, ҳам иқтисодий, ҳам сиёсий, таъбир жоиз бўлса, ҳам психологик аҳамият касб этади.

Юк ва йўловчиларни ташиш мунтазамлиги транспортнинг яхши ишлашини белгиловчи муҳим омиллардан бири ҳисобланади. Зарур маҳсулот, хом ашё, этиёт қисмлар, ёнилғи ўз вақтида ва мунтазам ташилгандагина уларнинг омборлардаги захиралари энг кам миқдорда бўлиши ва ишлаб чиқаришни узлуксиз ташкил этиш имкони яратилади. Табиат бойликларидан фойдаланиш ва уларни ташишда ҳам транспорт, айниқса, автомобил транспорти алоҳида ўрин тутди. Агар замонавий транспорт воситалари ва ривожланган йўллар бўлмаса, табиат бойликларидан самарали фойдаланиш қийин бўлади.

Аҳолини бир ердан иккинчи ерга ташишда транспортнинг аҳамияти йилдан-йилга ошиб бормоқда. Бу ишни асосан йўловчи ташиш транспорти амалга оширади. Йўловчи ташиш транспортининг асосий вазифаларидан бири, кишиларни ўз вақтида иш жойига ва ишдан уйларига элтиб қўйиш, иш куни давомида ишчи ва хизматчиларни корхоналар ўртасида ташишдан иборатдир.

Халқаро алоқаларни, жумладан товар айирбошлашни кенгайтириш ва уни мустаҳкамлаш ишида ҳам транспортнинг роли катта. Халқаро савдо, сайёҳлик ва бошқа алоқаларнинг ривожланиши, фан ва техника, маданият ҳамда спорт соҳаларидаги муносабатларнинг юксалиши транспорт воситалари ва алоқа йўлларининг ривожланганлигига кўп жиҳатдан

боғлиқдир. Булардан ташқари, аҳолини саноат ва озиқ-овқат моллари билан ўз вақтида таъминлаш ҳам транспортнинг асосий вазифаларидан биридир.

Президентимиз И.А.Каримов таъкидлаганидек, “2013 йил ва ундан кейинги йилларда дастурий вазифаларимизни амалга оширишда йўл-транспорт ва коммуникация инфратузилмасини жадал ривожлантириш устувор аҳамият касб этади.¹

Бу муҳим устувор вазифани изчил амалга ошириш учун 2015 йилгача бўлган даврга мўлжалланган махсус дастур ишлаб чиқилган бўлиб, у иқтисодиёт тармоқлари ва мамлакатимиз ҳудудларини истиқболли ривожлантириш бўйича амалга оширилаётган дастур билан узвий боғлиқдир.²

Таъкидлаш жоизки, бу дастурни амалга ошириш мақсадида 2013 йилда халқаро стандартларга жавоб берадиган 526 километрлик автомобиль йўлларини қуриш ва реконструкция қилиш, Қамчиқ довонида 71 километрлик автомобиль йўли участкасида реконструкция ишларини якунлаш, шунингдек, қатор кўприк ва йўлўтказгичларни барпо этиш режалаштирилмоқда. Ушбу мақсадлар учун 1 триллион 200 миллиард сўм, шу жумладан, Республика йўл жамғармаси маблағлари ҳисобидан 870 миллиард сўмдан ортиқ ҳамда халқаро молия институтлари – Осиё тараққиёт банки, Ислон тараққиёт банки, Араб Мувофиқлаштириш гуруҳининг қарийб 120 миллион долларга тенг маблағларини йўналтириш кўзда тутилмоқда.³

Бу борада Ўзбекистон миллий автомагистрали таркибига кирадиган автомобил йўлларини қуриш ва реконструкция қилиш, мамлакатимизнинг барча ҳудудларини ўзаро ишончли боғлайдиган ягона миллий автомобил транспорт тизимини ташкил этиш лойиҳаларини жадал амалга оширишни таъминлашга биринчи даражали аҳамият қаратилиши лозим.

¹ Каримов И.А. Бош мақсадимиз – кенг қўламли ислохотлар ва модернизация йўлини қатъият билан давом эттириш.// Халқ сўзи, 2013 йил 18 январь, №15

² Каримов И.А. Барча режа ва датурларимиз ватанимиз тараққиётини юксалтириш, халқимиз фаровонлигини оширишга хизмат қилади-Ўзбекистон, 2011-42 б

³ Каримов И.А. Бош мақсадимиз – кенг қўламли ислохотлар ва модернизация йўлини қатъият билан давом эттириш.// Халқ сўзи, 2013 йил 19 январь

Шу ўринда автомобиль, темир йўл ва коммуникация соҳаларидаги курилиш ишларига қисқача тўхталиб ўтмоқчиман.

Ўтган даврда қарийб 500 километрлик тўрт полосали замонавий автомобиль йўллари куриш ва реконструкция қилиш ишлари якунланди. Шундан 163 километри цемент-бетон ва 335 километри эса асфальт-бетон билан қопланган йўллардир.

Узунлиги 116 километр бўлган Гулистон-Оҳангарон автомобиль йўли, Қўқон шаҳрини айланиб ўтадиган автойўл фойдаланишга топширилди, Самарқандни Тошкент, Қарши ва Олот шаҳарлари билан боғлайдиган йўллар реконструкция қилинди.

Темир йўл транспорт коммуникацияларини янада ривожлантириш ишлари, темир йўл тармоқларини электрлаштириш лойиҳалари изчиллик билан амалга оширилмоқда. Бу ишлар поездлардан фойдаланиш харажатларини 20 фоизга камайтириш, йўловчи ва юк ташиш тезлигини 1,3 баробар ошириш, 830 километрлик Тошкент-Термиз темир йўлини тўлиқ электрлаштириш имконини беради.

2012 йилда узунлиги 240 километр бўлган темир йўлни қайта тиклаш ишлари давом эттирилди. Узунлиги 70 километрдан ортиқ бўлган Даштобод-Жиззах темир йўл тармоғи бўйлаб юк ва йўловчи поездлар ҳаракати йўлга қўйилди.

Қўлга киритган тажрибамиз шуни тасдиқлаб бермоқдаки, мамлакатимизнинг бошқа минтақаларида ҳам Навоий ва Ангрен каби махсус индустриал зоналарни, замонавий логистика тизимлари ва транспорт инфратузилмаларини яратиш бўйича бошлаган ишларимизни давом эттириш мақсадларимизга жавоб беради.

Замонавий муҳандислик, транспорт ва ижтимоий инфратузилмага эга бўлган янги ва кўркем уй-жой массивларини барпо этиш – мамлакатимиз қиёфасини ҳар томонлама обод қилишга қаратилган, истикболга мўлжалланган муҳим вазифамиздир.

“Ўзавтойўл” давлат-акциядорлик компанияси, Республика йўл жамғармаси, Қорақалпоғистон Республикаси Вазирлар Кенгаши, вилоятлар ва Тошкент шаҳар ҳокимликлари автомобиль йўллари қуриш, реконструкция қилиш ва таъмирлаш ҳамда йўллар бўйида тегишли инфратузилмани ривожлантиришга доир белгиланган вазифаларни сўзсиз бажариш юзасидан амалий чоралар кўриши лозим.

Темир йўл коммуникациялари тизимини жадал ривожлантиришга, юк ташиш ҳажмининг асосий қисмини таъминлайдиган коммуникация тармоқлари билан мамлакатимизнинг барча ҳудудларини ишончли тарзда боғлашга биз алоҳида эътибор қаратмоқдамиз. Жорий йилда бу борада 16 та инвестиция лойиҳасини амалга ошириш кўзда тутилмоқда.

Биринчи навбатда, 140 километрлик “Мароқанд – Қарши”, 325 километрлик “Қарши – Термиз” темир йўл участкаларини электрлаштиришни тугатиш, шунингдек, ҳаракатланадиган таркибни модернизация қилиш ишларини амалга ошириш режалаштирилмоқда.

“Ўзбекистон темир йўллари” давлат-акциядорлик компанияси ушбу лойиҳаларни амалга оширишнинг боришини яна бир бор танқидий баҳолаши ва тармоқ жадвалларига аниқликлар киритиб, уларнинг сўзсиз бажарилишини таъминлаши лозим.

Юқоридагиларнинг барчаси аҳолига транспорт хизмати кўрсатишни ривожлантиришга қаратилдан бўлиб, битирув малакавий иш мавзисини долзарб эканлигини белгилайди.

Тадқиқотнинг мақсади ва вазифалари. Наманган вилоятида транспорт хизмати бозорида рақобат ва унинг самарадорлиги масалалари юзасидан илмий-амалий таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқаришдир.

Қўйилган мақсадларга эришиш учун битирув малакавий ишда қуйидаги вазифалар белгиланди ва ўрганиб чиқилди:

1. Транспорт хизмати бозори ва автомобил транспортининг асосий техник-иқсодий кўрсаткичларининг назарий асосларини ўрганиб чиқиш;
2. Транспорт хизмати бозорида фаолият кўрсатиш шарт-шароитлари ва рақобат муҳитининг назарий асосларини ўрганиб чиқиш;
3. Ўзбекистонда транспорт хизмати бозорини ривожлантириш бўйича амалга оширилган тадбирлар;
4. Наманган вилоятида аҳолига транспорт хизмати кўрсатиш бозорида рақобатнинг ҳозирги ҳолатини таҳлил қилиш;
5. Транспорт хизмати самарадорлиги ва унинг рақобатбардошлигига таъсир этувчи омиллар таҳлил қилиш;
6. Наманган вилояти транспорт хизмати бозори рақобат муҳитида фаолият юритувчи транспорт воситаларининг таҳлили;
7. Наманган вилояти транспорт хизмати бозори рақобат муҳитида логистик фаолиятнинг самарадорлигини ошириш йўллари бўйича тавсиялар ишлаб чиқиш;
8. Транспорт хизмати бозорида йўловчилар ташишни ташкил этиш ва рақобат муҳитини такомиллаштириш бўйича тавсиялар ишлаб чиқиш.
9. Транспорт хизмати бозори самарадорлиги ва рақобатбардошлилигини ошириш бўйича тавсиялар бериш.

Тадқиқот объекти. “Наманган-автотеххизмат” очик акциядорлик жамияти.

Битирув малакавий ишининг предмети. Наманган вилоятида транспорт хизмати бозорида рақобат ва унинг самарадорлиги масалаларини ечишда юзага келадиган иқтисодий муносабатлар битирув малакавий ишнинг предметини ташкил этади.

Битирув малакавий ишининг услубий ва назарий асослари. Ўзбекистон Республикаси Президенти И.А. Каримовнинг ижтимоий йўналтирилган бозор иқтисодиёти, иқтисодий ислохотларни чуқурлаштиришга оид асарлари, транспорт хизмати бозорида рақобат ва

унинг самарадорлиги масалалари бўйича хорижий ҳамда маҳаллий олимларнинг илмий ишлари, Ўзбекистон Республикасининг аҳолига транспорт хизмати кўрсатишни ривожлантириш масалаларига қаратилган конунлар ва меъёрий ҳужжатлар ташкил этади.

Тадқиқот ишининг амалий аҳамияти. Илмий тадқиқот ишида берилган хулоса ва таклифларни вилоят турли мулкчилик шаклидаги фаолият кўрсатаётган автотранспорт корхоналари фаолиятида аҳолига транспорт хизматларини кўрсатишни такомиллаштиришда фойдаланиш мумкин.

Битирув малакавий ишининг таркибий тузилиши. Битирув малакавий иш кириш, учта боб, хулоса ва таклифлар, фойдаланилган адабиётлар рўйхатидан иборат. Ишнинг кириш қисмида битирув малакавий иши мавзусининг долзарблиги, муаммонинг ўрганилганлик даражаси, тадқиқотнинг мақсад ва вазифалари, тадқиқот объекти ва предмети, тадқиқот ишининг услубий ва назарий асоси, ишнинг таркиби ёритилган.

Тадқиқотнинг биринчи бобида Транспорт хизмати бозорида рақобат ва самарадорликнинг назарий асослари ёритилган.

Иккинчи бобида Наманган вилоятида аҳолига транспорт хизмати кўрсатиш бозорида рақобат ҳолати ва самарадорликнинг таҳлил этилган.

Учинчи бобида эса, Наманган вилояти транспорт хизмати бозорида рақобат ва унинг самарадорлигини ошириш йўллари таклиф этилган.

Хулоса ва таклифлар қисмида Наманган вилоятида транспорт хизмати бозорида рақобат ва унинг самарадорлиги масалалари бўйича хулосалар келтирилган ва уни такомиллаштириш бўйича таклифлар берилган.

Битирув малакавий иши фойдаланилган адабиётлар рўйхати билан якунланаган.

1-БОБ. ТРАНСПОРТ ХИЗМАТИ КЎРСАТИШ БОЗОРИДА РАҚОБАТ ВА САМАРАДОРЛИКНИНГ НАЗАРИЙ АСОСЛАРИ

1.1. Транспорт хизмати кўрсатиш бозори ва автомобил транспортининг асосий техник-иқсодий кўрсаткичларининг назарий асослари

Транспорт хизмати кўрсатиш бозори ва автомобил транспортининг асосий техник-иқсодий кўрсаткичларини назарий жиҳатини ёритиш учун қуйидагиларга эътибор берилиши лозим.

Автомобил транспортида аҳолига хизмат кўрсатиш ва ташишни ташкил этиш мураккаб жараён бўлиб, у юк ёки йўловчиларни бир ердан иккинчи жойга кўчиришда умум ташиш технологияси билан боғлиқ изчил жараён ва операциялар мажмуидан иборатдир.

Автомобилларда йўловчилар ташиш қандай ҳудудда бажарилиши, вазифаси ва ташкил этиш шаклига кўра таснифланади.

Қандай ҳудудда бажарилишига кўра: шаҳарларда, шаҳар атрофида, қишлоқ ҳудудлари ичида, шаҳар ва вилоятлараро ва халқаро ташишларга ажратилади.

Вазифасига кўра: доимий маршрутларда, экскурсион, туристик, хизмат юзасидан йўловчилар ташишларга бўлинади.

Ташкил этиш шаклига кўра: маршрутлардаги, буюртмали, тўғридан-тўғри ва аралаш ташишларга бўлинади.

Ташиш ҳажмига кўра юк ташишни ташкил этишнинг қуйидаги тамойиллари бўлиши мумкин: бир турли жуда кўп ҳажмдаги юкларни ташиш; бир турдаги юкларни нисбий кўп миқдорда ташиш; кам миқдорли ёки юкларни йиғиб ташиш.

Автотранспорт саройи ва мижозларнинг ўзаро муносабатлари белгиланган топшириқни бажаришда ўзаро манфаатдорлик асосида бўлишини таъминлаш, уни амалга оширишда эса ташиш режасига шартномалар ва айрим келишувларга таянган ҳолда бўлиши керак. Ўз

вақтида ташишни бажаришликка мижозлар ва автотранспорт саройлари баробар жавобгардирлар.

Автотранспорт корхонаси ва мижозларнинг ўзаро муносабатларини шартнома орқали тартибга солинилади. Шартнома орқали улар алоқалари, ташиш катнашчилари, молиявий тартибни мустаҳкамлаш кабилар белгиланади. Ташишга белгиланган шартнома иш хужжатларининг асоси бўлиб, у жорий (йиллик), квартал ва илдам (смена-суткали) режалар тузиш асоси ҳамдир.

Автотранспорт саройи билан шартнома тузувчи мижоз одатда юк жўнатувчи, баъзи ҳолларда эса юк қабул этувчи бўлади. Юк жўнатувчи бу ташкилот (корхона) ёки унинг номидан юк жўнатувчи шахс бўлиши мумкин.

Шартнома ёзма шаклда ёки бир маротабали талабнома (заявка) шаклида бўлиши мумкин. Кейингиси режада белгиланмаган мижозга хизмат қилишда ишлатилади ва унинг кучи шартномага тенглаштирилади.

Шартномада қуйидагилар кўрсатилади:

- а) шартнома тузишда ваколатли ташкилот ва унинг жавобгар шахси;
- б) ташиш миқдори ва юк турларига кўра ташиш характери кўрсатилган шартнома предмети;
- в) ташишни бажариш шарти. Бунда ташиш вақти белгиланган режа, юкни бериш тартиби, ташиш масофаси, ортиш-тушириш операциялари бажарувчи воситалар ва улар ишлаш тартиби, экспедиция ишлари, талабнома (заявка) бериш вақти ва уни расмийлаштириш тартиби ва ҳ.к. бўлади;
- г) келишилаётган томонлар жавобгарлиги;
- д) бажарилган ишга ҳисоб-китоб вақти ва уни бажариш тартиби, шартномага кўра даъвони кўриб чиқиш тартиби; томонлар адреси банкдаги ҳисоб-китоб рақами, жарималар ва шунга ўхшашлар.

Шартномада белгиланган шартлар бузилиб бажаришда томонлар жарима ва неустойка тўлаш тартиби кабилар кўрсатилади.

Ташиш ва юкларни ўз вақтида етказиб бериш мижозларни юкларни жўнатишга ва қабул этишга бўлган талабларни ўз вақтида, бажарилиши

билан чамбарчас боғлиқ. Масалан, сабзавот маҳсулотларини қишлоқ хўжалигида улар сақлаш жойларига ва бошқа жойларга ташиш йил фаслининг аниқ вақтида бажарилади. Бундай шартни бажармаслик уларни бузилишига олиб келиб, ташишни мақсадсизликга олиб келади. Ташишни ўз вақтида бажариш шартномада ёки режада белгиланади.

Ташишни ўз вақтида бажариш юклар характери билан боғлиқ бўлиб, у амалда юкни жўнатиш жойидан етказиб бериш жойига сарфланган амалдаги вақти билан аниқланади. Бу вақтда жўнатиш жойидаги ортишни кутиш, яъни юк қабул этилгандан жўнатишгача бўлган вақт ва туширилувчи жойдаги юк эгасига топширишга бўлган кутиш вақтлари ҳам қўшилади.

Юкларни ўз вақтида ташиш ва уларни ўз манзилига етказиб бериш транспорт иши ташкилотчиси ва мижозлар иш режимлари тўла мувофиқлаштириш асосида бажарилади.

Юкларни манзилларига ўз вақтида етказиб бериш автотранспортни Эксплуатация қилиш нихоятда зарур омили ҳисобланилади. Айни вақтни камайтириш юк эгалар ва бошқа мижозни уни қабул қилиб олиш операциялари ҳамда ортиш-тушириш ишларини рационал ташкил этиш ва ТВ ҳаракат тезликлари билан тўла боғлиқдир. Юкларни манзилларига ўз вақтида етказиб беришга транспорт ташкилотлари билан бирга мижозлар бир хилда алоқадордирлар. етказиб бериш вақтларини тежаш учун моддий рағбатлантириш лозим.

Юк улар эгаларига бузилтирилмасдан, захмат етказмай ва миқдоран камайтирилмасдан етказилиши лозим. Автотранспорт корхоналари ташиш жараёнида юкларни тўла-тўқис ва сифатини пасайтирмай ташиб беришга тўла жавоб берадилар. Мабодо юклар қисман ёки тўла миқдорда ёъқотилса ҳамда уларнинг сифати бузилса, юкни эгасига топширишда акт (далолатнома) тузилади.

Автотранспорт саройи мижозга амалдаги камомадга ёки сифати бузилганлигига жарима тўлашлари лозим. Бундай жарима миқдори товар

бахосини камайиши ёки камомати миқдорида, аммо товарнинг кўрсатилган нархидан баланд бўлмаслиги керак.

Табиий офатлар ёки ташилаётган юк хусусияти билан боғлиқ ёки уларни ортиш-тушириш шартлари мижозлар томонидан риоя қилинмаслик натижаларидаги камомат, сифати пасайишига транспорт ташкилоти жавобгар эмас.

Юкларни ташишда қисман бузилишидан сақлаш, баъзида эса тўла бузилишидан сақлаш уларни транспорт воситаси кузовига тўғри жойлаштириш билан боғлиқ бўлади.

1.2 Транспорт хизмати бозорида фаолият кўрсатиш шарт-шароитлари ва рақобат муҳитининг назарий асослари

Транспорт хизмати бозорида фаолият кўрсатиш шарт-шароитлари ва рақобат муҳити қуйидаги масалаларини ўз ичига қамраб олади.

Юк кўтарувчанлиги юқори бўлган автомобилларнинг ва кўп ўринли автобусларнинг кундан-кунга кўпайиб бориши такомиллаштирилган қопламали магистрал йўлларни янада кенг суръатлар билан тараққий эттиришни тақозо этади. Мамлакатни иқтисодий ва ижтимоий ривожлантириш режаларида қаттиқ қопламали ва такомиллаштирилган йўл тармоқларини кенгайтиришга катта аҳамият берилмоқда.

Автомобил транспортида хизмат кўрсатиш учун яхши йўллар бўлиши лозим. Йўллар автомобилларнинг узлуксиз, хавф-хатарсиз ва максимал ҳаракат тезлиги билан ва тежамли ишлашини таъминлаши зарур.

Такомиллаштирилган йўллар қуриш билан бирга маҳаллий аҳамиятдаги йўл тармоқларини ҳам кенгайтириш лозим. Бундай йўл шаҳобчалари товар алмашувини кенгайтириш, қишлоқ хўжалиги ишлаб чиқаришини ва аҳолининг маданий ҳаёт даражасини ўстиришда катта аҳамиятга эга.

Автомобиллар ва йўлларнинг тез ейилишининг олдини олиш мақсадида йўл шароитларини ҳисобга олувчи автомобиллар ишлаб чиқарилиши лозим, магистрал йўлларни қуришда эса ҳозирги замон тезйурар автомобилларини назарда тутиш лозим, чунки бундай йўллар энг кам суммар йўл Қаршилигини таъминлаш билан бирга ҳаракат хавфсизлигини ҳам таъминлайди.

Автомобил транспорти билан йўловчилар ташишни ташкил этишда автомобил йўллари ва шаҳар алоқа йўлларининг аҳамияти катта. Ҳаракат хавфсизлиги, йўловчилар қатнови қулайлиги, бинобарин ҳайдовчи ва бошқа ходимларнинг иш унуми бундай йўлларнинг такомиллашганлик ва жиҳозланиш даражасига чамбарчас боғлиқдир. Автотранспорт корхоналаридаги меҳнат унумдорлиги кўп жиҳатдан йўл шароити ва унинг ҳолатига боғлиқдир.

Автомобил йўллари ва шаҳар алоқа йўллари мураккаб муҳандислик иншоотлари комплекси бўлиб, улар транспорт воситаларининг тез ҳаракатланишини ва ҳаракат хавфсизлигини таъминлаши лозим. Йўллар конструктсияси ва инженерлик иншоотлари таркиби улар учун белгиланган ҳаракат тезлиги ва жадаллиги ҳамда маҳаллий табиат иқлим шароитлари билан узлуксиз боғлиқдир. Йўл белгилари, сигналлар ва ҳаракатни тартибга солувчи бошқа жиҳозлар йўлларнинг ажралмас қисми ҳисобланади.

Умум фойдаланиладиган автомобил йўллари мамлакатимиздаги вилоятлар, шаҳар, туман марказлари, темир йўл бекатлари, аэропортлар, Амадарё сув пристанлари ва бошқа жойларни ўзаро бирлаштиради.

Ўзбекистон Республикасида бундай йўллар «Ўзавтойўл» давлат контсерни тасарруфидадир. Умум фойдаланиш автомобил йўлларида ташқари ҳар хил бошқармаларга тегишли йўллар ҳам мавжуд бўлиб, улар саноат корхоналари, қурилиш, қишлоқ (сув) хўжалиги ва бошқа корхоналар ичидаги объектларни бирлаштириш учун хизмат қилади. Йўлларни тавсифлаш учун давлат ва техника таснифлари мавжуддир. Автомобил йўллари давлат таснифига кўра қуйидагиларга бўлинади:

а) умумдават аҳамиятидаги йўллар. Улар қўшни давлатлар марказлари, республикамиздаги вилоятлар марказлари, йирик саноат ва маданият марказларини ўзаро бирлаштиради. Бундай йўллар каторига йирик курортларга елтувчи йўллар ҳам киради;

б) вилоят аҳамиятидаги йўллар. Бундай йўллар туман марказларини ўзаро ва уларни вилоят марказлари ёки умумдават аҳамиятдаги магистраллар, йирик темир йўл бекатлари, аэропортлар, сув пристанлари билан ўзаро бирлаштириш учун хизмат қилади;

в) маҳаллий аҳамиятдаги йўллар. Бундай йўллар таркибига туман аҳамиятидаги ва хўжаликлар ичидаги барча йўллар киради.

Йўловчилар ташувчи транспорт воситалари ҳаракати қуйидаги шароитларда бутунлай тўхтатилиши ёки қисман чەгараланиши мумкин:

- ҳаракатга хавф туғдирувчи ҳолларда ёки йўл-иқлим шароити кескин ўзгарганида (вақтинча);

- агар маршрутдаги йўл шароитлари кескин ёмонлашса ва ҳаракат хавфсизлигига қаратилган чоралар кўриш имкони бўлмаса ҳамда йўл шароитларини текширув далолатномасида кўрсатилган ҳаракатга хавф туғдирувчи ҳолатлар белгиланган муддатда бажарилмаса, бутунлай тўхтатилади.

Юк ташишни ташкил этиш дейилганда юкларни белгиланган жойга ўз вақтида ва уринтирмаган ҳолда минимал пул ва моддий ҳаражат билан етказиб бериш билан боғлиқ транспорт операциялари тизими тушинилади.

Автомобил транспортида юк ташиш ва уни режалаштириш асослари қуйидагилардан иборат:

- халқ хўжалиги режаси асосида жорий (йил, чорак, ой) ва оператив (кун, смена) юк ташиш режалари тузиш;

- миждозлар (юк эгалари) ва автомобил транспорти корхонаси ўртасида шартномалар тузиш;

- транспорт воситасининг жойлардаги ишини ташкил этиш ва уни бошқариш;

- бажариладиган ишларни назорат қилиш, ҳисоблаб бориш ва таҳлил этиш.

Транспорт ва ортиш-тушириш воситалари юклар хусусиятларига ва ўз навбатида юклар маълум транспорт ва ортиш-тушириш воситалари талабаларига мос бўлиши талаб этилади.

1.3. Транспорт бозори рақобат муҳитида аҳолига самарали хизмат кўрсатувчи автомобил транспорт воситаларини танлашнинг назарий асослари

Транспорт бозори рақобат муҳитида аҳолига хизмат кўрсатувчи автомобил транспорт воситаларини танлаш дейилганда, автомобил транспорти саройига юк ва йўловчилар ташиш характериға кўпроқ мосланган автомобил (автобус), ярим тиркамалар олиш тушунилади. Транспорт воситаларини танлашда уларнинг юқори самара билан ишлаши учун зарур техник-эксплуатацион ва иқтисодий жиҳатларға эътиборни қаратиш лозим. Айниқса, юкларни ташишда улар миқдори ва сифатини камайтирмасдан, ташиш таннархининг иложи бориға арзон бўлишиға еришиш лозим.

Юк автомобилини танлашда ундан энг самарали фойдаланишни назарда тутиш ҳамда қўйидагиларни ҳисобға олиш лозим:

- танланаётган юк автомобилининг ташилувчи юк тури ва унинг упаковкасига мослиги;
- юк оқими ёки юк партияси миқдори (ҳажми) характери, таркиби ва ташиш масофаси;
- ҳар хил, айниқса алоҳида шароитни талаб этувчи юкларни ташишда автомобилларни ишлатиш йўл ва иқлим шароитлари;
- ортиш-тушириш операцияларини бажариш усуллари.

Механизатсиялаштирилган усулларни қўллашда автомобил юк кўтарувчанлигининг орти-тушириш воситалари тури ва қувватига мослиги;

- юк обороти таркибини ҳисобга олган ҳолда айти ташишнинг келажакда ривожланиши;
- юкларни ташиб бериш муддати;
- транспорт воситасининг аниқ шароитлардаги иш унуми;
- ҳар хил турдаги транспорт воситаларини қўллашдаги ташиш таннари.

Автомобилларни танлашда уларнинг конструктсиясига эътибор бериш муҳим. Бунда, бир томондан, автомобилнинг тортиш-динамик ва иқтисодий хусусиятларини, иккинчи томондан, айти кузов турининг ташиладиган юк тури (упаковкаи), солиштирма оғирлиги ва габаритларини ҳисобга олган ҳолда ташиш хусусиялари инобатга олиниши лозим.

Самосвал автомобилни ишлатишда юкни тушириш жараёни механизатсиялашади, ўзи ортғич автомобиллар (самапогрузчиклар) қўлланилишида эса юкларни ортиш ва тушириш ишларини механизатсиялаш ҳисобига, бундай операцияда ишловчилар меҳнати енгиллаштирилади.

Самосвал ва ўзи ортувчи автомобиллардан фойдаланишда унинг ортиш ва тушириш операцияларида туриш вақтларни кескин қисқариши ва ташиш жараёнининг ўзида эса кўпроқ бўлиши ҳисобига улар унумдорликлари анчага ошади.

Самосвал ёки ўзи ортғич автомобилларини қўлланилиши ўрнатилган ортғич ёки самасвал механизмларининг айти базадаги автомобилга нисбатан юк кўтариш қобилиятини камайиши ҳисобига улар унумдорлигини камайтиради. Демак, автомобилнинг ортиш ва тушириш операциясида туриш вақтини камайиши ҳисобига унинг унумдорлиги ошса, юк кўтариш қобилиятини бир мунча камайиши эса уларнинг унумдорлигини камайтиради. Шунинг учун ҳам самосвал ёки ўзи ортувчи автомобилларни қаерда ишлатиш мақсадга мувофиқлигини аниқ билиш лозим.

Ташиш масофаси ошиб борган сари самосвал ва ўзи ортувчи автомобилларни қўллаш афзаллиги камайиб боради, чунки уларнинг юк кўтариш қобилияти, қўшимча механизмлар ўрнатилиш ҳисобига универсал

бортли автомобилдан бир мунча кам (масалан, самосвал Краз-256Б юк кўтариш қобилияти 11т, базали бортли Краз-2257 автомобилида эса 12т), ўз навбатида умум ташиш учун сарфланувчи вақтдаги ортиш ва тушириш операциясига сарфланувчи вақт улуши ҳам камаяди. Юқорида айтилганларга кўра, универсал бортли автомобил ва самасвал автомобилларини ишлатишнинг шундай ташиш масофаси борки, унда улар унумдорликлари ўзаро тенг бўлади. Бундай масофани тенг баҳоли масофа деб аталади. Демак, универсал бортли автомобил ва самасвал ёки ўзи ортувчи автомобилларни ўртасидаги танловни юқорида келтирилган тенг баҳоли масофани аниқлашга қаратилади.

II.БОВ. Наманган вилоятида аҳолига транспорт хизмати кўрсатиш бозорида рақобат ҳолати ва самарадорликнинг таҳлили

2.1 Наманган вилоятида аҳолига транспорт хизмати кўрсатиш бозорида рақобатнинг ҳозирги ҳолати

Юк ташиш бўйича 2012 йил якуни вилоят бўйича автомобил транспортида жами **39,4** млн. тонна юк ташилган бўлиб, ўтган йилнинг шу даврига нисбатан 102 фоизни ташкил қилди. Жами ташилган юкларнинг 57.7 фоизи шахсий автотранспорт эгалари томонидан амалга оширилган.

Айниқса, Мингбулок, Поп, Тўрақўрғон, Чуст, Учқўрғон туманларида юк ташиш ҳажми ўтган йилнинг шу даврига нисбатан юқори даражада бўлди.

Ҳисобот даврида вилоят бўйича ташилган юклар айланмаси ҳажми **1261,0** млн. тн.км ташкил қилиб, ўтган йилнинг шу даврига нисбатан 111,4 фоизни ташкил қилди.

Бундан ташқари йўловчи ташиш бўйича вилоят бўйича автомобил транспортида жами **342,2** млн йўловчи ташилган бўлиб, ўтган йилнинг шу даврига нисбатан 100.1 фоизни ташкил қилди. Бу кўрсаткич Наманган, Тўрақўрғон, Чортоқ ҳамда Чуст туманларида ўтган йилнинг шу даврига нисбатан юқори даражада бўлди.

Ҳисобот даврида вилоят бўйича ташилган йўловчилар айланмаси ҳажми **3362,1** млн. кишини ташкил қилиб, ўтган йилнинг шу даврига нисбатан 102,7 фоизни ташкил қилди.

Наманган вилояти бўйича 2012 йилда Юк ва йўловчи ташиш ҳамда юк ва йўловчи айланмаси ҳажмлари таҳлили 2.1.1-жадвалда берилган.

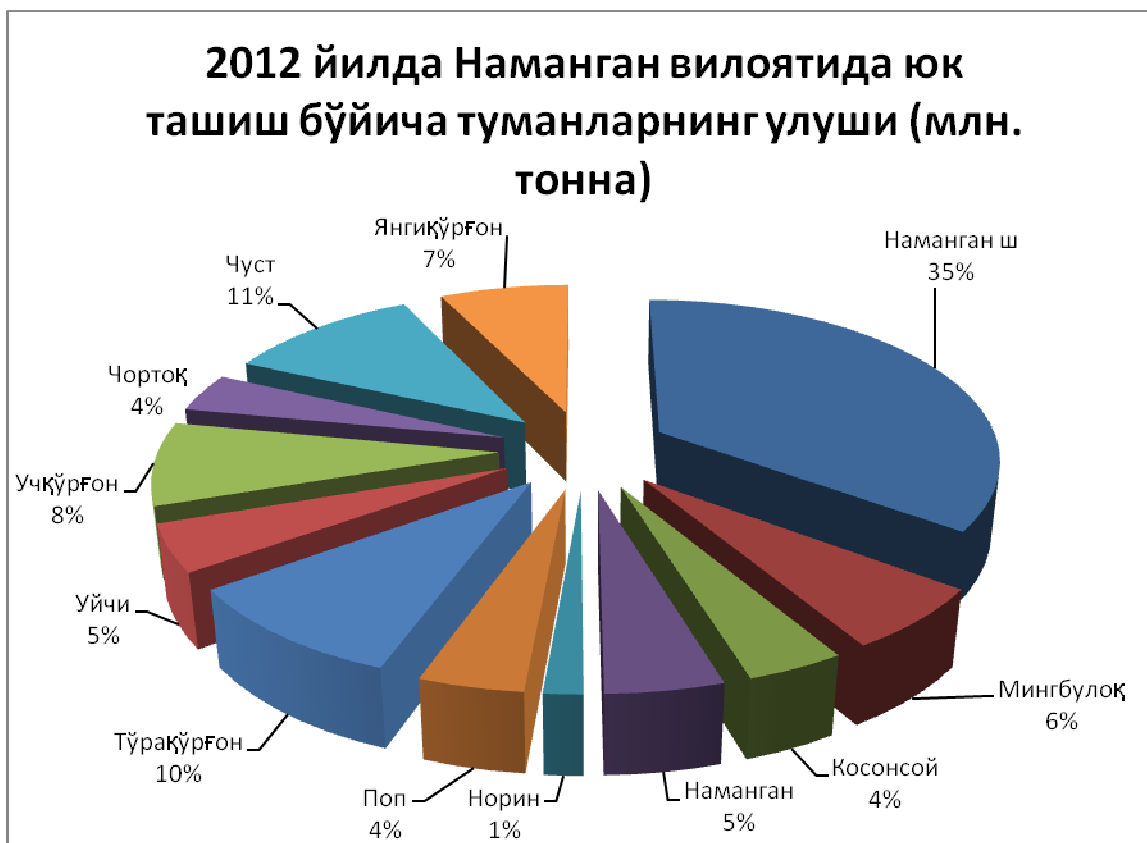
Наманган вилоятидаги шаҳар ва туманларнинг вилоятдаги жами юк ташиш ҳажмидаги улуши 2.1.1-диаграммада келтирилган. 2012 йилда Наманган вилоятида юк ташиш бўйича туманларнинг улуши (млн. тонна) қуйидагича бўлган. Вилоят бўйича жами 39,1 млн тонна юк ташилган бўлса,

Наманган вилояти бўйича 2012 йилда Юк ва йўловчи ташиш ҳамда юк ва йўловчи айланмаси ҳажмлари таҳлили

№	Шаҳар ва туманлар номи	Транспорт							
		Юк ташиш		Юк айланмаси		Йўловчи ташиш		Йўловчи айланмаси	
		Жами 2012 й. минг тонна	2011 йилга нисбатан % ҳисобида	Жами 2012 й. минг т/км	2011 йилга нисбатан % ҳисобида	Жами 2012 й. минг киши	2011 йилга нисбатан % ҳисобида	Жами 2012 й. минг йўловчи/км	2011 йилга нисбатан % ҳисобида
	Вилоят бўйича	39073,4	102,0	1261400,0	111,4	342860,2	100,1	3362767,1	102,7
1	Наманган ш	13746,6	110,1	501668,6	159,0	140834,8	103,0	1374501,6	105,8
2	Мингбулоқ	2577,4	171,1	72536,5	191,5	19148,8	47,6	178627,2	38,9
3	Косонсой	1248,5	71,6	55121,1	80,8	23570,9	97,5	223602,6	101,1
4	Наманган	1885,6	55,9	87651,0	87,4	20921,5	108,5	208898,9	118,7
5	Норин	647,5	65,8	28168,2	75,9	13337,8	90,0	124209,1	90,4
6	Поп	1636,6	131,1	58086,6	128,3	16992,5	98,7	160418,7	101,9
7	Тўрақўрғон	3704,5	131,2	79441,9	106,4	23476,6	132,8	249072,4	150,9

8	Уйчи	1814,3	71,8	55339,0	60,4	16927,4	101,7	151441,3	98,8
9	Учқўрғон	3210,1	106,0	65377,7	70,2	13210,8	105,2	132746,1	109,2
10	Чортоқ	1484,7	82,7	58523,4	74,1	14849,7	141,8	167228,0	172,1
11	Чуст	4238,8	106,5	93222,3	109,5	27563,8	114,3	272889,4	132,5
12	Янгиқўрғон	2878,7	102,6	106263,6	102,1	12025,7	137,3	119131,8	147,8

Изоҳ:жадвал Наманган вилояти статистика бош бошқармаси маълумотлари асосида тузилган

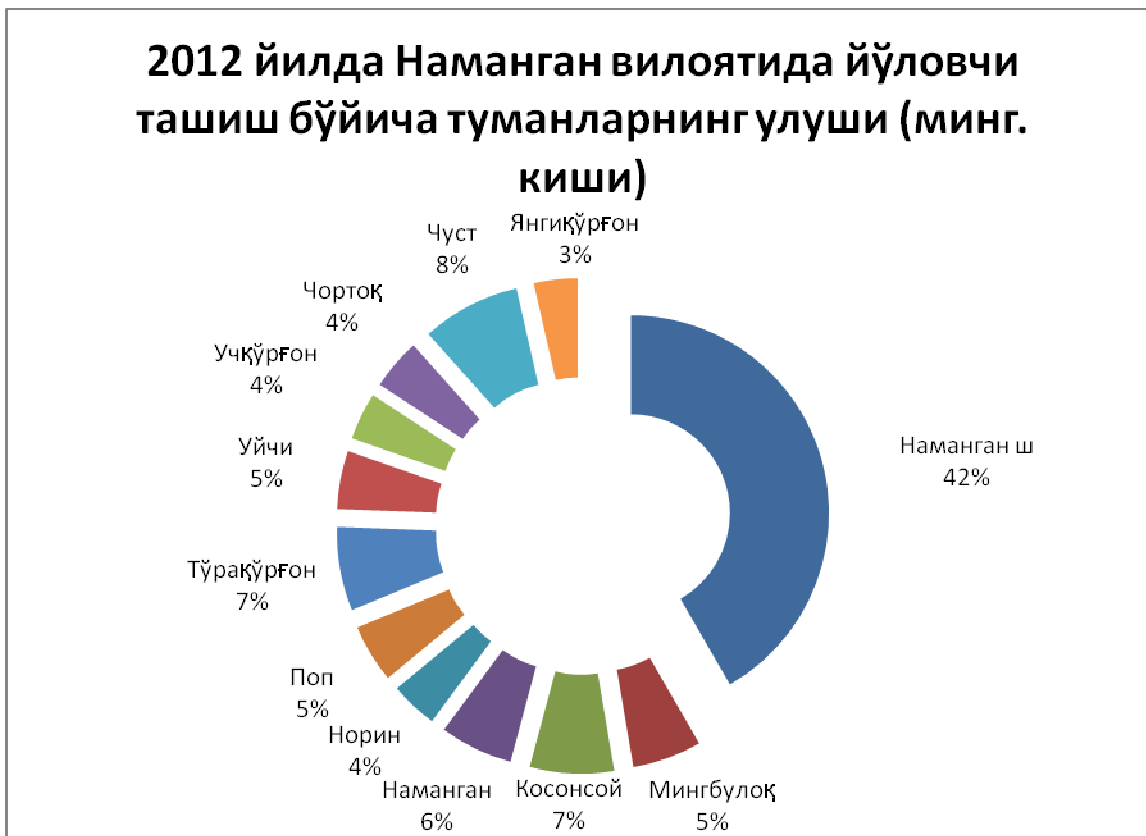


2.1.1 диаграмма. 2012 йилда Наманган вилоятида юк ташиш бўйича туманларнинг улуши (млн. тонна)

шундан Наманган шаҳри 13,7 млн тонна, мингбулоқ 2,6, Косонсой тумани 1,2 млн. тонна, Наманган тумани 1,9 млн. тонна, Норин тумани 0,6 млн. тонна, Поп 1,6 млн. тонна, Тўрақўрғон 3,7 млн. тонна, Уйчи 1,8 млн. тонна, Учқўрғон 3,2 млн. тонна, Чортоқ 1,5 млн. тонна, Чуст 4,2 млн. тонна, ҳамда Янгиқўрғон тумани 2,9 млн. тонна юк ташиш билан қатнашган.

Бундан ташқари вилоятидаги шаҳар ва туманларнинг вилоятдаги жами йўловчи ташиш ҳажмидаги улуши 2.1.2-диаграммада келтирилган. 2012 йилда Наманган вилоятида йўловчи ташиш бўйича туманларнинг улуши (млн. киши) қуйидагича бўлган. Вилоят бўйича жами 342860,2 минг киши

ташилган бўлса, шундан Наманган шаҳри 140834,8 минг киши, Мингбулоқ



19148,8, Косонсой тумани 23570,9, Наманган тумани 20921,5 минг киши, Норин тумани 13337,8, Поп 16992,5, Тўрақўрғон 23476,6 минг, Уйчи 16927,4 минг, Учқўрғон 13210,8 минг, Чортоқ 114849,7 минг, Чуст 27563,8 минг ва Янгиқўрғон тумани 12025,7 мингта йўловчи ташиган.

Наманган шаҳрида 2009 йил декабр ойида икки мартаба 100 дондан жами 200 та “Исузи” автобуслари сотиб олиниб (ҳар бири 48 млн сўм) 2010 йил январь ойидан бошлаб аҳолига транспорт хизмати кўрсатиш бўйича “Исузи” йўловчи ташиш унитар корхонаси ўз фаолиятини бошлади ва ҳозирги кунда Наманган аҳолисига транспорт хизматини кўрсатиб келмоқда

“Исузи” йўловчи ташиш унитар корхонасининг 2012 йил техник иқтисодий кўрсаткичларининг таҳлили 2.1.2-жадвалда келтирилган

“Исузи” йўловчи ташиш унитар корхонасининг 2012 йил техник иқтисодий кўрсаткичларининг таҳлили

Кўрсаткичлар	1-квартал		2-квартал		3-квартал		4-квартал	
	1 кварталлик	Бир кунлик	2 кварталлик	Бир кунлик	3 кварталлик	Бир кунлик	4 кварталлик	Бир кунлик
“Исузи” русумли автобуслар сони	180	180	180	180	180	180	180	180
Нақд пул тушуми, млн сўм;	1471	49,03	1534	51,01	1537	51,78	1544	52
Ташилган йўловчилар сони, киши;	4903332	163413	5104456	167532	5116742	167657	5201872	167980
Ишловчилар меҳнат унумдорлиги, млн сўм/киши	3,225	107,478	3,421	107,51	3,429	107,59	3,405	107,78
Ҳайдовчилар меҳнат унумдорлиги, млн сўм/киши	3,68	122,649	4,37	123,564	4,62	123,774	4,77	123,821

Изоҳ: жадвал “Исузи” йўловчи ташиш унитар корхонасининг маълумотлари асосида тузилган

2.1.2-жадвал маълумотларига мурожаат қиладиган бўлсак, “Исузи” йўловчи ташиш унитар корхонасининг 2012 йил биринчи чорагида автобуслар сони 180 тани ташкил қилган, Нақд пул тушуми биринчи чорак якуни буйича 1471 млн. сўмни ташкил қилган бўлиб, ҳамда кунлик тушум 49,03 млн. сўмни ташкил этган. Иккинчи чоракда автобуслар сони 180 тани ташкил қилган, Нақд пул тушуми иккинчи чорак якуни буйича 1534 млн. сўмни ташкил қилган бўлиб, биринчи кварталга нисбатан 0,4 фоиз кўп тушум қилинган ҳамда кунлик тушум 51,01 млн. сўмни ташкил этган. 2012 йил учинчи чорагида автобуслар сони 180 тани ташкил қилган, Нақд пул тушуми учинчи чорак якуни буйича 1537 млн. сўмни ташкил қилган бўлиб, ҳамда кунлик тушум 51,78 млн. сўмни ташкил этган. тўртинчи чоракда автобуслар сони 180 тани ташкил қилган, Нақд пул тушуми тўртинчи чорак якуни буйича 1544 млн. сўмни ташкил қилган бўлиб, ҳамда кунлик тушум 52 млн. сўмни ташкил этган.

Бундан ташқари ишловчилар меҳнат унумдорлиги 2012 йил биринчи чорагида 3,225 млн.сўмни, иккинчи чорагида 3,421 млн.сўмни, 2012 йил учинчи чорагида 3,429 млн.сўмни ҳамда тўртинчи чоракда 3,405 млн.сўмни ташкил этганини кўришимиз мумкин.

“Исузи” йўловчи ташиш унитар корхонасининг 2011-2012 йилларда аҳолига транспорт хизмат кўрсатиш ҳажмининг таҳлили 2.1.3-жадвалда келтирилган.

**Исузи” йўловчи ташиш унитар корхонасининг 2011-2012 йилларда аҳолига транспорт хизмат кўрсатиш йўловчи
ташиш ҳажмининг таҳлили**

Кварталлар	2011		2012		кварталлик нисбат	
	кв	кунлик	кв	кунлик	Дона	%
1 квартал	4502342	144331	4903332	163413	400990	108,9
2 квартал	5003172	157647	5104456	167532	101284	102,1
3 квартал	5061348	153845	5116742	167657	55394	101,1
4 квартал	5111991	153855	5201872	167980	89881	101,6
ЖАМИ	19678853	609678	20326402	66582	647549	113,8

“Изоҳ: жадвал “Исузи” йўловчи ташиш унитар корхонасининг маълумотлари асосида тузилган

Автокорхонанинг техник-иқтисодий кўрсаткичлари таҳлили

Кўрсаткичлар	2011					2012					нисбат	
	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв	жами	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв	жами	Сўм	%
Автотранспорт воситалари сони, дона; -“Nexia 2” -“Nexia 1”	7 1	7 1	7 1	7 1	7 1	7 1	7 1	7 1	7 1	7 1		
Нақд пул тушуми, млн сўм:	23,9	24,5	24,7	24,9	98	25,9	26,2	26,4	26,6	105,1	7,1	107,2
Битта автомобилга тўғри келадиган тушум, млн сўм:	2,39	2,71	2,8	2,89	10,79	2,82	2,84	2,85	2,91	11,42	0,63	105,8
Ҳайдовчилар сони, киши	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11		
Ишловчилар сони, киши;	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19		
Ҳайдовчилар меҳнат унумдорлиги, млн сўм/киши;	1,83	1,87	1,92	1,96	7,58	1,97	1,98	1,99	2,06	8	0,42	105,5
Ишловчилар меҳнат унумдорлиги, млн сўм/киши	1,03	1,09	1,1	1,15	4,37	1,17	1,16	1,21	1,22	4,76	0,39	108,9

Изоҳ: жадвал 17-автокорхона масъулияти чекланган жамияти маълумотлари асосида тузилган

17-автокорхона масъулияти чекланган жамиятида ҳам аҳолига транспорт хизматини кўрсатиш бўйича 2009 йил декабр ойида 10 донга энгил автомобиллар сотиб олинди ва корхона ўз фаолиятини қайтадан ташкил этди. 2012 йил ҳолатига кўра автокорхона тасарруфида 200 та автобус ва 8 энгил автомобил-такси аҳолига транспорт хизматини кўрсатмоқда, 7 та “Nexia” 2 ва “Nexia” 1 донга энгил автомобилларидир. Автокорхонанинг техник-иқтисодий кўрсаткичлари қуйидаги 2.1.4-жадвалда келтирилган.

Жадвалдан кўриниб турибдики Автотранспорт воситалари сони 2011 ва 2012 йиллар давомида ўзгаршлар 5 фоиз атрофида сақланиб қолган, нақд пул тушуми, 2012 йилнинг жами кварталларида, 2011 йилнинг жами кварталларига нисбатан олганимизда, 7,2 % га ортганини кўришимиз мумкин. Хулоса қилиб айтиш муминки 17-автокорхона масъулияти чекланган жамиятида мавжуд хизмат кўрсатиш автотранспорт воситалари сонини кўпайтириш керак, бу билан, аҳолига сифатли ва арзон хизматлар кўрсатиш ҳажми ҳам ортади.

Шу билан бирга аҳолига сифатли хизмат кўрсатиш учун асосий воситаларга харажатлар ҳам мавжуд. 2.1.5 жадвалда 17 автокорхона хизмат кўрсатувчи техникасига асосий эҳтиёт қисмлар сотиб олиш кўрсаткичлари таҳлили келтирилган. Жадвал маълумотларидан кўриш мумкинки асосий эҳтиёт қисмларга йилига ўртача 211 млн. сўм харажат қилади. Ўз навбатида аҳоли ҳавфсизлигини таъминлаш ҳамда техникани соз олиб юриш масаласи ҳар доим автокорхона бош мақсади бўлиб қолади.

2.1.5 жадвал

17 автокорхона хизмат кўрсатувчи техникасига асосий эҳтиёт қисмлар сотиб олиш кўрсаткичлари таҳлили

Эҳтиёт қисмлар	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв	жами	Нархи (1 донга. Минг сўмда)	Жами нарихи
Балон	30	50	120	80	280	550	154000
Акумулятор	40	20	60	80	200	220	44000

Ремен(тасма)	60	80	100	110	350	38	13300
--------------	----	----	-----	-----	-----	----	-------

Изоҳ: жадвал 17-автокорхона масъулияти чекланган жамияти маълумотлари асосида тузилган

Шуни ҳам таъкидлаш лозимки, ҳозирги кунда минглаб ноқонуний киракашлик қилаётган ҳайдовчилар кунига 60-70 минг сўм ноқонуний пул маблағларини ўзлаштирмоқдалар. Бундан ташқари ноқонуний киракашлик қилаётган аксарият ҳайдовчилар етарли меҳнат стажига эга эмаслар ҳамда йўл ҳаракати қоидаларига риоя этмаётганликлари сабабли йўловчилар ҳаётини хавф остида қолдирмоқдалар. Бизнинг фикримизча ноқонуний киракашлик фаолиятига қарши чора-тадбирларни такомиллаштириш мақсадга мувофиқ. Бунинг натижасида вилоятимиз банк муассасаларига кунига 60-70 млн сўм нақд пул тушиши таъминланади. Шу билан биргаликда йўловчиларнинг хавфсизлиги таъминланади.

2.2 Транспорт воситалари унумдорлигига таъсир этувчи асосий эксплуатацион кўрсаткичлар

Ҳар қандай ускуна ёки жиҳознинг иш унуми дейилганда унинг вақт бирлигида ишлаб чиқарган маҳсулоти тушунилади. Автомобиллар юк ва йўловчиларни маълум масофага ташиб беришини ҳисобга олинса. Уларнинг иш унуми вақт бирлигида ташилган юк ва йўловчилар миқдоридан, яъни тонна (йўловчи)-километрларда ўлчанувчи транспорт ишидан иборатдир. Масалан, автомобилнинг юк билан бир қатновидаги юк миқдорида ўлчанувчи иш унуми:

$$Q = q_n \gamma_{ct}, \text{ т} \quad (10)$$

бўлса, тонна-километрда бажарилган транспорт иши:

$$P_{\text{юк}} = Q_{\text{юк}} l_{\text{юк}} = q_n \gamma_{ct} l_{\text{юк}}, \text{ ткм} \quad (11)$$

дан иборат бўлади.

Айтилганларга кўра, автомобилнинг бир иш куни давомидаги унуми:

$$Q_k = Q_{\text{юк}} \cdot Z_{\text{юк}} = q_n \cdot \gamma_{ct} \cdot Z_{\text{юк}}, \text{ т} \quad (12)$$

$$P_{\kappa} = P_{\text{юк}} \cdot Z_{\text{юк}} = q_n \cdot \gamma_g \cdot Z_{\text{юк}} \cdot l_{\text{юк}}, \text{ ТКМ} \quad (13)$$

бўлади. Бунда $Z_{\text{юк}}$ -бир иш куни давомида юкли қатновлар сони.

Ўз навбатида, нолинчи қатновга сарфланган вақт ҳам ҳисобга олинган бир иш куни давомидаги юкли қатновлар сони:

$$Z_{\text{юк}} = \frac{T_{\text{иш}}}{t_{\text{айл}}} \quad (14)$$

Бунда $T_{\text{иш}}$ -автомобилнинг ишда бўлиш вақти, соат;

$t_{\text{айл}}$ -бир тўлиқ қатнов учун зарур вақт, соат.

Бир тўлиқ қатнов учун зарур вақт автомобилнинг юк ортиш пунктидан уни тушириш пунктигача юкли қатнов вақти, юк тушириш пунктидан навбатдаги юк ортиш пунктигача бўш қатнов вақти ҳамда ортиш-тушириш вақти йиғиндисидан иборат бўлади:

$$t_{\text{айл}} = t_x^{\text{юк}} + t_x^{\text{б.к}} + t_{\text{о-м}}, \text{ соат} \quad (15)$$

бунда: $t_x^{\text{юк}}$ -автомобилнинг юкли қатнов вақти;

$t_x^{\text{б.к}}$ -бўш қатнов вақти;

$t_{\text{о-м}}$ -транспорт воситасининг юк ортиш-туширишда туриш вақти.

Ҳаракат вақтини аниқлаш учун юкли ва бўш қатновлар масофасини ҳаракат тезлигига бўлиш лозим:

$$t_x = \frac{l_{\text{м}}}{V_{\text{м}}} = \frac{l_{\text{юк}} + l_{\text{б.к}}}{V_{\text{м}}} = \frac{l_{\text{юк}}}{\beta V_{\text{м}}}, \text{ соат} \quad (16)$$

бунда $l_{\text{юк}}$ -автомобилнинг юкли қатнов масофаси;

$l_{\text{б.к}}$ -автомобилнинг бўш қатнов масофаси;

$V_{\text{м}}$ -автомобилнинг техник ҳаракат тезлиги.

Ташиш масофаси берилган ҳолда бир айланиш вақтини камайтириш учун автомобилнинг техник ҳаракат тезлигини ошириш ва автомобилнинг орти-тушириш операцияларида бекор туриш вақтини камайтириш лозим бўлади.

Транспорт воситасининг бир соатлик иш унуми қуйидаги формулага биноан ҳисобланади:

$$W_Q = \frac{Q_{\kappa}}{T_{\text{иш}}}; \quad W_P = \frac{P_{\kappa}}{T_{\text{иш}}}$$

Бунда W_K -транспорт воситаси бирлигининг т/соат да айланувчи бир соатлик иш унуми;

W_P -транспорт воситаси бирлигининг ткм/соат да ўлчанувчи бир соатлик иш унуми.

Юқоридаги формулаларга (43) ва (44) формулалардаги транспорт воситаларининг 1 кунлик иш унуми қўйилса, юқоридаги формуланинг кўриниши:

$$W_Q = \frac{q_n \gamma_{cm} \beta V_m}{l_{юк} + \beta V_m t_{o-m}}, \text{ т / соат}$$

$$W_P = \frac{q_n \gamma_g \beta V_m l_{юк}}{l_{юк} + \beta V_m t_{o-m}}, \text{ ткм / соат}$$

бўлади.

Бу формулаларга кўра автомобил (автопоезд)лар иш унумига таъсир этувчи омиллар: транспорт воситасининг юк кўтарувчанлиги (q_n), юк кўтарувчанликдан фойдаланиш коэффитсиенти (γ), юкли қатнов масофаси ($l_{юк}$), йўлдан фойдаланиш коэффитсиенти (β), ортиш-тушириш операцияларида бекор туриш вақти (t_{o-m}), автомобилнинг техник ҳаракат тезлиги (V_m)дан иборат бўлади. Қайд этилган ушбу олти омил юк ташиш билан болиқ барча эксплуатацион шароитларни ўз ичига қамраган бўлиб, амалда улардан бирортасининг ўзгариши ҳам автомобилнинг иш унумига таъсир этади.

Транспорт воситаларининг иш унумига асосий техник-эксплуатацион омиллар таъсири

Автомобил транспорти воситалари самарадорлигини ошириш йўл-ёриқлари ва усуллари, ташиш жараёнини тўғри ташкил этиш, автомобиллар иш унумини ошириш ва ташиш таннархини айрим техник-эксплуатацион омилларнинг таъсир даражаси ва характерини билишнинг аҳамияти катта.

Мустақил мунозарани ташкил этишда интерактив методларни мустақил бажаришга имконият яратилиши, ўқувчини дарсга бўлган қизиқиши ва дунё қарашини оширади.

2.3. Наманган вилояти маршрутларида ишловчи транспорт воситаларининг таҳлили

Маятникли маршрутда орқага бўш қатновчи транспорт воситаларининг иш ҳисобини бажариш учун қуйидагиларни кўриб чиқамиз: юкли масофаси $l_{\text{юк}}=10$ км, нолинчи қатновлар $l_0^1=8$ км. Ташилувчи юк 1-синфга мансуб, донали ($U_{\text{вст}}=1,0$). Юкнинг умумий ҳажми $Q=30660$ т. Ташиш ЗИЛ-130-76 автомобилида 30 кун давомида қуйидаги эксплуатацион кўрсаткичлар билан бажарилади: $V_T=24$ км/соат, $t_{o-T}=0,7$ соат, ишдаги вақт $T_{\text{иш}}=14$ соат. A_e , L_k ва α ларни аниқлаш зарур.

1. Автомобилнинг маршрутда бўлиш вақтини топамиз. Айни мисолда $\alpha_m=0,5$ бўлгани учун:

$$T_m = T_{\text{иш}} - t_0 = T_{\text{иш}} - \frac{l_0^1 + l_0^{11}}{V_T} = 14 - \frac{4+8}{24} = 13,5 \text{ соат}$$

2. Кун давомидаги юкли қатновлар сони:

$$Z_k = \frac{T_m \beta_m V_m}{l_{\text{юк}} \beta_m V_m t_{o-m}} = \frac{13,5 \cdot 0,5 \cdot 24}{10 + 0,5 \cdot 24 \cdot 0,7} = 8,8$$

Қатновлар сони Z_k+9 бутун деб T_m ни қайтадан ҳисоблаймиз:

$$Z_k = \frac{Z_e^1 (l_{\text{юк}} + \beta_m V_m t_{o-m})}{\beta_m V_m} = \frac{9(10 + 0,5 \cdot 24 \cdot 0,7)}{0,5 \cdot 24} = 13,8 \text{ соат}$$

Ишдаги вақт.

$$T_{\text{иш}}^1 = T_m^1 + t_0 = 13,8 + 0,5 = 14,3 \text{ соат}$$

3. Автомобилнинг бир кунлик иш унумини аниқлаймиз: тоннада

$$Q_k = q_n \cdot \gamma_{cm} \cdot Z_k^1 = 6 \cdot 1 \cdot 9 = 54 \text{ т}$$

тонна-километрда

$$P_k = q_n \cdot \gamma_{cm} \cdot Z_k^1 l_{\text{юк}} = 6 \cdot 1,0 \cdot 9 \cdot 10 = 540 \text{ ткм}$$

Ташиш режасини бажариш учун зарур автомобилларнинг Эксплуатациядаги сони:

$$A_9 = \frac{Q_{\text{режа}}}{D_{\text{иш}} Q_k} = \frac{30660 \text{ т}}{30 \cdot 54 \text{ т}} = 19$$

4. Автомобилнинг бир кунлик қатнов масофаси

$$L_K = \frac{l_K \cdot Z_e^1}{\beta_M} - l_{\text{б.к}} + (1_0^1 + 1_0^{11}) = \frac{10 \cdot 9}{0,5} - 10 + (4 + 8) = 182 \text{ км}$$

Кун давомида катнов масофасидан фойдаланиш коэффитсиенти:

$$\beta = \frac{l_{\text{юк}} \cdot Z_e^1}{L_K} = \frac{10 \cdot 9}{182} = 0,495$$

Орқа йўналишда ҳам юк билан қатналадиган маятникли маршрутдаги юк ташувчи транспорт воситалари ишини ҳисоблашда қуйидаги бирламчи кўрсаткичларни оламыз: $l_{\text{юк}} + 10$ км, нолинчи қатновлар $1_0^1 = 1_0^{11} = 4 \text{ км}$, транспорт воситасининг ишда бўлиш вақти $T_{\text{иш}} + 16$ соат, А нуқта (жой)-дан Б нуқтагача ташилувчи юклар ҳажми $K_{\text{АБ}} + 2000$ т, Б нуқтадан А нуқтагача (орқага) ташилувчи юклар ҳажми $K_{\text{БА}} + 2000$ т. Иккала томонга ҳам ташилувчи юклар 1-синфга мансуб, яъни $У_{\text{в.ст}} + 1,0$ тенг. Ташиш муддати 20 кун. Ишловчи автомобил ГАЗ-53А ($q_n + 4$ т), ҳаракат тезлиги 25 км/соат, ҳар бир юкли қатновда ортиш-туширишда туриш вақти $t_{\text{о-т}} + 0,6$ соат.

Ҳисоблаш тартиби:

1. Маршрут ичи йўлдан фойдаланиш коэффитсиенти $\alpha_{\text{ф.м}} + 1,0$ эк

Бир гуруҳ маршрутларда юк ташувчи автомобиллар ишини ҳисоблашда

2.3.1-жадвалда келтирилган бирламчи кўрсаткичлардан фойдаланамиз.

2.3.1-жадвал

Бир гуруҳ маршрутларда ишловчи автомобиллар ишини ҳисоблаш бирламчи кўрсаткичлари

Маршрут тартиби	Қаердан юк олинади	Қаерга ва	Юк	Ҳажми,	$O_{\text{ст}}$	L_o	$L_{\text{йук}}$	$L_{\text{бк}}$	$T_{\text{иш}}$	T_o	T_t	B_t	Автомобил маркази
1	А	Б	қум	30	1,0	8	10	-	12	0,2	0,1	24	МАЗ-503
	Б	А	-	-	-	-	-	10	-	-	-	24	
2	В	Г	тарали юк	20	1,0	1	16	-	14	0,4	0,3	20	ГАЗ-53
	Г	Д	- тарали юк	-	-	2	-	8	-	-	-	24	

	Д	Й	-”- -	16	0,8	-	12	-	-	0,4	0,3	24	
	Й	Ж		12	0,6		14	-	-	0,4	0,3	22	
	Ж	В		-	-	-	-	6	-	-	-	24	
						-							
З	З	И	йиғилма юк -”-	20	1,0	5	15	-	12	0,5	0,3	25	Зил- 130
	И	З		20	0,8	-	15	-	-	0,5	0,3	25	

Ҳар бир маршрутда ишловчи автомобиллар ишини алоҳида ҳисоблаймиз ва бунинг учун барча маршрутларни ажратиб оламиз: орқага бўш қатналадиган маятникли АБ маршрут, ҳалқасимон ВГДЕЖВ маршрут ва икки томонлама юк ташилувчи ЗИЗ маршрути. Ташиш муддати $K_c + 20$ кун.

III. БОБ. НАМАНГАН ВИЛОЯТИДА АҲОЛИГА ТРСНСПОРТ ХИЗМАТИ КЎРСАТИШНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ ЙЎЛЛАРИ

3.1. Юк ташишни ташкил этиш тизимларида юк автомобиллари харакатини ташкил этишни такомиллаштириш

Автомобил транспортида бир турли катта ҳажмдаги қуйидаги юклар: қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари (ғалла, қанд лавлаги, пахта хом ашёси, турли саюзавотлар), ҳар хил ёнилғилар (тупроқ, қум, шағал, чақик тош, ғишт, панеллар, фермалар, ёғоч материаллари) ва бошқалар ташилади. Бу юкларни ишлаб чиқариш ва истеъмол этиш, уларнинг ҳосил бўлиш ва қабул қилиш пунктларининг жойлашуви, улар орасидаги боғланишлар ниҳоятда жадал товар оборотига олиб келади.

Бир турли кўп миқдордаги юкларни ташишда автопоезд ва махсус транспорт воситаларини ишлатиш алоҳида аҳамиятга эга. Уларни қўллаш иш унумини оширади. Тиркамалар сони етарли даражада бўлса, ташиш самараси ошади. Маршрутли юк ташишда автопоездларни қўллаш автомобиллар тортиш кучидан яхшироқ фойдланиш ва транспорт воситаларининг умумий юк кўтарувчанлигини ошириш имконини беради. Буларнинг натижасида ташиш таннарни камида 20% арзонлашади.

Амалда баъзи муайян ҳолларда юк қабул этувчилар юкни кам миқдорда оладилар. Шунинг учун юк жўнатувчилар уларга юкларни майда партиялаб беришга мажбур бўлади. Натижада юк ташувчи автомобилларнинг юк кўтарувчанлигидан тўла фойдаланилмайди. Масалан, мактаб буфетларига, кичик дўконларга (нон, сут, гўшт ва ҳ.к.), маиший хизмат (қир йувиш ёки кимёвий тозалаш пунктлари юклари) талабларига биноан, ози-овқат молларини уйларга келтириб бериш, қишлоқ жойлардаги халқ истеъмоли моллари юкларини ташиш шулар жумласига киради.

Шаҳарлараро ташишдаги майда партияли юкларни бир жойга йиғиб комплектлаб ташишни ташкил этишда юк ташиш автомобили бекати (ЙуТАБ) нинг аҳамияти катта. бундай бекатлар омборига юкларни тегишли

транспорт воситалари келтиради. Юкларни йўналишларига қараб комплектлаб, автопоездларда юк эгаларига жўнатилади. Юкларни олдиндан комплектлаб ташиш тизими автомобил ва автопоездларнинг юк кўтарувчанлигидан унумли фойдаланиш имконини беради.

Шаҳар ичи (шаҳар атрофи) шароитларида майда партияли юкларни йиғиб ёки тарқатиб ташиш маршрутларини тузиш лозим. Йиғиб ташиш маршрутида автомобил маршрутда йўл-йўлакай майда партияли юкларни кетма-кет йиғиб бориб, уни сўнгги манзилга юк эгасига топширади (масалан, киймларни қабул пунктларидан кимёвий тозалаш фабрикасига ташишда). Тарқатиб ташишда эса автомобил бош юк жўнатиш жойидан тўла ортилиб (масалан, нон заводи), уни қабул этувчиларга (дўконларга) кетма-кет етказиб берилади.

Йиғиб ва тарқатиб ташиш маршрутлари учун қуйидаги кўрсаткичлар аниқланиши мумкин:

1. Юк кўтарувчанликдан фойдаланиш:

$$\gamma_{cm} = \frac{Q_{o(m)a}}{q_n}$$

бунда $Q_{o(t)a}$ -бир оборотда амалда ташилган юк миқдори.

2. Бир айланишга сарфланган, вақт

$$t_{айл} = \frac{L_m}{V_T} + t_{o-m} + t_{кч} (n_{кч} - 1), \text{ соат}$$

бунда L_m -маршрутнинг умумий масофаси, км; V_T -ҳаракат техник тезлиги, км/соат; $t_{кч}$ -ҳар бир жойга кириб-чиқишга қўшимча вақт (бунга манёвр қилиш ҳамда хужжатларни расмийлаштириш вақти ҳам киради); $n_{кч}$ -кириб-чиқишлар умумий сони.

3. Иш куни давомидаги айланишлар сони:

$$Z_{айл} = \frac{T_m}{t_{айл}}$$

4. Иш куни давомида ташилган юк миқдори:

$$Q_m = Z_{айл} q_n \cdot \gamma_{cm}$$

5. Иш куни давомида бажарилган юк обороти:

$$P_{.m} = Z_{айл} \cdot q \sum_i^n \gamma_i l_{юки} , \text{ ТКМ}$$

бунда $U_{вн}$ -икки кириб-чиқиш оралиғидаги юк кўтарувчанликдан фойдаланиш коеффитсиенти, $L_{юки}$ -икки кириб-чиқиш оралиқ масофаси. км.

Транспорт жараёнида уч томон қатнашади: юк жўнатувчи (етказиб берувчи) транспорт ташкилоти ва юк қабул этувчи. Улар ҳар бирининг транспорт жараёнидаги вазифасига кўра ташишлар марказлаштирилган ва марказлаштирилмаган хилларга бўлинади. Марказлаштирилган ташишлар дейилганда, шундай ташиш жараёнини ташкил этиш тушиниладики, унда транспорт ташкилоти ёки юк жўнатувчи юкларни барча истеъмолчи талабига биноан етказиб беради. Марказлаштирилмаган ташишларнинг марказлаштирилган ташишлардан фарқи шундаки, ҳар бир юк қабул этувчи ўзига зарур бўлган юкни ташишни ҳамда ташиш билан боғлиқ бўлган ортиб-тушириш ва экспедитсион ишларни ўзи бажаради. Бунинг учун юк қабул этувчи автотранспорт ташкилотига талабнома билан мурожаат қилади, ортиш пунктига юк ортувчи ишчилар, экспедитор ва автотранспорт ташкилотига тегишли автомобил билан келиб, юкни қабул қилади, йўлда қараб боради (яъни, экспедитсион ишни бажаради) ва ўз омборига тушириб олади. Ташишни бундай ташкил этишда юк жўнатиладиган пунктда жуда кўп автомобиллар, юкловчилар, экспедиторлар йиғилиб қолиб, юкни қабул этишда узоқдан-узоқ кутиш навбати ҳосил бўлади. Ортиш операцияси, одатда, кўл кучи билан бажарилади, чунки етказиб берувчи (юк жўнатувчи) ортиш операциясини механизатсиялашган қизиқмайди ва унга жавоб бермайди. Автотранспорт саройи берилган талабномага биноан зарур миқдордаги транспорт воситасини ажратиб беради, лекин ташишни ташкил этиш ва транспорт жараёнининг бажарилишига жавоб бермайди. Ташишни ташкил этишнинг бундай тизими юк қабул этувчиларнинг ўз транспорт воситалари бўлишига олиб келиб, транспорт саройларининг майдалашишига олиб келади, юк оқимлари ҳам майдалашади. Бу эса юкларни рационал (оқилона) маршрутлар ташкил этиб ташишга йўл қўймайди, махсус ва махсуслаштирилган транспорт воситаларидан фойдаланиш имкони ниҳоятда

камайиб кетади. Буларнинг барчаси транспорт ишлатиш харажатларининг ортиши ҳисобига юк ташиш харажатларини кўпайтириб йуборади.

Юқорида келтирилган камчиликларнинг кўпчилигини юк ташишни марказлаштирилган усулида бартараф этиб, транспорт воситаларининг иш унумини ошириш, ташиш таннарни ва мижозлар харажатларини камайитиш мумкин. Юк ташишнинг марказлаштирилган усули юк эгаларига хизмат кўрсатиш маданиятини кўтариш маданиятини кўтариш ва транспорт ишларини ташкил этишни яхшилайдди.

Юк ташишнинг марказлаштирилган усулини қўллашда транспорт жараёнларида қатнашувчи томонларнинг ўзаро алоқалари қуйидагича бўлади:

- юк жўнатувчи ёки унинг юкини етказиб берувчи ташкилот транспорт ташкилотига талабнома беради;
- юкларни автотранспорт саройи, аксарият ҳолларда, умумфойдаланиш автотранспорт саройи ташиб беради;
- юкни тушириб ва қабул қилиб олиш юк қабул этувчилар зиммасида бўлади;
- юклар автотранспорт саройи томонидан кузатиб борилади, бунда экспедиторлик вазифасини амалад ҳайдовчи бажаради. Қимматбаҳо тош ва металллар, топширишда қайта саналувчи ёки тортиб топширилувчи ва шунга ўхшаш юкларни ташиш бундан мустасно;
- ташиш учун ҳақ ва ҳисоб-китобни юк жўнатувчи яъни транспортга талабнома берган ташкилот тўлайди. Юк жўнатувчилар харажатларини юк эгалари қоплаб, жўнатувчилар билан ҳисоб-китоб қилади.

Шундай қилиб, марказлаштирилган юк ташиш усулида, юк қабул қилиб олувчилар транспорт жараёнидаги ташишда қатнашмайди ва улар юкларни ўз вақтида тушириб олишгагина жавоб беради.

Марказлаштирилган юк ташиш тизими қуйидаги афзалликларга эга:

- юкни жўнатувчилардан уларни қабул қилувчиларга бир маромда етказиб бериш ҳамда уларни етказиб бериш вақтларини тежаш шароитлари яратилади;

- транспорт воситаларининг олдиндан келишилган чизма асосида ишлаши уларнинг ортиш операциясида кутиб буришини ёъқотиш ёки камайтириш билан бирга, бундай операцияларни мезанизатсиялаш имкони бўлади; юкловчилар ва экспедиторларга талаб бўлмайди;
- махсуслаштирилган транспорт воситаларидан фойдаланишни кенг йўлга қўйиш ва юк эгаларининг ташиш харажатларини анчагина қисқартириш мумкин;
- ташиш ҳажмига зарур бўлган транспорт воситаларини камайтириш ҳисобига материаллар ва ишчи кучига бўлган талаб ҳам камаяди;
- юк ташиш таннарни арзонлашади;
- транспорт воситаларининг иш унумини ва улардан фойдаланиш самарадорлиги ошади;
- тезкор режалаштиришда иқтисодий-математик усуллар ва ЕХМ дан фойдаланиш имкони яратилади.

Буларнинг барчаси биргаликда майда АТС ларини тугатиш ҳисобига йириклаштирилган автомобил саройлари улушининг кўпайишига ёрдам беради. Марказлаштирилган юк ташиш тизимига ўтиш юк эгалари ишини ҳам такомиллаштиришга олиб келади.

Амалда марказлаштирилган юк ташиш тизимининг қуйидаги: юк жўнатувчилар орқали, тармоқлар бўйича, транспорт ташкилотлари орқали, ҳудудий ва шаҳарлараро ташкилий шакллари мавжуд.

Жўнатувчилар томонидан юк ташишни марказлаштиришда юк ташишга талабнома бериш ҳамда ташиш ва ортиш ишлари жўнатувчиларнинг ўз кучи вавоситалари орқали бажарилади. Юкни қабул қилиш, тушириб олиш қабул қилувчилар зиммасида бўлади. Транспорт бажарган ишига юк жўнатувчи, яъни талабнома берувчи ҳақ тўлайди.

Бундай шаклда юк ташишнинг иқтисодий самараси асосан жўнатувчи омбори олдида юк ортишни кутиб туришни бартараф этиш ва ортиш операциясини механизатсиялаш ҳисобига бўлади. Бу эса транспорт воситаларининг иш унумини ошириш билан бирга, уларга бўлган талабни камайтиради.

Жўнатувчилар томонидан юк ташишни марказлаштиришнинг жиддий

камчиликлари ҳам бор: юк ташишни маршрутлаш ва уларни ташкил этиш жўнатувчилар зиммасидадир. Жўнатувчилар эса фақатгина ўз юкини вақтида етказиб беришга қизиқади, транспорт воситасини орқа томонга йуришида ундан фойдаланиш билан қизиқмаган сабабли, йўл қатновидан фойдаланиш коеффициенти 0,5 дан ошмайди. Агар нолинчи (бўш) қатновлар ҳисобга олинса, ундан ҳам камроқ бўлади.

Марказлаштиришни тармоқлар бўйича ташкил этиш шакли маҳсулотларни сотувчи идоралар бўлишини назарда тутиб, бунда мазкур идоралар бир хил маҳсулотлар ишлаб чиқарувчи корхоналарнинг тайёр маҳсулотларини сотиш ва уларни марказлаштирилган усулда барча истеъмолчиларга етказиб бериш ишларини бажаради. Бунда маҳсулотларни сотишни ташкил этувчи идоралар, масалан, қурилиш материаллари ишлаб чиқарувчи саноатда бир гуруҳ ғишт заводлар, темир-бетон контсруктсиялари ишлаб чиқарувчи заводлар ва ҳ.к., нефт маҳсулотлари, ун тайёрловчи катта тегирмонлар маҳсулотини сотиш ва марказлаштирилган усулда уларни барча истеъмолчиларга етказиб бериш билан шуғулланади.

Транспорт ташкилотлари орқали юкларни марказлаштириб ташиш шакли автотранспорт саройларида юкларни марказлаштириб ташиш (маркетинг) хизматини жорий этишни назарда тутди. Бундай хизмат барча юк жўнатувчилар билан улар юкларини марказлаштирилган усулда ташиб бериш ҳақида шартнома тузиб, барча истеъмолчилар билан юкларни етказиб бериш чизмасини биргаликда тузади. Айрим ҳолларда шартнома юк истеъмолчилари билан тузилиб, улар ваколатномаси (ичонч қоғози) асосида юкларни жўнатувчилардан қабул этиб олиб, истеъмолчиларга ўз вақтида етказиб беради.

Юк ташишни марказлаштирилган усулда ташишни ташкил этишнинг ҳудудий шакли шундан иборатки, йирик шаҳар ёки иқтисодий туманлар ҳудудида юк ташишни марказлаштиришнинг ягона маркази, яъни марказий диспетчерлик хизмати (МДХ) (марказий Эксплуатация хизмати) ташкил этилиб, мазкур ҳудуддаги барча АТС ларга юк ташишда кўмаклашади. МДХ барча юк эгалари (кўпинча юк жўнатувчилар) билан юк ташиб бериб шартномаси тузиб, уларни бажариш учун тезкор юк ташиш режасини ишлаб

чиқади, транспорт воситаларини оқилона ишлатиш маршрутлари ва ҳаракат чизмасини белгилайди, транспорт воситалари тури ва улар миқдорини аниқлайди. Ҳудуддаги ҳар қайси АТС мижозлар билан бевосита боғланмайди, уларнинг асосий вазифаси МДХ ихтиёрига ертаси куни ишга чиқарилувчи транспорт воситалари тури, маркаси ва сони бўйича ахборот беришдан иборат бўлади.

Юкларни тарасиз ташиш транспорт ҳаражатини арзонлаштиради, транспорт воситаларининг ортиш-тушириш операцияларида туриш вақтини қисқартиради, транспорт воситаларининг айланишини тезлатади. Тара ва таралаш ҳаражатлари йўқлиги сабабли транспорт ҳаражатлари баъзи ҳолларда 30 фоизгача арзонлашиши мумкин.

Тарасиз юкларни ташишни ташкил этиш учун қуйидагилар бўлиши лозим:

- тарасиз ташиш имконияти бор юкларнинг мавжудлиги (асосан, уйулувчан ва сочилувчан юклар);
- юкларни қабул этиш, топшириш ва сақлаш учун зарур майдон ва омборлар мавжудлиги;
- қўл ёрдамида ёки механизм орқали ортиш-тушириш ишлари учун зарур асбоб ва жиҳозлар;

Бунда орти-тушириш ишларини имкон қадар механизатсиялаш ҳамда транспорт воситаларининг тарасиз ташилаётган юкка мослашганлиги катта аҳамиятга эга.

Тарасиз ташишнинг камчиликларига қуйидагиларни киритиш мумкин: катта ҳажмдаги омбор, бино ва майдонлар зарурати; қўл кучи билан орти-тушириш операциясида транспорт воситаларининг узоқ муддат туриб қолиши; транспорт воситалари яхши жиҳозланмаган ҳолларда ташиш жараёнида юкларнинг тўкилиши ҳисобига ёъқотилиши.

Ҳозирги даврда транспорт жараёнидаги энг сермехнат ва кам механизатсиялаштирилган ишларга юкларни транспорт воситасига ортиш-тушириш ишларини киритиш мумкин. Бундай ишларни бажаришга транспорт умумий ҳаражатларининг 40-75 фоизи тўғри келади. Ортиш-тушириш операцияларида автомобилларнинг унумсиз туришини

камайтириш, айти операцияларни комплекс механизатсиялаш ва ташиш жараёни сифатини оширишнинг энг самарали йўналишларидан бири барча транспорт турларидаги юк ташишларни контейнер ва тагликларда пакетлаб ташишдир.

Юкларни контейнер ва тагликларда пакетлаб ташиш қуйидаги афзалликларга эга:

- транспорт воситаларининг бекор туришини камайтириш;
- транспорт жараёнининг барча босқичларида ҳам ортиш-тушириш ишларини комплекс механизатсиялаш;
- механизмларни самаралироқ ишлатиш ва ташилаётган юк партияларини йириклаш ҳисобига ортиш-тушириш ҳаражатларини камайтириш;
- кам ҳаражатли (арзонроқ) ва усти очиқ транспорт воситалари туридан фойдаланиш;
- таралаш сарфини камайтириш ҳамда ташилаётган юкларнинг сифатлироқ сақланиши.

Ташишнинг энг кўп тарқалган схемалари қуйидагичадир:

- контейнерни транспорт воситасидан туширмасдан ёки юкли контейнерни тушириб қолдириб, ёки бўшатирилганларини бошқа бекатларга қайтариш;
- юкланган контейнерни юк қабул этувчига етказиб бериб, улардаги олдиндан бўшатирилган бошқа контейнерни ёки юк ортилган контейнерни олиб кетиш;
- юкланган ва бўш контейнерларни юк жўнатувчига етказиб бериш ва олдиндан юкланган ёки бўшатирилган бошқа контейнерни темир йўл юк бекатига қайтариш.

Контейнерларни автомобилдан туширмай бажарилувчи ташиш ишлари юк оқимлари кичик ва уларни қабул этувчиларда тушириш ортиш механизмлари ёқ жойларда ишлатилади. Қатнов масофасидан фойдаланиш коеффитсиенти энг юқори бўлган ташишлар, яъни иккала йўналишда ҳам юкланган контейнерларни ташиш энг самаралидир. Бундай майдонлар ёки терминалларда контейнерлар бир транспорт туридан иккинчисига

ўтказилади, масалан, темир йўл транспортидан автомобилга ёки унинг акси. Бундай терминаллар (майдонлар) контейнерли юклар жуда кўп келадиган ва жўнатиладиган пунктлар (йирик темир йўл бекатлари, дарё ва дэнгиз порт ва пристанлари) ёқасида қурилиб, ташишлар ташкил этилади. Контейнер терминалларида юкланган ва бўшатишган контейнерлар қабул этилади ва жўнатилади, улар йўналишларга қараб сарфланади, ҳужжатлар расмийлаштирилади, орти-тушириш ишлари бажарилади. Юк жўнатувчилардан темир йўл бекатига келтириш ва юк қабул этувчиларга темир йўл бекатидан етказиб бериш, амалда, автомобил транспорти билан бажарилади.

Контейнерли ташишларни ташкил этишда очик ва паст қилиб ишланган, қопламаси асфил т-бетон бўлган майдонлар қурилади. Контейнерлар бундай майдонларда бир неча қатор қилиб жойлаштирилади. Қаторлар орасида тарозбонларнинг меъёрида ишлаш имкони бўлиши учун камида 0,6 м масофа қолдиради.

Темир йўл бекатларида контейнер майдонларида ортиш-тушириш ишлари кўпинча тўрт таянчли кранларда бажарилади, юк обороти ниҳоятда катта терминалларда кўприкли юклагичлар ҳам ўрнатилади.

Контейнер юклагичли терминаллар автомобил транспорти тизимидаги юк бекатларида ҳам ташкил этилиши мумкин. Бунда автомобиллар билан контейнерларда шаҳар (вилоят)лараро юк ташиш ишлари бажарилади. Контейнерларда юк ташиш уларнинг жўнатиш партияларини йириклаштириш ҳисобига кўп юк кўтариш хусусиятига эга бўлган поездларда юкларни етказиб бериш имкониятини яратади.

Йирик саноат корхоналари ўз ҳудудлари ичида контейнер алмаштириш пунктларини ташкил этиб, у ерда юклар қабул этилади ва юкланган (бўшатишган) контейнерлар жўнатилади. Айрим ҳолларда бир неча юк эгалари бирлашиб, корхоналараро контейнер алмашуви пунктлари ташкил этилади. Бундай пунктларда контейнерлар алмашуви фонди ташкил этилиши лозим. Бундай терминалларда контейнерларни келтириш ёки жўнатиш комплекси, транспорт-экспедиция хизмати ташкил этилиши ва ортиш-тушириш операциялари механизатсиялаштирилган бўлиши лозим. Контейнер

алмашув пунктлари фаолиятининг асосий: жўнатувчилар олдиндан (автомобиллар келгунча) ташишга мўлжалланган контейнерларни юклаб тайёрлаб қўйиш, йўл хужжатларини олдиндан расмийлаштириш тамойилида бўлиши лозим. Юк қабул этувчилар ҳам контейнерларни автомобилдан тушириб олганларидан сўнг зудлик билан уларни бўшатиш тамойили асосида ишлашлари лозим.

Автомобил транспортида юкларни тагликда пакетлаб ташиш барча универсал (бортли) автомобиллар, тиркама ва ярим тиркамаларда бажарилади. Тагликда пакетлаб ташишда фургон кузовининг таги (поли) махсус сурилувчи қилиб ишланган бўлса, автоюклагичлар фургон ичига киргазилмай орти-тушириш ишларини бажариш икони бўлади. Баъзи ҳолларда қопланган уларни тагликда пакетлаб ташишда автомобил кузовининг том қисми суриладиган бўлади.

Массаси 10, 20 ва 30 тоннали контейнер ташишга мосланган автопоездлар тягач ва универсал (бортли) ярим тиркамадан иборат бўлади. Ярим тиркамалар контейнерни маҳкамловчи ушлагичлар билан жиҳозланган. 10, 20 ва 30 тоннали контейнерларнинг ост габарит ўлчамлари ени бўйича бир хил (2438 мм) ва узунлиги бўйича ўз навбатида 2991, 6058 ва 12192 мм ёки улар нисбати 1:2:4 қилиб ишланганлиги учун битта ярим тиркамага 30 т ли 1 та контейнер, 20 т ли-2 та, 20 т-ли 1 та ва 10-т ли 2 та ёки фақат 10 т ли 4 та контейнер жойлашади.

Ҳаракатни ташкил этишдан асосий мақсад маълум давр (вақт) ичида белгиланган ташиш ишларини бажаришдан иборат. Режада белгиланган вақт турлича бўлиши мумкин, масалан, бир сутка ёки смена вақти. Ҳаракатни ташкил этишда қуйидагилар таъминланиши лозим: сутка ичи соатларида юк оқими йўналиши ва ҳаракат зичлигига кўра транспорт воситаларидан максимал фойдаланиш; ҳар хил шароитларда йўл ҳаракати қоидаларига риоя қилинган ҳолда ҳаракат тезлигини ошириш ҳисобига транспорт жараёнини жадаллатиш; таннархни камайтирган ҳолда ташишни ўз вақтида (кечирмасдан) ташиш; меҳнат унумдорлиги ошириш.

Шаҳар ичидаги юк жўнатувчилар ва қабул этувчилар жойлашуви ва ўзаро боғланишлари, юкларни қисқа вақт ичида етказиб бериш, уларни

камайтирмай ва арзон ташиш имкониятига эга маршрутлар тузиб, ташишни ташкил этиш талаб этилади.

Транспорт шахобчаларини ташкил этиш шаҳар планировкаси, ундаги кўчалар ёки улар айрим бўлакларидаги турли транспорт ҳаракатлари жадаллиги, сутка ичида турли хил транспортнинг ҳаракат вақтлари ва шунга ўхшашлар билан боғлиқдир. Кун (сутка) давомида ҳаракат йўналишларининг ўзгариб туришини назарда тутиб, транспорт воситаларини танлашда етказиб бериш вақти, уларнинг иш унумдорлиги ва ташиш таннархини ҳисобга олиш лозим.

Ташишни маршрутлаш ва махсуслаштириш аниқ йўналишларда ҳаракатни ташкил этишга сезиларли таъсир кўрсатади.

Ҳаракатни ташкил этишда транспорт воситаларининг иш унумига таъсир этувчи маршрутдаги айрим иш элементларини ҳисобга олиш зарур.

Транспортнинг маршрутдаги иши дейилганда, унинг автомобил саройидан ташқаридаги ташиш ишини муваффақиятли ташкил этиш тушунилади.

Автомобилда белгиланган ташиш ишини аниқ тезкор раҳбарлик қилмасдан амалга ошириб бўлмайди. Автомобил транспортининг маршрутдаги ишларини бажаришига диспетчерлик хизмати раҳбарлик қилади. Бунда ҳайдовчилар ва транспорт воситаларига топшириқ белгиланиб, иш жараёнида пайдо бўлувчи камчиликлар ўз вақтида ёъқотилиши лозим.

Маршрутдаги ишни ташкил этишда, аввало, мижозлар талабини бажариш билан бирга тезкор режада белгиланган смена (сутка) топшириғини бажаришга эътиборни қаратиш лозим. Бунда ишнинг ҳар бир бўғинида, яъни ортиш-туширишда ва ташишнинг ўзида-ташиш ва ўтказиш имкониятларидан максимал фойдаланиш лозим.

Транспорт воситаси олдиндан белгиланган маршрутда, ҳаракат хавфсизлигини таъминловчи юқори техник тезлик билан ишлаши лозим. Маршрутдаги ишни ташкил этишда кўп сменали ва узлуксиз транспорт жараёнини ташкил қилишга алоҳида эътибор бериш керак. Бундай ишларни ташкил этишда ташишнинг ўзаро боғлиқ уч элементини ажрата билиш керак: маршрут, транспорт воситаси ва ҳайдовчиларнинг иш режимлари.

Ҳаракат жадаллиги (интенсивлиги) дейилганда вақт бирлигида (соат, сутка) йўлнинг ҳар бир километрга тўғри келувчи транспорт воситалари сони тушунилади. Амалда бу кўрсаткич йил давомидаги ўртача суткалик кўрсаткич билан характерланади.

Ҳаракат жадаллиги ўзгарувчан миқдор бўлиб, у юк оқими, таркиби ва конфигурациясининг йил фасли ва сутка давомида ўзгаришлари билан боғлиқдир.

Йўллардаги ҳаракатнинг оқилона тизимини тузиш учун йўлнинг айрим участкаларидаги ва бутун йўл давомидаги ҳаракат жадаллигини ҳисобга олиш зарур.

Юк автомобиллари ҳаракати схемаси маятникли (2 нуқта орасида қатнов), ҳалқасимон, радиал ва сиртмоқсимон маршрутлардан иборат бўлиши мумкин.

Иш маршрутини танлаш юк жўнатувчилар ва қабул қилувчилар жойлашуви ҳамда транспорт воситасининг унумли ишлаши билан боғлиқдир. Бунда ташиладиган юк тури, кузов конструксияси, ташишнинг шошолчинчилиги кабиларни эътиборга олиш лозим.

Баъзи ҳолларда икки ва ундан ортиқ маршрутларни биргаликда қўллаш мақсадга мувофиқ бўлиши мумкин. Масалан, ҳалқасимон маршрутда ишлаётган автомобилнинг ишдаги вақти бир оз бажарилмай қолса, автомобилни ўша қисқа вақт ичида маятникли маршрутда ишлатиш ва ҳ.к.

Маятникли маршрут дейилганда икки ўзгармас ортиш-тушириш пункти орасида қайтариловчи қатнашлар тушунилади. Бунда қатновларнинг юкли ёки юксиз, ёки орқага қайтишда айрим қисм юкли, ёки юксиз бўлишининг аҳамияти ёъқ. Ортиш ва тушириш пунктлари орасидаги масофа маршрут елкаси дейилади. Маятникли юк ташиш тизими тўрт хил бўлади: икки томонлама юкли қатнов, орқасига юксиз қатнов; орқага қатновда маршрут елкасининг бир қисмида юкли қатнов, орқага қайтишда асосий маршрутдан чиқиб, йўлакай юк ташиш. Охирги келтирилган қатнов тури умумий юкли қатнов масофаси, юксиз қатнов масофасидан ортиқ бўлгандагина ишлатилади. Асосий маршрутдан чиқиб ишлаш транспортнинг

айланиш вақтини оширгани учун ҳар доим ҳам бундай ташишлар ўзини оқлай олмаслигини назарда тутиш керак.

Ҳалқасимон маршрутда автомобил бир йўналишда ўзаро бирлашувчи чизикда бир неча орти-тушириш жойларидаги юкларни ташиш билан шуғулланади. Кўпинча бундай ташишлар майда юкларни йиғиб ташиш ёки аксинча, тарқатиб ташишда қўлланилади. Бунда ташиш асосий талабларга жавоб бериши лозим. Масалан, юк ташишнинг шошилинчлиги, юклар тури кабилар. Агар турли хил жуда кўп юклар ҳалқасимон маршрутда ташилса, ажартиладиган автомобиллар уларни ташишга мос бўлиши зарур.

Радиал маршрутда автомобил бир юк жўнатиш жойидан барча қабул этувчилар ёки барча жўнатувчилардан бир жойга юк ташийди. Масалан, темир йўл бекатларига хизмат этиш, донларни елеваторга ташиш ва ҳ.к.

Радиал ёки маятникли маршрутда ташишни ташкил этиш автомобиллар иш унумдорлигини таққослаб таҳлил қилиш билан танланади.

Сиртмоқсимон маршрутда, автомобиллар бир неча тур маршрутларда аралаш ишлатилади.

Маълум вақт ёки бутун смена давомида транспорт воситалари аниқ ишлаши учун маршрутда ишлаш графиги тузилади. Бунинг учун автомобилларнинг энг қулай йуриш маршрути аниқланади, транспорт воситалари самарали ишлашини ва маршрут ишини ташкил этишни назарда тутиб юк ташиш учун зарур бўлган вақт ҳисоблаб чиқилади.

Графикни тузишда ҳаракат тезлиги меъёри, орти-тушириш ишларида бўлиш, агар заруратга кўра йўлларда тўхталса, унга сарфланувчи вақтлар ҳисобга олиниши керак. Пухта ишлаб чиқилган графиклар юкларни тез ва ўз вақтида етказиб бериш, транспорт воситалари ишининг маълум ритмда бўлиши ва мижозлардан оқилона фойдаланиш имконини яратади. Энг асосийси, транспорт жараёнидаги барча қатнашчилар (транспорт ходимлари, орти-тушириш пунктлари ишчилари ва мижозлар)нинг интизомли бўлишини таъминлайди.

Шаҳар шароитларида юк автомобилларининг ҳаракат графигини тузиш анча мураккаб, чунки кўпинча орти-тушириш пунктлари бир ва икки смена давомида бир ёки бир неча қатновларнигина амалга оширади. Одатда,

аксарият мижозлар учун юк ташиш графиклари олдиндан ишлаб чиқилган бўлиши керак. Бундай графикларнинг ташкилий-тезкор аҳамияти катта.

Аниқ ишлаб чиқилган ҳаракат гарфиги втомобилларнинг юк оқими ўзгармас ташишларда ортиш-тушириш пунктлараро қатнов жадвали тузиш учун асос бўлади. Графикка нисбатан жадвалнинг фарқи шундаки, жадвалда ҳар бир транспорт воситасининг аниқ ҳаракат вақтлари кўрсатилган бўлади. Айтилган маршрутда ишловчи кейинги автомобиллар учун иш гарфи, ундан олдингисидай бўлиб, фақат бошланиш вақти автомобилларни ишга чиқариш интервал миқдорида сурилади.

Ҳайдовчининг иш вақти унинг автомобилни бошқариш, ишга чиқишга тайёргарлик кўриш ва иш ниҳоясидаги операцияларга сарф қилинган (автомобилни қабул этиш ва топшириш, ёнилғи қуйиш, ҳужжатларни расмийлаштириш ва бошқа), соғлиқни тиббий текшириш вақтлари йиғиндисидан иборат. Автомобилни бошқаришдан ташқари келтирилган вақт сарфлари уларнинг маршрутда бўлиш вақтни қисқартириши сабабли, айтилган ишларни бажаришга сарфланувчи вақтларни иложи борида қисқартириш ёки минимумга келтириш зарур.

Ҳайдовчи маршрутда смена давомида бир ўзи ёки бошқа ҳайдовчилар билан алмашиб ишлаши мумкин. Ҳайдовчилар алмашуви усулида улар белгиланган график бўйича кун давомида алмашиб ишлайдилар. Ҳайдовчилар алмашуви маршрут ичида ёки автомобил саройида амалга оширилиши мумкин. Кейинги ҳолда нолинчи қатнов масофаси ошади.

Транспорт иши ҳафта давомида узлуксиз бўлишини ҳисобга олганда 5 кунлик иш режимида биноан ҳар 5 автомобилга 7 ҳайдовчи, агар автомобил икки смена ишлайдиган бўлса 14 нафар ҳайдовчи зарур бўлади. Бунда ҳайдовчилар алмашиб ишлашлари сабабли автомобиллар ҳолатига қаровга жавобгарлик ҳисси пасаяди. Лекин, айтилганга қарамай, ишни узлуксиз алмашувчи ҳайдовчилар билан ташкил этиш илғор (просив) бўлиб, автомобиллардан узлуксиз (ҳафтанинг 7 кунда) фойдаланиш имкони яратилади. Айтилган (ҳайдовчилар алмашуви усули) усул бўйича темир йўл, сув ва ҳаво транспортларида қўлланилади.

Педагогик жараён ўзининг қанчалик мураккаблиги ва давомийлигидан қатъий назар, у энг аввало мақсадни аниқлашдан бошланади. Педагогик мақсад педагог ва талабанинг ҳамкорликдаги фаолияти натижасини олдиндан тасаввур этишдир. Талабанинг қўйилган мақсадга еришган ёки ериша олмаганлиги аниқлангандан сўнг, ўқитувчи қўллаган услубларининг тўғрилигига, ўз меҳнати самарасига ишониши, ёки талабалар қандай ёрдамга мухтож эканлиги ҳақида ишончли маълумот олиш имконитига эга бўлади. Аввало ўқув мақсадларига мувофиқ бўлган шахс фаолияти сохаларини тавсифлаб ўтамыз.

1. Когнитив (билишга оид) сохада. Бу ўқилган материалларни еслаб қолиш ва уни такроран айтиб беришдан бошлаб, то ўзлаштирилган билимларни тўла англаб, уларни олдин ўтилган ғоя, услуб ва ҳаракат усуллари билан уйғунлаштириб, тасаввур этиш, ҳамда билимларни эгаллашгача бўлган муаммоларни ҳал этилишини ўз ичига олади.

«юк ташишни ташкил этиш тизимлари» мавзусини ўзлаштириб бўлгандан сўнг талаба когнитив сохада:

- Юк ташиш тизимларини ўрганади.
- Юк ташиш тизимлари доирасини ўрганади.
- Йуа ташиш тизимлари иш жараёнини ўрганади.
- Ташиш тизимларига қўйиладиганларни ўрганади.
- Ташиш тизимларини туркумини ўрганади.

2. Психомотр (ҳаракатга оид) соха. Бу сохага у ёки бу ҳаракат фаолиятида ҳаракат йўналишларини тез ва чакқон ўзгартириш, асаб мускулларини мувофиқлаштириб бошқаришни шакллантиришга оид мақсадлар киради. Бу сохада талаба:

- Ташиш тизимлари турларини тушунтира олади;
- Ҳарактни ташкил этиш тамойилларини била олади;
- Маршрутда ишлаш графикларини тузилишини билади;
- Хайдовчини иш режимлари ва АТТ лани ўрганади.

3.2. Йўловчилар ташишни ташкил этишни такомиллаштириш

Автомобилларда йўловчилар ташиш мамлакат умумтранспорт тизимининг ажралмас бир қисми бўлиб, йўловчи транспортининг бошқа турлари билан бир қаторда йўловчи ташиш ишлари билан шуғулланади.

Транспорт турларидан қатъи назар йўловчилар ташишни ташкил этишда уларга умумий талаблар қўйилган бўлиб, унда йўловчиларни қисқа вақт ичида манзилларига етказиб қўйиш, транспорт воситаларининг бутун маршрут давомида аниқ ҳаракати, транспорт воситаларидан яхши фойдаланиш, ташишни тўла хавфсизликбилан ташкил этиш, йўловчиларга юқори маданият билан хизмат этиш, иложи борича ҳаражатларни камайтириш талаблари қўйилади.

Йўловчиларни кўплаб ташувчи транспортнинг бошқа турларига нисбатан йўловчилар ташувчи автомобил транспортининг бир қанча афзалликлари бор. Бундай афзалликларга, энг аввало, йўловчилар ташувчи автомобил транспортининг юқори даражали манёврчанлиги, яъни йўловчиларни иш ва яшаш жойларига яқинлаштириб етказиб бориш хусусияти, такомиллаштирилган ва қаттиқ қопламали йўлларда ер усти йўловчилар ташувчи бошқа транспортларга нисбатан юқори ҳаракат тезлиги.

Йўловчилар оқими сийрак бўлган 200-300 км маршрутларда автобус транспортида темир йўл йўловчи транспортга нисбатан кам ҳаражат қилиниши билан бирга, йўловчиларга қулайликлар яратилади.

Автобус транспортининг камчилиги иш унумининг шаҳар атрофидаги темир йўл йўловчи транспорти, трамвай ва тролейбусларга нисбатан кичиклиги ҳамда ишлатувчи ёқилғининг қимматлиги билан боғлиқ эксплуатацион ҳаражатларнинг катталиги ва атроф-муҳитни заҳарли моддалар билан нисбатан юқори даражада ифлослантириши ва бошқалардан иборат.

Маршрут (йўналиш)лар тизими дейилганда шаҳар, туман ёки вилоят ҳудудидаги йўловчиларни кўплаб ташувчи барча турдаги маршрутлар йиғиндиси тушунилади

Аҳолиси 250 мингдан ортиқ бўлган шаҳарлардаги турли йўловчи транспортларини энг оқилона ёндоштириш мақсадида шаҳар йўловчи транспортининг узоқ даврли (перспектив, яъни 10-15 ва ундан ортиқ йилда

мўлжалланган) режалари ишлаб чиқилиши зарур. Бундай режалар маршрутлар тизимини комплекс ривожлантириш масалаларини қамраб олади.

Комплекс маршрут тизими дейилганда барча турдаги йўловчи транспорти иш маршрутлари ва енгил такси автомобилларининг тўхташ бекатлари йиғиндиси тушунилади.

Шаҳар, туман ёки вилоят ичи йўловчилар ташиш маршрутлари конфигурацияси (жойлашуви) маршрутлар тармоғи дейилади. Фақат автобуслар қатнайдиган маршрутлар конфигурацияси автобус маршрутлари тармоғи дейилади. Бошқа тур йўловчилар транспортининг ҳам тегишлича маршрут тармоқлари бўлади.

Шаҳар маршрутлари тизимига қўйиладиган асосий талаблар: йўловчилар шаҳар чегараси ичида бир қатновда ёки бир транспорт воситасидан иккинчисига ўтиши минимал миқдорда бўлиши; шаҳардаги барча йўналишларида бир қатновга минимал вақт сарфлаш; транспорт воситаларидан самарали фойдаланиш, яъни бутун маршрутлар тармоғи бўйича транспорт воситаларининг текис тўлиб ишлаши ва бошқалар.

Шаҳар йўловчи транспорти маршрутлари транспорт турлари (автобус, трамвай, троллейбус, метро ва ҳ.к.), маршрутлар тармоғидаги ҳаракат йўналишлари, ҳаракат тезлиги ва иш режимларига биноан таснифланади.

Автобус маршрути дейилганда автобус ва маршрутли таксиларнинг бошланғич ва сўнгги бекатлар оралиғида белгиланган ҳаракат йўллари тушунилади. Шаҳар автобус маршрутлари шаҳар ҳудудидаги ҳаракат йўлларига биноан ажратилади.

Диаметриал маршрутлар шаҳарнинг бир қэтини иккинчи қэти билан шаҳар марказий ҳудудларини кесиб ўтиб, шаҳар марказини четлари билан ҳамда шаҳар четки ҳудудларини ўзаро боғлайди.

Радиал маршрутлар шаҳар қэтидаги сўнгги нуктадан марказ томон ёъналган бўлади; бундай маршрутлар шаҳар четларини марказ билан, чекка жойларни туман марказлари ёки метро маршрутлари билан боғлайди.

Ярим диаметрал маршрутлар шаҳардаги икки туман марказларини ўзаро боғлайди.

Ҳалқасимон маршрутлар айлана ёки берк синиқ чизикдан иборат бўлиб, шаҳарнинг ўзаро алоқага муҳтож тарқоқ нуқталарини бирлаштирувчи маршрутдир.

Тангентсиал маршрутлар шаҳарнинг айрим туманларини марказга кирмай ўзаро боғлайди.

Аралаш маршрутлар юқорида келтирилган маршрутларнинг бир неча элементларини ўз ичига олади.

Ишлаш вақтларига кўра маршрутлар доимий ва вақтинчалик бўлиши мумкин. Доимий маршрутларда йил давомида ва ҳафтанинг барча кунларида транспорт воситалари бир хил миқдорда қатнайди. Вақтинчалик маршрутлар эса муайян мавсумда ёки заруратга кўра (масалан шанба ва якшанба кунлари дам олиш учун) ташкил қилиниши мумкин.

Одатда, ҳар бир автобус маршрутига тартиб рақами берилади. Шаҳар маршрутларига 1 дан 99 (йирик шаҳарларда 199) гача, шаҳар атрофи маршрутларига 101 дан 199 гача (201 дан 299 гача) ва шаҳарлараро маршрутларга кейинги сонлар тартиб рақамлари берилади. Агар экспресс ва тезлаштирилган маршрутлар бўлса, автобуслар тартиб рақамларига «Е» ва «Т», қисқатирилган маршрутларга эса «Қ» ҳарфлари қўшилади.

Автобус маршрутлари ҳаракати ташкил этишдаги йўловчиларга хизмат кўрсатиш даражаси ва транспорт воситаларидан фойдаланиш самарадорлигини белгиловчи асосий сифат кўрсаткичларига қуйидагилар киради: ҳаракат тезриги, ҳаракат интервали, салон сиғимининг тўлганлик коеффитсиенти, йўловчилар алмашиш коеффитсиенти ва уларнинг ўртача қатнов масофаси.

Ҳаракат интервали дейилганда, маршрутдаги бекатлардан автобусларнинг кетма-кет ўтиш оралиқ вақти тушунилади.

Ҳаракат интервалларига кўра автобус маршрутлари серқатнов ва сийрак қатновли хилларга бўлинади. Ҳаракат интервали 10-15 минутдан ошмайдиган маршрутлар серқатнов маршрутларга киради.

Шаҳар ва шаҳар атрофи маршрутлардаги йўловчилар оқимининг алоҳида хусусияти шундан иборатки, бундай маршрутларда ерталабки ва кечки «ташиш чўққиси» соатларида (1,5-2,0 соат мобайнида) ҳаракатнинг

серқатновлиги янада оширилиши, қолган вақларда эса, камайтириб, кечки «ташиш чўққиси» дан сўнг эса маршрутлардаги автобусларни аста-секин ўз саройларига қайтариш талаб этилади.

Автобуснинг маршрутдаги бошланғич пунктдан то сўнги тўхтов пунктигача босиб ўтганйўли *рейс* деб аталади. Автобауснинг маршрут бўйича иккала йўналишдаги қатнови, яъни унинг бошланғич пунктдан сўнги пунктгача бориб, яна бошланғич пунктга қайтиши *айланма рейс* деб аталади. Одатда, автобуслар йўналиш давомида ўз номинал сиғимларига нисбатан 1,3-1,6 марта кўпроқ йўловчи ташийди.

Автобуста ишловчи бригадалар меҳнاتини ташкил этишнинг бир қанча шакллари бор. Меҳнатни ташкил этишнинг учланган шакли, яъни ҳар бир автобусга уч ҳайдовчи бириктириланда ҳар куни автобуста икки ҳайдовчи ишлайди. Ҳар икки кун ишлаганларидан сўнг, улар бир кун дам оладилар. Ҳайдовчилар иши бундай шаклда ташкил этилганда, бир ой 20 кун ишлаб, 10 кун дам олинади.

Меҳнатни ташкил этишнинг бир яримлик шаклида икки ҳайдовчи учун икки автобус доимий ишлаш учун бириктирилган бўлиб, учинчи ҳайдовчи уларнинг иккаласини галма-гал алмаштириб, иккала автобуста ҳам ишлайди. Меҳнатни бундай шаклда ташкил этишда ҳам ҳар бир ҳайдовчи икки иш кунидан сўнг бир кун дам олади.

Меҳнатни ташкил этишнинг икки яримлик шаклида ҳар икки автобуста беш ҳайдоври ишлайди. Бунда икки ҳайдовчи фақат биринчи автобуста, яна икки ҳайдовчи эса фақат иккинчи автобусга ишлайди. Бешинчи ҳайловчи галма-гал ҳар иккала автобуста ишлайди. Ҳар тўрт иш кунидан сўнг ҳар бир ҳайдовчи дам олади.

Йўловчилар обороти дейилганда йўловчилар ташиш бўйича бажарилиши лозим бўган ёки бажарилган транспорт иши ҳажми тушунилади. Йўловчилар обороти кўрсаткичи бажарилган йўловчи-километрларда ўлчанади. Бажарилган йўловчилар обороти миқдори аҳолини серқатновлиги (йил давомида бир яшовчига тўғри келувчи транспортдаги катновлар сони) ва йўловчилар қатновининг ўртача масофаси миқдорига боғлиқдир.

Йўловчилар оқими дейилганда бир йўналиш бўйича қатнаёган йўловчилар миқдори тушунилади. Йўловчилар оқими тушунчаси ҳам юк оқими тушунчасига ҳам оҳангдир. Йўловчилар оқими ҳам юк оқими каби епйура ва схема шаклларида берилиб, маълум маршрут бўлаги, маршрут ва йўналиш, тумандаги йўловчилар ташиш кескинлигини билдиради.

Пассажрлар оқимини ўрганишда барча қатновлар икки гуруҳга бўлинади: ишлаб чиқариш билан боғлиқ ва ишлаб чиқариш билан боғлиқ бўлмаган йўловчилар оқими.

Биринчи гуруҳ қатновига ишга бориб-қайтиш, кун давомида иш билан боғлиқ қатновлар, ўқувчи ва талабаларнинг ўқув йуртларга қатнаши киради. Иккинчи гуруҳга томошагоҳлар (театр, контсерт, кино)га, маданий ва илмий ташкилотлар (музей, кўргазмалар, кутубхоналар, стадионлар, дам олиш боғлари)га, дўконларга. Ва маиший хизмат ташкилотлари (шаҳар атрофида дам олиш, касалхона ёки поликлиника, болалар боғчаси)га бориш билан боғлиқ қатновлар киради.

Шаҳардаги йўловчилар обороти йил мавсуми, ҳафта кунлари, сутка соатлари ва йўналишлар бўйича ўзгарувчанлиги билан характерлидир. Мавсумий ўзгарувчанлик айниқса курорт шаҳарлар ва йирик маданий марказлар учун характерли ва уларда яққол кўзга ташланади. Бунда йўловчиларнинг энг кўп миқдори ёз ойларига тўғри келади.

Ҳафта кунларидаги энг кўп йўловчилар миқдори дам олиш, байрам ва байрам олди кунлари билан боғлиқ бўлади.

Йўловчилар оборотининг ўзгарувчанлиги ўзгарувчанлик коеффитсиенти билан аниқланади ва у йўловчилар оборотининг максимал миқдорини унинг ўртача миқдорига бўлиш орқали топилади: $\eta = P_{\max} / P_{\text{ўрт}}$.

Йирик шаҳарларда йўловчилар оборотининг нотекислиги автобус транспортида тахминан: йил давомида ойлар бўйича 1,15-1,20; сутка соатлари бўйича 1,5-2,0 ва йўналишлар бўйича 1,2-1,5 га тенгдир.

Саноати ривожланган шаҳарларда йўловчилар транспорти учун йирик саноат корхоналари бор жойлар атрофида аҳоли мавзелари борлигининг аҳамияти катта. Бундай мавзеларнинг борлиги ишлаб чиқариш билан боғлиқ йўловчилар қатновини камайтирса. Маданий-маиший ва уй-рўзғор билан

боғлиқ қатновлар кўпайтиради. Бинобарин, йўловчилар оқими конфигурация сутка соатларида кескин ўзгариб туради. Айниқса, бу нарса спорт мусобақалари ва халқ сайли кунлари сезиларли даражада бўлади.

Анкета тўлдириш орқали текшириш ўтказиш унча мураккаб бўлмаса-да, тўлдирилган анкеталарни ишлаб чиқиш ва зарур кўрсаткичларни олиш анча мураккаб ва машаққатлидир, чунки анкеталарни турли белгиларга қараб гуруҳлаш ва уларни босқичма-босқич ишлаб чиқиш зарур бўлади. Талон усулида тадқиқот ўтказишда транспорт воситасига ўтирувчи барча йўловчиларга махсус талон берилади ва йўловчи мазкур талонни транспорт воситасидан тушишда ҳисоб ўтказувчига бериб кетади. Йўловчилар оқимини ўрганиш анкетаси намунаси 3.2.1-жадвалда келтирилган.

3.2.1-жадвал

Йўловчилар оқимини ўрганиш анкетаси намунаси

Шаҳарнинг номи _____

Сана _____

Ҳафта куни _____

Савол	Жавоб	Шифр
1	2	3
Сиз ишга ёки ўқишга боришда транспортга қайси бекатдан қайси вақтда чиқасиз?	Сабзавот базаси 7с 20 мин.	
Транспортнинг тури ва маршрут рақами	Автобус № 35,46,53	
Уйдан автобус бекатигача этиб келишга сарфланган вақтингиз	0 с.07 мин.	
Қаерда Сиз бошқа транспортга 1 марта ўтасиз? Транспортнинг тури ва маршрут номери	Пахтакор стадиони Метрополитенга	Навоий, Тошкент-Авиация заводи маршрути

Юқоридаги саволнинг ўзи, агар 2-мартда бошқа транспортга ўтсангиз	-	-
Транспортдан тушиш (чиқиш) бекатининг номи	Метронинг Ойбек бекати	
Агар умумфойдаланиш транспортдан фойдаланмасангиз, ишга бориш усулингиз ва унинг вақтини кўрсатинг	Тагини чизинг: Пиёда бориш, велосипед, енгил автомобил , хизмат автобуси	
Ишдан сўнг қайтиш вақтингиз, транспорт бёканинг номи, транспортга чиқиш вақтингиз	17с 05 мин. Метронинг Ойбек бекати	Метронинг Навоий бекати
Ҳафта ичида транспортда иш билан боғлиқ бўлмаган қатновларингиз сони. Транспортнинг тури	қатновлар сони-4 Транспорт тури Автобус	
Йўловчи транспорти ишини такомиллаштиришга қаратилган Сизнинг таклифингиз	35,46 ва 53 автобуслар қатнови мунтазамлигини ошириш	

Йўловчилар оқимини ҳисоб-натура (жадвал) усули билан текширишда маршрут бўлаклари ичидаги барча қатновлар сони жадвал шаклида ёзиб борилади. Бундай усул билан текширувни ялписига, танлаб ёки бир мартаба ўтказиш мумкин.

Кўз билан қараб санаш орқали текширув ўтказишда маълум салоҳиятли назоратчи (ҳисобчи)лар белгиланган ҳаракат маршрутининг йўловчилар кўп алмашинадиган ва тўхташ жойларида олдиндан ишлаб чиқилган хариталарни тўлдириладилар.

Шаҳар микротуманлари ёки йирик транспорт узелларидаги катта йўловчилар оқими йўловчи йўллари ёки маршрутларини ташкил этиш асоси бўлиб, улар биргаликда шаҳар транспорт тармоғини ташкил этади.

Мавжуд йирик шаҳарларда йўловчиларга хизмат қилувчи шаҳар транспорти турлари (метро, трамвай, троллейбус ва автобус) ичида энг кўп тарқалгани автобус транспортидир.

Йўловчилар ташувчи транспортларнинг у ёки бу турини қўллаш, энг аввало, унинг ташиш хусусияти, бошланғич капитал харажатлар миқдори ва ташиш таннархига боғлиқдир. Йирик шаҳарларда йўловчилар ташиш транспортининг барча турларидан фойдаланиш мақсадга мувофиқ бўлади. Бунда улар ишини мувофиқлаштириш ва ташиш ишларини уларнинг техник-эксплуатацион кўрсаткичларига кўра тақсимлаш лозим бўлади (9-жадвал).

Техник-эксплуатацион кўрсаткичларига кўра йўловчилар транспорти ҳар қайси турининг энг оқилона ишлатилиш жойлари бор.

Жуда катта қувватли йўловчилар оқими мавжуд бўлганида, айниқса, марказий жойларда ер усти транспорти ишини енгиллаштиришда метронинг хизмати беқиёсдир; метронинг бир йўналиши соатига 50-60 минг кишилик йўловчилар оқимига хизмат қила олади.

Трамвай муҳим аҳамиятли, катта қувватли йўловчилар оқимига хизмат қилади; метро йўналишининг давоми сифатида шаҳар туманларини шаҳар атрофи билан боғлашда кўпинча трамвайдан фойдаланилади; бир трамвай йўли, ундаги вагонлар сонига кўра, соатига 15-18 минг йўловчиларга хизмат қила олади. Суткасига камида 5 минглик йўловчилар оқими бўлгандагина трамвай йўллари кўриш мақсадга мувофиқдир.

Троллейбус йўловчилар оқими кам бўлмаган ҳолларда трамвайни шаҳарнинг асосий йўналишларида алмаштиришда ҳамда шаҳарни унинг атрофи билан бирлаштиришда қўлланилади; бир троллейбус йўли соатига 5-9 минглик йўловчилар оқимига хизмат этиши мумкин. Турли хилдаги шаҳар йўловчи транспортининг асосий техник-эксплуатацион кўрсаткичлари таҳлили 3.2.2-жадвалда келтирилган.

3.2.2-жадвал

**Турли хилдаги шаҳар йўловчи транспортнинг асосий техник-
эксплуатацион кўрсаткичлари таҳлили**

Транспорт тури	Афзалликлари	Камчиликлари
Автобус	Манёврчанликнинг яхшилиги, янги маршрутларни тез очиш ва борларини ўзгартириш имконияти. Кўп ва оз миқдорли ташишларни зудлик билан ташкил эта олишлик. Бошланғич капитал харажатларнинг нисбатан камлиги	Жорий эксплуатацион харажатларнинг нисбатан катталиги. Заҳарли ишлатилган газларни чиқариши. Конструкциясининг (айниқса двигателнинг) нисбатан мураккаблиги сабабли ишдаги ишончлигининг камроқлиги.
Троллейбус	Бошланғич капитал харажатларнинг камлиги (аммо автобусдан кўп). Ҳаракатнинг шовқинсизлиги, жадал тезлана олиши, алоқа тезлигининг нисбатан катталиги	Ҳаводаги контакт сим қурилмаларининг мураккаблиги (айниқса кесишиш жойлари, стрелкаларда). Манёврчанликнинг автобусга нисбатан камлиги (контакт сим шаҳобчаларининг борлиги сабабли)
Трамвай	Ташиш хусусиятининг катталиги. Йўловчилар оқими кўп бўлганда жойларда ташиш таннархининг арзонлиги. Бошқаришнинг оддийлиги	Маневрчанликнинг камлиги. Ҳаракатдаги шовқиннинг кўплиги. Бошланғич капитал харажатларнинг анча катталиги.

Метро	Ташиш хусусиятининг энг катталиги. Алоқа тезлигининг энг катталиги. Ҳаракат мунтазамлигининг юқорилиги (тўсиқлар йўқлиги). Ҳаракат хавфсизлигининг энг катталиги	Бошланғич капитал харажатларнинг жуда катталиги.
-------	--	--

Автобуслар шаҳарнинг марказий ҳудудларидаги қисқа масофали катновларда метро, трамвай ва троллейбус йўналишларига қўшимча, яъни мазкур маршрутларни янада тўлдириш мақсадида ишлатилади. Йўловчилар транспортининг бошқа турлари бўлмаган ёки йўловчилар оқими кичик жойларда мустақил автобус маршрутлари хизмати ташкил этилади; шаҳар билан шаҳар атрофи йўловчи алоқаларини ўрнатишда автобус хизматининг алоҳида ўрни бор. Бунда бир автобус йўли соатига 5-7 минг йўловчиларга ва параллел ҳаракатларда эса 10 минг йўловчига хизмат қилиши мумкин.

Маълум миқдор ва йўналишдаги йўловчилар оқимига хизмат этиш учун автобус маршрутларидан фойдаланилади. Маршрутлар йўловчилар ҳосил бўлувчи пунктларнинг жойлашувига кўра перегонларга бўлинади. Перегон-бу йўловчи транспортининг икки қўшни бекати орасидаги масофадир. Йўловчилар катновининг ўртача масофаси қанча катта бўлса, перегонларни узайтириш ҳам шунча катта аҳамиятга эга бўлади. Перегонларни узайтириш бекатлар ўртасидаги алоқа тезлигини ошириш имконини беради.

Шаҳар ичи автобус маршрутларидаги бекатлараро энг мақбул масофа йўловчилар катнови узунлигига боғлиқ равишда 300 дан 700 метргача бўлиши тавсия этилади.

Шаҳар атрофи йўловчилар ташиш ҳаракатида эса бекатлараро масофа 700-1000 метр, узоқ манзилларга катновчи автобус маршрутларида эса йўлдаги аҳоли яшаш пунктларини ҳисобга олган ҳолда бўлади.

Бекатларда автобусларнинг маршрут рақамларини кўрсатувчи махсус табло бўлиб, унда ҳаракат интервали ва бошқа маълумотлар кўрсатилади. Сўнгги бекатлар эса хизмат хоналари билан жиҳозланган бўлиши лозим. Кейинги пайтларда йўловчилар гавжум бекатларда савдо шохобчалари, тезкор қаҳвахоналар ташкил қилинаётир.

Ҳаракат хавфсизлигини ҳисобга олган ҳолда ва чорраҳаларнинг ўтказа олиш хусусиятларини ошириш мақсадида, чорраҳаларга яқин бекатлар улардан камида 25-30 метр масофада ташкил этилади.

Бекатнинг ўтказа олиш хусусияти дейилганда ундан 1 соат ичида бир томонга ўта олиши мумкин бўлган автобусларнинг максимал миқдори тушунилади. Чорраҳаларга яқин жойлашган бекатларнинг бир томонга ўтказа олиш хусусияти соатига тахминан 100 та автобусга тенг.

Йўловчиларнинг автобусда қатнаши учун салонда сотиб олинган чиплғтаси ёки қатнаш ҳуқуқини берувчи махсус ҳужжати бўлиши шарт.

Қуйидаги ҳолатлардан ташқари, автобусларда йўловчиларни ташишга ҳеч қандай тўсқинлик бўлмаслиги лозим: йўловчи белгиланган ташиш қондасини бажармаса; агар ташиш ҳокимият топшириғига биноан тўхтатилган ёки фавқулодда ҳолатлар билан боғлиқ бўлса; агар автобусда бўш жой қолмаган бўлса; агар йўловчи маст ёки бошқа йўловчилар соғлиғига путур келтирадиган ҳолатда бўлса.

Автобслар ҳаракатини ташкил этишда бир қатор ўзаро боғлиқ эксплуатацион-техник шарт-шароитлар ҳисобга олиниши зарур. Булар қаторига қуйидагилар киради: автобуслар тармоғининг жойлашуви (конфигуратсияси); маршрутлар йўналиши ва характери; йўл ва бекатларнинг ўтказа олиш хусусиятлари; ҳаракат тезлиги ва интерваллари; автобуснинг тўлганлик даражаси ва йўл давомида йўловчиларнинг алмашинуви.

Ташиш мунтазамлиги маршрутдаги маълум сонли автобуслар ҳаракати мунтазамлигини талаб этади. Бунга эса ҳаракат интервалининг аниқ бажарилиши (U) ва унга мос частота (P) га риоя этиш орқали еришилади. Шаҳар маршрутларидаги ҳаракат частотаси одатда соатига 12-15 автобусдан, айрим маршрутларда эса 4-5 автобусдан иборат бўлади. Йўловчилар зичлиги

қуввати катта бўлган маршрутларга ерталабки ва кечки «ташиш чўққиси» соатларида камида 15 та автобус чиқарилиши лозим.

Ҳаракат интервали ҳаракат частотасига боғлиқ бўлиб, у маълум жой (бекатдан) навбатдаги автобус қанча вақт оралиғида автобус ўтишини билдиради ($U+60/P$) ва минутда ўлчанади. Ҳаракат интерваллари шаҳар маршрутларида, одатда, 4-6 минутни ва камдан-кам ҳолларда 12-15 минутни ташкил этади.

Шаҳардан ташқаридаги аҳолининг транспортга бўлган эҳтиёжларини кондирувчи йўловчилар ташиш уч хил бўлади: шаҳар атрофи, туман (қишлоқ)лараро ва шаҳарлараро (давлатлараро) ташишлар.

Шаҳар атрофидаги йўловчиларни ташишни ташкил этиш шаҳарни унга ёндош қишлоқ туманлари ҳамда меҳнаткашларнинг оммавий дам олиш жойлари билан ҳар куни ва мунатазам равишда боғлашдан иборат бўлиб йўловчилар оқими нисбий барқарорлиги, перегонларнинг шаҳардагидан катталиги, техник ҳаракат тезлиги ҳамда автобус тўлиш даражасининг нисбатан катталиги, сутка ичида 16-18 соат ҳаракатланиши, йўл шарт-шароитларига боғлиқлик билан характерлидир.

Қишлоқ жойларда доимий яшовчи аҳолига хос йўловчилар оқими сутка соатлари ичида анчагина нотекисдир; вақтинча қишлоқ жойларга келувчилар эса бу нотекисликни янада кучайтиради ва байрам олди кечки соатларда, байрам ва ҳафтанинг биринчи кунлари ерталабки соатлардаги ҳаракатда «ташиш чўққи»лари ҳосил бўлишига сабабчи бўлади.

Шаҳарлараро йўловчиларни ташиш. Юк ташишдан фарқли ўлароқ, асосан йирик магстрал йўл трассаларида ташкил этилиб, уларда автобус бекатлари, шийпонлар, жиҳозланган тўхташ жойлари, йирик шаҳарлардаги маршрутларнинг сўнгги жойларида эса автовокзаллар ташкил этилади. Ташишни бундай ташкил этиш натижасида йўловчиларни маршрутларнинг айрим жойларида, маълум микротуманларда йиғиш имкони яратилади.

Автовокзал-бу шаҳарлараро алоқаларда йўловчилар ташишни ташкил этувчи корхона бўлиши билан бирга, йўловчиларга маршрутларнинг сўнгги боғланиш пунктларида маданий-маиший хизмат этиш маскани ҳамдир. Автовокзаллар амалда йирик шаҳар ва саноат марказларида шаҳар

транспорти ҳаракатидан алоҳида қурилган иншоотлар мажмуидан иборат бўлиб, унга қуйидагилар киради: йўловчи ва хизматчи ходимларга мўлжалланган вокзал бинолари; йўловчиларнинг автобусга чиқиш ва ундан тушиш жойлари (перронлар), рейсга чиқишни кутиб турувчи автобуслар учун майдонча; автобусни тозалаш, йувиш ва техник хизмат кўрсатиш жойлари.

Умумий сиғими 300 кишигача бўлган йўловчилар ва хизмат хоналарини бир қаватли бинога, сиғими 500 дан 900 кишигача бўлганда эса икки қавватли бинога жойлаштириш тавсия этилади.

Шаҳарлараро автобусларда йўловчилар ташишда йўловчилар ва автотранспорт корхоналари ўртасидаги алоқалар ўзига хос хусусиятларга эга бўлиб, улар шаҳар атрофидаги ташишлардан анча мураккабдир. Бунда ўзаро мажбуриятлар йўловчиларнинг автовокзал ва автобекатларга келиб чипта сотиб олиш ва юklarини топширишдан бошланади.

Узоқ манзилларга қатновчи йўловчиларнинг дам олишлари учун зарур шароит, тиббий ёрдам ва овқатланиш имкониятлари яратилиши зарур. Булар. Ўз навбатида, йўловчилар ташишни ташкил этиш жараёнлари асосий элементларига қўшимча равишда бир қатор ташкилий масалаларни ҳал этишни талаб этади.

5 ёшгача бўлган болалар бепул ташилади (бунда битта йўловчи фақат битта бола учун йўлқира тўламаслиги мумкин). Бундай бола учун алоҳида жой ажратилмайди. 5 ёшдан 10 ёшгача бўлган болалар учун ярим баҳоли чиптадан фойдаланилади ва уларга алоҳида жой берилади.

Шаҳарлараро йўловчилар ташиш автобусида йўловчи ўзи билан 16 кг гача қўл юкини бепул олиб йуриши мумкин.

Енгил автомобилларда йўловчиларни ташиш автобуслар билан ташишдагига нисбатан фойдаланилаётган транспорт воситалари ва ташиш ишларини ташкил этиш тамойилларига кўра тубдан фарқ қилади. енгил автомобилларда йўловчиларни ташиш асосан қуйидаги хилларга бўлинади: махсус такси автомобилларда йўловчилани ташиш; хизмат юзасидан йўловчиларни енгил автомобилларда ташиш (бунга аҳоли буюртмасига биноан маросимларга хизмат этувчи енгил автомобиллар иши ҳам киради.)

Бундан ташқари, аҳолининг хусусий бўлган енгил автомобилларда ташишлар ҳам бор.

Енгил такси автомобилларни ишлатишда улардан жадал фойдаланиш характерлидир. Сутка давомида бундай автомобиллар 13-14 соат ишда бўлиб, ўртача босиб ўтиш масофаси 200-250 км ни ташкил этади. Аксарият ҳолларда енгил такси автомобиллардан фойдаланувчи йўловчилар юк билан қатновчи йўловчилардир. Шунинг учун ҳам такси сифатида фойдаланиладиган автомобилларга техник жиҳатдан юқори даражада ишончли, динамик хусусияти юқори, йўловчиларнинг ўтириши ва уларнинг юкларини жойлаштириш қулай бўлиши талаблари қўйилади.

Аҳолининг йўловчилар ташиш транспорт воситаларига бўлган эҳтиёжини фақатгина маршрутда ишловчи транспортлар билан қондириш мумкин эмас. Барча шаҳарларда кўплаб йўловчилар ташувчи транспорт турлари: автобус, трамвай, троллейбус ва метро билан бирга енгил такси автомобиллари ҳам бўлиши зарур.

Енгил такси автомобилларида йўловчилар ташиш ҳажми аҳоли сони, шаҳарнинг аҳамияти, иқлими ва бошқа шароитларга боғлиқ. Йўловчилар ташиш ҳажмини аниқлаш учун талабларни тизимли равишда ўрганиш керак. енгил такси автомобилларига бўлган талаб, маршрутларда ишловчи транспорт турларидаги каби сутка соатлари, ҳафта кунлари, йилнинг ойлари ичида ўзгарувчан бўлади. енгил такси автомобилларига бўлган аҳоли талабини ўрганишнинг бир неча усули бор.

Анкета усулида енгил такси автомобили ҳайдовчилари, махсус варақа (карточка)га ҳар бир йўловчи қатнови кўрсаткичларини ёзиб борадилар.

Рўйхатга олиш усули махсус шаклларда (журналларда) ҳозирги замон техника воситаларига суянган ҳолда ҳисоблаб боришга асосланган бўлиб, унда такси тўхташ жойларига автомобилларнинг келиш ва кетиш кўрсаткичлари, автомобилдаги йўловчилар сони, тўхташ жойидаги кутиб турувчи йўловчилар сони кабиларни махсус диспетчерлар рўйхатга олиб боради.

Кўз билан кўриб хулоса чиқариш усули. Тажрибали назоратчи экспертлар ташишга бўлган талаб қандай бажарилаётгани, автомобилнинг

келишини кутиб турувчи йўловчилар навбати, тўхтов жойида йиғилиб қолган такси автомобиллари ва бошқалар тўғрисида ўз хулосаларини берадилар. Бундай усулда талабни ўрганиш, одатда, анкета усули билан биргаликда ўтказилади.

Жадвал усулида маршрутли такси автомобилларига бўлган талаб ўрганилади. Бундай усулда автомобил ҳайдовчилари маршрутнинг ҳар бир рейсида нечта йўловчилар чиқиб-тушаётганлигини ҳисоблаб борадилар.

Статистик усулда йўл варақалари кўрсаткичлари ишлаб чиқилиб, енгил такси автомобилларидан ишда қандай фойдаланилгани таҳлил этилади.

Текширув ўтказиш олдида қўйилган вазифаларга кўра текширувнинг бир ёки неча туридан бирваракайига фойдаланиш ёки текширувни кун бўйича ёки куннинг маълум вақтида (масалан, «ташиш чўққиси» вақтида), ҳафтанинг барча кунларида ёки фақат айрим кунларида ўтказиш мумкин. Бундай текширувларни йилига 2 марта (ёзда ва қишда) ўтказиш мақсадга мувофиқдир.

Хулоса ва таклифлар

Халқаро алоқаларни, жумладан товар айирбошлашни кенгайтириш ва уни мустаҳкамлаш ишида ҳам транспортнинг роли катта. Халқаро савдо, сайёҳлик ва бошқа алоқаларнинг ривожланиши, фан ва техника, маданият ҳамда спорт соҳаларидаги муносабатларнинг юксалиши транспорт воситалари ва алоқа йўлларининг ривожланганлигига кўп жиҳатдан боғлиқдир. Булардан ташқари, аҳолини саноат ва озиқ-овқат моллари билан ўз вақтида таъминлаш ҳам транспортнинг асосий вазифаларидан биридир.

Юк ташиш бўйича 2012 йилнинг январ-декабр ойларида вилоят бўйича автомобил транспортида жами 39,07 млн. тонна юк ташилган бўлиб, ўтган йилнинг шу даврига нисбатан 102 фоизни ташкил қилди. Жами ташилган юкларнинг 57,7 фоизи шахсий автотранспорт эгалари томонидан амалга оширилган.

Йўловчи ташиш бўйича 2012 йилда вилоят бўйича 342,8 млн. нафар йўловчи ташилган бўлиб, 2011 йилга нисбатан ўсиш суръати 100,1 фоизни ташкил қилди. Ташилган йўловчиларнинг умумий ҳажмида шахсий автотранспорт эгаларининг улуши 32,7 фоизни ташкил қилди.

Шуни ҳам таъкидлаш лозимки, ҳозирги кунда минглаб ноқонуний киракашлик қилаётган ҳайдовчилар кунига 60-70 минг сўм ноқонуний пул маблағларини ўзлаштирмоқдалар. Бундан ташқари ноқонуний киракашлик қилаётган аксарият ҳайдовчилар етарли меҳнат стажига эга эмаслар ҳамда йўл ҳаракати қоидаларига риоя этмаётганликлари сабабли йўловчилар ҳаётини хавф остида қолдирмоқдалар. Бизнинг фикримизча ноқонуний киракашлик фаолиятига қарши чора-тадбирларни такомиллаштириш мақсадга мувофиқ. Бунинг натижасида вилоятимиз банк муассасаларига кунига 60-70 млн сўм нақд пул тушиши таъминланади. Шу билан биргаликда йўловчиларнинг хавфсизлиги таъминланади

Наманган вилоятида аҳолига транспорт хизмати кўрсатишни ривожлантириш учун қуйидаги таклифларни берамиз.

1. Наманган вилоятида йўловчилар ташиш маршрутларини

- (йўналишларини) тадқиқ қилиш ва илмий асосланган усуллар асосида янги йўналишларни очиш.
2. Наманган вилоятида такси хизмати кўрсатиш ҳажмларини ошириш. Бу йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлайди деб ҳисоблаймиз, чунки ҳозирги пайтда ноқонуний, хусусий йўловчи ташувчи таксилар йўл ҳаракати хавфсизлигини эътиборга олмасдан хизмат кўрсатишмоқда.
 3. Наманган вилояти шаҳар ва туманларида расмий равишда аҳолига такси-транспорт хизматларини кенгайтириш. Бу Наманган вилояти шаҳар ва туман банкларига нақд пул тушумларини оширишга олиб келади.
 4. Аҳолига ноқонуний транспорт хизматини кўрсатишни бартараф этиш чора-тадбирларини янада такоминлаштириш. Бу бизнинг фикримизча транспорт хизмати хавфсизлигини таъминлашнинг асосини ташкил этади ҳамда транспорт хизмати кўрсатишда хуфёна бизнесга чек қўйталари хизматини узайтиришга, аҳолига транспорт хизматини кўрсатишга асос бўлади деб ҳисоблаймиз.
 5. Аҳолига транспорт хизматини кўрсатиш шаҳарлараро йўловчи ташиш фаолиятида аҳолига транспорт хизматини кўрсатиш уюшмалари янада кенгайтирилиб, ҳайдовчилар таркибини махсус тайёргарликдан ўтган етарли тажрибага эга бўлган ҳамда йўл ҳаракати қоидаларига қатъий риоя этидиган ҳайдовчиларни жалб этиш. Ҳозирги кунда шаҳарлараро йўловчилар ташиш бўйича аҳолига транспорт хизматини кўрсатишнинг атига 30 % гина расмий фаолият кўрсатувчи автокорхоналар томонидан амалга оширилмоқда, қолган қисми эса ғайриқонуний йўллар билан амалга оширилмоқда, бу ўз навбатида йўловчилар хавфсизлигини таъминлай олмайди. Шу билан биргаликда кунига миллионлаб сўмлар банкларга тушиш ўрнига, ноқонуний аҳолига транспорт хизматини кўрсатувчи шахслар томонидан ўзлаштирилмоқда.
 6. Аҳолига транспорт хизматини кўрсатиш таннархини пасайтириш мақсадида Тошкент шаҳрида кенг фойдаланилаётган “Тазел” русумли сиқилган газ ёнилғиси билан ишлайдиган микроавтобусларни сотиб олиб йўналишларга қўйиш. Ушбу русмдаги транспорт воситалари

нисбатан ихчам ва тежамли ҳисобланади.

7. Ҳозирги кунда Наманган вилояти бўйича аҳолига транспорт хизматини кўрсатувчи воситаларини газлаштириш (сиқилган табиий газ) мақсадга мувофиқ. Бунинг натижасида экологик ҳолат яхшиланади ва ташиш таннархи пасайишига олиб келади.

Юқоридагиларни амалда тадбиқ қилиш Наманган вилоятида аҳолига транспорт хизмати кўрсатишни ривожлантиришга ижобий таъсир қилади деб ҳисоблаймиз.

Фойдаланилган адабиётлар рўйхати

I. Ўзбекистон Республикаси Қонунлари, Вазирлар Маҳкамаси

Қарорлари, Президент фармонлари ва асарлари

1. Ўзбекистон Республикасининг “Автомобил транспорти тўғрисида” ги Қонуни. “Ўзбекистон автомобилчиси”. 1998, №8.
2. Ўзбекистон Республикасининг “Шаҳар йўловчилар ташиш транспорти тўғрисида” ги Қонуни. “Ўзбекистон автомобилчиси”. 1997, №20.
3. Каримов И.А. Бош мақсадимиз – кенг кўламли ислохотлар ва модернизация йўлини қатъият билан давом эттириш.// Халқ сўзи, 2013 йил 18 январь, №15
4. Каримов И.А. Барча режа ва датурларимиз ватанимиз тараққиётини юксалтириш, халқимиз фаровонлигини оширишга хизмат қилади-Ўзбекистон, 2011-42 б.
5. Каримов И.А.. Ўзбекистон иқтисодий ислохотларни чуқурлаштириш йўлида. -Тошкент. “Ўзбекистон” 1995.
6. Каримов И.А.. Демократик ҳуқуқий давлат эркин иқтисодиёт талабларини тўлиқ жорий этиш, фуқаролик жамиятлари асосларини қуриш – фаровон ҳаётимиз гаровидир. -Тошкент. “Ўзбекистон” 2006. 120 б.
7. Каримов И.А. Ўзбекистон мустақилликка эришиш оstonасида. -Т.: “Ўзбекистон” 2011. 420 б.

II. Махсус адабиётлар

- 8.Абдуллаев Ё. "Статистика назарияси" - Т.: Ўқитувчи, 2002.
- 9.Акрамов Э.А.. Корхоналарнинг молиявий ҳолати таҳлили.-Т.: Молия.2003.
- 10.Аҳмедов Р.М. Автотранспортда менежмент: ўқув қўлланма. - Наманган, НамМПИ, 2001. 75 б.
- 11.Ахмаджонов Х.И., Раҳимов М.Ю. Молиявий таҳлил. -Т.: Молия.2004.

- 12.Вахобов А., А.Иброҳимов. Молиявий таҳлил.- Т. : Шарк. 2002.
- 13.Ергешев Е.Е.. Молиявий таҳлил. -Т.: ТДИУ.2003.
- 14.Ергешев Е.Е. Иқтисодий ва молиявий таҳлил. -Т.: 2005.
- 15.Пардаев М.Қ., Б.И.Исроилов. Иқтисодий таҳлил. –Т.: 2001.
- 16.Хўжаев Б.А. Автомобилларда юк ва йўловчиларни ташиш асослари.-Т.: Ўзбекистон, 2002. -240 б.

III. Статистик тўпламлар

- 17.Наманган вилояти Статистика бошқармаси маълумотлари
- 18.“Исузи” йўловчи ташиш унитар корхонасининг маълумотлари

IV. Илмий-оммабоп нашрлар

- 19.Аллабергенов А.П. Транспортнинг хавфсиз ишлашини таъминлашга доир қоидаларни бузиш жинояти учун жавобгарлик. “Ўзбекистон автомобил-йўл комплексининг долзарб муаммолари” Республика илмий-амалий анжуман материаллари тўплами, Тошкент, 2010, II қисм.
- 20.Бутаев Ш.А Истеъмолчи манзлларга алохида ташиш хизмати кўрсатиш жараёнларини логистик бошқариш моделлари. “Ўзбекистон автомобил-йўл комплексининг долзарб муаммолари” Республика илмий-амалий анжуман материаллари тўплами, Тошкент, 2010, II қисм.

V. Интернет маълумотлари

21. www.Google.uz
22. www.aport.ru
23. www.ref.uz
24. www.stat.uz
25. <http://www.capitul.ru>
26. <http://www.mb.ru>
27. <http://www.audit-center.ru>
28. www.logistic-rool.ru

