

O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY
VA O‘RTA MAXSUS TA‘LIM VAZIRLIGI
O‘RTA MAXSUS, KASB-HUNAR TA‘LIMI MARKAZI

E. KARIMOV

AVTOMOBILLARDA YO‘LOVCHILAR TASHISH VA AVTOTRANSPORT MENEJMENTI

Kasb-hunar kollejlari uchun darslik

«SHARQ» NASHRIYOT-MATBAA
AKSIYADORLIK KOMPAANIYASI
BOSH TAHRIRIYATI
TOSHKENT – 2013

UO‘K 629 349(075)

KBK 39.808ya722

K 25

T a q r i z c h i l a r :

B. Ruzmetov – UrDU iqtisod fakulteti
iqtisodiyot kafedrası mudiri, Nyu-York fanlar
akademiyasining haqiqiy a‘zosi, xalqaro
ekspert, i.f.d., prof.

I. R. Ruzmetov – UrDU injener-texnika
fakulteti mashinasozlik kafedrası mudiri.

Ushbu darslik O‘zbekiston Respublikasi Oliy va o‘rta maxsus ta‘lim vazirligi, o‘rta maxsus kasb-hunar ta‘limi markazi tomonidan kasb-hunar kollejlari uchun tavsiya etilgan bo‘lib, O‘zbekiston Respublikasi «Ta‘lim to‘g‘risida»gi qonun, «Kadrlar tayyorlash milliy dasturi» va avtomobillarda yo‘lovchi tashish fanidan tarmoq ta‘lim standartlari talablari asosida yozilgan.

Mazkur darslikda avtobuslarda tashishni tashkil etish, yengil avtomobillarda yo‘lovchilar tashish, avtobuslar va taksilar harakatining nozimlik boshqaruvi, avtobus va taksilar ishi samaradorligini oshirish yo‘llari, transport xizmatini ko‘rsatish tarmoqlariga ilg‘or texnologiyalarni joriy etish, aholining bu xizmat turiga bo‘lgan talab-ehtiyojlarini to‘la qondirish, ichki bozor qonuniyatlariga ko‘ra raqobatli xizmat tizimini yaratish va shakllantirish, nodavlat transport xizmati tizimini rivojlantirish, transportda menejmentning mohiyati va tarixi, bozor iqtisodiyoti sharoitida avtomobil transportida menejmentni tashkil etish va boshqarish asoslari, avtotransport korxonalaridagi menejment jarayonida boshqarish qarorlari, axborot va kommunikatsiyasi, avtomobil transportida menejer faoliyatini tashkil etish, menejment madaniyati va uslubi, avtomobil transportida raqobat va menejment masalalari, mustaqil tayyorlanish savollari, bilimlarni tekshirish testlari va me‘yoriy ma‘lumotlar berilgan.

Darslik transportlarda tashish va boshqarishni tashkil etish yo‘nalishi bo‘yicha bilim olayotgan kasb-hunar kollejlari talabalari va shu soha mutaxassislariga mo‘ljallangan.

UO‘K 629 349(075)

KBK 39.808ya722

ISBN 978-9943-26-097-9

© «Sharq» nashriyot-matbaa aksiyadorlik kompaniyasi
Bosh tahririyati, 2011, 2012, 2013.

KIRISH

Bugungi kunda O'zbekiston o'zining yosh bo'lsa ham yutuqlarga boy va samarali faoliyati tufayli alohida e'tibor qozonayotgan avtomobil sanoati bilan haqli ravishda g'ururlansa arziydi. 1996-yil 19-iyulda uzoq muddatli natijalarni ko'zlab faoliyatini boshlagan, «Markaziy Osiyo mo'jizasi» deya e'tirof etilgan «O'zDaewooavto» bugungi kunda GM O'zbekiston Asaka avtomobil zavodi «Matiz», «Damas», «Spark», «Nexia», «Lacetti» va «Captive» yengil avtomobillarini seriyali ishlab chiqara boshladi. Bu yosh va istiqbolli mashinasozlik neftkimyo hamda elektrotexnika kabi boshqa xalq xo'jaligi yuqori texnologik sohalarining o'ziga xos lokomotivi bo'lib xizmat qiladigan O'zbekiston uchun muhim qadam, rivojlanishning keyingi pog'onasi, yangi asrning boshlanishi edi. «GM O'zbekiston» zavodi uchinchi ming yillikda o'zining zamonaviy avtomobil modellari, «Samavto» zavodi o'zining «Isuzu» avtobuslari bilan aholiga transport xizmatini ko'rsatishga, xalqaro standart talablariga javob beradigan avtomobil transporti tizimining yaratilishiga o'ziga xos zamin yaratdi. O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti sohasida 30 dan ortiq xalqaro konvensiyalar, shartnomalar va kelishuvlar ishtirokchisidir.

Shuningdek, hukumatimiz tomonidan avtomobil transportida yil davomida bir maromda va samarali tashishni ta'minlovchi me'yoriy asos yaratildi. Xususan, 1997-yilning 25-aprelidagi «Shahar yo'lovchi tashish transporti to'g'risida»gi № 419-1 O'zbekiston Respublikasi qonuni,

1998-yil, 29-avgustdagi «Avtomobil transporti haqida»gi № 674-1 qonuni, O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2006-yil 20-dekabrda PQ-535-sonli qarori bilan «Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini 2007–2010-yillarda va kelajakda rivojlantirish konsepsiyasi» tasdiqlandi, transport vositalari harakati, yo'llarda harakatlanish qoidalariga oid bir qator qonunlar qabul qilindiki, bularning barchasi o'z navbatida iqtisodiyot va aholining transport xizmatiga bo'lgan ehtiyojlarini qondirish, xizmat ko'rsatish sifati va darajasini yaxshilash, avtomobil transporti sohasini rivojlantirish va takomillashtirish istiqbollarini belgilashga xizmat qiladi.

Bugungi kunda shahar va tuman yo'lovchilarni tashish yo'nalishlarida tender uslubi amaliyotda keng qo'llanilmoqda. Ushbu uslubda yo'lovchilarni tashish tashkil qilinganda, raqobatbardosh bozor muhitida xizmat ko'rsatish sifati yaxshilandi.

Iqtisodiy islohotlar jarayonida boshqa sohalarda bo'lgani kabi xalq xo'jaligining qon tomiri hisoblangan transport xizmatini ko'rsatish tarmoqlarida ilg'or texnologiyalarni joriy etish, aholining bu xizmat turiga bo'lgan talab-ehtiyojlarini to'la qondirish, ichki bozor qonuniyatlariga ko'ra raqobatli xizmat tizimini yaratish va uni shakllantirishda nodavlat transport xizmati tizimini rivojlantirishga e'tibor yanada kuchaytirildi.

Ushbu darslik muallifning 2002-yilda chop qilingan «Avtomobillarda yo'lovchilar tashish» kitobining to'ldirilgan va qayta ishlangan ikkinchi nashridir.

O‘ZBEKISTON YO‘LOVCHI AVTOMOBIL TRANSPORTI

1. 1. AVTOMOBIL TRANSPORTI – YO‘LOVCHILARNI TASHISHDA ENG OMMABOP VOSITA

Qadim-qadimdan karvonlar yurt obodonchiligi va yuksalishiga, xalqlar o‘rtasidagi do‘stlik rishtalarini mustahkamlashga xizmat qilib kelganlar. Biz agar majoziy ma’noda o‘zimizning ishimizni ularning davomchisi deb hisoblasak, mustaqil mamlakatimiz ravnaqi uchun shaharlarni shaharlarga ulashga, ellarni ellar bilan oshna qilishga, eng asosiysi, yo‘lovchilarni sog‘-salomat manziliga yetkazish yo‘lida xizmat qilishga jazm qilganmiz.

Avtomobil transporti – yo‘lovchilar tashishda eng ommabop tashish vositasi hisoblanadi. Qolaversa, temir-yo‘l transportining imkoniyatlari ma’lum darajada chegaralangan bo‘lib, barcha shaharlarga borolmasligi, havo yo‘llari transporti chipta narxining yuqoriligi, barcha fuqarolarning ham uning xizmatidan foydalanishga qodir emasligi avtotransportning qadrini va ish ko‘lamini oshirib yubordi.

Hozirgi kunda yo‘lovchi avtomobil transporti davlat tasarrufidan chiqarilib, hissadorlik jamiyatlariga aylantirilgan. Barcha yo‘nalishdagi avtobus qatnovlarini davlat tasarrufidan chiqarilgan avtosaroylar bilan birgalikda shaxsiy avtobus egalari hamda tashkilotlarning avtobuslarini shartnoma asosida ijaraga olib, litsenziyalarini qonunlashtirgan shaxslar amalga oshirmoqdalar.

Muntazam avtobus qatnovi 1906-yilda Skobolev – Gorchakova, hozirgi Farg‘ona – Marg‘ilon shaharlari o‘rtasida yo‘lga qo‘yilgan edi. O‘sha paytlarda Toshkentda ham avtomobillar soni kam bo‘lib, shahar dumasida ikkita yengil mashina va xususiy kishilar qo‘lida bir nechta avtomobil bo‘lgan.

1910-yilda Toshkentda birinchi avtobuslar paydo bo'lgan. Xorijdan keltirilgan 8 ta kichik avtobus va bitta qirq o'rinli avtobus shahar ko'chalarida qatnay boshlagan.

Hozirgi kunga kelib O'zbekiston avtomobil ishlab chiqarish sanoatiga ega bo'lgan davlatlar qatoriga kirdi. Yiliga 200 ming avtomobil ishlab-chiqarish quvvatiga ega bo'lgan «O'ZDAEWOO» avto qo'shma korxonasida ishlab chiqarilayotgan «Matiz», «Spark», «Damas», «Nexia», «Lacetti» va «Captive» avtomobillari bilan O'zbekiston faqat o'z ichki bozorida qolmasdan, balki xorijga eksport qilish ham yaxshi yo'lga qo'yilgan. Samarqand shahridagi «Samavto» zavodi xalqaro standart talablari-ga javob beradigan turli rusumdagi «Isuzu» avtobuslarini ishlab chiqarmoqda.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtomobil transporti haqida tushuncha bering.
2. Hozirgi kunda yo'lovchi avtomobil transportining faoliyati qanday yo'lga qo'yilgan?

1. 2. YO'LOVCHI TASHUVCHI MAS'ULIYATI CHEKLANGAN JAMIYATLAR

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2006-yil 9-martdagi «Avtomobil transportida yo'lovchilar tashish sohasidagi tadbirkorlik faoliyatining alohida turlarini amalga oshirishni tartibga solish to'g'risida»gi PK-303-sonli qaroriga ko'ra avtomobil transportida yo'lovchilarni shahar, shahar atrofi, shaharlararo, xalqaro yo'nalishlarda tijorat asosida tashish faoliyati faqat yuridik shaxslar tomonidan amalga oshiriladi.

Tadbirkorlik subyektlari (jismoniy shaxslar) tadbirkorlik bilan shug'ullanishlari, o'z huquqlarini hamda manfaatlarini himoya qilish maqsadida o'z mol-mulkinging garovi asosida yoki jalb etilgan mol-mulk asosida o'zaro

birlashib tashkil etgan jamiyatlar mas'uliyati cheklangan jamiyatlar (MCHJ) deb ataladi va ular O'zbekiston Respublikasi fuqarolik kodeksining 39-moddasiga ko'ra yuridik shaxs hisoblanadi.

Tadbirkorlik faoliyatini tashkil qilishning eng ko'p tarqalgan shakllaridan biri mas'uliyati cheklangan jamiyat hisoblanadi.

MCHJ ta'sisчилarning jamiyatga qo'shgan ulushlari asosida tashkil topadi va ular quyidagi usullar orqali tarkib topishi mumkin:

- xususiy avtomobillarni jismoniy shaxslardan ijaraga olish;
- bankdan olingan kreditga avtomobillarni xarid qilish;
- lizing kompaniyalaridan avtomobillarni lizing shartnomasini tuzish orqali olish.

Bugungi kunda MCHJ ning asosiy qismi jismoniy shaxslarning avtomobillarini ijaraga olish orqali tashkil etilyapti. Buning uchun avtomobil egasi (ijaraga beruvchi) va MCHJ (ijaraga oluvchi) o'rtasida ijara shartnomasi tuziladi.

Ijara shartnomasida quyidagilar qayd qilinishi kerak:

1. «Ijaraga beruvchi», «Ijaraga oluvchi»ga ijaraga berilayotgan avtomobilga (transport vositasi) o'z vaqtida texnik xizmat ko'rsatish sharti bilan vaqtinchalik egalik qilish va foydalanish uchun topshirilishi.

2. Ijara muddati.

3. Ijara haqining miqdori va uni to'lash bilan bog'liq bo'lgan shartlar (ijara haqini to'lash sanasi).

4. «Ijaraga beruvchi»ning majburiyatlari.

5. «Ijaraga oluvchi»ning majburiyatlari va huquqlari.

6. Shartnoma muddatini uzaytirish yoki bekor qilish tartibi va hokazo.

Mas'uliyati cheklangan jamiyatning nizom fondi aksiyadorlik jamiyatlariga qaraganda bir necha marta kam

bo'ladi. Bunday jamiyat ishtirokchilari uning majburiyatlari bo'yicha javobgar bo'lmaydi va jamiyat faoliyati bilan bog'liq zararlar uchun o'zi qo'shgan badal qiymati doirasida tavakkal qiladi. Mas'uliyati cheklangan jamiyatning ta'sischilari imzolagan shartnoma va ta'sischilar tasdiqlagan nizom hisoblanadi. Agar mas'uliyati cheklangan jamiyatni bir kishi ta'sis qilsa, uning ta'sis hujjati nizom hisoblanadi.

Nizom fondining miqdori ta'sischilarning qo'shgan ulushi orqali aniqlanadi va ustav fondida qayd qilinadi. Ustav fondining miqdorini faqat davlat hisobga olish reyestrda qayta qilinganidan keyingina o'zgartirish mumkin.

Toshkent shahrida MCHJ ning nizomi Toshkent shahar hokimining 2006-yil 27-martdagi «Toshkent shahrida avtomobil transportida yo'lovchilar tashish sohasidagi tadbirkorlik faoliyatining alohida turlarini amalga oshirishni tartibga solish to'g'risida»gi 146-sonli qaroriga asosan tuziladi.

Qarorda tavsiya etilgan ilovaga ko'ra mas'uliyati cheklangan jamiyatning nizomi uning titul varag'idan boshlanadi. Titul varag'i yuqori qismining chap tomonida MCHJ ning qaysi davlat organida ro'yxatga olinganligi va reyestr raqami ko'rsatiladi. Varaqning yuqori o'ng burchagida ta'sischilarning yig'ilishi o'tkazilgan va tasdiqlangan sanasi hamda bayonnoma raqami ko'rsatiladi va umumiy yig'ilish raisi tomonidan tasdiqlanadi. Titul varag'ining o'rtasida mas'uliyati cheklangan jamiyat nomi yoziladi. MCHJ ning nizomi bir qancha bo'limlardan iborat bo'ladi.

Nizomning birinchi bo'limi umumiy qoidalar deb nomlanib, unda ta'sischilar to'g'risidagi (ta'sischilarning ismi, sharifi, yashash manzili, MCHJ ning nomi, filiallari, joylashgan manzili hamda qaysi qonun yoki hujjatlar asosida faoliyat ko'rsatishi) ma'lumotlar ko'rsatiladi.

Nizomning ikkinchi bobida uni tashkil etishdan iborat bo'lgan asosiy maqsad foyda olish ekanligi, buning uchun esa u qanday faoliyat turlari bilan shug'ullanishi (litsenziya asosida aholiga transport xizmatini ko'rsatadi) ko'rsatiladi.

Nizomning to'rtinchi bo'limida ko'pchilik MCHJ o'zining nizom fondi bilan bog'liq bo'lgan ma'lumotlarni ko'rsatadilar. Masalan, nizom fondining umumiy miqdori, manbalari, ta'sischilarga tegishli bo'lgan ulushning nominal qiymati va boshqalar bu ulushlarni qaysi muddatda kiritishlari kerakligi, nizom fondining oshirish yoki kamaytirish tartibi, qatnashchilarni jamiyatga a'zo qilish yoki undan chiqarib yuborish tartibi va boshqalar. Jamiyatning nizom fondi miqdorini faqat ta'sischilar o'z ulushlarini to'liq kiritganlaridan so'nggina ko'paytirishlari mumkinligi alohida qayd qilinadi. Bunda nizom fondining miqdori ta'sischilarining qo'shimcha ulushlari yoki jamiyat hisobidan ko'paytirilishi mumkin. Jamiyat ta'sischilariga tegishli bo'lgan ulushlarning nominal qiymatini yoki jamiyatga tegishli bo'lgan ulushlarni to'lash yo'li bilan nizom fondi qiymatini kamaytirishi ham mumkin. Jamiyatning nizom fondini kamaytirish yoki ko'paytirish to'g'risida qaror qabul qilinib, shu kundan boshlab 30 kun davomida bu to'g'rida barcha kreditorlar ogohlantirilishi va ommaviy axborot vositalarida e'lon qilinishi kerak. Nizomning ushbu moddasiga ko'ra ta'sischilar o'z ustav fondidagi ulushlaridan voz kechishlari yoki boshqa ta'sischilariga o'z ulushlarini sotishlariga ham ruxsat etiladi. Jamiyat nizom fondidagi ulushlarining kamida 10% iga ega bo'lgan ta'sischilari Jamiyat oldida o'z majburiyatlarini qo'pol ravishda buzgan yoki uning faoliyat ko'rsatishiga xalaqit berayotgan ta'sischining jamiyatdan chiqarilishini sud orqali talab etishi mumkin. Jamiyatdan chiqqan ta'sischining ulushi jamiyat hisobiga o'tadi.

Nizomning 5-bo'limida jamiyatning moliya-xo'jalik faoliyati natijasida vujudga kelgan sof foyda, ta'sischilar o'rtasida ularning Nizom fondiga kiritilgan ulushlariga teng miqdorda moliyaviy yil natijalari bo'yicha taqsimlanishi, foydani taqsimlash to'g'risida qaror ta'sischilarning umumiy yig'ilishi tomonidan qabul qilinishi ta'kidlanadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtomobil transportida yo'lovchilar tashish sohasidagi tadbirkorlik faoliyati qanday amalga oshiriladi?

2. MCHJ ta'sischilari jamiyatga qo'shgan ulushlari nima asosida tashkil topadi?

3. Ijara shartnomasida nimalar qayd qilinadi?

1.3. YO'LOVCHI AVTOMOBIL TRANSPORTI TARKIBI

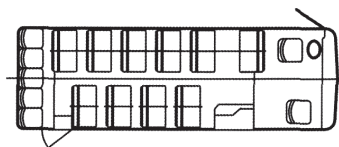
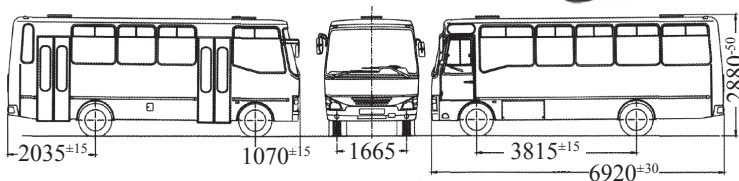
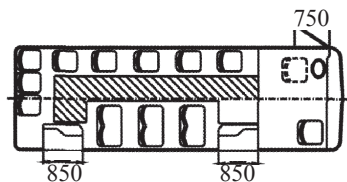
Avtobus deb o'rindiqlar soni 9 tadan ortiq bo'lib, yo'lovchilarni tashishga moslashgan harakatlanuvchi tarkibga aytiladi.

Avtobuslar ishlatilishiga, o'lchamiga, sig'imiga, kuzov tipiga, qavatligiga, konstruktiv xususiyatiga va boshqa belgilariga qarab turlarga ajratiladi. Ishlatilishiga qarab umum foydalaniladigan, tarmoq (xizmatdagi)da foydalaniladigan va turistik sayyoh avtobuslarga ajratiladi.

Umum foydalaniladigan avtobuslar shahar ichi, shahar atrofida qatnaydigan, tumanlar ichida qatnaydigan (qishloq), shaharlararo va mamlakatlararo turlaridan iborat bo'ladi.

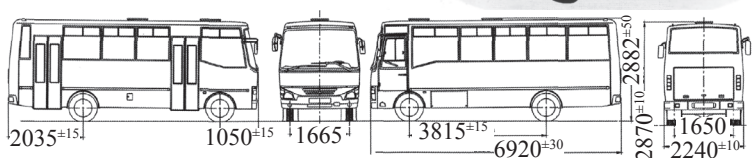
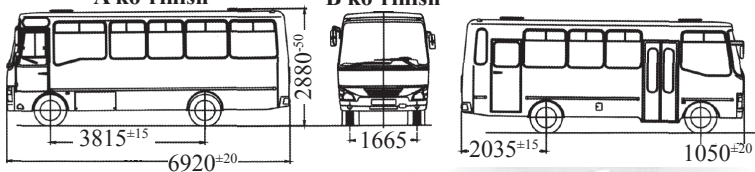
Tarmoqda foydalaniladigan va turistik sayyoh avtobuslaridan shahar ichi va shahar atrofi aloqalarida foydalanilishi mumkin.

Shahar ichi avtobuslari turlarida o'tiradigan o'rindiqlar soni bilan birga avtobus salonida tikka turib ketadigan yo'lovchilar soni ham hisobga olinadi.



A ko'rinish

B ko'rinish



*1-rasm. SAZ NP 37, SAZ NP 26, SAZ NP 21
«Isuzu» rusumli avtobuslar.*

«Isuzu» rusumidagi avtobuslarning asosiy texnik tavsifi

Ayrim muhim yo‘l sharoitlari uchun yuqori o‘tuvchanlikka ega bo‘lgan avtobuslar ishlatiladi. Dvigatel tipiga qarab avtobuslar karbyuratorli va dizelli turda bo‘ladi. Avtobuslarda dvigatel kuzovning old, orqa tomonida va pol tagida joylashtiriladi.

T/r	Qisqacha tavsifi	Avtobus rusumlari		
		«O‘zISUZU» SAZ NP-37	«O‘zISUZU» SAZ NP-21	«O‘zISUZU» SAZ NP-26
1	Avtobusning toifasi	Shahar ichi	Shahar atrofi	Shahar atrofi
2	Eshiklar soni	Avtobusning o‘ng bortida 2 ta yig‘iluvchi, chap tomonida haydovchi eshigi joylashgan	Avtobusning o‘ng bortida bitta favquloddagi eshik hamda chap tomonida haydovchi eshigi joylashgan	O‘ng bortida bitta yig‘iluvchi va bitta favquloddagi eshik hamda chap tomonida haydovchi eshigi joylashgan
3	Dvigatellar joylashishi	Oldinda ko‘ndalang holatida joylashgan		
4	O‘rindiqlar soni: – yo‘lovchilar uchun; – haydovchi va chipta sotuv- chi uchun	14 2	20 2	25 2
5	Yo‘lovchi sig‘imi, <i>odam</i>	37	21	26

6	Gabarit o'lchami mm – uzunligi; – eni; – balandligi	6920 2240 2880	6920 2240 2880	6920 2240 2880
7	Avtobus bazasi	3815	3815	3815
8	Salon balandligi, mm	1900	1900	1900
9	Avtobusning og'irligi, kg	4225	4350	4350
10	Avtobusning to'liq og'irligi, kg	7000	6500	6500
11	Dvigatel	ISUZU – 4HF1 to'rt taktli dizel		
12	Silindrlar joylashuvi va soni	4 ta bir qatorli		
13	Siqish darajasi	19:1		
14	Ishchi hajmi, sm ³	4334		
15	Maksimal quvvati, kv ^t /ot kuchi (aylan/min ⁻¹)	78/104(3200)		
16	Maksimal burovchi moment, Nm(min ⁻¹)	268(1800)		

T/r	Qisqacha tavsifi	Avtobus rusumlari		
		«OʻzISUZU» SAZ NP – 37	«OʻzISUZU» SAZ NP – 21	«OʻzISUZU» SAZ NP – 26
17	Avtobusning maksimal tezligi, <i>km/s</i>	90		
18	Yonilgʻi baki, <i>litr</i>	100		
19	Shinasi: – oldingi; – keyingi; – markasi.	yakka ikkilangan 7,50x16C 12pr 121/120J yoki 7,50x16C 14pr 121/120J yoki 8,5R 17,5 Tubeless 121/120 M		
20	Kapital taʼmirlashga belgilangan resurs, <i>ming</i> <i>km</i>	200		
21	Kafolat ishlash muddati, oy (<i>ming km</i>)	12 oy yoki 50000 km		

Mavjud standartga asosan shahar avtobusida bitta yo‘lovchiga kamida o‘tirish uchun 0,315 m², tikka turish uchun 0,200 m² maydon ajratilishi ko‘zda tutiladi. «Tig‘iz» soatlarda ushbu me’yorni tikka turgan yo‘lovchi uchun 0,125 m² gacha kamaytirishga ruxsat qilinadi.

Avtobuslar:

- kuzovining shakliga qarab vagon va kapot tipida;
- quvvatligiga qarab bir, bir yarim va ikki qavatli;
- kuzovning konstruksiyasiga qarab ramali va ramasiz;
- salonlar soniga qarab oddiy (bitta salonli), tirkamali va uzaytiriladigan ko‘rinishda bo‘ladi.

2-jadval

Avtobuslar sig‘imi

Avtobus	Shaharlarda foydalaniladigan avtobuslar		Shahar atrofi va mahalliy aloqalarda foydalaniladigan avtobuslar	
	Umumiy sig‘imi	O‘rindiqlar soni	Umumiy sig‘imi	O‘rindiqlar soni
Juda kichik	10	10	–	–
Kichik	35 – 40	18 – 20	30 – 35	21 – 26
O‘rta	30 – 35	21 – 23	45 – 50	23 – 26
O‘rta	65 – 70	21 – 23	60 – 65	30 – 35
Katta	85 – 90	23 – 25	80 – 85	35 – 40
Qo‘shaloq	135 – 145	40 – 45	–	–

Uzunligiga qarab avtobuslarni sinflarga ajratish turlari

Avtobuslar sinfi	Uzunligi, m	Foydalanish maqsadi
Juda kichik	5 m gacha	Umumiy
	7,0–7,5	Shahar sayyohlik yoʻnalishlarida
Oʻrta	8,0–8,5	Shahar, shaharlararo yoʻnalishlarda
Katta	9,0–9,5 10–11 11,5–12	
Juda kichik	16,5–18 22–24	Shahar yoʻnalishlarida

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtobuslar qanday turlarga ajratiladi?
2. Mavjud standartga asosan shahar avtobusida bitta yoʻlovchiga oʻtirish uchun, tikka turishi uchun qancha m² maydon ajratiladi

**1. 4. TAKSOMOTOR TRANSPORTINING
HARAKATLANUVCHI TARKIBI**

Taksomotor saroylaridagi yengil avtomobillar ishlab chiqilgan yengil avtomobillardan taksometr asbobining koʻk chirogʻi bildirish belgisi (shashka yoki «T» harfi), oʻrindiqli qoplama material bilan farqlanadi.

Hozirgi kunda zamonaviy «Matiz», «Spark» va «Nexia» avtomobillari taksomotor transporti tarkibini toʻldirdi.

Transport vositalari konstruksiyalari qoʻshimcha uskunalardan, ehtiyot qismlar yoʻl harakati xavfsizligi standartlari (Dst 974/2000 Oʻzbekiston davlat standarti) qoidalari va meʼyorlarining talablariga mos boʻlishi hamda vakolatli organlar tomonidan belgilangan tartibda majburiy serti-

fikatlashtirilishi kerak. Yo'lovchi tashuvchi taksomotor transporti vositalarining texnik holati va uskunolari yo'l harakati xavfsizligi standartlari qoidalari va me'yorlariga muvofiq bo'lishi lozim.

O'zbekiston Respublikasi hududida foydalanishda bo'lgan yengil taskomotor avtomobillari belgilangan tartibda majburiy texnik ko'rikdan o'tkazilishi kerak. Yo'lovchilar tashishga mo'ljallangan yengil taksomotor avtomobillarini boshqarish huquqi 21 yoshga to'lgan shaxslarga beriladi.



2-rasm. «Matiz» va «Spark» rusumli yengil avtomobillar.



3-rasm. «NEXIA», «LACETTI» va «CAPTIVA»
rusumli yengil avtomobillar.

Ayrim yengil avtomobillarning asosiy texnik tavsifi

Rusumi	Sig'imi		Dvigatel quvvati, ot kuchi / aylanish	Maksimal tezligi, km/soat	Avto-mobil massasi, kg	Gabariti, mm			Yonilg'i sarfi me'yorl/100 km
	Sig'imi	Dvigatel ish hajmi				Uzunligi	Eni	Balandligi	
Tico	5	0,898	41/5500	143	640	3340	1400	1395	4,3
Matiz	5	0,898	50/5500	144	1153	3495	1485	1315	5,0
Spark	5	1,2	82/4600	164	1367	3640	1597	1522	6,6
Damas	7	0,898	39/5500	100	850	3485	1400	1920	7,8
Nexia(SONC)	5	1498	75/5400	163	1460	4482	1662	1393	7,5
Nexia(DONC)	5	1598	108/5800	185	1530	4516	1662	1393	10
Lacetti	5	1799	121/5800	194	1680	4500	1725	1445	11,2
Captiva	5/7	3195	230/6600	180	1770	4625	1850	1720	13,5

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. O‘zbekistonda foydalanilayotgan yengil avtomobillarning taksomotor transporti tarkibi qanday?

2. Transport vositalarining konstruksiyalariga qo‘yilgan standartlar haqida tushuncha bering.

I b o b BO‘YICHA BILIMLARNI TEKSHIRISH TESTI

1. Markziy Osiyo mo‘jizasi deb e’tirof etilgan JM O‘zDaewooavto zavodi yengil avtomobillarni qachondan ishlab chiqara boshladi?

1. 1999-yil 30-avgust
2. 1991-yil 1-sentabr
3. 1996-yil 19-iyul
4. 2000-yil 10-may
5. 1989-yil 8-dekabr

2. O‘zbekiston Respublikasi avtomobil transporti sohasida qancha xalqaro konvensiyalar, shartnomalar va kelishuvlar ishtirokchisi bo‘lib hisoblanadi?

1. 100 dan ortiq
2. 30 dan ortiq
3. 40 dan ortiq
4. 200 dan ortiq
5. 10 dan ortiq

3. Turkistonga birinchi avtomobil qachon kirib kelingan?

1. 1902-yilda
2. 1907-yilda
3. 1914-yilda
4. 1917-yilda
5. 1924-yilda

4. Yo‘lovchilar tashishga mo‘ljallangan yengil taksi-motor avtomobillarini boshqarish necha yoshga to‘lgan shaxslarga ruxsat beriladi?

1. 21 yoshda
2. 23 yoshda
3. 24 yoshda
4. 20 yoshda
5. 19 yoshda

5. «Samavto» qo‘shma korxonasida qanday rusumdagi avtomobillar ishlab chiqiladi?

1. LAZ 695, ISUZU NR 21
2. PAZ 672, IKARUS 280
3. LIAZ 677, MAN
4. ISUZU SAZ NR 37, SAZ NR–21, SAZ NR–37
5. KAVZ–685, GAZEL, DAMAS

6. Shahar ichi yo‘nalishlarida foydalanadigan kichik sig‘imli avtobuslarning o‘rindiqlar soni qancha?

1. 18–20
2. 21–23
3. 23–25
4. 40–45
5. 30–35

7. «ISUZU» avtobuslari shinalarining kafolatli ishlash muddati necha (ming) kilometr?

1. 50000 km
2. 60000 km
3. 70000 km
4. 75000 km
5. 80000 km

8. Damas yengil avtomobillarining dvigateli ishlash hajmi qaysi jvobda to‘gri ko‘rsatilgan?

1. 1,2
2. 1,4

3. 1,6
4. 1,1
5. 0,898

9. Shahar avtobuslarida standartga asosan bitta yo'lovchi o'tirishi uchun kamida qancha maydon ajratilishi ko'zda tutilgan?

1. 0,200 m²
2. 0,125 m²
3. 0,315 m²
4. 0,220 m²
5. 0,300 m²

10. Toshkentda birinchi avtobuslar qachon paydo bo'lgan?

1. 1924-yilda
2. 1910-yilda
3. 1925-yilda
4. 1946-yilda
5. 1961-yilda

II b o b.

AVTOBUSLARDA TASHISHNI TASHKIL QILISH

2. 1. YO'NALISH TARMOG'I VA AVTOBUS YO'NALISHLARI

2. 1. 1. Transport tarmog'i va uning ko'rsatkichlari

Shahardagi ko'cha va yo'laklardan o'tadigan avtobus yo'nalishlari shahar va avtobus tarmog'ini tashkil qiladi.

Avtobus transport tarmog'i tarkibidagi barcha shahar avtobus yo'nalishlari bilan birgalikda yo'nalish sistemasini hosil qiladi. Avtobus transporti yo'nalish sistemasi boshqa turdagi transport yo'nalish sistemalari bilan bir-

galikda shahar transporti yo‘nalishi sistemasining majmuasini tashkil qiladi.

Yo‘nalish sistemasini tanlash va asoslash yo‘lovchi oqimining taqsimlanishiga bog‘liq bo‘ladi.

Ayrim yo‘nalishlarda va tarmoq uchastkalarida ikki yoki undan ortiq avtobus yo‘nalishlari joylashadi.

Yo‘nalish sistemasini tarmoqlarga ajratish uchun yo‘nalish koeffitsienti o‘rnatilgan. Yo‘nalish koeffitsienti (K_y) barcha avtobus yo‘nalishining uzunligini ($\sum_y^L$) avtobus tarmog‘i uzunligiga ($\sum_y^L$) yoxud ushbu yo‘nalishlar o‘tadigan ko‘cha va yo‘lakchalar (proyezd) uzunligining nisbati bilan ifodalanadi.

$$K_y = \frac{\sum_y^L}{\sum_y^L}$$

yo‘nalish koeffitsienti avtobus transporti tarmog‘ining har bir uchastkasidan o‘rtacha qancha yo‘nalish o‘tishini ko‘rsatadi.

Yo‘nalish koeffitsienti qancha katta bo‘lsa, yo‘lovchilarga shunchalik qulay sharoit yaratiladi. Yo‘lovchilarning bir yo‘nalishdan ikkinchi yo‘nalishga ko‘chib o‘tishi kamayadi.

Yo‘nalish koeffitsientini aniqlashni quyidagi misol orqali ko‘ramiz.

Urganch shahrida 20 ta yo‘nalish bor. Yo‘nalishlarning umumiy uzunligi 150 km ni tashkil qiladi. Avtobus yo‘nalishi o‘tgan ko‘cha va yo‘laklar uzunligi 60 km.

Yo‘nalish koeffitsienti:

$$K_y = \frac{150}{60} = 2,5.$$

Yo‘nalish koeffitsientining qiymati 1,2 dan 3,5 oralig‘igacha bo‘ladi.

Avtobus transport tarmog‘i uzunligi shahar maydonining yuza birligiga to‘g‘ri kelishi **transport tarmog‘i zichligi** deb aytiladi.

$$G = \frac{\Sigma_t^L}{F} \text{ (km/km}^2\text{)}.$$

Bunda Σ_t^L – transport tarmog‘i uzunligi, km; F – shahar maydoni, km kv.

Transport tarmog‘i zichligi shahar maydonida avtobus transporti yo‘nalishlarining ko‘pligini aks ettiradi.

Yo‘lovchilarning avtobus yo‘nalishlariga borish uchun sarflaydigan vaqti transport tarmog‘i zichligiga bog‘liq bo‘ladi. Yo‘lovchilarning bir yo‘nalishdan ikkinchi yo‘nalishga o‘tishi uchun vaqt kam sarflanadi.

Yo‘lovchilarning bir yo‘nalishdan ikkinchi yo‘nalishga o‘tish masofasi quyidagi formula bilan aniqlanadi:

$$\ell_{ol} = \frac{1}{3G} + \frac{\ell_{ol.b}}{4} \text{ (km)}.$$

Bunda G – transport tarkibi zichligi, km kv;

$\ell_{ol.b}$ – bekatlar orasidagi masofa, km.

Yo‘lovchilarning bir yo‘nalishdan ikkinchi yo‘nalishga o‘tish masofasini aniqlashni quyidagi misolda ko‘ramiz:

$$G = 2,5 \text{ (km / km}^2\text{)}$$

$$\ell_{ol.b} = 0,4 \text{ bo‘lganda}$$

$$\ell_{ol} = \frac{1}{3} \cdot 2,5 + \frac{0,4}{4} = 0,13 + 0,1 = 0,23 \text{ (km} \approx 230 \text{ metr)}.$$

Yo‘lovchi taxminan $v = 4,0$ km/soat tezlikda yurganida bir ish yo‘nalishdan ikkinchi yo‘nalishga o‘tish vaqti:

$$t_{ol} = \frac{\ell_{ol}}{v} = \frac{0,23}{4,0} = 0,06 \text{ soat yoki taxminan 4 minutni}$$

tashkil qiladi.

Katta shaharlarda transport tarmog‘ining zichligi $2 - 2,5 \text{ km/km}^2$ ni tashkil qilishi kerak.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

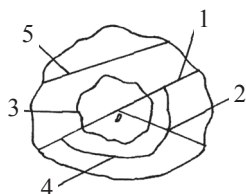
1. Shahar transport majmuasini nimalar tashkil qiladi?
2. Yo'nalish koeffitsientini izohlab bering.
3. Yo'nalish koeffitsientining kattaligi nimani ifodalaydi?
4. Avtobus transport tarmog'i zichligi deb nimaga aytiladi?
5. Yo'lovchilarning bir yo'nalishdan ikkinchi yo'nalishga o'tish masofasi qanday aniqlanadi?

2. 1. 2. Yo'nalishlar tavsifi

Avtobus transportida yo'lovchilarni tashish muntazam o'rnatilgan yo'nalishlarda amalga oshiriladi.

Avtobus yo'nalishi boshlang'ich va oxirgi bekatlar orasida o'rnatilgan eng samarali harakatlanish yo'lidir. Avtobus yo'nalishi obodonlashtirilgan yo'llardan (ko'chalardan) o'tkaziladi. To'xtash bekatlari, to'xtash ko'rsatkichi, to'xtash maydonchasi, oxirgi (oraliq) boshbekatlar, shohbekatlar aloqa vositalari va hokazolar bilan jihozlanadi.

Avtobus yo'nalishlari doimiy va vaqtinchalik turga ajratiladi. Doimiy avtobus yo'nalishlarida aholi tashish yil davomida amalga oshiriladi. Vaqtinchalik avtobus yo'nalishlarida esa yilning ma'lum davridagi vaqtga (mavsumga) qarab tashishlar tashkil qilinadi. Vaqtinchalik avtobus yo'nalishlarida tashishlar yo'lovchilarning oqimi doimiy bo'lmagan holatlarda amalga oshiriladi.



4-rasm. Shahar yo'nalishlari turlari tasviri.

1—diametral; 2—radial; 3—halqasimon; 4—yarim halqasimon; 5—tangensial; 6—kombinatsiyalashgan.

Shahar maydonida joylashish tusiga qarab yo'nalishlar diametral, radial, tangensial, halqasimon, yarim halqasimon va kombinatsiyalashgan turlarda bo'ladi.

Avtobus yo'nalishlari joylashishiga qarab **markaziy** va **periferiya** turlariga ajratiladi.

Ishlatish maqsadiga qarab *eng asosiy* va *yetkazuvchi* turlariga bo‘linadi.

Foydalanish sharoiti va harakatlanish tusiga qarab *oddiy* va *qisqartirilgan, tezlashtirilgan* va *ekspress* turlarida bo‘ladi.

Oddiy avtobus yo‘nalishlarida avtobus barcha doimiy oraliq bekatlarida to‘xtashi shart.

Qisqartirilgan avtobus yo‘nalishida avtobuslar harakati yo‘lovchilar oqimi jadallashgan oddiy avtobus yo‘nalishining ma‘lum qismida tashkil qilinadi.

Qisqartirilgan avtobus yo‘nalishlari doimiy va ma‘lum bir vaqt ichida, ya‘ni «tig‘iz» soatlarda tashkil qilinishi mumkin.

Tezlashtirilgan tartibdagi harakatda avtobuslar oldindan o‘rnatilgan asosiy oraliq bekatlarda to‘xtaydi.

Tezyurar avtobus yo‘nalishida avtobuslar harakati boshlang‘ich va oxirgi bekatlar orasida to‘xtamasdan to‘g‘ridan to‘g‘ri aloqada tashkil qilinadi.

Tezyurar va tezlashtirilgan tartibdagi avtobuslar harakati yo‘nalishlari qisqartirilgan avtobus yo‘nalishlari kabi doimiy, vaqtinchalik va ma‘lum bir vaqt davrida (masalan, kechki paytda) tashkil qilinuvchi yo‘nalishlardan iborat bo‘ladi.

Har bir shahar yo‘nalishiga qarab tartib soni belgilanadi.

Tezyurar, tezlashtirilgan va qisqartirilgan yo‘nalishlarda qatnaydigan avtobuslarda yo‘nalishlarning bosh harflari yozilgan belgilar bo‘ladi.

Avtobus yo‘nalishlari ma‘muriy hududiy belgiga asosan shahar atrofida qatnaydigan (tuman ichi, qishloq), shaharlararo (viloyat ichidagi, viloyatlararo va respublikalararo), mamlakatlararo turlarga ajratiladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtobus yoʻnalishini izohab bering.
2. Shahar maydonida joylashishiga qarab avtobus yoʻnalishlarining qanday turlari mavjud?
3. Foydalanish sharoiti va harakatlanish tusiga qarab shahar avtobus yoʻnalishlarining qanday turlarini bilasiz?
4. Avtobus yoʻnalishlari maʼmuriy hududiy belgilariga asosan qanday turlanadi?

2. 1. 3. Avtobus yoʻnalishlarini tashkil qilish

Avtobus yoʻnalishi ochilishidan oldin avtotransport korxonasi, davlat hokimiyati, avtomobil nazorati bosh-qarmasi va yoʻl tashkilotlari vakillaridan iborat komissiya tuziladi. Ushbu komissiya tomonidan yoʻnalishda yetarlicha sharoit yaratilib, xavfsiz harakatni taʼminlaydigan tadbirni koʻrsatuvchi dalolatnoma tuziladi. Avtobus yoʻnalishi dalolatnomadagi tadbirlarning bajarilgani, yaʼni yoʻnalish toʻliq jihozlanganidan keyin ochiladi. Eng yaxshi variant tanlanib kelishiladi. Bekatlar oraligʻidagi va oxirgi bekatgacha boʻlgan masofa har ikkala yoʻnalishda oʻlchanadi. Har bir avtobus yoʻnalishiga pasport tuziladi. Pasportga yoʻnalishda avtobus ishining yillik natijaviy koʻrsatkichlari yozib boriladi.

PASPORT

Yoʻnalish _____

Avtotransport korxonasi _____

Tarmoq _____

Yoʻnalish turi _____

Yoʻnalish uzunligi _____

Ishning mavsumiyligi _____

Harakatning ochilish vaqti _____

To'xtash bekatlari soni _____

Yo'nalishda xizmat qiluvchi avtobus rusumi _____

Yo'nalishdagi avtobuslar soni _____

Yo'nalish tasviri _____

Yo'nalishning qisqacha tavsifi _____

Tarif haqqi turi _____

Avtokorxona rahbari _____ (imzo)

Ekspluatatsiya bo'limi boshlig'i _____ (imzo)

Avtobus yo'nalishi pasporti asosiy hujjat bo'lib hisoblanadi. Pasport tasdiqlangan ko'rsatma asosida rasmiylashtiriladi.

Yangi avtobus yo'nalishlari ishini tahlil qilinganda avtobuslardan samarali foydalanish, tashish tannarxi va rentabelligi ham aniqlanadi. Avtobus yo'nalishi ochilishidan 5 kun oldin aholiga matbuot nashrlari, radio va televideniye orqali zarur ma'lumotlar yetkazilishi kerak.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtobus yo'nalishlari ochilishida qaysi tashkilotlar vakillari ishtirokida komissiya tuziladi?
2. Avtobus yo'nalishlari qanday sharoitda ochiladi?
3. Yo'nalishlarning pasportida nimalar ko'rsatiladi?

2. 2. AVTOBUS ISHINING TASARRUF KO'RSATKICHLARI

2. 2. 1. Avtobuslarda tashish hajmi, yo'lovchilarni o'rtacha tashish masofasi

Avtobuslarda *yo'lovchi tashish hajmi* deb ma'lum vaqtda (soat, sutka, oy, yil) tashilgan yoki tashish lozim bo'lgan yo'lovchilar soniga aytiladi.

Shaharlarda yo‘lovchilar tashish hajmi faqat soatlar bo‘yicha o‘zgarib qolmasdan, hafta, oy va yil mavsumi bo‘yicha ham o‘zgaradi.

Avtobuslarda yo‘lovchilar tashish hajmi shahardagi boshqa transport turlaridagi kabi aholi soni va uning harakatchanligi bilan aniqlanadi.

Aholining harakatchanligi deb bitta yashovchiga bir yilda to‘g‘ri keladigan tashishlar soniga aytiladi.

Shahardagi barcha transport turlari bilan bir yil davomida tashilgan yo‘lovchilar sonining shahar aholisi soniga nisbati aholining harakatchanligiga teng bo‘ladi:

$$b = \frac{Q}{N}.$$

Bunda b – aholining harakatchanligi;
 Q – tashilgan yo‘lovchilar soni;
 N – shahar aholisi.

Shahar transportining turlariga qarab aholining harakatchanligi farq qilinadi.

Aholining harakatchanligiga shahar transportining rivojlanish darajasi, tashishni tashkil qilish holati va tashish tarifi qiymati katta ta‘sir ko‘rsatadi.

Avtobus transportida aholiga xizmat ko‘rsatishning yaxshilanishi natijasida aholining harakatlanish darajasi o‘sadi.

Shahardagi avtobuslarda yo‘lovchilar tashish hajmi tashish daromadining bitta yo‘lovchini tashish bahosiga nisbati bilan aniqlanadi:

$$Q = \frac{D}{T_l} \quad (\text{yo‘lovchi}).$$

Bunda D – tashish daromadi, so‘m;
 T_l – bir yo‘lovchini tashish bahosi, so‘m.

Avtobuslarda yo‘lovchilar tashish hajmi yo‘lovchilar oqimining tavsifiga, o‘zgarishiga, kattaligiga hamda yo‘lovchilar aylanishiga bog‘liq holda o‘zgaradi.

Yo'lovchilar aylanishi (P) yo'lovchi kilometrda o'lchanadi va transport ishini ko'rsatadi:

$$P = Q \cdot l_{o'rt} \quad (\text{yo'l, km}).$$

Bunda P – yo'lovchilar aylanishi;

$l_{o'rt}$ – yo'lovchilarni o'rtacha tashish masofasi;

Q – tashilgan yo'lovchilar soni.

Yo'lovchilar aylanishining notekisligi quyidagi koefitsient bilan xarakterlanadi:

$$h_n = \frac{P_{max}}{P_{o'rt}}$$

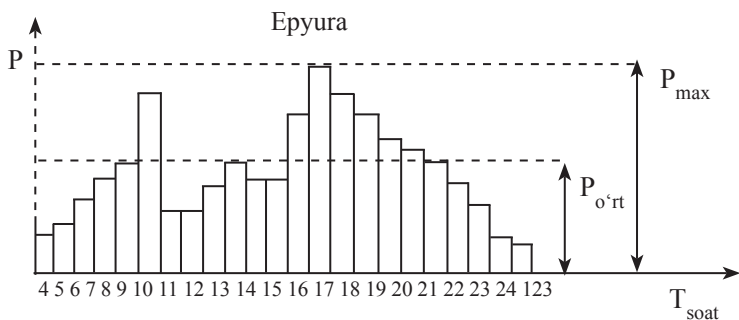
Bunda P_{max} – ma'lum davrda yo'lovchi aylanishi maksimal qiymati;

$P_{o'rt}$ – yo'lovchi aylanishi ma'lum davr o'rtacha qiymati

O'rtacha yo'lovchi aylanish qiymati umumiy yo'lovchi aylanishining ma'lum davrga (soat, sutka, oy, yil) nisbati bilan aniqlanadi.

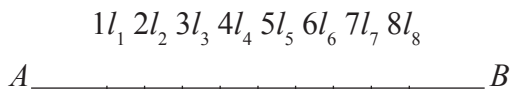
Aholining harakatchanligi va yo'lovchi aylanishi so'rovnomalar talon va ko'z bilan kuzatish usullari orqali belgilanadi.

Yo'lovchilarni o'rtacha tashish masofasi shahar maydoni o'lchamiga avtobus yo'nalishi tarmog'ining uzunligiga avtobus transporti tarmog'i bo'yicha yo'nalishlarning taqsimlanishiga tarif tizimiga bog'liq bo'ladi



Yo'lovchilarni o'rtacha tashish (yurish masofasi yo'nalishlarining ma'muriy, hududiy belgisi bo'yicha (shahar, shahar atrofi, shaharlararo) ham aniqlanadi. Yo'lovchilarni o'rtacha (tashish) masofasi yo'nalish bo'yicha har bir bekatdan avtobusga chiqqan va tushgan yo'lovchilar soni va bekatlar oralig'idagi masofa ma'lumotlari asosida ham aniqlanadi.

Ushbu misolda AB avtobus yo'nalishida o'rtacha tashish masofasini aniqlaymiz:



Bunda A, B – avtobus yo'nalishi;

$\ell_1 \ell_2 \ell_3 \ell_4 \ell_5 \ell_6 \ell_7 \ell_8$ – bekatlar orasidagi masofa;

$q_1 q_2 q_3 q_4 q_5 q_6 q_7 q_8$ – bekatlarda tashilgan yo'lovchilar soni.

Yo'nalishdagi umumiy yo'lovchi kilometr quyidagicha aniqlanadi.

$$\sum q\ell = q_1\ell_1 + q_2\ell_2 + q_3\ell_3 + q_4\ell_4 + q_5\ell_5 + q_6\ell_6 + q_7\ell_7 + q_8\ell_8$$

Bekatlarda avtobusga chiqqan va tushgan yo'lovchilar sonini bilgan holda o'rtacha yo'lovchilarni tashish masofasini aniqlaymiz:

$$\ell_{o'rt} = \frac{\sum q\ell}{Q} (km)$$

Bunda Q – yo'nalishda tashilgan yo'lovchilar soni.

Yo'nalishda avtobusdan samarali foydalanish koefitsientini aniqlaymiz:

$$K_{alm} = \frac{\ell_y}{\ell_{o'rt}}$$

Bunda ℓ_y – yo'nalish uzunligi.

Almashinish koeffitsienti reys davomida avtobusga yo'lovchilarning almashinishini ko'rsatadi. Almashinish koeffitsientining qiymati shahar yo'nalishlarida $K_{al} = 4$ dan 8 gacha shahar atrofi yo'nalishlarida $K_{al} = 2$ dan 4 gacha shaharlararo yo'nalishlarida $K_{al} = 1,2$ dan 3 gacha bo'ladi.

Yo'lovchilarning o'rtacha tashish masofasi quyidagi formula yordamida ham aniqlanadi:

$$l_{o'rt} = 1.2 + 0.17\sqrt{F} \text{ (km)}$$

Bunda F – aholining yashash joyi maydoni, km^2 .

Avtobusning unumdorligi hisobi:

a) bir kunda yo'lovchi tashish hajmi:

$$Q_{kun} = q_n \cdot g_s \cdot K_{alm} \cdot Z_r = \frac{q_n \cdot g_s \cdot K_{alm} \cdot T_y \cdot u_t}{\ell_y + u_t (n \cdot t_{ob} + t_{oxb})} \text{ (yo'lovchi)}$$

yoki

$$Q_{kun}^{kun} = \frac{T_y \cdot u_e \cdot q_n \cdot g_s \cdot K_{alm}}{\ell_y} \text{ (yo'lovchi).}$$

Yo'lovchi kilometr:

$$P_{kun} = q_n \cdot g_d \cdot \ell_y \cdot K_{alm} \cdot Z_r \text{ (yo'lovchi kilometr)}$$

yoki

$$P_{kun} = q_n \cdot g_d \cdot L_y \cdot Z_r \text{ (yo'lovchi kilometr).}$$

b) bir soatda yo'lovchi tashish hajmi:

$$Q_s = \frac{q_n \cdot g_s \cdot K_{alm} \cdot u_t}{\ell_y + u_t (n \cdot t_{ob} + t_{oxb})} \text{ (yo'lovchi).}$$

Yo'lovchi kilometr:

$$P_s = \frac{q_n \cdot g_s \cdot K_{alm} \cdot u_t \cdot \ell_y}{\ell_y + u_t (n \cdot t_{orb} + t_{oxb})}$$

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtobuslarda yo'lovchi tashish hajmi deganda nimalar tushuniladi?
2. Shahar aholisining transportdagi harakatlanuvchanligi qanday aniqlanadi?
3. Shahar avtobuslarida yo'lovchi tashish hajmi qanday aniqlanadi?
4. Yo'lovchilar aylanishining notekislik koeffitsienti qanday aniqlanadi?
5. Yo'lovchilarni tashish o'rtacha masofasi qaysi omillarga bog'liq bo'ladi?

2.2.2. Texnik tayyorgarlik va ishga chiqarish koeffitsienti. Avtobusning ish va yo'nalish vaqtlari

Avtobus saroyining tashishga bo'lgan tayyorgarlik darajasini texnik tayyorgarlik koeffitsienti ifodalaydi. Texnik tayyorgarlik koeffitsienti texnik xizmat ko'rsatish sifatini belgilovchi asosiy ko'rsatkich hisoblanadi.

Avtobus saroyining bir ish kunidagi texnik tayyorgarlik koeffitsienti quyidagi formula bilan aniqlanadi:

$$a_{tt} = \frac{A_r}{A_t}$$

Bunda a_{tt} – texnik tayyor avtobuslar soni,

A_r – ro'yxatdagi avtobuslar soni.

Texnik tayyorgarlik koeffitsienti oy kunlarining hisobidan aniqlanadi:

$$a_{tt} = \frac{AK_{tt}}{AK_r} = \frac{AK_r - AK_t}{AK_r},$$

Ya'ni:

AK_{tt} – texnik tayyor avtobus kunlari soni;

AK_r – ro'yxatdagi avtobus kunlari soni;

AK_t – ta'mirlashdagi avtobus kunlari soni.

Bitta avtobusning texnik tayyorgarlik koeffitsienti avtobusning texnik soz kunlari soni oy kunlarining soniga nisbati bilan aniqlanadi:

$$a_{t,t} = \frac{K_{t,t}}{K_k}.$$

Bunda K_k – oy kunlarining soni,

$K_{t,t}$ – texnik soz kunlari

Misol. Berilgan: $AK_{tt} = 5750$ avtokun,

$AK_r = 6400$ avtokun.

$$a_{t,t} = \frac{AK_{t,t}}{AK_r} = \frac{5750}{6400} = 0,9.$$

Texnik tayyorgarlik koeffitsienti avtobuslarga texnik xizmat ko'rsatish sistemasiga, sifatiga, avtobuslarning ishlash jadalligiga avtobus saroyining ehtiyot qismlar, yonilg'i moylash mahsulotlari va avtoashyolar bilan ta'minlanishiga hamda avtobus saroyining texnik jihozlantishiga bog'liq bo'ladi.

Ishlash jarayonida avtobuslarning texnik holati yomonlashadi. Avtobuslarning jadalligi, o'rtacha sutka masofasi oshgani sari avtobuslarga texnik xizmat ko'rsatish va ularni ta'mirlash tezlashadi. Natijada texnik tayyorgarlik koeffitsienti kamayadi.

Texnik tayyorgarlik koeffitsientiga yoqilg'i moylash materiallarining sifati, haydovchi texnik xizmat ko'rsatuvchi va ta'mirlashchi ishchilar malakasi ham sezilarli ta'sir ko'rsatadi.

Ilg'or avtobus saroylarida texnik tayyorgarlik koeffitsienti qiymati 0,92 dan 0,96 gacha bo'ladi.

Safarga ishga chiqarish koeffitsienti ishdagi avtobus kunlari sonining ro'yxatdagi avtobus kunlari soniga nisbati bilan aniqlanadi:

$$a_i = \frac{AK_i}{AK_r}.$$

Bunda AK_i – ishdagi avtobus kunlari soni.

Hisobot davrida bitta avtobusning safarga ishga chiqarish koeffitsienti quyidagicha aniqlanadi:

$$a_i = \frac{K_i}{K_k}.$$

Bunda K_i – ishdagi avtobus kunlari soni.

Avtobus saroyining bir ish kunidagi safarga chiqarish koeffitsienti ushbu formuladan aniqlanadi:

$$a_i = \frac{A_i}{A_r} = \frac{A_i}{A_i + A_t + A_{to'x.t}}.$$

Bunda A_i – safarga ishga chiqqan avtobuslar soni,

A_t – ta'mirlashda va 2 TXX da turgan avtobuslar soni,

$A_{to'x.t}$ – ba'zi sabablarga ko'ra (yoqilg'i moylash materiallari, akkumlyator va shina yo'qligi, liniyada ish yo'qligi, haydovchining bemorligi va shunga o'xshash sabablar) to'xtab turgan avtobuslar soni.

Safarga ishga chiqarish koeffitsienti texnik tayyorgarlik koeffitsientidan kichik bo'ladi. Buni quyidagi tengsizlikdan bilamiz:

$$\frac{AK_{t.t}}{AK_r} > \frac{AK_i}{AK_r}; \quad \alpha_{t.t} > \alpha_i$$

$$AK_r = AK_{tt} + AK_t = AK_i + AK_t + AK_{to'x.t}$$

Bunda $AK_{to'x.t}$ – ba'zi sabablarga ko'ra saroyda to'xtab turadigan avtobus kunlari soni.

Safarga chiqarish koeffitsienti hamda texnik tayyorgarlik koeffitsientiga ta'sir ko'rsatuvchi faktorlarga bog'liq bo'ladi. Bundan tashqari safarga chiqarish koeffitsientiga safardagi ish tartibi ham ta'sir qiladi. Uzluksiz hafta ish tartibida avtobuslar faqat 2 TXX va ta'mirlash ishlari uchun to'xtab turadi.

Safarga ishga chiqarish koeffitsientiga haydovchilar o'rtasidagi musobaqa, nozimlik xizmatining ishi ham ta'sir qiladi.

Misol. Berilgan: $AK_i = 5150$ avtokun,
 $AK_r = 6400$ avtokun.

Yechish:

$$a_t = \frac{AK_i}{AK_r} = \frac{5150}{6400} = 0,71.$$

Avtobusning ish vaqti (T_i) yoʻnalish safaridan qaytib kirish vaqtidan (T_{qayt}) yoʻnalishga chiqish (T_{chiq}), tushlik (T_{tush}) va yoʻnalishda texnik tashkiliy sabablarga koʻra ($T_{tex.tash}$) ayrim toʻxtab turish vaqtlarining ayirmasidan tashkil topadi:

$$T_i = T_{qayt} - T_{chiq} - T_{tush} - T_{tex.tash} \quad (\text{soat})$$

Avtobusning ish vaqti (T_i) yoʻnalishidagi vaqti (T_y), avtobusning boshlangʻich bekatga borish va oxirgi bekatdan avtobus saroyiga qaytib kirish vaqtlari (t_{n1} ; t_{n2}) yigʻindisi bilan ham aniqlanadi:

$$T_i = T_y + t_{n1} + t_{n2}.$$

Bunda T_y – yoʻnalish vaqti, soat;

t_{n1} ; t_{n2} – boshlangʻich bekatga borish va oxirgi bekatdan avtobus saroyiga qaytish uchun sarf qilinadigan vaqt, soat.

Avtobusning yoʻnalishdagi ish vaqti (T_y) harakat vaqti (T_{har}) oraliq bekatlarda yoʻlovchilarni avtobusga chiqarish va tushirish uchun toʻxtash (T_{ob}), oxirgi bekatlarda toʻxtab turish ($T_{oxr.b}$) va texnik tashkiliy baʼzi sabablarga koʻra toʻxtash vaqtlari ($T_{tex.tash}$) dan tashkil topadi:

$$T_i = T_{har} + T_{ob} + T_{oxr.b} + T_{tex.tash};$$

$$T_{har} = \frac{2\ell_y}{u_t}; \quad T_{har} + T_{ob} = \frac{2\ell_y}{u_a};$$

$$T_{har} + T_{ob} + T_{oxr.b} = \frac{2\ell_y}{u_e}.$$

Avtobusning yoʻnalishda aylanish vaqti:

$$t_{ayl} = \frac{2\ell_y}{u_e} = 2 \frac{\ell_y}{u_t} + t_{ob} + t_{ox.b}.$$

Bunda ℓ_y – yoʻnalish uzunligi, km;

u_t – texnik tezlik, km/soat;

u_a – aloqa tezligi, km/soat;

u_e – ekspluatatsion harakat tezligi, km/soat.

Kunlik oʻrtacha ish soati va oʻrtacha harakat vaqti quyidagi formula orqali aniqlanadi:

$$T_{i.o'rt} = \frac{AT_i}{AK_i}.$$

Oʻrtacha harakat vaqti quyidagi formula orqali aniqlanadi:

$$t_{har.o'rt} = \frac{AT_{har}}{AK_i}.$$

Bunda AT_i – avtobus ish soati, avtobus soat;

AT_{har} – avtobus harakat vaqti, avtobus soat.

Avtobus ishining foydalanish jadalligi ish vaqtidan foydalanish koeffitsienti bilan baholanadi:

$$h_i = \frac{AT_{har}}{AT_i}.$$

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Texnik tayyorgarlik koeffitsienti nimani ifodalaydi?
2. Texnik tayyorgarlik koeffitsienti oshirilishining qanday omillari bor?
3. Safarga chiqarish koeffitsienti qanday aniqlanadi?
4. Avtobuslarning ish vaqti va yoʻnalish vaqti qanday aniqlanadi?
5. Avtobuslarning yoʻnalish vaqti qaysi vaqtlardan tashkil topgan?

2. 2. 3. Avtobusning umumiy yurgan masofasi. O'tilgan yo'ldan foydalanish koefitsienti. Tezlik turlari

Avtobusning saroydan yo'nalish bo'yicha ishga chiqib, saroyga qaytib kirguncha yurgan yo'li avtobusning umumiy yurgan masofasi deb ataladi.

Avtobusning umumiy yurgan masofasi unumli va unumsiz masofadan tashkil topadi.

Unumli masofa deganda avtobusning yo'nalishda yo'lovchilar bilan yurgan masofasi tushuniladi.

Unumsiz masofa avtobusning saroydan chiqib boshlang'ich bekatga va oxirgi bekatdan saroygacha bo'lgan masofalaridan iborat bo'ladi:

$$L_{um} = L_y + 2 \cdot \ell_n \text{ (nol, km).}$$

Bunda L_{um} – avtobusning umumiy masofasi, km;

L_y – avtobusning yo'lovchilar bilan yurgan yo'li, km;

$\ell_n = (\ell_{n1} + \ell_{n2})$ avtobusning saroydan chiqib, boshlang'ich bekatga va oxirgi bekatdan saroygacha yurgan masofasi, km hisobida.

Avtobusning umumiy yurgan masofasidan foydalanish darajasi masofadan foydalanishdan kelib chiqqan koefitsientini ifodalaydi.

Masofadan foydalanish koefitsienti avtobusning yo'lovchilar bilan yurgan masofasining (L_y) umumiy yurgan masofasi (L_{um})ga nisbati bilan aniqlanadi:

$$b = \frac{L_y}{L_{um}}.$$

Avtobus yo'lovchi transportida masofadan foydalanish koefitsientining qiymati 0,95–0,98 ga teng bo'ladi.

Avtobus yo'lovchi transporti ishida texnik, ekspluatatsion va aloqa tezliklari hisobga olinadi. Avtobuslarni ishlatish jarayonida eng yuqori va ruxsat qilingan tezliklar ham qo'llaniladi.

Texnik tezlik avtobus umumiy masofasining harakat vaqtiga nisbati bilan aniqlanadi:

$$u_t = \frac{L_{um}}{L_{har}}; \text{ (km/soat)}.$$

Ekspluatatsion tezlik avtobus umumiy masofasining ish vaqtiga nisbati bilan aniqlanadi:

$$u_e = \frac{L_{um}}{T_i};$$

Ekspluatatsion tezlik hamma vaqt texnik tezlikdan taxminan 10–30% kichik bo‘ladi:

$$T_{har} < T_i, \text{ shuning uchun } v_e < v_t \text{ bo‘ladi.}$$

Aloqa tezligi yo‘nalish uzunligining avtobusning yo‘nalish vaqtiga nisbati bilan aniqlanadi:

$$u_a = \frac{L_y}{T_y} \text{ (km/soat).}$$

Bunda t_{ob} – yo‘nalishda avtobusning oraliq bekatlarda to‘xtash vaqti, soat.

Aloqa tezligi hamma vaqt texnik tezlikdan kichik bo‘lib, ekspluatatsion tezligidan katta bo‘ladi.

Eng yuqori tezlik deb yaxshi yo‘l sharoitida dvigatel quvvatidan to‘liq foydalanib avtobusning harakat tezligiga aytiladi.

Ruxsat qilingan tezlik deb yo‘l sharoitini hisobga olgan holda yo‘l harakati qoidalariga rioya qilinib, avtobusning xavfsiz harakat tezligiga aytiladi.

Avtobuslarning hisobdagi me‘yoriy harakat tezliklari yo‘nalishdagi yo‘lning toifasiga qarab o‘zgaradi:

I toifada $v_t = 49$ km/soat;

II toifada $v_t = 37$ km/soat;

II toifada $v_t = 28$ km/soat.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtobusning umumiy yurgan masofasi deb qanday masofaga aytiladi?
2. Masofadan foydalanish koeffitsienti nimani ifodalaydi?
3. Avtobus yo'lovchi transportida qanday tezlik turlari qo'llaniladi?
4. Yo'l toifalariga qarab avtobusning hisobdagi me'yoriy harakati tezligi qanday o'zgaradi?

2. 2. 4. Avtobusning sig'imi va undan foydalanish koeffitsienti

Avtobus sig'imidan foydalanish koeffitsienti statik va dinamik turlarga ajratiladi.

Statik avtobus sig'imidan foydalanish koeffitsienti yo'nalishda yo'lovchilarning almashinish koeffitsientini hisobga olib avtobusda haqiqiy tashilgan yo'lovchilar sonini avtobusning nominal sig'imiga (haydovchi va pattachi o'rnidan tashqari) nisbatiga aytiladi:

$$g_s = \frac{Q_h}{q_n K_{al} Z_r}.$$

Bunda q_n – avtobus nominal sig'imi, o'rin.

Q_h – haqiqiy tashilgan yo'lovchilar soni.

Bir ish kunidagi reyslar soni:

$$Z_r = \frac{T_i}{t_r} \quad \text{yoki} \quad Z_r = \frac{T_y u_t}{L_r}.$$

Reyslar vaqti:

$$t_r = \frac{L_y}{u_t} + n \cdot t_{ob} + t_{oxb} \quad (\text{soat}).$$

Bunda $n_{or.b}$ – yo'nalishdagi oraliq bekatlar soni.

Standartlash va me'yorlash hujjatlarida bitta o'rin-diqda o'tirgan yo'lovchiga 0,315 m, tikka turgan yo'lov-

chiga 0,2 m maydon to'g'ri kelishi haqida ma'lumot ko'rsatiladi.

Avtobusning umumiy sig'imi:

$$q_{um} = q_{o'rindiq} + S \cdot n_{o/rin}.$$

Bunda $q_{o'rindiq}$ – avtobusdagi o'rindiqlar soni;

S – avtobusda tikka turadigan yo'lovchilar maydoni, m;

$n-1$ m² yuzaga to'g'ri keluvchi tik turuvchi yo'lovchilar soni ($n = 5$).

Avtobus saroyi har xil sig'imdagi avtobuslardan tashkil topadi. Shuning uchun o'rtacha avtobuslar sig'imi ko'rsatkichi hisobga olinadi va quyidagi formula orqali ifodalanadi:

$$q_{o'rt} = \frac{\sum q_{um} A_r}{\sum A_r}.$$

Dinamik avtobus sig'imidan foydalanish koeffitsienti yo'nalishda yo'lovchilarni almashinish koeffitsientini hisobga olib, haqiqiy bajarilgan yo'lovchi kilometrning avtobus nominal sig'imidan to'liq foydalanib bajarilgan yo'lovchi kilometr nisbatiga aytiladi:

$$g_d = \frac{P_h}{q_n \cdot L_y \cdot Z_r}.$$

Bunda P_h – haqiqiy bajarilgan yo'lovchi kilometr.

Avtobuslar saroyining bajarish imkoniyatiga qarab yo'lovchi kilometr hisobi quyidagicha bo'ladi:

$$P_{mk} = A_r \cdot q_{o'rt} \cdot L_{um} \cdot \beta \text{ (yo'lovchi kilometr).}$$

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtobus sig'imidan foydalanishning statik va dinamik koeffitsienti qanday aniqlanadi?
2. Avtobusning umumiy sig'imi qanday aniqlanadi?
3. Avtobuslarning o'rtacha sig'imi qanday aniqlanadi?

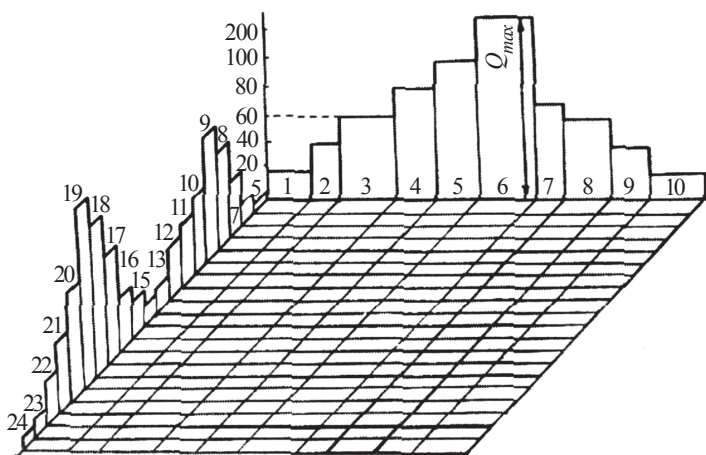
2. 3. YO‘LOVCHILAR OQIMI VA UNI O‘RGANISH USULLARI

2. 3. 1. Yo‘lovchilar oqimi haqida umumiy tushuncha. Yo‘lovchilar oqimini o‘rganish usullari

Aholining tashishlarga bo‘lgan talabini tavsiflashda tashish sharoitini muntazam tahlil qilish va avtobuslarning samarali harakatini tashkil qilishda quyidagi ma‘lumotlar kerak bo‘ladi:

1. Yo‘lovchi oqimi.
2. Yo‘lovchilar almashinuvi.
3. Boshlang‘ich va oxirgi bekatlar oralig‘ida yo‘lovchilarning taqsimlanishi.
4. Har bir yo‘nalish va umumiy avtobus tarmog‘ida yo‘lovchilarni o‘rtacha tashish masofasi.
5. Ayrim yo‘nalishlar bo‘yicha yo‘lovchilarni tashish hajmi.

Yo‘lovchi oqimi deb ma‘lum vaqt oralig‘ida (soat, sutka, oy, yil) bir tomonga harakatlanayotgan yo‘lovchilar soniga aytiladi.



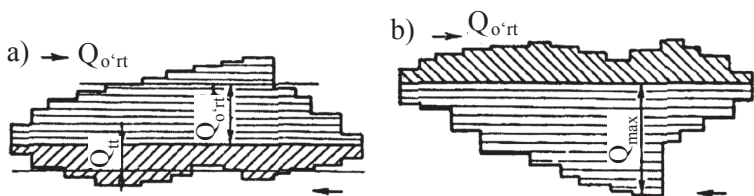
6-rasm. Yo‘nalish bo‘yicha sutka soatlarida yo‘lovchi oqimining o‘zgarish grafigi.

Yo'lovchi oqimi yo'lovchi aylanishi kabi aniqlash vaqti, notekislik va ikkala tomonga tashiladigan yo'lovchilar soni bilan tavsiflanadi. Yo'lovchi oqimi yo'lovchi aylanishiday kun, oy va mavsum vaqtiga bog'liq bo'ladi.

Shahar yo'nalishlarida yo'lovchi oqimining keskin o'zgarishi ertalabki va kechqurungi soatlarda yaqqol seziladi.

Yo'lovchi oqimi va yo'lovchi aylanishi qiymatining yuqori soatini «tig'iz» soat deb aytiladi.

Yo'lovchi oqimi yo'lovchi oqimi quvvati bilan ham tavsiflanadi:



7-rasm. Yo'nalish bo'yicha yo'lovchi oqimining o'zgarish grafi.

Yo'lovchi oqimi quvvati deb ma'lum vaqt oralig'ida yo'nalishning ma'lum bir qismidan bir tomonga o'tayotgan yo'lovchilar soniga aytiladi.

Yo'lovchi oqimi so'rovnoma, talon, ko'z bilan kuza-tish, chipta, jadval va haydovchilardagi so'rash uslublari yordamida o'rganiladi.

So'rovnoma uslubida aholiga maxsus shakldagi so'-rovnoma tarqatiladi.

Javoblar yozilgan so'rovnomalar qayta ishlanib, yo'lovchilarning yo'nalishi, sutka soatlarida yo'nalish bo'yicha yo'lovchilar soni kabi ma'lumotlar aniqlanadi.

Talon uslubida yo'nalish bo'yicha avtobusga kirishda yo'lovchilarga maxsus shakldagi chipta bilan birgalikda talon beriladi va avtobusdan chiqishda hisobchi xodimga talon qaytarib beriladi.

Ushbu uslub yordamida yo‘lovchilarning almashinishi, kun soatlarida yo‘lovchi oqimi, yo‘lovchilarning harakat yo‘nalishi, o‘rtacha tashish masofasi, bekatlar oralig‘ida tashilgan yo‘lovchilar soni kabi ma‘lumotlar aniqlanadi.

5-jadval

So‘rovnoma

T/r	Savol	Javob
	Yashash joyingiz (ko‘sha, uy)	
1	Ishga yoki o‘qishga borishda yashash joyingizdan avtobus yo‘nalishi	
2	To‘xtash bekatigacha sarflaydigan vaqtingiz (min). To‘xtash bekati nomini ko‘rsating	
3	Ishga yoki o‘qishga borishda foydalanadigan avtobus yo‘nalishidan bittasining raqamini ko‘rsating	

Yig‘ilgan ma‘lumotlar qayta ishlanib, harakat jadval-lari qaytadan tuziladi, avtobuslar yo‘nalishlarga taqsimla-nadi.

Chipta usuli avtobus yo‘nalishi bo‘yicha yo‘lovchi-larga sotilgan chiptalar soni va undan tushgan pul tushumi-ning hisobini olishga asoslanadi.

Ma‘lumotlarni qayta ishlash natijasida yo‘lovchilar oqimining sutka, hafta, oy, yil mavsumlarida o‘zgarishi va o‘rtacha tashish masofasi aniqlanadi.

Ko‘z bilan kuzatish uslubida maxsus kuzatuvchilar bekatlarda turib avtobusda tashilayotgan yo‘lovchilar sonini 5 ballik sistemaga asosan aniqlaydilar.

1 ball – 10–15 yo‘lovchi avtobusda;

2 ball – 20–25 yo‘lovchi avtobusda;

3 ball – 45–50 yo‘lovchi avtobusda;

4 ball – 60–65 yo‘lovchi avtobusda;

5 ball – 70–80 yo‘lovchi avtobusda.

Kuzatuvchilar yordamida avtobusga kirgan va tushganlar soni hamda bekatda avtobusni kutib turgan yo‘lovchilar soni kabi ma‘lumotlar ham aniqlanadi. Avtobus salonidagi yo‘lovchilarning soniga qarab hisoblarda 1 m avtobus kuzovi maydonida 7 yoki 4 yo‘lovchi soni qo‘llaniladi.

Jadval uslubida avtobusga kirgan va tushgan yo‘lovchilar soni maxsus hisobchi xodimlar tomonidan aniqlanib ma‘lumotlar jadvalga yoziladi.

Kuzatish natijalari ayrim yo‘nalishlar bo‘yicha va shahar yo‘lovchi transporti turlarining barchasida bir vaqtda o‘tkazilishi mumkin.

Haydovchilardan so‘rash uslubida yo‘nalishda avtobusda tashilayotgan yo‘lovchilar soni aniqlanadi, avtobusga chiqqan yo‘lovchilardan so‘rab, ularning bir yo‘nalishdan ikkinchi yo‘nalishga o‘tish vaqti, bekatlarda avtobusga kirgan va tushgan yo‘lovchilar soni aniqlanadi va ma‘lumotlar qayta ishlanadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Aholining tashishga bo‘lgan talabini o‘rganish va avtobuslarning samarali harakatini tashkil qilishda qanday ma‘lumotlar kerak bo‘ladi?

2. Yo‘lovchi oqimini izohlab bering.

3. Yo‘lovchi oqimi qanday usullarda o‘rganiladi?

2.3.2. Kerakli avtobuslar soni. Harakat intervali va chastotasi

Yo‘nalishlarda yo‘lovchilar turli sig‘imli avtobuslarda tashiladi. Yo‘nalish oqimi to‘g‘risidagi ma‘lumotga asosan samarali avtobus turi tanlanadi. Avtobus yo‘nalishida, asosan, bir xil rusumdagi avtobusdan foydalaniladi.

Avtobus turini tanlashda, asosan, quyidagilarni hisobga olish kerak:

- «tigʻiz soatlar»dagi yoʻlovchilar oqimini;
- bir kun soatlarida va yoʻnalish boʻlimlarida yoʻlovchi oqimining notekisligini;
- koʻchaning, yoʻlning oʻtkazuvchanligini va avtobus harakatining yoʻl sharoitiga mosligini;
- bir soat ichida bir tomonga tashiladigan yoʻlovchilar sonini;
- avtobuslarda tashish tannarxini.

Yoʻlovchi oqimi quvvati yuqori boʻlgan yoʻnalishda kichik sigʻimli avtobusdan foydalanilganda zarur avtobuslar soni oshiriladi. Aksincha, yoʻnalishda katta sigʻimli avtobusdan foydalanilganda harakat intervali kattalashib, yoʻlovchilarga noqulaylik kelib chiqadi. Shuning uchun harakat intervali muhim koʻrsatkich hisoblanadi.

Harakat intervali deb avtobus yoʻnalishining belgilangan nuqtasidan (masalan, bekatidan) yoʻnalish boʻyicha oʻtayotgan avtobuslar oraligʻidagi vaqtga aytiladi.

$$I_a = \frac{t_{ayl}}{A_y} \text{ soat};$$

$$t_{ayl} = 2 \frac{L_y}{u_t} + n \cdot t_{ob} + t_{oxb} \text{ soat.}$$

A_y – yoʻnalishdagi avtobuslar soni;

t_{ob} – oraliq bekatda toʻxtash vaqti;

t_{oxb} – oxirgi bekatda toʻxtash vaqti;

n – oraliq bekatlar soni;

t_{ayl} – aylanish vaqti.

Harakat chastotasi deb yoʻnalishning belgilangan nuqtasidan vaqt birligida oʻtayotgan avtobuslar soniga aytiladi:

$$h = \frac{A_y}{t_{ayl}} \text{ avtobus / soat};$$



8-rasm. Kichik sig'imli
«ISUZU» rusumli shahar ichi
avtobusi.



9-rasm. O'rtacha sig'imli
«Mersedes» avtobusi.

$$A_y = \frac{1}{I} \text{ (avtobus/soat);}$$

$$I = \frac{1}{A} \text{ (soat).}$$

Bunda A_y – yo‘nalishdagi avtobuslar soni.

I – harakat intervali.

Yo‘nalish bo‘yicha zarur avtobuslar soni quyidagi formula orqali ham aniqlanadi:

$$A_y = \frac{Q_{kun} \cdot \ell_{o'rt} \cdot K_{kun} \cdot K_{oy} \cdot K_y \cdot K_{uzun}}{q_{o'rt} \cdot g \cdot u_e \cdot T_t} \text{ (avtobus).}$$

Bunda A_y – kun davomida yo‘nalishda tashiladigan yo‘lovchilar soni;

Q_{kun} – o‘rtacha tashish masofasi;

$\ell_{o'rt}$ – kun soatlarida tashish notekisligi koeffitsienti;

K_{kun} – oy davomida tashish notekisligi koeffitsienti;

K_{oy} – yo‘nalish bo‘yicha tashish notekisligi koeffitsienti;

K_y – yo‘nalish uzunligi bo‘yicha tashish notekisligi koeffitsienti;

$q_{o'rt}$ – avtobus o‘rtacha sig‘imi;

γ_y – avtobus sig‘imidan foydalanish koeffitsienti;

v_e – ekspluatatsion tezlik;

T_i – avtobusning ish vaqti.

Belgilangan yo‘lovchi tashish hajmini bajarish uchun umumiy zarur avtobuslar soni quyidagicha aniqlanadi:

$$A = \frac{Q_{kun} \cdot \ell_{o'rt}}{q_{o'rt} \cdot g \cdot u_e \cdot T_i} \text{ (avtobus).}$$

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtobus turini tanlashda nimalar hisobga olinishi kerak?
2. Harakat intervali va chastotasini izohab bering.
3. Yo‘nalish bo‘yicha zarur avtobuslar soni qanday aniqlanadi?

2. 4. YO‘NALISHLARDA AVTOBUSLAR HARAKAT TEZLIGINI ME‘YORLASH

Harakat tezligi yo‘lovchi avtomobil transporti ishini tavsiflovchi asosiy texnik ekspluatatsion ko‘rsatkich bo‘lib hisoblanadi. Harakat tezligi harakatlanuvchi qism samaradorligiga va yo‘lovchilarning transportdan foydalanish vaqtiga ta‘sir ko‘rsatadi.

Harakat tezligini me‘yorlash uchun quyidagi ishlar qilinadi:

1. Yo‘l sharoiti o‘rganiladi.
2. Yo‘nalish pasporti tuziladi.
3. Avtobus turi, rusumi tanlanadi.
4. Yo‘nalish joylarida avtobus harakat tezligi aniqlanadi.

Yo‘nalishda harakat tezligini me‘yorlash ishi reys vaqti asosida o‘tkaziladi. Reys vaqti deb yo‘nalishning boshlang‘ich bekatidan oxirgi bekatigacha transport jaryonini bajarishda sarflanadigan vaqtga aytiladi.

Yo‘nalishda avtobus transporti jarayoni quyidagi tarkibiy qismlarni o‘z ichiga oladi:

1. Boshlang‘ich va oxirgi bekatlarda to‘xtab yo‘lovchilarni avtobusga chiqarish va tushirish.

2. Oraliq bekatlarda to‘xtab yo‘lovchilarni avtobusga chiqarish va tushirish.

3. Yo‘nalish bo‘ylab harakat qilish.

Reys vaqti xronometraj (kuzatuvni yozib borish) uslubida yordamida aniqlanadi. Xronometrajni o‘tkazish uchun yo‘nalish pasporti, yo‘nalish trassasi, yo‘l sharoitlari va xavfsiz harakatlanish choralari o‘rganiladi.

Xronometraj yo‘nalishda qatnayotgan avtobusda, yilda 2 marta yozgi va qishki mavsum uchun o‘tkaziladi.

Xronometraj ma’lumotlari asosida reys vaqti va yo‘nalishda avtobusning xavfsiz harakat tezligi hisoblanadi.

Xronometraj ma’lumotlari tahlil qilinadi. So‘ngra yo‘nalish bo‘yicha avtobusning me‘yorlashtirilgan harakat tezligi belgilanadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Harakat tezligini me‘yorlash uchun qanday ishlar qilinadi?

2. Yo‘nalishda avtobus transporti jarayoni qanday tarkibiy qismlarni o‘z ichiga oladi?

3. Tezlikni me‘yorlash uchun xronometrlash qanday o‘tkaziladi?

2. 5. HAYDOVCHILAR VA PATTACHILAR MEHNATINI TASHKIL ETISH

2. 5. 1. Haydovchilarning ish va dam olish vaqtlari

Avtobuslar harakati jadval asosida tashkil qilingani uchun haydovchi va pattachilar mehnati to‘g‘ri va aniq jadval asosida tashkil qilinishi kerak.

Haydovchi va pattachilar ishini to‘g‘ri tashkil qilish muhim vazifalardan hisoblanadi.

Haydovchi va pattachilar mehnatining unumli tashkil qilinishi natijasida quyidagilarga erishiladi:

1. Sutka soatlarida yoʻnalish boʻyicha yoʻlovchilarga yaxshi transport xizmati koʻrsatiladi.

2. «Tigʻiz soatlar»da liniyaga eng koʻp avtobuslar chiqariladi.

3. Safarda avtobuslardan samarali foydalaniladi.

4. Haydovchi va pattachi oylik ish vaqtidan toʻgʻri foydalaniladi.

5. Mehnat qonunchiligida koʻrsatilgan ish, tushlik, smena oraligʻidagi vaqtlarga qattiq rioya qilinadi.

6. Safarda avtobuslar xavfsiz harakatlanadi.

7. Avtobuslar haydovchilarga berkitiladi.

8. Haydovchi va pattachi unumdorligi oʻstiriladi.

9. Avtobuslarni texnik soz holatda saqlash va ularga texnik xizmat koʻrsatish ishlari oʻz vaqtida bajariladi.

Avtobuslarning yoʻnalishdagi ish vaqti har xil boʻlgani uchun haydovchi va pattachilarning ish vaqti avtobusning yoʻnalishdagi harakat jadvaliga bogʻliq boʻladi. Shuning uchun ham haydovchi va pattachilarga safarda doimo yetti soatlik ish vaqtini belgilab boʻlmaydi.

Yoʻlovchi tashish avtosaroyi harakati maʼmuriyati kasaba uyushma tashkiloti bilan kelishilgan holda belgilangan xizmat va dam olish kunlari uchun asosan haydovchi va pattachilarga oyiga meʼyorlangan 169,5 soat ish vaqtini belgilaydi.

Ayrim holatlarda ishlab chiqarish zaruratidan kelib chiqib avtobuslar saroyi maʼmuriyati kasaba uyushmasi qaroriga asosan haydovchi va pattachilarga meʼyordan ortiq soat oʻrnatishi mumkin.

Haydovchi va pattachilarning bir oylik ish vaqti balansi quyidagi formula yordamida hisoblanadi:

$$B_{oy} = [K_k - (K_d + K_b)] \cdot t_{sm} - t_{d.b} \text{ (soat)}.$$

Bunda K_k – bir oydagi kunlar soni;
 K_d – dam olish kunlari soni;
 K_b – bayram kunlari soni;
 K_{sm} – smena vaqti;
 $K_{d.b}$ – dam olish va bayram kunlari oldidan ish vaqtini qisqarishi.

Avtobuslarning safardagi ish tartibiga qarab avtobusga 1, 2 yoki 3 ta haydovchi berkitilishi mumkin. Smena almashinishi saroyda yoki belgilangan boshlang'ich (oxirgi) bekatlarda o'tkazilishi kerak. Harakat xavfsizligini ta'minlash maqsadida yo'nalish bo'yicha ishlaydigan haydovchi va pattachilarning safarga ishga chiqish vaqti, o'rni navbati bilan almashinib turilishi kerak.

Haydovchilar va pattachilar mehnatini tashkil qilishda brigada usulidan keng foydalaniladi. Ushbu usulda mehnatga haq ish yakuni bo'yicha sifat koeffitsienti asosida belgilanadi. Brigadaga brigada boshlig'i rahbarlik qiladi.

Hozirgi kunda haydovchilar pattachilar mehnati ijara pudrati usulida ham tashkil qilinmoqda.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Haydovchi va pattachilar mehnatini unumli tashkil qilish natijasida nimalarga erishiladi?
2. Haydovchi va pattachilarning bir oylik ish vaqti balansi qanday aniqlanadi?
3. Haydovchi va pattachilar ishini tashkil qilishning qanday usullari mavjud?

2. 5. 2. Haydovchilar ishini tashkil qilish shakllari

Yo'lovchi tashish avtobus saroylarida haydovchi va pattachilar mehnatini tashkil qilishning quyidagi asosiy shakllari qo'llaniladi:

1. Uchtalangan mehnat shakli

Bu mehnat shaklida bitta avtobusda 3 ta haydovchi ishlaydi. Bir oy davomida har bir haydovchi 20 kun ishlab 10 kun dam oladi. Hisoblarda har bir ish smenasi uchun tayyorlov va tugallash vaqtiga 18 minut, tibbiy tekshiruvga 5 minut vaqt sarflarini inobatga olish lozim.

Avtobusning ish vaqti $T_i = (169,5 \cdot 3) : 30 = 16,35$ soat.

Ish smenasi vaqti $16,35 : 2 = 8,17$ soat.

Ushbu shakl liniyada ish erta boshlanib, kech tugaydigan avtobus yo'nalishlarida qo'llaniladi.

2. Bir yarimtalangan mehnat shakli

Bir yarimtalangan mehnat shaklida ikkita avtobusga bittadan doimiy ishlovchi haydovchi biriktiriladi. Uchinchi haydovchi har ikkala avtobusda smena almashtiruvchi bo'lib ishlaydi. Ikkita ish kunidan keyin har bir haydovchiga dam olish kuni beriladi.

Avtobusning ish vaqti $T_i = (169,5 \cdot 3) : 30 = 16,35$ soat.

Ish smenasi vaqti $16,35 : 2 = 8,17$ soat.

3. Ikkitalangan mehnat shakli

Ushbu mehnat shakli bo'yicha har bir avtobusda ikkita haydovchi va pattachi haftada 6 kun ishlaydi. Har uchta brigadaga smena almashtiruvchi bitta haydovchi va pattachi biriktiladi. Har haftada brigadalar ertalabki va kechki smenalarda almashib ishlaydilar.

Haydovchi va pattachilarning ish smenasi vaqti ish kunlarida 7 soatni va bayram oldi va dam olish oldi kunlarida 6 soatni tashkil qiladi.

4. Ikki yarimtalangan mehnat shakli

Ushbu mehnat shaklida beshta haydovchi va chiptachi avtobusda ishlaydi.

Ikkita haydovchi va chiptachi birinchi avtobusda, boshqa ikkita haydovchi va chiptachi ikkinchi avtobusda ishlaydi.

Beshta haydovchi va chiptachi har ikkala avtobusda smena almashtiradi.

To'rtta ish kunidan keyin har bir haydovchi va chiptachiga dam olish kuni beriladi.

Ish smenasi vaqti:

$$\frac{169,5 \cdot 2,5}{30 \cdot 2} = 7,06 \text{ soat} \approx 7,1 \text{ soat.}$$

5. Bittalangan mehnat shakli

Bu mehnat shaklida har bir avtobusga bitta haydovchi brigada biriktiriladi. Ish smenasi vaqti 7 soatni tashkil qiladi. Bittalangan mehnat shakli, asosan, yo'lovchi tashish hajmi kichik bo'lgan yo'nalishlarda va buyurtma bo'yicha ishlaydigan avtobuslarda qo'llaniladi.

6- jadval

Turli mehnat shakllaridagi tizimda avtobus haydovchilarini taqsimlash

Mehnat shakli tizimi	Avtobusga biriktiriladigan haydovchilar (chiptachilar soni)	Dam olish kuni oralig'idagi ish kunlari soni
Uchtalangan	3	2
Ikki yarimtalangan	Ikkita avtobusga 5 ta	4
Ikki yarimtalangan (to'xtab turish bilan)	Ikkita avtobusga 5 ta	4

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Haydovchilar ishini tashkil qilishning qanday shakllari mavjud?
2. Uchtalangan va bir yarimtalangan mehnat shaklini izohlang.
3. Ikkitalangan va ikki yarimtalangan mehnat shaklini izohlang.

2. 6. AVTOBUSLARNING HARAKAT JADVALI VA ULARNI TUZISH USULLARI

2. 6. 1. Avtobuslarning harakat jadvalini tuzishga qo'yiladigan talablar. Yo'nalishlardagi harakat jadvallari turlari

Yo'nalishlar bo'yicha avtobuslar harakati tasdiqlangan jadval asosida amalga oshiriladi va asosiy hujjat bo'lib hisoblanadi. Harakat jadvaliga binoan avtokorxona xizmat bo'limlari ishi tashkil qilinadi.

Avtobuslarning harakat jadvaliga quyidagi asosiy talablar qo'yiladi:

1. Yo'lovchilarning avtobusni kutishiga va ularni manziligacha tashishga kam vaqt sarflash.
2. Avtobus yo'nalishi bo'yicha yuqori harakat muntaзамligini ta'minlash.
3. Xavfsiz harakatni ta'minlagan holda avtobusning maksimal harakatlanish tezligiga erishish.
4. Yo'nalishda avtobuslardan samarali foydalanish.
5. Haydovchi va pattachining mehnat qilishlari uchun yetarli me'yoriy sharoit yaratish.

Avtobuslarning harakat jadvali yo'nalishlar bo'yicha tuziladi va ular quyidagi turlarda bo'ladi:

1. Boshlang'ich va oxirgi bekatlar uchun statsion jadval.
2. Oraliq bekatlari uchun nazorat jadvali.

3. Haydovchilar uchun avtobus jadvali.
4. Yo'lovchilar uchun ma'lumot jadvali.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtobuslarning harakat jadvaliga qanday talablar qo'yiladi?
2. Avtobuslar harakat jadvalining qanday turlari mavjud?
3. Avtobuslar harakati qanday hujjat asosida amalga oshiriladi?

2.6.2. Harakat jadvalini tuzish uchun kerakli ma'lumotlar. Harakat jadvalini tuzish usullari

Avtobuslarning harakat jadvali jadval va grafik ko'rinishida tayyorlanadi.

Harakat jadvali avtokorxonaning ekspluatatsiya xizmati tomonidan kuz – qish va bahor – yoz mavsumlari uchun yilda ikki marta tuziladi.

Harakat jadvalini tayyorlash uchun quyidagi ma'lumotlardan foydalaniladi:

1. Yo'nalish bo'yicha va uning uchastkalaridagi yo'lovchi oqimi.
2. Yo'nalishlarga avtobuslarning taqsimlanishi.
3. Yo'nalishlarni avtokorxonalarga biriktirish grafigi (yo'nalishlarda bir necha avtokorxona avtobuslaridan foydalanilganda).
4. Haydovchilarning mehnatini tashkil qilish usuli.
5. Yo'nalish uchastkalarida o'rnatilgan me'yorlar asosidagi reys vaqti.

Shahar avtobus yo'nalishlari harakat jadvalida avtobusning avtosaroydan chiqish vaqti, oraliq nazorat bekatlaridan o'tish vaqti, tushlik vaqti va avtosaroyga qaytish vaqtlari ko'rsatiladi.

Harakat jadvali reys vaqti va harakat intervali ma'lumotlariga qattiq rioya qilingani holda ishlab chiqiladi.

Harakat jadvali jadvalning vertikal bo'yicha yo'nalishda belgilangan harakat intervaliga, gorizontali bo'yicha esa reys vaqtiga qattiq amal qilingan holda tuzilishi kerak. Har bir yo'nalish bo'yicha avtobus harakatining boshlash va tugatish vaqtlari aholining tashishga bo'lgan talablari ma'lumotlari chuqur o'rganilib belgilanadi.

Ba'zi yo'nalishlarda yo'lovchi oqimi notekis bo'ladi. Shuning uchun bunday holatlarda avtobus harakati qisqartirilgan, tezlashtirilgan va ekspress reyslarda tashkil qilinadi.

Harakat jadvalini tuzishda avtobusning ish, yo'l va mahalliy iqlim sharoitlariga e'tibor qilish lozim. Shuning uchun ham harakat jadvali kuz – qish, bahor – yoz fasllariga qarab tayyorlanadi.

Yo'lovchilarga yanada yaxshi xizmat ko'rsatish maqsadida harakat jadvali ish soati shanba va yakshanba kunlari uchun ayrim qilib tuziladi.

Hozirgi kunda avtobus harakat jadvalini tuzishdagi hisoblarda elektron hisoblash texnikalaridan keng foydalanilmoqda.

Shahar atrofiga qatnaydigan va shaharlararo avtobus yo'nalishlarida harakat jadvali grafik shaklida tuziladi. Grafikning vertikal (absissa) o'qiga yo'nalish uzunligi, gorizont (ordinata) o'qiga 1 kunlik ish soatlari joylashiriladi.

Bekatlarni ifodalovchi nuqtalar gorizont chiziqlar bilan, vaqtni belgilovchi nuqtalar vertikal chiziqlar bilan tutashtirilib, harakat grafigi hosil qilinadi. Avtobusning garajdan chiqish vaqti belgilanadi, so'ngra avtobus saroyidan chiqib, boshlang'ich bekatgacha va oxirgi bekatdan avtosaroygacha bo'lgan masofaning o'tish vaqti hisoblanadi.

Avtobusning boshlang'ich bekatga kelish va oxirgi bekatdan avtobus saroyiga borish vaqtini belgilovchi nuqtalarni tutashtirsak, boshlang'ich nol masofani bosib

o'tish grafigi hosil bo'liadi. Xuddi shunday uslubda avtobusning boshlang'ich bekatdan jo'nash vaqtini va oraliq bekatlariga kelish vaqtini ko'rsatuvchi nuqtalar birlashtiriladi.

Grafikning gorizontal chiziq bilan hosil qilgan burchagi avtobusning harakat tezligini ifodalaydi. Grafik burchagi tik ko'rinishda bo'lsa, harakat tezligining yuqoriligini va aksincha, burchak qiya bo'lsa, harakat tezligining pastligini bildiradi.

Shaharlararo avtobus yo'nalishlari harakat grafigida haydovchi va yo'lovchilarga ajratilgan dam olish vaqti, yoqilg'i quyish va yo'nalishda avtobusga texnik xizmat ko'rsatish vaqti ham ko'rsatiladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Harakat jadvali qanday ma'lumotlar asosida tuziladi?
2. Harakat jadvali avtokorxonaning qaysi xizmati tomonidan tuziladi?
3. Yo'nalish harakat jadvalida nimalar ko'rsatiladi?
4. Harakat jadvalini tuzishda nimalarga rioya qilish talab qilinadi?

2. 7. «TIG'IZ» PAYTLARDA SHAHAR ICHI AVTOBUS YO'NALISHLARIDA TASHISHNING TASHKIL ETILISHI

Shahar ichi avtobus yo'nalishlarida avtobuslar ishini yaxshilashning muhim masalalaridan biri «tig'iz» paytlarda aholiga transport xizmatini ko'rsatishni tashkil qilishni mukammallashtirish hisoblanadi.

«Tig'iz» paytlarda shahar ichi yo'nalishlarida tashishni tashkil etish uchun dastlab yo'nalishlar bo'yicha kun soatlarida va uchastkalarda yo'lovchi oqimi to'g'risidagi ma'lumot to'planadi. So'ngra yo'nalishlar bo'yicha qoniqarsiz xizmat ko'rsatilgan joylar aniqlanadi.

Ushbu ma'lumotlar asosida «tig'iz» paytlarda sha-

har ichi avtobus yoʻnalishlarida yoʻlovchilarga xizmat koʻrsatish madaniyatini oshirish boʻyicha tadbirlar rejasi majmuasi tuziladi. Reja oʻz ichiga quyidagi masalalarni oladi:

1. Yoʻlovchilar oqimining paydo boʻlishi va taqsimlanishini tahlil qilish.
2. Yoʻnalish tarmoqlarini takomillashtirish.
3. Korxonalarning ish boshlash vaqtlarini muvofiq-
lashtirish.
4. Koʻcha, yoʻl tarmoqlarini rivojlantirish va yaxshi-
lash.
5. Katta sigʻimli avtobuslardan foydalanish.
6. Avtobuslar harakatini tashkil qilish usullarini takomillashtirish.
7. Markaziy boshqarish tizimi ishini rivojlantirish.
8. Koʻcha harakatini boshqarish usullarini takomillashtirish.

«Tigʻiz» paytlarda avtobuslarda tashiladigan yoʻlovchilar sonining oʻsishi ularga koʻrsatiladigan xizmat darajasining sifatiga taʼsir koʻrsatadi. Tashish haqini undirish qiyinlashadi. Avtobusga sarflanadigan texnik xizmat koʻrsatish va taʼmirlash xarajatlari oshadi.

Aholiga transport xizmatini koʻrsatish darajasi quyidagi asosiy koʻrsatkich omillarga bogʻliq boʻladi:

1. Tashishni oʻz vaqtida bajarish.
2. Tashish uchun vaqt sarfi.
3. Tashish qulayligi.
4. Harakat xavfsizligi.

«Tigʻiz» paytlarda shahar ichi avtobus yoʻnalishlarida avtobus yoʻnalishlari xaritasini takomillashtirish, qisqartirilgan, tezlashtirilgan va ekspress reyslarini keng qoʻllash va zamonaviy texnik aloqa vositalarini nozimlik boshqarishida qoʻllab, muntazam avtobus harakatini tashkil qilish yoʻlovchilarga xizmat koʻrsatishning yanada muhim choralaridan hisoblanadi.

«Tig'iz» paytlarda shahar ichi avtobus yo'nalishlarida yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishni yaxshilash tadbirlariga quyidagilar kiradi:

1. Harakat intervalini imkoniyati boricha qisqartirish.
2. Oxirgi bekatlarda avtobus to'xtash vaqtini 1–2 minutga kamaytirish.
3. Maxsus smena almashtiruvchi brigadalar ishini tushlik paytlarida tashkil qilish.
4. Rezerv avtobuslardan foydalanish.
5. Ish smenalarining tugashiga qarab sanoat korxonalariga avtobuslarni jo'natib, aholi yashash joylarigacha ekspress yo'nalishlarni tashkil qilish.
6. Qisqartirilgan reyslarni kiritish.

«Tig'iz» paytlarida shahar ichi avtobus yo'nalishlaridagi tashishga bog'liq muammolarni hal qilish shahardagi boshqa turdagi transportlarning harakatlarini muvofiq-lashtirishga ham bog'liq bo'ladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Aholiga transport xizmatini ko'rsatish darajasiga qanday omillar bog'liq bo'ladi?
2. Tig'iz paytlarda shahar ichi avtobus yo'nalishlarida yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish uchun nima qilish kerak?
3. Qanday ma'lumotlar asosida «tig'iz» paytlarda shahar ichi avtobus yo'nalishlarida yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish tadbirlar rejasi tuziladi?

2. 8. TASHISH UCHUN HAQ OLISHNI TASHKIL QILISH

O'zbekiston Respublikasida yo'lovchilardan undiriladigan tashish haqi umumiy foydalanadigan yo'lovchilar tashish avtomobil transportiga tarif siyosati konsepsiyasi asosida o'rnatilgan yagona tarifda amalga oshiriladi.

Tarif deb yo'lovchilarni tashish xizmatiga belgilangan bahoga aytiladi.

Yagona tarif bitta yo'lovchini bir kilometr masofaga tashish haqini belgilaydi. Shahar atrofiga qatnaydigan va shaharlararo avtobus yo'nalishlarida tariflar bir yo'lovchi kilometr tannarxi asosida avtobus saroyining keyingi rivojlanishini ko'zda tutib tuziladi. O'rnatilgan tariflar yo'lovchilarni tashish xarajatlarini qoplashi kerak.

Tashish tannarxi harakatlanuvchi qismlarning yo'lovchilarni tashish davomida sarf qilingan xarajatlardan tashkil topadi. Shahar yo'nalishlarida yo'lovchilarni tashish uchun olinadigan haq tashilgan yo'lovchilar soni o'rnatilgan yagona tarifga ko'paytirilib hisoblanadi. Shahar atrofiga qatnaydigan va shaharlararo avtobus yo'nalishlarida tashish haqi bajarilgan yo'lovchi kilometrni yo'nalishda foydalaniladigan avtobus turlarini hisobga olib, o'rnatilgan tarifga ko'paytirib hisoblanadi. Shahar yo'nalishlaridagi avtobuslarda tashishdan olinadigan daromad quyidagi formula bilan hisoblanadi;

$$D_{tash} = Q_y \cdot T \text{ so'm.}$$

Bu yerda D_{tash} – tashish daromadi, so'm;

Q_y – tashilgan yo'lovchilar soni, yo'lovchi;

T – o'rnatilgan yagona tarif.

Shahar atrofi va shaharlararo yo'nalishlardagi avtobuslarda tashishdan olingan daromadni hisoblash formulasi:

$$D_{tash} = P_y \cdot T_{l \text{ yo'l km}} \text{ (so'm).}$$

Bu yerda P_y – bajarilgan yo'lovchi kilometr;

$T_{l \text{ yo'l km}}$ – bir yo'lovchi kilometr uchun belgilangan tarif.

Doimiy yo'nalishlarda xizmat qilayotgan avtobus pattachi mehnatiga vaqtboy mukofotli usulda haq to'lanadi. Pattasiz ishlaydigan avtobuslarda pattachi vazifasini haydovchi bajargani uchun haydovchi sotgan chiptasi bahosining 5 foizi atrofida mukofotlanadi.

Haydovchi ishga chiqishdan oldin kassalarning texnik holatini, tushumni yig'ish qopchasi bilan ta'minlanganligini tekshiradi. Nosozlik holati aniqlangan holatlarda uni tuzatish chorasini ko'radi.

Chiptachi kassirdan chipta va uning hisobini yuritish varaqasini oladi. Ish kuni oxirida haydovchi ishlanmay qolgan chiptani va chipta hisobini yuritish varaqasi bilan birga tashish haqqi tushumini avtokorxonadagi chiptachi kassirga topshiradi.

Tajribalar shuni ko'rsatadiki, tashilayotgan yo'lovchilar soni oshgani sari chiptasizlar soni ham oshadi. Tashish uchun haq olishni tashkil qilishdagi kamchiliklarning oldini olish va tushumni nazorat qilishni ko'chaytirish maqsadida yo'lovchilarga pattachi xizmati amalga oshiriladi. Nazoratni ko'chaytirish va chipta olishni yo'lovchilarga muntazam ogohlantirib turish maqsadida avtobuslarni ovoz kuchaytirgichli texnik qurilmalari bilan jihozlash kerak.

Yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish sifatini yaxshilash maqsadida oylik tashish chiptasidan foydalaniladi. Yo'lovchi o'zi bilan olib ketayotgan bitta o'rin yuk o'lchami 75*50*25 smdan oshganda undan tarif asosida qo'shimcha haq olinadi.

Tashish haqi tushumini va saqlanishini nazorat qilishni yaxshilanishi natijasida yo'lovchi tashish rentabelligi oshadi. Yo'lovchilarga transport xizmati ko'rsatish sifati sezilarli darajada o'sadi. Tashish tushumining ko'payishi bilan avtokorxona tarkibini yangi avtobuslar bilan to'ldirish imkoniyatiga ega bo'ladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Yo'lovchilarni tashish haqi qanday belgilanadi?
2. Shahar yo'nalishlarida yo'lovchilarni tashish daromadi qanday hisoblanadi?
3. Shahar atrofi va shaharlararo yo'nalishlarga yo'lovchilarni tashishdan tushadigan daromad qanday hisoblanadi?

2. 9. SHAHAR ATROFI YO‘NALISHLARIDA AVTOBUS HARAKATINI TASHKIL ETISH. XALQARO YO‘NALISHLARDA YO‘LOVCHILAR TASHISH

2. 9. 1. Shahar atrofida va shaharlararo yo‘lovchilar tashish

Shahar atrofi yo‘nalishlarida avtobus harakatini tashkil etish (faqat ish va maishiy madaniy tashishlardan tashqari) dam olish kunlari shahar yo‘nalishlaridan anchagina farq qiladi. Chunki dam olish kunlarida shahar yo‘nalishlarida yo‘lovchilar tashish hajmi ko‘payadi. Shahar atrofiga qatnaydigan yo‘nalishlarda dam olish kunlari yo‘lovchilar tashish hajmi katta bo‘ladi. Ushbu holat shaharda ta’lim olayotgan talabalarning shahar atrofida joylashgan uylariga va shahar aholisini dam olish maskanlariga qatnovi hisobiga yuzaga keladi.

Shahar atrofi yo‘nalishlarida tashish uzunligi shahardan boshlanib, 50 km masofagacha tashkil qiladi. Shahar atrofi yo‘nalishlarining boshlang‘ich va oxirgi bekatlarida shohbekatlar yoki boshbekatlar, avtochipta povilyoni joylashadi.

Shahar atrofi yo‘nalishlari tartib raqami bilan belgilanadi. Masalan: «№101»dan «№199»gacha. Shahar atrofi yo‘nalishlarida yo‘lovchilar tashish uchun qattiq o‘rindiqli, o‘rindiqlar soni oshirilgan, eshiklar soni 2 tadan ko‘p bo‘limagan, tog‘li tumanlarda yuqori o‘tuvchanlikka ega bo‘lgan avtobuslardan foydalaniladi.

Shahar atrofi yo‘nalishlarida tashish haqqi pattachilar va haydovchilar orqali yig‘iladi.

Shahar atrofi avtobus yo‘nalishlari shahar avtobus yo‘nalishlari kabi obodonlashtirilgan yaxshi qoplamali yo‘llardan o‘tadi.

Shahar atrofi yo‘nalishlari hokimiyat qarori bilan tasdiqlanadi.

Shahar atrofi yoʻnalishlarida bekatlar oraligʻidagi masofa aholi zich joylashgan joylarda 500–700 m, siyrak joylashgan joylarda esa 800–1200 m ni va undan ortiqni tashkil qiladi

Harakat intervali 10–60 minut va undan ortiq yoʻlovchilarni oʻrtacha tashish masofasi 8–12 km, yoʻnalish uzunligi 15 km dan 50 km gacha boʻladi.

Shahar atrofi yoʻnalishlarida yoʻlovchi oqimi notekisligi yaqqol seziladi. Masalan, ertalabki soatlarda shanba va yakshanba kunlari yoʻlovchilar oqimi shahar tashqarisiga yoʻnaladi, kechki vaqtlarda yoʻlovchilar oqimini ommaviy ravishda shaharga qaytib kelishi kuzatiladi.



10-rasm. Shahar atrofiga qatnovchi «ISUZU» va «MAN» rusumli avtobuslar.

Shaharlararo avtobus yoʻnalishlariga shahar atrofi chegarasidan tashqariga chiqadigan, ikki va undan ortiq shahar oʻrtasida muntazam qatnovi taʼminlanadigan, tashish masofasi 50 km dan ortiq boʻlgan yoʻnalishlar kiritiladi.

Shaharlararo avtobus yoʻnalishlari: respublikalararo, viloyatlararo va viloyat ichidagi yoʻnalishlarga ajratiladi.

Respublikalararo avtobus yoʻnalishida tashish uzunligi 500–800 km va undan ortiq boʻlib, yoʻlovchilarni tashish mavsumiga bogʻliq boʻladi.

Viloyatlararo avtobuslarda tashishda yoʻnalish masofasi 300–400 km va undan ortiq boʻladi.

Avtobuslarning harakat intervali yoʻlovchi oqimi qiyamatiga bogʻliq boʻladi. Koʻpchilik holatlarda kuniga bir yoki ikki marta avtobuslar oxirgi bekatdan joʻnatiladi.

Ushbu yoʻnalishlardagi tashishlar ham mavsum bilan bogʻliq boʻlib, yoz oylari oʻsadi.

Viloyat ichidagi avtobuslarda tashishda yoʻnalish masofasi 100 km gacha va undan ortiq boʻladi. Harakat intervali esa yoʻlovchi oqimining taqsimlanish xarakteriga qarab 30 minutdan 3–5 soatgacha boʻladi.

Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida yumshoq oʻrindiqli, yoʻlovchilarga yaxshi qulayliklar yaratilgan avtobuslardan foydalaniladi.

Avtobusda yoʻlovchilar va yukni tashish Avtomobil transportida yoʻlovchilar va yukni tashish qoidalariga va boshqa qonun hujjatlariga rioya qilgan holda amalga oshiriladi.

Yoʻlovchilarni muntazam (yoʻnalishli) tashish yoʻnalishlari mulkchilik shakllaridan qatʼi nazar tashuvchilar oʻrtasida tender asosida joylashtiriladi.

Yoʻlovchilarni muntazam (yoʻnalishli) tashish yoʻnalishlarida ishlash huquqiga Yoʻlovchilar tashishni tashkil etish boʻyicha hududiy komissiya yoxud boshqa vakolatli organ bilan tender shartnomasini tuzgan tashuvchi ega boʻladi.

Yo'lovchilarni muntazam (yo'nalishli) tashish yo'nalishlarida tender shartnomasini tuzmasdan ishlashga yo'l qo'yilmaydi.

Shaharlararo, viloyatlararo yo'nalishlar haydovchilarining yo'l qo'yiladigan boshqarish, tanaffuslar, har kunlik va haftalik dam olish vaqti xalqaro normalarga muvofiq belgilanadi.

Shahar atrofidagi yo'nalishlarda yo'lovchilar tashishda avtobusdagi yo'lovchilar soni avtobuslarning to'liq sig'imidan ortiq bo'lmasligi, shaharlararo, tog', sayohat-ekskursiya yo'nalishlarida, bolalarni tashishda va bir martalik tashishlarda esa – o'tirish uchun belgilangan joylar sonidan ortiq bo'lmasligi kerak.

Shaharlararo, viloyatlararo yo'nalishlarda ishlash uchun faqat bagaj bo'limlari mavjud bo'lgan avtobuslar-gina qo'yiladi.

Haydovchining avtobusni boshqarish vaqti 9 soatdan ortiq bo'lganda yoki yo'nalish uzoqligi 400 km va undan ortiqni tashkil etganda avtobusda yo'lovchilar tashishni tashkil etishda avtomobilda haydovchining dam olishi uchun joy jihozlanishi va qatnovga ikki haydovchi yuborilishi kerak.

Shaharlararo, viloyatlararo yo'nalishlarda 400 km va undan uzoq yo'nalishlarda avtobusda yo'lovchilar tashishni bir haydovchi bilan, shuningdek tungi qatnovlar-ni tashkil etish taqiqlanadi, tender kontraktida boshqacha hol nazarda tutilmagan bo'lsa.

Shaharlararo, viloyatlararo va xalqaro yo'nalishlarda, sayohat-ekskursiya yo'nalishlarida avtobuslar harakati jadvalida avtobusni har 1,5 soat boshqarishdan keyin haydovchining kamida 15 minut yoxud 4,5 soat boshqarishdan keyin 45 minut dam olishi majburiy tartibda nazarda tutiladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shahar atrofi yoʻnalishlarida avtobus harakatini tashkil etish shahar ichi yoʻnalishlarida avtobus harakatini tashkil etishdan qanday farq qiladi?
2. Shahar atrofi yoʻnalishlari qanday raqamlanadi?
3. Shahar atrofi yoʻnalishlarida tashish masofasi necha kilometr ga boʻlinadi?
4. Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida harakat intervali nimaga bogʻliq boʻladi?

2. 9. 2. Shahar atrofi va shaharlararo yoʻnalishlarda tashish hajmini aniqlash

Shahar atrofi yoʻnalishlarida tashish hajmi shahar atrofi va temiryoʻl aloqasining rivojlanishini tahlil qilish natijasida aniqlanadi.

Aholining harakatlanish soni haqiqiy daromadlarining oʻsishiga bogʻliq boʻladi.

Shahar atrofi yoʻnalishlarida avtobuslarda tashish hajmini quyidagicha hisoblash mumkin:

$$Q = \frac{P_y}{\ell_{o'rt}}.$$

Bunda P_y – yoʻlovchi aylanish (yoʻlovchi kilometr);
 $\ell_{o'rt}$ – oʻrtacha tashish masofasi.

Perespektiv yilga yoʻlovchi aylanishi:

$$P_y = b \cdot N.$$

Bunda b – aholining harakatchanligi shahar atrofi yoʻnalishida bitta yashovchiga toʻgʻri keluvchi yoʻlovchi kilometr;

N – viloyat, respublika, avtonom respublika aholisining soni.

Shahar atrofiga qatnaydigan avtobuslar sigimi meʼyoriy koʻrsatkichlar asosida aniqlanadi.

O‘rtacha ekspluatatsion tezlik, ish vaqti, safarga chiqish va masofadan foydalanish koeffitsientlari qiymati mahalliy sharoitlarga qarab o‘rnatiladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Aholining harakatlanish soni nimaga bog‘liq bo‘ladi?
2. Shahar atrofi yo‘nalishlarida avtobuslarda tashish hajmi qanday aniqlanadi?
3. Shahar atrofiga qatnaydigan avtobuslar sig‘imi qanday aniqlanadi?

2. 9. 3. Shaharlararo avtobuslarda tashish hajmini aniqlash

Shaharlararo avtobuslarda tashish hajmi viloyatlardagi (avtonom respublika) avtobus, temiryo‘l, havo va suv transportining o‘tgan 5–10 yil ichidagi haqiqiy rivojlanishini tahlil qilish natijasida aniqlanadi.

Bunda yo‘l tarmog‘ining rivojlanishi va obodonlashtirilishi, (viloyat, respublika, avtonom respublika) aholisi sonining o‘sishi va mavsumiy notekislik, aholining shaharlararo avtobus aloqasini muntazam ta‘minlash darajasi hisobga olinadi.

Shaharlararo avtobus yo‘nalishlarida aholining harakatchanligi deb viloyat (respublika, avtonom respublika) aholisining bittasiga to‘g‘ri keluvchi yo‘lovchi kilometrga aytiladi. Aholining harakatchanligini aniqlaganda mahalliy sharoitni hisobga olish zarur.

Shaharlararo avtobuslar o‘rtacha sig‘imi o‘tiradigan o‘rindiqlarga qarab o‘rnatiladi. Qolgan barcha ko‘rsatkichlar mahalliy sharoitga qarab o‘rnatiladi.

Shaharlararo avtobus yo‘nalishlarida yo‘lovchi tashish hajmi va yo‘lovchi aylanishi quyidagi formuladan aniqlanadi:

$$Q = \frac{P_y}{\ell_{o'rt}} (\text{yo'lovchi}). \quad P_y = b \cdot N (\text{yo'lovchi kilometr}).$$

Bunda b – aholining harakatchanligi, ya'ni viloyat, respublika, avtonom respublikadagi bitta yashovchiga to'g'ri keluvchi shaharlararo aloqadagi yo'lovchi kilometr;

N – viloyat, respublika, avtonom respublika aholisi-ning soni.

Shaharlararo avtobuslarda tashishda yo'lovchilar soni quyidagi formuladan ham aniqlanadi:

$$Q_{kun} = \frac{A_y \cdot q_n \cdot \mathfrak{C}_s}{K_{ayl}} \text{ (yo'lovchi).}$$

Bunda K_{ayl} – avtobusning mazkur aylanishda aylanish kuni;

Q_{kun} – kun davomida tashiladigan yo'lovchilar soni;

A_y – yo'nalishda avtobuslar soni.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shaharlararo avtobus yo'nalishlarida aholining harakatchanligi deb nimaga aytiladi?

2. Shaharlararo avtobus yo'nalishlarida yo'lovchi tashish hajmi qanday aniqlanadi?

2. 9. 4. Shaharlararo avtobus yo'nalishlarida yo'lovchilar oqimini o'rganish

Shaharlararo avtobus yo'nalishlarida yo'lovchilar oqimini o'rganish sotilgan chiptalar asosida amalga oshiriladi.

Yo'lovchilar oqimini o'rganishda so'rovnomalar, jadval va ko'z bilan kuzatish usullaridan foydalaniladi. **So'rovnomalar usulida** yo'lovchilar oqimi tarqatilgan so'rovnomalarni tahlil qilish natijasida aniqlanadi. So'rovnomalar yo'lovchilarga shoh va avtobus boshbekatlarida tarqatiladi.

Jadval usulida haydovchilar va so'rovda qatnashayotgan maxsus hisobchilar tomonidan ma'lumotlar jadvalga to'ldiriladi. So'ngra ma'lumotlar tahlil qilinadi.

Ko‘z bilan kuzatish usulida yo‘nalish bo‘yicha nazorat bekatlaridagi so‘rovda qatnashayotgan maxsus hisobchilar tomonidan yo‘lovchi oqimi o‘rganiladi. Ma’lumotlar har bir reysda to‘planadi va jadvalda qayd qilinadi. Ushbu uslubda yozgi va qishki mavsumlar uchun alohida ma’lumotlar to‘planadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shaharlararo avtobus yo‘nalishlarida yo‘lovchilar oqimini o‘rganish nimalar asosida amalga oshiriladi?
2. Yo‘lovchilar oqimini o‘rganishning ko‘z bilan kuzatish usuli qanday o‘tkaziladi?

2.9.5. Shaharlararo avtobus yo‘nalishini tanlash

Shaharlararo avtobus yo‘nalishlarini tanlashda va ularni asoslashda quyidagilar hisobga olinadi:

- shaharlar orasida yo‘lning mavjudligi, ularning holati, yo‘l qoplamasining turi, obodonlashtirilganligi va avtomobil transportidan foydalanishda texnika xavfsizligi qoidalari talablariga javob berishi;
- shaharlar orasidagi transport qatnovi tafsilotlari va oraliq aholi yashash punktlariga borishi;
- kutilayotgan yo‘lovchi oqimi va yo‘lovchilarning o‘rtacha yurish masofasi;
- yo‘lovchilar oqimining yil mavsumi, oy va hafta kunlari bo‘yicha o‘zgarishi;
- yo‘lovchilarning oxirgi bekatga borish vaqti, borish vaqtining tashish sharoitiga va qulayligiga ta’siri;
- shu yo‘nalishda boshqa turdagi transportlarning borligi, tashish vaqti va qulayligi;
- avtobus yo‘nalishi bo‘yicha harakat xavfsizligi ayrim reyslar yo‘nalishi bo‘yicha tashish rentabelligining ta’minlanishi;
- yo‘nalishlarni tanlashda har xil turdagi transport vositalarida tashish sharoiti va tannarxi ham taqqoslanadi.

Temiryo‘l va boshqa transport turlari yetarlicha rivojlanmagan tumanlarda shaharlararo avtobus yo‘nalishlari masofasi 1000 km va undan ortiq bo‘ladi. Yo‘lovchilarning safarda bo‘lishi bir kundan oshib ketadi. Shuning uchun ham yo‘nalishni tanlash va asoslash uchun transport turlarida yo‘lovchilarga yaratilgan sharoit va tashish haqi taqqoslanadi.

Tranzit yo‘lovchilarni mahalliy yo‘lovchilardan ajratish maqsadida bitta yo‘nalishda mustaqil ikkita yo‘nalish tanlanadi. Bunda har ikkala yo‘nalishda bekatlar oralig‘idagi masofa bir-biridan farq qiladi. Avtobuslar birinchisida ekspress, ikkinchisida oddiy usulda tashkil qilinadi.

Yo‘nalishlarni tanlashda turli variantlarda kutiladigan yo‘lovchilar soni va yo‘lovchi kilometrlar taqqoslanadi. Tanlangan har bir shaharlararo yo‘nalishga o‘rnatilgan shakldagi pasport tuziladi.

Yangidan tanlanib kiritilgan avtobus yo‘nalishidagi yo‘lovchi oqimi taqsimoti tahlil qilinadi. Ushbu yo‘nalish-



11-rasm. Shaharlararo yo‘nalishlarda yo‘lovchi tashuvchi «MAN» rusumli avtobus.

ning uzunligi va oxirgi bekatlarning joylashishi hamda uning rentabelligi maqsadga muvofiqligi aniqlanadi.

Avtobus sig'imini tanlashda tashish tannarxi muhim ko'rsatkich hisoblanadi.

Har bir avtobus yo'nalishi bo'yicha oylik tashish rejasi tuziladi. Hisobot ma'lumotlari asosida yo'lovchi oqimi taqsimoti, uning notekisligi, avtobuslarning unumdorligi va yo'nalishining rentabelligi aniqlanadi.

Yangidan tanlangan avtobus yo'nalishini bir qancha davr ishlatilganidan keyin yo'nalishning maqsadga muvofiqligi yoki muvofiq emasligi, reyslar sonini kamaytirish, yo'nalishni o'zgartirish yoki yo'nalish masofasi to'g'risida tavsiyalar beriladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shaharlararo avtobus yo'nalishlarini tanlashda va asoslashda nimalar hisobga olinadi?
2. Yo'nalishlarni tanlashda qaysi ko'rsatkich taqqoslanadi?
3. Avtobus sig'imini tanlashda qaysi ko'rsatkich muhim hisoblanadi?

2.9.6. Shahar atrofida avtobus yo'nalishini tanlash

Shahar atrofi avtobus aloqasi yangidan kiritilgan avtobus yo'nalishlari hisobiga to'xtovsiz ravishda o'sadi. Shahar atrofi avtobus yo'nalishlarining boshlang'ich va oxirgi bekatlari bosh bekatlarda ayrim holatlarda esa shoh bekatlarda joylashadi.

Avtobus yo'nalishlari doimiy va mavsumga qarab vaqtinchalik turda avtobuslarning harakatini tashkil qilinishiga qarab *oddiy*, *tezlashtirilgan* va *eskpress* tartibda bo'ladi.

Ayrim avtobus yo'nalishlarida qisqartirilgan reyslar tashkil qilinadi.

Uzunligi 30 kmdan ortiq bo'lgan avtobus yo'nalishlari-

da oxirgi bekatlarda harakatni bir vaqtda boshlash maqsadida shu bekatlarga yaqin joylashgan avtobus korxonalarini tashishga jalb qilish maqsadga muvofiq bo'ladi.

Shahar atrofi avtobus yo'nalishini tanlab olish uchun quyidagi tadbirlar amalga oshiriladi:

1. Kutiladigan yo'lovchi oqimini aniqlash.
2. Trassani tanlash va yo'l sharoitlarini o'rganib chiqish.
3. Avtobus yo'nalishini kiritish mumkinligi to'g'risida texnik-iqtisodiy ko'rsatkichlarni asoslab berish.
4. Oraliq va bosh bekatlarning joylashishini aniqlash.
5. Yo'nalishni texnik aloqa vositalari bilan jihozlash va harakat muntazamligini nazorat qilish.
6. Harakatga nozimlik boshqarish uslubini tanlash.
7. Yo'nalish pasportini tuzish.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shahar atrofi avtobus yo'nalishlarining boshlang'ich va oxirgi bekatlari qayerda joylashadi?
2. Shahar atrofi avtobus yo'nalishlari qanday turda va tartibda harakatlanadi?

2. 9. 7. Avtobus turini tanlash

Avtobus turini to'g'ri tanlash aholiga transport xizmatini ko'rsatish va avtobusdan foydalanish samaradorligiga katta ta'sir ko'rsatadi. Avtobuslardan to'g'ri foydalanish natijasida transport xarajatlarining kamayishiga erishiladi. Ushbu holat tanlangan avtobus turi va sig'imi yo'lovchi oqimi tavsifi va quvvatiga mos kelgandagina yaqqol seziladi.

Sig'imi katta avtobuslarni kichik yo'lovchi oqimiga ega bo'lgan yo'nalishlarda ishlatish maqsadga muvofiq kelmaydi. Harakat intervalining o'sishi yo'lovchilarning bekatlarda kutish vaqtini va transport xarajatlarini ko'paytiradi.

Kichik avtobuslardan yoʻlovchi oqimi yuqori boʻlgan yoʻnalishlarda foydalanilgani natijasida harakat intervali kamayadi. Oʻz navbatida yoʻnalishdagi avtobuslaroni, koʻcha va yoʻllarning transport vositalari bilan bandligi va tashish tannarxi oʻsadi. Shunday qilib, yoʻnalishlarda avtobus tipi va sigʻimini toʻgʻri tanlab ishlatish muhim ahamiyatga ega boʻladi.

Avtobuslarni yoʻlovchilar bilan toʻldirish meʼyorida texnik ishlatish talablari boʻyicha avtobus salonining oʻrindiqlari bilan band qilinmagan 1 m² maydoniga 4 ta yoʻlovchi, «tigʻiz» soatlarda 8 ta yoʻlovchi toʻgʻri kelishi koʻrsatiladi.

Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida oʻrta va katta sigʻimli hamda yoʻlovchi tashish uchun moslashtirilgan avtobuslardan foydalaniladi.

Maqsadga muvofiq boʻlgan avtobus turi tanlanganda kam xarajat sarflanib, aholiga yuqori saviyada transport xizmati koʻrsatiladi.

Ushbu holat avtobus turi va sigʻimi, yoʻlovchi oqimi kattaligiga va xarakteriga, tashish sharoitiga toʻgʻri kelgandagina kuzatiladi. Yuqori tezlikda harakat qila oladigan avtobuslardan faqat yuqori tezlikda xavfsiz harakatni taʼminlaydigan yoʻl mavjud boʻlgandagina foydalanish maqsadga muvofiqdir.

Avtobus sigʻimini tanlaganda yoʻlovchi oqimi va yoʻnalishi boʻyicha taqsimlanishi hal qiluvchi xususiyat hisoblanadi.

Shaharlararo yoʻnalishlarda avtobus sigʻimini tanlash uchun tashish qulayligi, yoʻlovchilarga xizmat koʻrsatish sifati va tashish tannarxi asosiy koʻrsatkich boʻlib hisoblanadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarini tanlashda va ularni asoslashda nimalar hisobga olinadi?

2. Shaharlararo avtobus yo'nalishlarida avtobusning sig'imini to'g'ri tanlab ishlatish muhim ahamiyatga egaligini izohlab bering.

2.9.8. Kerakli avtobuslar sonini aniqlash

Yo'nalishda zarur avtobuslar soni ko'p sonli yo'lovchi oqimiga, avtobusning aylanish vaqtiga va ruxsat qilingan avtobus sig'imiga bog'liq bo'ladi. Yo'nalish uzunligi, harakat chastotasi va ekspluatatsion tezligi ko'rsatkichlari asosida yo'nalishdagi zarur avtobuslar soni quyidagi formula bilan aniqlanadi:

$$A_y = \frac{2\ell_y \cdot h}{u_e} \text{ (avtobus); agarda } h = \frac{Q_{max}}{q_r} \text{ ga teng yoki}$$

$$h = \frac{60}{I} \text{ bo'lganda, } A_y = \frac{2\ell_y \cdot Q_{max}}{u_e q_r} \text{ (avtobus) bo'ladi}$$

$$\text{yoki } A_y = \frac{2\ell_y \cdot 60}{u_e I} \text{ (avtobus) bo'ladi.}$$

$$\text{Bunda } q_r = \frac{Q_{max} \cdot I}{60} \text{ (yo'lovchi).}$$

q_r – avtobusning ruxsat etilgan sig'imi.

$$I = \frac{q_r \cdot 60}{Q_{max}}.$$

Yo'nalishda zarur avtobuslar soni yo'nalish uzunligiga, ekspluatatsion tezlikka va o'rnatilgan harakat intervaliga bog'liq bo'ladi. Yo'nalishdagi zarur avtobuslar soni quyidagicha aniqlanadi:

$$A_y = \frac{t_{ayl}}{I} \text{ (avtobus). Bunda } t_{ayl} = \frac{2\ell_y \cdot 60}{u_e}.$$

t_{ayl} – aylanish vaqti.

O‘z navbatida ushbu formulalardan foydalanib:

$$h = \frac{Q_{max}}{q_r} ; \quad h = \frac{60}{I} \text{ yoki } I = \frac{60}{h} ; \quad I = \frac{60 \cdot q_r}{Q_{max}} .$$

Yo‘nalishdagi avtobuslar soni $A_y = \frac{t_{ayl} Q_{max}}{60 q_r}$ (avtobus).

Bunda A_y – avtobuslar soni;

ℓ_y – yo‘nalish masofasi;

h – harakat chastotasi, avtobus/soat;

v_e – ekspluatatsion tezlik;

Q_{max} – ko‘p sonli yo‘lovchi oqimi;

q_r – avtobuslarning ruxsat qilingan sig‘imi;

I – harakat intervali;

t_{ayl} – aylanish vaqti.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Yo‘nalishda zarur avtobuslar soni nimaga bog‘liq bo‘ladi?
2. Zarur avtobuslar soni qanday aniqlanadi?

2. 9. 9. Shaharlararo yo‘nalishda harakat jadvali

Avtobuslarning harakat jadvali yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish sifatini aniqlovchi asosiy hujjat hisoblanadi.

Harakat jadvali mavjud yo‘lovchi oqimiga harakat intervali mos holatda tuzilib, me‘yordagi harakat tezligiga rioya qilishni va tashishga qulayligini ta‘minlashi hamda avtobusdan samarali foydalanish imkonini berishi kerak. Shaharlararo avtobus jadvali, odatda, grafik va jadval shaklida tuziladi.

Reyslar soni va har bir reysda avtobuslarning oxirgi bekatlardan jo‘nash vaqti mavjud yo‘lovchilar oqimini tahlil qilish asosida belgilanadi.

Avtobusning oraliq va oxirgi bekatlarda to‘xtab turish vaqti dam olish va tushlik paytlariga, yo‘lovchilarni

avtobusga chiqarish va tushirish uchun sarflanadigan vaqtga, yo‘l harakatlarini rasmiylashtirishga, avtobusni yo‘nalishda texnik nazorat qilishga, haydovchilarning smena almashishga sarflanadigan vaqtlariga bog‘liq bo‘ladi.

Harakat jadvali, asosan, bahor – yoz, kuz – qish davrlariga tuziladi.

Tuzilgan harakat jadvali yo‘nalishi bo‘yicha tashish rejasida o‘rnatilgan ko‘rsatkichlarga mos kelishi kerak.

Yo‘nalish jadvali asosida quyidagicha harakat jadvallari ishlab chiqiladi:

1. Reys jadvali. Ushbu jadval haydovchilar va bosh bekatning ma‘lumot byurosi xodimiga beriladi.

2. Avtoshohbekat va bosh bekatlarda avtobuslarning kelish va jo‘nashini ko‘rsatuvchi jadval.

3. Viloyat avtobus yo‘nalishlari bo‘yicha yig‘ma jadval.

Viloyatlararo va respublikalararo yo‘nalishlar tarmog‘i jadvali yuqorida qayd qilingan jadvallar asosida texnik, ekspluatatsion ishlatish va boshqa xizmatlar ishi tashkil qilinadi

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtobuslarning harakat jadvali qanday hujjat hisoblanadi?

2. Avtobuslarning oraliq va oxirgi bekatlarda to‘xtab turish vaqtlari qanday vaqtlarga bog‘liq bo‘ladi?

3. Harakat jadvali qaysi davrlarga tuziladi?

2. 9. 10. To‘g‘ri va aralash tashishni tashkil qilish

Shaharlararo yo‘nalishlarda avtobus harakati to‘g‘ri va aralash usullarda tashkil qilinadi.

Yo‘lovchilarni shaharlararo yo‘nalishlarda tashishning to‘g‘ri usulida avtobus yo‘nalishining bosh bekatidan oxirgi bekatigacha almashtirilmasdan harakatlanadi.

Yoʻnalish masofa 1000 km va undan katta boʻlganda avtobusni reys davomida bir necha haydovchi boshqaradi.

Aralash usulda yoʻnalish masofasi bir necha uchastkalarga ajratiladi. Uchastkalar tutashgan bekatda yoʻlovchilar yoʻnalishi boʻyicha bitta avtobusdan ikkinchisiga oʻtishadi.

Boshqa transport turlarining ishtirokida avtobuslarda yoʻlovchilar tashish *toʻgʻri aralash tashish* deb atalib, yoʻlovchilarga eng yaxshi qulayliklar yaratish maqsadida tashkil qilinadi.

Yoʻlovchilarni tashishda qatnashayotgan transport turlari oʻrtasida oʻzaro kelishuv orqali tashish bilan bogʻliq masalalar hal qilinadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shaharlararo yoʻnalishlarda avtobuslar harakati qaysi usullarda tashkil qilinadi?
2. Toʻgʻri aralash tashish deb nimaga aytiladi?

2. 9. 11. Xalqaro yoʻnalishda yoʻlovchilar tashish

Ikkita va undan ortiq mamlakat hududida yoʻlovchilarni avtobuslarda tashish *xalqaro avtobuslarda tashish* deb ataladi.

Xalqaro avtobuslarda tashish *muntazam, muntazam boʻlmagan* va *mayatnik* turlarida boʻladi.

Muntazam xalqaro yoʻnalishda yoʻlovchilar tashish davlatlarning kelishuvi va yozma shartnomasi asosida amalga oshiriladi.

Yozma shartnomada tashish shartlari, yoʻnalishda harakat jadvali va yoʻlovchilarni tashish tariflari aniqlangan boʻladi. Harakat yoʻnalishining jadvalida yoʻlovchilarni avtobusga chiqarish va tushirish bekatlari ham koʻrsatiladi.

Muntazam bo'lmagan shaharlararo avtobus yo'nalishida har bir tashish uchun ayrim kelishuv shartnomasi tuziladi.

Mayatnik turida bir davlatdan ikkinchi davlatga dastlabki harakatlanish boshlangan davlatga qaytarib olib kelish sharti bilan bir guruh yo'lovchilarni tashish tashkil qilinadi.

Xalqaro yo'nalishda yo'lovchilar tashish g'arb mamlakatlarida keng rivojlangan.

Hozirgi kunda bizning mamlakatimiz bilan qo'shni hamdo'stlik davlatlari: Qozog'iston, Qirg'iziston, Tojikiston bilan xalqaro yo'nalishlar tashkil qilinib, yo'lovchilar tashilmoqda.

Sobiq sho'ro davrida xalqaro yo'nalishda yo'lovchilar tashish 1961-yilda «Inturist» jamiyati, 1971-yildan boshlab esa «Xalqaro yoshlar turizm buyurosi» tomonidan tashkil qilingan.

Xalqaro yo'lovchilar va yuk tashish uchun ruxsatnoma bo'lib tashishda ishtirok qiluvchi davlatlar tomonidan tuzilgan ikki tomonlama shartnoma va bayonnomalar hisoblanadi.

Xalqaro yo'nalishlar haydovchilarining yo'l qo'yiladigan boshqarish, tanaffuslar, har kunlik va haftalik dam olish vaqti xalqaro me'yorlarga muvofiq belgilanadi.

Avtobuslarda yo'lovchilar tashish jadvali avtotashuvchi tomonidan yo'nalishlarning ayrim bosqichlarida normativ tezliklar asosida, ushbu tezliklar yo'l harakati qoidalarida, yo'l belgilarida ruxsat berilgan tezlikka muvofiq bo'lish sharti bilan tuzilishi kerak.

Xalqaro yo'nalishlarda ishlash uchun faqat yuk bo'limlari mavjud bo'lgan avtobuslarga qo'yiladi.

Haydovchining avtobusni boshqarish vaqti 9 soatdan ortiq bo'lganda yoki yo'nalish uzoqligi 400 km va undan ortiqni tashkil etganda avtobusda yo'lovchilar tashish-

ni tashkil etishda avtomobilda haydovchining dam olishi uchun joy jihozlanishi va qatnovga ikki haydovchi yuborilishi kerak.

Xalqaro yo‘nalishlarda, 400 km va undan uzoq yo‘nalishlarda avtobusda yo‘lovchilar tashishni bir haydovchi bilan, shuningdek, tungi qatnovlarni tashkil etish taqiqlanadi, tender kontraktida favqulodda holat nazarda tutilmagan bo‘lsa.

Xalqaro yo‘nalishlarda, sayohat-ekskursiya yo‘nalishlarida avtobuslar harakati jadvalida avtobusni har 1,5 soat boshqarishdan keyin haydovchining kamida 15 minut yoxud 4,5 soat boshqarishdan keyin 45 minut dam olishi majburiy tartibda nazarda tutiladi.

Avtobus haydovchisi nazorat punktlarida (avtoshohbekat, avtoboshbekat, nozimlik punktlari), harakat jadvalida nazarda tutilgan hollarda, chipta-hisobga olish varaqasida kelgan va jo‘nab ketgan vaqtini belgilashi kerak.

Avtobusda harakat xavfsizligiga xavf tug‘diruvchi nosozliklar paydo bo‘lganda, shuningdek, haydovchi o‘zi-ni yomon his etganda avtobus harakati darhol to‘xtatilishi kerak. Bu haqda eng yaqin avtoshohbekat (avtoboshbekat) nozimiga yoxud avtobus yoki haydovchini almashtirish, tashishning bajarilishini ta‘minlash choralari ko‘rishi majburiy bo‘lgan tashuvchiga xabar qilinadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Xalqaro avtobuslarda tashish deb nimaga aytiladi va unga izoh bering.

2. Davlatlarning kelishuvi va bosma shartnomalari haqida tushuncha bering.

3. Hozirgi kunda mamlakatimizdagi xalqaro avtobus yo‘nalishlarini ayting.

2. 10. SHOHBEKAT, BOSHBEKAT VA ORALIQ BEKATLAR ISHINING TASHKIL QILINISHI VA JIHOZLANISHI

Shahardan tashqariga tashishlarning shiddat bilan rivojlanishi safarda va to'xtash bekatlarida yo'lovchilarga yuqori malakali xizmat ko'rsatish zaruriyatini paydo qiladi.

Safarda yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish sifati tashish shakli, yo'lovchilarni manzilga yetkazish tezligi va xizmat ko'rsatish darajasi bilan aniqlanadi.

Shaharlararo va shahar atrofi yo'nalishlarida tashishlarning yuqori sur'atda rivojlanishi shohbekat, boshbekat va oraliq bekatlar ishini yaxshi tashkil qilishni taqozo etadi.

Shohbekatlar yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish va xizmatchi xodimlarni joylashtirishga mo'ljallangan maxsus binolar majmuasidan tashkil topadi.

Shohbekat majmuasiga quyidagilar kiradi:

- yo'lovchilarni avtobusga chiqarish va tushirish peroni;

- reys oldidan avtobuslar to'xtash, tozalash, yuvish, texnik holatini tekshirish, sozlash va mayda ta'mirlash ishlari uchun maxsus hududi;

- yordamchi omborxonalar xo'jaligi hududi;

- shohbekat oldi maydoni;

- chipta xonalari, nozirlik xonasi, ma'lumot xonasi va boshqa zaruriy xonalarni o'z ichiga olgan shohbekat binosi;

- umumiy ovqatlanish va savdo xizmatlari binolari va boshqa inshootlar.

Shohbekatlarda tranzit yo'lovchilar kutish zali, yuk va qo'l buyumlarini saqlash xonalari va bolalar xonalari, restoran, mehmonxona, pochta va telefon, haydovchi va pattachilar dam olish xonasi bo'lishi kerak.

Boshbekatlar shohbekatlardan farqli o'laroq yo'lovchilar va xizmatchi xodimlar xonasi uncha katta bo'lma-

gan yo'lovchilarni avtobusga chiqarish va tushirish maydoni, avtobus va yengil avtomobillarning qisqa muddatga to'xtab turish maydonidan iborat bo'ladi.

Avtobus bekatlarining joylarini tanlash qurilish normalari va qoidalari talablaridan kelib chiqib tashish buyurtmachisi va yo'l tashkilotlari tegishli xizmatlari tomonidan amalga oshiriladi. Bunda yo'lovchilarga eng ko'p qulaylikni ta'minlash, avtobus bekatlari ko'rinib turishi zarurligi hamda ularning hududida transport vositalari harakati va piyodalar xavfsizligi shartlariga rioya etilishi kerak. Avtobus bekatlari joylashgan joy shahar (tuman) bosh me'mori, yo'l harakati xavfsizligi davlat xizmati bilan, temiryo'ldan o'tish joylari hududida esa temiryo'l bo'linmalari bilan kelishiladi va hokimliklar tomonidan tasdiqlanadi.

Shaharlarda avtobus bekatlarini obodonlashtirish hokimliklar tomonidan, avtomobil yo'llarida yo'l tashkilotlari tomonidan me'yoriy hujjatlar talablariga muvofiq amalga oshiriladi.

Hokimliklar va yo'l organlari qurilish normalari va qoidalariga muvofiq shaharlarda va aholi punktlarida sutkaning qorong'i vaqtida avtobus bekatlari hamda ularning atrofi yoritilishini tashkil etishni ta'minlashi kerak.



12-rasm. Avtobusbekatda yo'nalishlar bo'yicha yo'lovchilarning avtobusga chiqish joyi.



13 -rasm. Avtoboshbekat chipta zalining va chipta sotish xonasining ko‘rinishi.

Avtobus bekatlarini saqlash va tozalash tartibi hokimliklar, shuningdek ushbu ishni amalga oshiruvchi korxona va tashkilotlar tomonidan belgilanadi.

7-jadval

Shoh va boshbekatlarni tasniflash

Sin-fi	Bir kunda jo‘natilgan avtobuslar soni	Zarur xonalar
1	300 dan ortiq	Avtomatlashtirilgan boshqarish tizimiga va mehmonxonaga ega bo‘lgan to‘la inshootlar xonasi
2	151 dan 300 gasha	Yo‘lovshilarga xizmat ko‘rsatish va avtobus harakatini boshqarish xonalar majmuasi. Tranzit yo‘lovshilarning uzoq muddatda dam olishi ushun xonalar
3	121 dan 150 gasha	Chipta sotish va kutish zali, yuk va qo‘l buyumlarini saqlash xonasi va maxsus xonalar
4	71 dan 121 gasha	Chipta kassasi va yo‘lovchilar ushun hojatxona
5	30 dan kichik	Chipta kassasi

To‘xtash pavilyonlari va chiqish maydonlarini, o‘tish-tezlik chiziqlarini qordan tozalash shart.

Oraliq bekatlarda avtopavilyonlar tashkil qilinadi. Avtopavilyonlar bosh bekatlarga nisbatan kichik hajmdagi majmua bo‘lib, unda chipta xonasi, yo‘lovchilarni avtobusga chiqarish va tushirish maydoni bo‘ladi, xolos.

Bosh va oraliq bekatlarda umumiy ovqatlanish shoxobchasi va savdo xizmati tashkil qilinishi mumkin.

Shohbekat va boshbekat maydonlari to‘siqlar, yo‘lovchilarning yo‘nalishini va avtobuslarning joylashtirishini bildiruvchi ko‘rsatkichlar bilan jihozlanadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shohbekat majmuasiga nimalar kiradi?
2. Boshbekatlar shohbekatlardan qanday farq qiladi?
3. Avtopavilyonlar nimalarni o‘z ichiga oladi?
4. Shoh va boshbekatlar qanday tasniflanadi?

2. 11. SAYOHAT – EKSKURSIYA, MAXSUS VA BUYURTMA AVTOBUSLARDA TASHISHNI TASHKIL QILISH VA BOLALARNI TASHISH

Ishchi va xizmatchilarni tarmoq avtobuslarida tashish *maxsus avtobuslarda tashish* deb aytiladi.

Korxona va tashkilotlar ishlovchilarining hamda ayrim shaxslarning guruh bo‘lib buyurtma asosida tashishi *bir martalik buyurtma tashish*lariga kiritiladi.

Ushbu tashishlar shahar va shahar atrofidagi aloqalarda bajariladi. Maxsus tashishlar kun davomida yo‘lovchi oqimi yo‘nalishining bir tomonlamaligi va smena oraliqidagi davrda transport ishining keskin kamayishi bilan tavsiflanadi.

Korxona va qurilishlarga ishchilar, asosan, jamoa transportida tashiladi. Ish smenasining boshlanishi va tugashi ishlovchilarni korxona eshigigacha, qurilish uchastka-

sigacha, ish joylaridan esa yashash joylarigacha tashish vaqtlarini hisobga olib avtobuslarga bo'lgan talab aniqlanadi.

Aholini ishga va ishdan uylariga tashishni tashkil qilish korxona sexlarining smena oralig'ida ishni boshlash, tugallash va interval vaqtlariga ham bog'liq bo'ladi.

Kuzatishlar yo'lovchi oqimining eng yuqori darajasi «tig'iz» soatda, ya'ni soat 6 dan 40 minut o'tgandan 7 dan 40 minut o'tgan oraliqda ekanligini ko'rsatadi.

Maxsus avtobus yo'nalishlaridagi tashishlar oddiy ekspress va yarim ekspress harakatlari tartibida tashkil qilinadi.

Buyurtmadagi avtobuslar korxonalarga biriktiriladi va doimiy yo'nalish bo'yicha harakatlanadi. Zarurat bo'lgan taqdirdagina buyurtmachining talabi asosida yo'nalish o'zgartiriladi.

Tashishlar hisob-kitobi avtobus ish soati asosida tarif bo'yicha yuritiladi.

Maxsus va buyurtmadagi avtobuslar ishiga rahbarlik radiotelefon va uyali telefon aloqasi yordamida amalga oshiriladi.

Haydovchilar mehnati ilg'or uslublarda tashkil qilinadi. Brigada pudrati uslubining qo'llanilishi tashishlar sifatining yaxshilanishiga olib keldi.

Sayohat-ekskursiya, maxsus yoki bir martalik tashishlar uchun tashkilotlar, korxonalar va fuqarolarga avtobuslar ajratishga shartnomalarni va bir martalik buyurtmalarni rasmiylashtirish avtomobil transportida yo'lovchilar va yuk tashish qoidalariga, boshqa me'yoriy hujjatlarga muvofiq tashuvchilar tomonidan amalga oshiriladi.

Shartnomalar va buyurtmalar buyurtmachidan borish joyi, borish yo'nalishi, to'xtash joyi, tashilayotgan yo'lovchilar soni, tashish uchun mas'ul shaxs (guruh rahbari, ekskursovod) to'g'risidagi ma'lumotlar olingandan keyin

rasmiylashtiriladi. Avtobusning buyurtmachida bo'lish muddati, tashish uchun mas'ul shaxsning familiyasi yo'l varaqasiga kiritilishi kerak.

Har biriga 30 kishidan ortiq odam sig'adigan ikki yoki undan ortiq avtobuslarda, har biriga 30 kishidan kam odam sig'adigan yo'lovchilar tashilganda ularning harakati kolonna bilan amalga oshiriladi. Tashuvchi tomonidan yo'lovchilar va yuk tashish, avtobuslardan foydalanish qoidalariga, boshqa me'yoriy hujjatlarga, harakat xavfsizligi va xavfsizlik texnikasi talablariga rioya qilinishi ustidan nazorat qilish uchun mas'ul bo'lgan shaxs belgilanadi.

Kolonnalarning yo'llarda harakatlanish xavfsizligi davlat xizmati transport vositalari bilan kuzatib borish haqidagi qaror ichki ishlar boshqarmalari rahbarlari, harakat xavfsizligi xizmati avtomobillari bilan kuzatib borish haqidagi qaror esa tashuvchilar tomonidan qabul qilinadi.

Tashuvchi avtobuslar harakatining tasdiqlangan yo'nalishlariga muvofiq kelmaydigan maxsus tashishlar (paxta, mehnatkashlarni ishlab chiqarish obyektlariga, qishloq xo'jaligi ishlariga tashib borish) YHXDX hududiy organlari ruxsati bilan amalga oshiriladi.

Bir martalik tashishlarga buyurtmalar tashuvchida mo'ljallanayotgan yo'nalishning yo'l sharoitlari haqida axborot mavjud bo'lgan yoki bunday axborot buyurtmachidan olingandan keyin qabul qilinadi. Buyurtmachi berilgan ma'lumotlarning ishonchliligi uchun to'liq javob beradi.

Agar yo'nalishdagi yo'l sharoitlari yo'lovchilar xavfsizligini ta'minlamasa, avtobuslar ajratilmaydi.

Bir martalik buyurtmalar bo'yicha sayohat-ekskursiya tashishlarida buyurtmachi tashkilot rahbarlari:

– guruh rahbarini tanlash, tayyorlash va harakat xavfsizligi va texnika xavfsizligi masalalari bo'yicha yo'l-yo'riq berilishini;

– sayyohlar, bolalar guruhlari bilan yo‘lda o‘zini tutish va avtobusdan foydalanish qoidalari bo‘yicha yo‘l-yo‘riq berilishini;

– guruh rahbarini yo‘lovchilarning tasdiqlangan ro‘yxati, YHXDX ning bolalar tashilishi to‘g‘risidagi bildirishnoma nusxasi bilan;

– haydovchilarni joy bilan (guruh xususiy sektorda joylashtirilganda alohida xona bilan);

– avtobusni uning saqlanishini ta‘minlovchi sharoitlarda to‘xtash joyi bilan ta‘minlashlari shart.

Ko‘rsatib o‘tilgan shartlar bajarilmaganda, tashishlarga ruxsat berilmaydi.

Viloyat (respublika) tashqarisiga sayohat-ekskursiyalarga muntazam olib borilgan hollarda buyurtmachi tashkilot (tashuvchi) avtobusning saqlanishini, orqaga qaytishga tayyor ekanligini, boshqa viloyatlar (respublikalar) hududida avtobusga texnik xizmat ko‘rsatish imkoniyatini nazarda tutishi kerak.

Guruhlarning rahbarlari avtobus harakati, unga chiqish va tushish paytida hamda bekatlarda yo‘lovchilar orasida, ayniqsa, bolalar orasida zarur tartibni ta‘minlashga majburdirlar.

Tashuvchi:

– haydovchilarga yo‘nalish xususiyatlari to‘g‘risida yo‘l-yo‘riq berishga, harakat xavfsizligini ta‘minlashga, sayohat-ekskursiyaga tashishga, shuningdek, sayyohlar va ekskursiyachilarga xizmat ko‘rsatish qoidalari, bolalarni tashishda bunday tashishlarni amalga oshirish qoidalari to‘g‘risida yo‘l-yo‘riq berishga, bu haqda yo‘l varaqasi hamda haydovchilar tarkibiga yo‘l-yo‘riq berish jurnalida qayd etishga;

– avtobusning korxonaga qaytishining nazorat vaqtini tayinlashga, nazorat vaqti tamom bo‘lgandan keyin ikki soatdan so‘ng avtobus qayerda ekanligini aniqlash chora-tadbirlarini ko‘rishga majburdir.

Sayohat ekskursiyalarga olib boruvchi yoki bir martalik buyurtmalar bo'yicha tashishlarni amalga oshiruvchi haydovchilar, agar ular yo'lovchilar tashish qoidalariga, yo'l harakati qoidalariga zid bo'lmasa, yo'nalish o'zgarishi bilan bog'liq bo'lmasa, tashish uchun mas'ullarning (guruh rahbarlarining) ko'rsatmalarini bajarishga majburdir.

Maxsus tashishlarni tashkil etishda tashuvchi:

- yo'nalishni tanlashga (imkoni boricha qattiq qoplamali yo'llar bo'yicha);

- buyurtmachi bilan birgalikda tashish uchun avtobus modelini tanlashga, yo'nalish masofasini belgilashga va harakat tezligini me'yorlashtirishga, xavfsizlik ta'minlanishini, haydovchilarning mehnati va dam olishi belgilangan tartibini hisobga olgan holda avtobuslar harakati jadvalini tuzishga va tasdiqlashga;

- mazkur talablarni hisobga olgan holda tashish uchun zarur bo'lgan avtobuslar sonini aniqlashga;

- buyurtmachi bilan birgalikda yo'nalish hujjatlarini tuzishga, ularni davlat avtomobil nazorati bilan kelishishga majburdir.

Bolalarni (16 yoshgacha bo'lgan) tashishni tashkil etish Avtomobil transportida yo'lovchilar va yukini tashish qoidalariga hamda mazkur talablarga muvofiq ravishda amalga oshiriladi.

Bolalarni avtobuslarda tashish sutkaning yorug' paytida yaqin masofani yoritadigan chiroqlar yoqilgan holda amalga oshirilishi kerak. Harakat tezligi yo'l, meteorologiya va boshqa sharoitlarga ko'ra haydovchi (kuzatib borilganda – uning ta'minlanishi uchun mas'ul bo'lgan shaxs) tomonidan tanlanadi. Bunda barcha hollarda harakat tezligi soatiga 60 kilometrdan oshmasligi kerak.

Sayohat-ekskursiyalarga olib borishga va bolalarni tashishga bir martalik buyurtmalarga shartnomalar tashuvchilar tomonidan guruhga o'qituvchilar yoki maxsus ta-

yinlangan katta yoshdagi kishilar hamkorlik qilish sharti bilan tuziladi. Avtobuslar kolonnasi bilan tashilayotgan bolalarga hamrohlik qilish uchun tibbiy xodimlar ajratish to'g'risidagi masala joylarda sog'liqni saqlash organlari tomonidan qabul qilinadi.

Maktab yoshigacha bo'lgan bolalarni shaharlararo sayohat-ekskursiyalarga olib borish taqiqlanadi.

Qishloq joylarda muntazam ravishda bolalarni avtobuslarda tashishni tashkil etishda tashuvchilar:

– bolalarni borish joyiga o'z vaqtida yetkazishni ta'minlovchi maxsus qatnovlarni nazarda tutishga, ushbu qatnovlar ko'p bo'lishiga yo'l qo'ymaslikka majburdir. Bunday tashishlar bajarilishini, avtomobil yo'llari holatini, bolalarni tushirish va chiqarish punktlarini muntazam nazorat qilishga;

– yo'nalishlarda bolalarni tashiyotgan avtobuslarning o'tish vaqti ko'rsatilgan maxsus to'xtash belgilari o'rnatishga majburdir.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Maxsus avtobuslarda tashish deb nimaga aytiladi?
2. Maxsus avtobuslarda yo'nalishdagi tashishlar qanday tartibda tashkil qilinadi?
3. Buyurtma avtobuslar ishi qanday tashkil qilinadi?

II b o b BO'YICHA BILIMLARNI TEKSHIRISH TESTI

11. Hozirgi kunda avtobus va yengil avtomobil taksilaridan fuqarolarimizning necha foizdan ortig'i foydalanadi?

1. 10% dan ortig'i
2. 15% dan ortig'i
3. 20% dan ortig'i
4. 60% dan ortig'i
5. 30% dan ortig'i

12. Respublikamizning qaysi shaharlariga turistik sayohat yo'lovchi avtobus yo'nalishlari tashkil qilingan?

1. Buxoro
2. Xiva
3. Toshkent
4. Buxoro, Xiva, Samarqand
5. Andijon

13. Yo'nalish koeffitsienti qiymati nimaga teng?

1. 1,2 dan 3,5
2. 1:2
3. 2:4
4. 2:5
5. 2:6

14. Transport tarmog'larining zichligi qanday shartli belgi bilan belgilanadi?

1. L
2. E
3. B
4. R
5. D

15. Katta shaharlarda transport tarmoq zichligi qanchani tashkil qiladi?

1. 1–1,5 km/km kv
2. 1–2 km/km kv
3. 2–2,5 km/km kv
4. 1–3 km/km kv
5. 1,5 km/kv

16. Avtobus transportida yo'lovchilarni tashish qanday yo'nalishlarda amalga oshiriladi?

1. Doimiy
2. Vaqtinchalik
3. Muntazam
4. Mavsumiy
5. Mavsumiy, vaqtinchalik

17. Avtobus yo‘nalishlari qanday turlarga ajratiladi?

1. Doimiy
2. Mavsumiy
3. Vaqtinchalik
4. Doimiy va vaqtinchalik
5. Talab bo‘yicha

18. Shahar maydonida joylashishiga ko‘ra yo‘nalishlarning qanday turlari bor?

1. Doimiy
2. Radial
3. Tangensial
4. Qalqonsimon kombinatsiyalashgan
5. Talab bo‘yicha

19. Ishlatish maqsadiga qarab yo‘nalishlar qanday turlarga bo‘linadi?

1. Asosiy
2. Yetkazuvchi
3. Markaziy
4. Asosiy va markaziy
5. Asosiy va yetkazuvchi

20. Ekspress yo‘nalishlarda avtobus qaysi bekatlarda to‘xtaydi?

1. Oxirgi bekatda
2. Boshlang‘ich bekatda
3. Boshlang‘ich va oxirgi
4. Asosiy bekatlarda
5. Oraliq bekatlarda

21. Avtobus yo‘nalishlari ma‘muriy hududiy belgilar bo‘yicha qanday turlarga ajratiladi?

1. Shahar va shahar atrofi
2. Shaharlararo
3. Xalqaro
4. Sayohat
5. Shahar, shahar atrofi, shaharlararo, xalqaro, sayohat

22. Avtobus yo‘nalishlari ochilishida qaysi tashkilotlar vakillari ishtirokida komissiya tuziladi?

1. Avtotransport korxonasi
2. Hokimiyat
3. DAN
4. Yo‘l tashkiloti
5. Avtotransport korxonasi, hokimiyat, DAN, yo‘l tashkiloti

23. Avtobus yo‘nalishlari qanday sharoitda ochiladi?

1. Dalolatnomadagi talablar bajarilganda
2. Dalolatnomadagi talab bajarilganda va yo‘nalish to‘liq jihozlanganda
3. Yo‘lovchi oqimi yetarli bo‘lsa
4. Yo‘nalish sxemasi chizilganda
5. Yo‘nalish jihozlansa

24. Avtobus yo‘nalishida asosiy hujjat bo‘lib nima hisoblanadi?

1. Yo‘nalish pasporti
2. Yo‘nalish jadvali
3. Yo‘nalish sxemasi
4. Yo‘nalish tavsifi
5. Yo‘nalish varaqasi

25. Qaysi ko‘rsatkichlar bo‘yicha yangi avtobus yo‘nalishlari ishi tahlil qilinadi?

1. Avtobuslardan samarali foydalanish
2. Tashish tannarxi
3. Rentabellik
4. Tashish daromadi
5. Tashish tannarxi, rentabellik, tashish daromadi, avtobuslardan samarali foydalanish

26. Yo‘lovchilar tashish hajmi deb nimaga aytiladi?

1. Bir yilda tashilgan yo‘lovchilar soniga
2. Ma’lum bir vaqtda tashilgan yoki tashish uchun mo‘ljallangan yo‘lovchilar soniga
3. Bir tomonga tashilayotgan yo‘lovchilar soniga

4. Bir sutkada tashiladigan yo'lovchilar soniga
5. Bir soatda tashilgan yo'lovchilar soniga

27. Yo'lovchi tashish hajmi nimalar bilan aniqlanadi?

1. Aholi soni va uning harakatchanligidan
2. Shahar aholisining sonidan
3. Shahar aholisining transportda harakatchanligidan
4. Bir yilga to'g'ri keladigan tashishlardan
5. Bir oydagi tashilgan yo'lovchilar sonidan

28. Aholining bitta yashovchiga bir yilda to'g'ri keladigan tashishlar soniga nima deyiladi?

1. Tashish hajmi
2. Bajarilgan reyslar soni
3. Aholining harakatchanligi
4. Tashilgan yo'lovchilar
5. Yo'lovchi oqimi

29. Aholining harakatchanligi nimalarga ta'sir qiladi?

1. Shahar transportining rivojlanish darajasiga
2. Tashishni tashkil qilish holatiga
3. Tashish tarifiy qiymatiga
4. Tashish bahosiga
5. Transportning rivojlanish darajasiga, tashish holatiga, tarif qiymatlariga, tashish bahosiga

30. Yo'lovchilarning o'rtacha tashish masofasi qanday dalillarga bog'liq?

1. Shahar maydoni o'lchamiga
2. Avtobus yo'nalish tarmog'ining uzunligiga
3. Avtobus transport tarmog'i bo'yicha yo'nalishlarining taqsimlanishiga
4. Tarif tizimiga
5. Barcha javob to'g'ri

31. Texnik xizmat ko'rsatish sifatini belgilovchi asosiy ko'rsatkich nima?

1. Texnik tayyorgarlik koeffitsienti

2. Liniyaga chiqarish koeffitsienti
3. Masofadan foydalanish koeffitsienti
4. Avtobus sig'imidan foydalanish koeffitsienti
5. Almashinish koeffitsienti

32. Bitta avtobusning texnik tayyorgarlik koeffitsienti qanday aniqlanadi?

1. Texnik soz kunlar bo'yicha
2. Texnik soz kunlar sonining oy kunlar soniga nisbati bilan
3. Bir yillik avtobus kunlar bo'yicha
4. Bir oylik ish kunlar bo'yicha
3. Ishga chiqqan avtobuslar sonining ro'yxatdagi avtobuslar soniga nisbati bo'yicha

33. Ilg'or avtobus saroylarida texnik tayyorgarlik koeffitsienti qiymati qanday bo'ladi?

1. 0,6–0,71
2. 0,71–0,75.
3. 0,92–0,96
4. 0,5–0,6
5. 0,4–0,5

34. Texnik tayyorgarlik koeffitsienti kattaligiga qanday omillar ta'sir qiladi?

1. Texnik xizmat ko'rsatish sistema sifati
2. Avtobuslarning ishlash jadalligi
3. Ehtiyot qismlar va yonilg'i moylash mahsulotlari bilan ta'minlanishi
4. Saroyning texnik jihozlanishi
5. Texnik xizmat ko'rsatish sistema sifati, avtobuslarning ishlash jadalligi, ehtiyot qismlar va yonilg'i moylash mahsulotlari bilan ta'minlanishi

35. Ishdagi avtobus kunlar sonining ro'yxatdagi avtobus kunlar soniga nisbati qaysi koeffitsientni ifodalaydi?

1. Ishga chiqarish
2. Texnik tayyorgarlik
3. Sig'imdand foydalanish

4. Masofadan foydalanish
5. Almashinish ko'effitsienti

36. Avtobusning saroydan chiqib saroyga qaytib kelgunga qadar yurgan yo'li qanday masofa deyiladi?

1. Nolinchi
2. Yo'lovchilar bilan
3. Umumiy
4. Foydali
5. Unumsiz

37. Avtobus umumiy yurgan masofasi qanday masofalardan tashkil topadi?

1. Unumli va unumsiz
2. Unumli
3. Unumsiz
4. Nolinchi va unumsiz
5. Yo'lovchilar bilan yurgan masofasi

38. Avtobus yo'lovchilar bilan yurgan masofasining umumiy masofaga nisbatini qaysi ko'effitsient ifodalaydi?

1. Texnik tayyorgarlik ko'effitsienti
2. Ishga chiqarish ko'effitsienti
3. Sig'imdan foydalanish ko'effitsienti
4. Masofadan foydalanish ko'effitsienti
5. Masofadan foydalanmaslik ko'effitsienti

39. Masofadan foydalanish ko'effitsientining eng katta qiymatini ko'rsating?

1. 0,5
2. 0,6
3. 0,8
4. 0,7
5. 1

40. Avtobus yo'lovchi transportida qanday tezlik turlari qo'llaniladi?

1. Maksimal
2. Ruxsat qilingan

3. Texnik va aloqa
4. Ekspluatatsion
5. Maksimal ruxsat qilingan, texnik, aloqa va ekspluatatsion

41. Avtobus sig'imidan foydalanish koeffitsienti qanday turlarga ajratiladi?

1. Statik
2. Dinamik
3. Statik va dinamik
4. Ruxsat qilingan
5. Dinamik va ruxsat qilingan

42. Me'yor bo'yicha bitta o'tiruvchi yo'lovchiga qancha maydon to'g'ri kelishi kerak?

1. 0,315 m kv
2. 0,211 m kv
3. 0,260 m kv
4. 0,196 m kv
5. 0,192 m kv

43. Bitta tik turuvchi yo'lovchiga to'g'ri keluvchi maydon qancha bo'lishi kerak?

1. 0,1 m kv
2. 0,15 m kv
3. 0,2 m kv
4. 0,25 m kv
5. 0,4 m kv

44. Ma'lum bir vaqt oralig'ida bir tomonga harakatlanayotgan yo'lovchilar soniga nima deyiladi?

1. Yo'lovchi oqimi
2. Tashish hajmi
3. Yo'lovchi soni
4. Yo'lovchilar aylanishi
5. Yo'lovchilarning harakatchanligi

45. Yo'lovchilar oqimini o'rganishining nechta usuli bor?

1. 4 ta
2. 5 ta
3. 7 ta
4. 2 ta
5. 6 ta

46. Ko‘z bilan chamalash usulida yo‘lovchilar soni necha balli sistemada baholanadi?

1. 3
2. 2
3. 4
4. 5
5. 1

47. Avtobuslar qanday tanlanadi?

1. Tashilgan yo‘lovchilar soni bilan
2. Yo‘lovchilar aylanishi bo‘yicha
3. Tashish tannarxi bo‘yicha
4. Yo‘lovchilar oqimiga qarab
5. «Tig‘iz» soatlaridagi yo‘lovchilar oqimi bo‘yicha

48. Avtobus yo‘nalishining belgilangan nuqtasidan yo‘nalish bo‘yicha o‘tayotgan avtobus oralig‘iga nima deb aytiladi?

1. Harakat intervali
2. Harakat chastotasi
3. Harakat vaqti
4. Ish vaqti
5. Yo‘nalish vaqti

49. Yo‘nalishning belgilangan nuqtasidan vaqt birligida o‘tayotgan avtobuslar soniga nima deb aytiladi?

1. Harakat intervali
2. Harakat chastotasi
3. Harakat vaqti
4. Ish vaqti
5. Ish va harakat vaqti

50. Harakat tezligini me'yorlash uchun qanday ishlar qilinadi?

1. Yo'l sharoiti o'rganiladi
2. Yo'nalish pasporti tuziladi
3. Avtobus turi, rusumi tanlanadi
4. Yo'nalish joylarida avtobus harakat tezligi aniqlanadi
5. Yo'l sharoiti o'rganiladi, yo'nalish pasporti tuziladi, avtobus turi tanlanadi

51. Reys deb nimaga aytiladi?

1. Avtobusning yo'nalish bo'yicha boshlang'ich bekatdan oxirgi bekatga borishiga
2. Harakat vaqtiga
3. Yo'nalish uzunligiga
4. To'xtab turish vaqtiga
5. Yo'nalishdagi vaqtiga

52. Reys vaqti qanday usulda aniqlanadi?

1. Interval bo'yicha aniqlanadi
2. Xronometraj usulda aniqlanadi
3. Chastota bo'yicha aniqlanadi
4. Hisoblash bo'yicha aniqlanadi
5. Interval va chastota bo'yicha aniqlanadi

53. Xronometraj bir yilda necha marotaba o'tkaziladi?

1. 1 marta
2. 2 marta
3. 3 marta
4. 4 marta
5. 5 marta

54. Me'yor bo'yicha haydovchi va pattachilar bir oyda necha soat ishlaydi?

1. 169,5 soat
2. 171 soat
3. 166 soat
4. 174 soat
5. 161 soat

55. Kasaba uyushmasi qaroriga asosan haydovchi va pattachilarga bir ish kunida me'yoridan ortiq necha soat ishlashga ruxsat qilinadi?

1. 0,5 soat
2. 1 soat
3. 2 soat
4. 2,5 soat
5. 3 soat

56. Haydovchi va pattachilar mehnatini tashkil qilishda qaysi usullardan keng foydalaniladi?

1. Brigada
2. Ijara
3. Brigada va ijara
4. Yakka tartibda
5. Yakka va ijara tartibda

57. Uchtalangan mehnat shaklida bitta avtobusda nechta haydovchi ishlaydi?

1. 1 haydovchi
2. 2 haydovchi
3. 3 haydovchi
4. 6 haydovchi
5. 4 haydovchi

58. Ikkitalangan mehnat shaklida bitta avtobusda nechta haydovchi ishlaydi?

1. 1 haydovchi
2. 2 haydovchi
3. 3 haydovchi
4. 4 haydovchi
5. 5 haydovchi

59. Ikki yarimtalangan mehnat shaklida ish smenasi necha soatni tashkil qiladi?

1. 7,1 soat
2. 8 soat
3. 6 soat

4. 9 soat
5. 10 soat

60. Avtobuslarning harakat jadvaliga nechta talab qo'yiladi?

1. 2 ta
2. 3 ta
3. 5 ta
4. 4 ta
5. 6 ta

61. Avtobuslar qanday hujjatga asosan yo'nalishda harakatlanadi?

1. Yo'l varaqasi
2. Yo'nalish pasporti
3. Texnik pasport
4. Harakat jadvali grafigiga asosan
5. Yo'l varaqasi va yo'nalish samarasi bo'yicha

62. Boshlang'ich va oxirgi bekatlar uchun qanday jadval tuziladi?

1. Setatsion jadval
2. Nazorat jadvali
3. Ma'lumot jadvali
4. Yig'ma jadval
5. Ma'lumot va yig'ma jadval

63. Oraliq bekatlar uchun qanday jadval tuziladi?

1. Setatsion jadval
2. Nazorat jadvali
3. Ma'lumot jadvali
4. Yig'ma jadval
5. Setatsion va yig'ma jadval

64. Yo'lovchilar uchun qanday jadval tuziladi?

1. Setatsion jadval
2. Nazorat jadvali
3. Ma'lumot jadvali
4. Yig'ma jadval
5. Setatsion va yig'ma jadval

65. Yo‘nalish harakat jadvali qanday shaklda bo‘ladi?

1. $N = 10$ shaklda
2. $N = 7$ shaklda
3. $N = 5$ shaklda
4. $N = 3$ shaklda
5. $8 =$ shaklda

66. Avtobus yo‘nalish jadvalida nima ko‘rsatiladi?

1. Avtobusning ish boshlash va tugash vaqti
2. Tushlik vaqti
3. Bir smenadagi reyslar soni
4. Har bir reja boshlanishi va tugallash vaqti
5. Harakat vaqti

67. Harakat jadvali qanday shaklda tuziladi?

1. Jadval
2. Grafik
3. Epyura
4. Tasvir
5. Jadval va epyura

68. Grafikning gorizontal chiziq bilan hosil qilgan burchagi nimani ifodalaydi?

1. Harakat tezligini
2. Yo‘nalish vaqtini
3. Ish vaqtini
4. Reys vaqtini
5. Aylanish vaqtini

69. Harakat jadvalini tuzishda nimalar e‘tiborga olinadi?

1. Ish harakati
2. Yo‘l harakati
3. Mahalliy iqlim sharoiti
4. Ish, yo‘l va mahalliy iqlim sharoiti
5. Ish va yo‘l sharoiti

70. Qanday ma'lumotlar asosida «tig'iz» paytlarda shahar ichi yo'nalishlarida tashish tashkil qilinadi?

1. Kun soatlari va uchastkalarda yo'lovchi oqimi
2. Avtobuslar soni
3. Yo'lovchi oqimi
4. Xizmat ko'rsatish sifati
5. Avtobuslar soni va yo'lovchi oqimi

71. «Tig'iz» paytlarda shahar ichi avtobus yo'nalishlarida yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish uchun qanday reja tuziladi?

1. Yo'nalish tarmoqlarini takomillashtirish
2. Katta sig'imli avtobuslardan foydalanish
3. Reys vaqtini kamaytirish
4. Ish vaqtini oshirish
5. Katta sig'imli avtobuslardan foydalanish, reys vaqtini kamaytirish, ish vaqtini oshirish, yo'nalish tarmoqlarini takomillashtirish

72. Aholiga transport xizmatini ko'rsatish darajasi qanday omillarga bog'liq?

1. Tashishni o'z vaqtida bajarish
2. Tashish uchun vaqt sarfi
3. Tashish qulayligi
4. Harakat xavfsizligi
5. Tashish qulayligi, harakat xavfsizligi

73. Qanday tadbirlar asosida yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish sifati yaxshilanadi?

1. Harakat intervalini qisqartirish
2. Oxirgi bekatlarda to'xtash vaqtini 1–2 minutga kamaytirish
3. Rezerv avtobuslardan foydalanish
4. Qisqartirilgan reyslarni kiritish
5. Harakat intervalini qisqartirish, oxirgi bekatlarda to'xtash, avtobuslardan foydalanish.

74. Yo‘lovchilardan undiriladigan tashish haqi nimalar asosida amalga oshiriladi?

1. Tarif
2. Preyskurant
3. Tannarx
4. Daromad
5. Foyda

75. Yo‘lovchilar tashish uchun belgilangan baho qanday ataladi?

1. Tannarx
2. Daromad
3. Tarif
4. Preyskurant
5. Rentabellik

76. Yo‘lovchilar tashish davomida sarf qilingan xarajatlar qanday ataladi?

1. Tarif
2. Tannarx
3. Tashish bahosi
4. Daromad
5. Preyskurant

77. Aholining harakatlanish soni nimaga teng bo‘ladi?

1. Yo‘nalish tarmog‘iga
2. Transport tarmog‘iga
3. Daromadning o‘shishiga
4. Tashishlar soniga
5. Ish vaqtiga

78. Shahar atrofida qatnaydigan avtobuslar sig‘imi nima asosda aniqlanadi?

1. Yo‘lovchilar soni
2. Yo‘lovchi oqimi
3. Tashish hajmi
4. Me‘yoriy ko‘rsatkichlar
5. Yo‘lovchilar aylanishi

79. Shaharlararo tashish hajmi necha yillik haqiqiy rivojlanishni tahlil qilish natijasida aniqlanadi?

1. 5–10
2. 3–8
3. 2–6
4. 1–5
5. 0–3

80. Shaharlararo yoʻnalishlarda avtobus sigʻimi nima-ga qarab aniqlanadi?

1. Yoʻlovchilar soniga
2. Yoʻlovchilar oqimiga
3. Oʻrindiqlar soniga
4. Talabga
5. Tashish hajmiga

81. Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida yoʻlovchilar oqimini oʻrganish nima asosda amalga oshiriladi?

1. Oʻrindiqlar
2. Sotilgan chiptalar
3. Talab boʻyicha
4. Anketa
5. Yoʻlovchilar oqimi boʻyicha

82. Yoʻlovchilar oqimini oʻrganishda qanday usullardan foydalaniladi?

1. Soʻrovnoma
2. Jadval
3. Koʻz bilan kuzatish
4. Chipta
5. Soʻrovnoma, jadval, koʻz bilan kuzatish, chipta

83. Avtobus sigʻimini tanlashda asosiy koʻrsatkich nima?

1. Yoʻlovchilar soni
2. Yoʻlovchilar oqimi
3. Tashish tannarxi
4. Daromad
5. Yoʻlovchilar aylanishi

84. Avtobus yo‘nalishlari faoliyat ko‘rsatish vaqti bo‘yicha qanday turlarga bo‘linadi?

1. Doimiy
2. Mavsumiy
3. Vaqtinchalik
4. Bir marta qo‘llaniladigan
5. Doimiy, mavsumiy, vaqtinchalik, bir marta qo‘llaniladigan

85. Avtobuslar harakati qanday tartibda tashkil qilinadi?

1. Oddiy
2. Tezlashtirilgan
3. Qisqartirilgan
4. Ekspress
5. Oddiy, tezlashtirilgan, qisqartirilgan, ekspress

86. Maxsus avtobuslarda tashish deb nimaga aytiladi?

1. Ishchi va xizmatchilarni tarmoq avtobusida tashishga
2. Ekspress tartibda tashishga
3. Tezlashtirilgan tartibda tashishga
4. Oddiy tartibda tashishga
5. Buyurtma bo‘yicha tashishga

87. Maxsus avtobuslarda tashishlar qanday harakatlar bo‘yicha tashkil qilinadi?

1. Oddiy
2. Ekspress
3. Oddiy va ekspress
4. Tezlashtirilgan
5. Ekspress va tezlashtirilgan

88. Tashishlar hisob-kitobi qanday yuritiladi?

1. Ish soati asosida tarif bo‘yicha
2. Yo‘nalish bo‘yicha
3. Reys bo‘yicha
4. Yo‘nalish reysi bo‘yicha
5. Tashish hajmi bo‘yicha

89. Safarda yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish sifati qanday aniqlanadi?

1. Tashish shakli
2. Avtobus turi
3. Ish vaqti
4. Tashish shakli, xizmat ko‘rsatish darajasi, yo‘lovchilarni manzilga yetkazish tezligi
5. Yo‘nalish vaqti

90. Shohbekat majmuasiga nimalar kiradi?

1. Avtobusga chiqish va tushirish perroni
2. Avtobuslarni tozalash va yuvish hududi
3. Yordamchi omborxonalar xo‘jaligi hududi
4. Chipta xonalari, nozimlik xonasi, ma‘lumot xonasi, savdo xizmatlari binolari
5. Avtobusga chiqish va tushirish perroni, avtobuslarni tozalash va yuvish hududi

91. Shohbekat va boshbekat maydonlari nima bilan jihozlanadi?

1. To‘siqlar, yo‘lovchilarning yo‘nalishini bildiruvchi ko‘rsatkichlar
2. Perron
3. Ta‘mirlash hududi
4. Avtobuslarni yuvish va tozalash hududi
5. Perron va to‘siqlar

92. Shoh va boshbekatlar necha sinfga bo‘linadi?

1. II
2. V
3. III
4. VII
5. I

93. Bir kunda jo‘natadigan avtobuslar soni 121 dan 150 gacha bo‘lgan bekat qaysi sinfga kiradi?

1. III
2. I

3. II
4. IV
5. VI

94. Yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish sifatini aniqlovchi asosiy hujjat nima?

1. Reys vaqti
2. Harakat intervali
3. Harakat jadvali
4. Harakat chastotasi
5. Yo‘l varaqasi

95. Shaharlararo yo‘nalishlarda avtobus harakati qanday usullarda tashkil qilinadi?

1. To‘g‘ri
2. Aralash
3. To‘g‘ri va aralash
4. To‘g‘ri va bevosita
5. Aralash va bevosita

96. Avtobuslardan turli foydalanish natijasida nimaga erishiladi?

1. Transport xarajatlarini kamaytirishga
2. Yo‘lovchilar sonining o‘shishiga
3. Yo‘lovchi oqimining o‘shishiga
4. Ish vaqtining o‘shishiga
5. Transport xarajatlarining o‘shishiga

97. Sig‘imi katta avtobuslarni qachon qo‘llash maqsadga muvofiq kelmaydi?

1. Ish vaqti oz bo‘lsa
2. Yo‘lovchi oqimi kichik bo‘lsa
3. Masofa yaqin bo‘lsa
4. Texnik sozlik past bo‘lsa
5. Yo‘nalish vaqti ko‘p bo‘lsa

98. Yo‘nalishda zarur avtobuslar soni nimaga bog‘liq bo‘ladi?

1. Yo‘lovchi oqimiga

2. Avtobusning aylanish vaqtiga
3. Avtobus sig' imiga, chastotasiga
4. Yo'nalish uzunligiga, ekspluatatsion tezlikka
5. Yo'lovchi oqimiga, avtobusning aylanish vaqtiga, avtobus sig' imiga, chastotasiga, yo'nalish uzunligiga, ekspluatatsion tezlikka.

III b o b.

YENGIL AVTOMOBILLARDA YO'LOVCHILARNI TASHISH

3. 1. TAKSILARDA YO'LOVCHILAR TASHISHNI TASHKIL ETISH

Yengil avtomobil transporti yordamida shahar ichida va shahardan tashqarida yo'lovchilarni tashish amalga oshiriladi.

Yengil avtomobillar saroylarida yengil avtomobillar sonining muntazam ravishda ortishi natijasida tashish hajmi o'sadi. Yo'lovchi transporti turlari ichida yengil avtomobil taksilarining tutgan o'rni salmoqli hisoblanadi.

Umum foydalanuvchi, tarmoq va yakka tartibdagi yengil transportlardan korxona, tashkilot va muassasalarda ishlovchilarni xizmatga (ishga), aholining madaniy-maishiy va turistik-sayyohlik tashishlarini bajarish maqsadida foydalaniladi.

Yengil avtomobil transporti yildan yilga eng qulay va tashishlarni tezlikda bajaruvchi transport turi sifatida keng tarqalmoqda.

Taksomotor transporti shahar yo'nalishlarida qatnayotgan transportlar ishini ancha yengillatadi va yo'lovchilarga yuqori saviyadagi transport xizmatini ko'rsatadi.

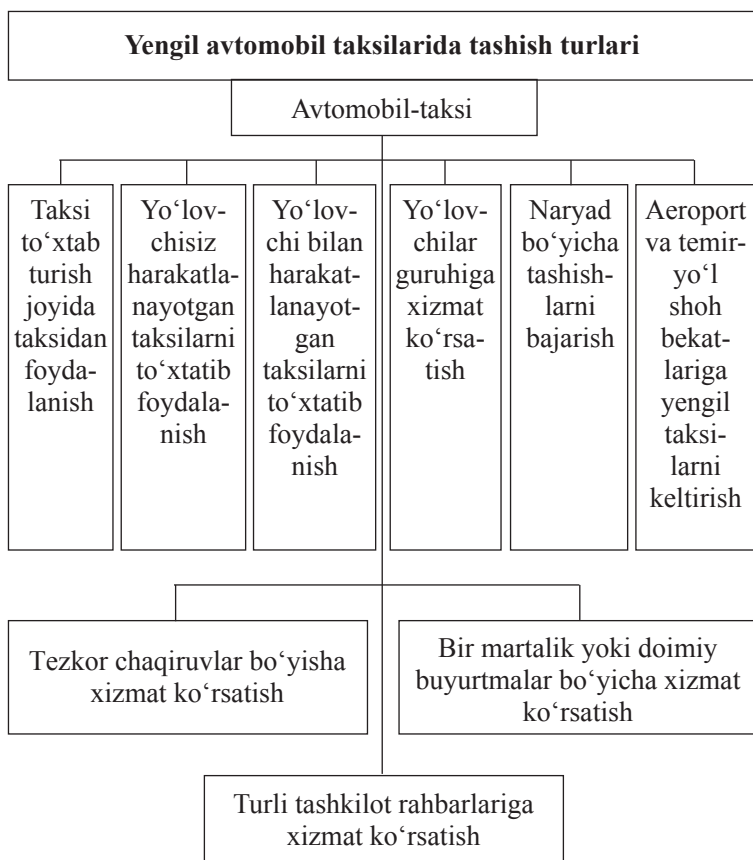
Taksomotor transportida yo'lovchilar va ularning yuklari «eshikdan eshikkacha» uslubida tashiladi.

Shaharning yo'nalishdagi transportlari bo'lmagan hu-

dudlarida yoki yoʻnalishdagi transportlar harakatlanmaydigan soatlarda taksomotor transportining afzalligi yaqqol seziladi. Ayrim holatlarda yengil avtomobil taksilaridan yoʻlovchilarni shahar atrofiga tashishda, qishloq hududlarida yoʻlovchilarga xizmat koʻrsatishda foydalaniladi.

Taksomotor transportida tashishlar sifatli ravishda bajariladi. Yoʻlovchi transport turlari ichida taksomotor transportida yoʻlovchilarga yuqori qulayliklar bilan xizmat koʻrsatiladi.

8-jadval



Yengil avtomobil taksilaridagi tashishlarning ko'pchiligi taksi to'xtab turish joylarida taksidan foydalanish turiga to'g'ri keladi.

Ushbu turdan foydalanilganda yo'lovchilarning taksi to'xtaydigan joylarga borishlari va bo'sh avtomobil taksilarni kutishga vaqtlari ko'p sarflanadi. Safardagi yo'lovchisiz yoki yo'lovchi bilan harakatlanayotgan yengil avtomobil taksilarni to'xtatib foydalanilganda taksining yo'lovchisiz yurish masofasi kamayadi. Yo'lovchilarning taksi to'xtash joylariga borishlari va bo'sh taksi kelishini kutishga sarflaydigan vaqtlari ancha qisqaradi.

Buyurtma bo'yicha avtomobil taksilarida xizmat ko'rsatilganda xizmat ko'rsatish darajasi ancha yuqori bo'ladi.

Naryad bo'yicha avtomobil taksilarida xizmat ko'rsatishda esa tashkilot, muassasa yoki ayrim shaxslarga oldindan tuzilgan shartnoma asosida transport xizmati ko'rsatiladi.

Yengil avtomobil taksilari T-9D rusumli taksometr asbobi va yashil rangli yoritgich chiroq bilan jihozlanadi. Taksometr asbobi yordamida taksidan foydalanilgandan keyin tashish haqi aniqlanadi.

Taksometr asbobida 5 ta hisoblagich bo'ladi:

1. «Kassa» hisoblagichi.
2. «Umumiy kilometr» hisoblagichi.
3. «Haq to'langan kilometr» hisoblagichi.
4. «Posadka» hisoblagichi.
5. «Yo'lovchining tarif asosida to'laydigan haqini ko'rsatuvchi» hisoblagich.

Avtomobilning harakati tezligi 10 km/soatdan kichik bo'lganida va to'xtab turganida (taksometr asbobi ishlayotgan holatida) taksometr asbobi soat mexanizmi yordamida hamda harakat tezligi 10 km/soatdan oshganida esa trasmissiyadan kelayotgan uzatma orqali ishlaydi.

Haydovchi yo‘lovchidan tarif asosida haqni olganidan keyin taksometr asbobi qo‘l tutqichini «Band emas» holatiga keltirib «tarif asosida to‘lanadigan haqni ko‘rsatuvchi» hisoblagichni nol holatiga keltiradi. Shu vaqtda avtomatik ravishda avtomobildagi yashil rangli yoritgich chiroq yonadi.

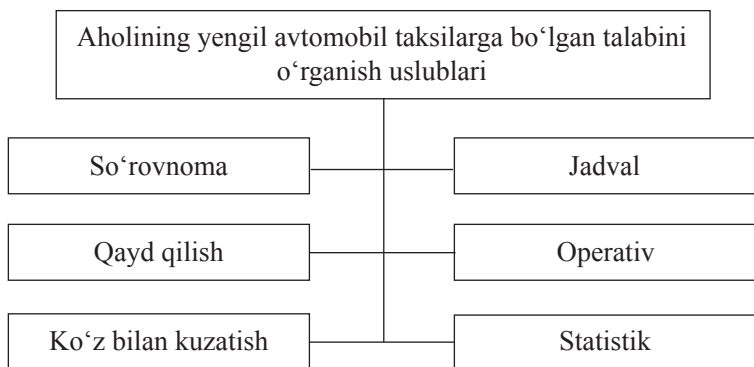
Taksometr asbobi yordamida haq to‘lab yuriladigan masofadan foydalanish koeffitsenti, harakat tezligi va o‘rtacha tashish masofasini aniqlash mumkin.

Taksometr asbobidan mavjud ko‘rsatmalarga qattiq rioya qilingan holda foydalaniladi.

Yengil avtomobil taksida umumiy og‘irligi 60 kg dan oshmagan yukni tashishga ruxsat qilinadi.

Portlovchi, zaharlovchi, tez alangalanuvchi moddalar va kuydiruvchi suyuqliklar, o‘tkir kesuvchi predmetlar, kattak yuklar, qafasdagi qushlar va tumshuqbog‘li itlardan tashqari hayvonlarni tashish taqiqlanadi.

9-jadval



3. 1. 1. Aholining yengil avtomobil taksilarga bo'lgan talabini o'rganish uslublari

So'rovnoma uslubida haydovchi har bir tashish yakunida yo'lovchidan olgan ma'lumotini maxsus so'rovnoma qog'oziga yozib boradi. Smena oxirida haydovchi so'rovnoma qog'ozlarini avtosaroyga topshiradi. So'rovnomalarni qayta ishlanadi.

Olingan ma'lumotlar asosida avtomobillarni safarga chiqarish jadvali aniqlanadi.

Yengil avtomobil taksilarga bo'lgan talab aholiga quyidagi maxsus shakldagi so'rovnomalarni tarqatish yordamida o'tkaziladi.

Taksomotorlarda tashishga bo'lgan talabni o'rganish so'rovnomasi.

___ oy; _____ yil; _____ shahar

Hurmatli o'rtoq!

Quyidagi savollarga javob berishingizni so'raymiz.

10-jadval

Taksomotorlarda tashishga bo'lgan talabni o'rganish so'rovnomasi

Shifr	Savollar	Javoblar
01	Haftada nesha marta taksidan foydalanasiz?	
02	Tashishdan maqsadingiz qanday?	
03	Taksidan foydalanishni qanday uslubda amalga oshirasiz?	
04	Taksidan foydalanishga qancha vaqt sarflaysiz?	
05	Taksidan foydalanish vaqtingiz va tumaningiz?	

06	Taksidan foydalanib bo'lganingizdan so'ng tushib qolish	
08	Nesha marta siz taksidan foydalanish istagingizni bajara olmadingiz?	
09	Taksining ishini yaxshilash uchun sizning fikrlaringiz	

Qayd qilish uslubi aeroport, temiryo'l bekati va boshqa taksilar to'xtab turadigan joylarda maxsus shakldagi jurnalga taksilarning kelishi va ketishi yo'lovchilar navbati kabi ma'lumotlarni nozimlar tomonidan yozish bilan o'tkaziladi.

Ko'z bilan kuzatish uslubida taksilar to'xtash joylaridagi nazoratchi xodimlar tomonidan navbatda turgan yo'lovchilardan so'rovnoma yo'li bilan ma'lumotlar yig'iladi.

Jadval uslubi yo'nalishdagi taksilarda yo'lovchilar tashilganda taksiga chiqayotgan va tushayotgan yo'lovchilar sonini haydovchilar tomonidan yozib borish yo'li bilan o'tkaziladi.

Operativ uslubida ish smenasi soatlarida taksiga bo'lgan talab haydovchilardan so'ralib, maxsus kartochkaga yoziladi.

Statistika uslubi yo'l varaqalarini qayta ishlash ma'lumotlariga asoslanib olib boriladi.

Kuzatuvlarni yilda 2 marta (yoz va qish oylarida) o'tkazish maqsadga muvofiq bo'ladi.

Kuzatuvlar bir vaqtda bir necha uslubda yoki faqat «tig'iz» soatlarda o'tkazilishi mumkin.

Yuqoridagi uslublardan foydalanib yengil taksiga talab aniqlanib, safarga chiqarishning samarali grafigi tuziladi va haydovchilar mehnati to'g'ri tashkil qilinadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Yengil avtomobil taksilaridan qanday tashishlarni bajarishda foydalaniladi?
2. Taksomotor transportida yo'lovchilarni va ularning yuklarini, «eshikdan eshikkacha» tashish uslubini izohab bering.
3. Taksomotor hisoblagichlarini aytib bering.
4. Aholining yengil avtomobil taksilarga bo'lgan talabini o'rganish usullarini ayting.

3. 1. 2. Taksi to'xtash joylari va ularning jihozlanishi

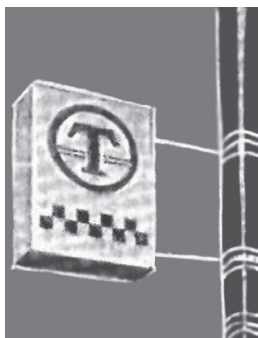
Taksi to'xtash joylarining soni belgilanganda shaharning har 2 kv km maydoniga 1 donadan to'g'ri kelishi taxminiy hisoblarda olinadi. Taksi to'xtash joylari yo'lovchilarning ko'p to'planadigan joylarida: temiryo'l shohbekati, tayyoragoh, teatr, savdo markazi, o'yingoh, metro bosh bekati va hokazolar yonidagi maydonlarda tashkil qilinadi.

Yengil avtomobil, taksi to'xtash joylari tarmog'ining joylashishi aholining yengil avtomobil taksiga bo'lgan talabini taxminlashi va undan foydalanishni yaxshilashi kerak.

Taksi to'xtash joylari sonining o'sishi yengil avtomobil taksining yo'lovchisiz yurish masofasini va buyurtmaga yetkazib berish vaqtini kamaytiradi.

Yengil avtomobil taksi to'xtash joylari tubandagi belgilarga qarab ajratiladi:

1. Joylashuv o'rniga qarab – shahar, shahar atrofidagi, temiryo'l shohbekati maydoni, bozor yonidagi, teatr maydonidagi va shunga o'xshash taksi to'xtash joylari.



14-rasm. Taksi to'xtash bekati.

2. Avtomobil taksiga bo'lgan talabning tig'izligiga qarab kun davomida yoki vaqti-vaqti bilan bo'ladigan talab bo'yicha to'xtash joyi.

3. O'rnatilgan joyiga qarab maydondagi, yo'lakchadagi, ko'chaning o'q chizig'idagi moslashtirilgan joydagi va hokazo to'xtash joylari.

4. Joylashish tartibiga qarab parallel, perpendikular va harakat yo'nalishiga nisbatan burchak ostidagi to'xtash joylari.

Har bir yengil avtomobil – taksilar to'xtash joyida:

- taksi to'xtash joyi raqami va nomi yozilgan yozuv;
- taksiga chiqish va avtomobil – taksi to'xtash joyini ko'rsatuvchi belgi;
- nozimlik aloqa vositasi ustuni o'rnatiladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Taksi to'xtash joylari qayerda tashkil qilinadi?
2. Yengil avtomobil taksi to'xtash joylari qanday belgilarga qarab ajratiladi?
3. Taksi to'xtash joylari qanday jihozlanadi?

3. 1. 3. Taksilar ishining texnik tasarruf ko'rsatkichlari

Yengil avtomobil taksisi ishining tasarruf ko'rsatkichlari quyidagicha hisoblanadi:

$$L_{um} = L_{pm} + L_{no'l} + l_b \text{ (km).}$$

Bunda L_{um} – avtomobil taksining umumiy bosib o'tgan masofasi;

L_{pm} – pulli masofa, km;

$L_{no'l}$ – nol masofa, km;

l_b – taksi bo'sh yurgan, pul to'lanmaydigan masofa, km.

Pulli masofa taksini yo'lovchilar bilan yurgan va buyurtma bo'yicha taksini chaqirilgan joyiga borguncha yo'lovchisiz yurgan pul to'lanadigan masofalar yig'indisidan iborat bo'ladi:

$$L_{pm} = L_{pm}^y + L_{pm}^b \text{ (km)}.$$

Bunda L_{pm}^y – taksining yo'lovchilar bilan yurgan pul to'lanadigan masofa, km;

L_{pm}^b – taksining yo'lovchilarsiz buyurtma bo'yicha yurgan pulli masofasi.

– avtomobil taksi pulli yurgan masofasining umumiy yurgan masofasi nisbatiga ***pulli masofadan foydalanish koeffitsienti*** deyiladi:

$$b = \frac{L_{pm}}{L_{um}}.$$

Avtomobil taksi yo'lovchilar bilan yurgan masofasining umumiy masofaga nisbati ***masofadan foydalanish koeffitsienti*** deyiladi:

$$b = \frac{L_{pm}^y}{L_{um}}$$

Taksining saroydan chiqqandan yana garajga qaytib kelguncha bosib o'tgan yo'li sutkalik masofa bo'lib, taksi-ni ish vaqti ekspluatatsion tezlikka ko'paytirib hisoblanadi:

$$L_{kun} = T_i \cdot v_e \text{ (km)}.$$

Avtomobil taksining safarda bo'lish vaqti harakat vaqti va to'xtab turish vaqtlaridan tashkil topgan bo'ladi:

$$T_i = t_h + t_t \text{ (soat)}.$$

Bunda t_h – taksining harakatdagi vaqti, soat;

t_t – taksining to'xtab turish vaqti, soat.

Avtomobil taksining safarda to'xtab turish vaqti quyidagilardan tashkil topgan bo'ladi:

- hisoblagich ishlagan holda buyurtmachini kutib turish vaqti;
- taksining bekatda yo‘lovchilarni kutib turish vaqti;
- texnik nosozliklar tufayli to‘xtab turish vaqti;
- ko‘cha yo‘l harakati qoidalariga rioya qilgan holda to‘xtab turish vaqti.

Avtomobil taksining pullik masofani bosib o‘tish vaqti va pul to‘lanadigan to‘xtab turish vaqtlari **foydali vaqt** deb ataladi:

$$T_f = t_{pm} + t_t^o.$$

Bunda t_{pm} – pulli masofani o‘tish vaqti;

t_t^o – pullik to‘xtab turish vaqti.

Foydali vaqtning safarda bo‘lish vaqtiga nisbati taksining **safardagi vaqtdan foydalanish koeffitsienti** deyiladi:

$$h = \frac{T_f}{T_i}.$$

Foydali vaqtning yo‘lovchilarni taksiga o‘tqazish soniga nisbati bir qatnovning o‘rtacha vaqtini ifodalaydi:

$$t_q = \frac{t_{pm} + t_t^o}{n}.$$

Bunda: n – qatnovlar soni.

Pullik masofaning safarda bo‘lish vaqtiga nisbati yengil taksidan foydalanish **samaradorlik koeffitsienti** deb ataladi.

$$K_s = \frac{L_{pm}}{T_i}.$$

Haqiqiy tashilgan yo‘lovchilar sonining tashilishi mumkin bo‘lgan yo‘lovchilar soniga nisbati yengil taksi sig‘imidan foydalanish koeffitsienti deb ataladi:

$$g_s = \frac{Q_h}{Q_{tmby's}}.$$

Bunda Q_h – haqiqiy tashilgan yo‘lovchilar soni;

$Q_{tmby's}$ – tashilishi mumkin bo‘lgan yo‘lovchilar soni.

Avtomobil taksilarda yo‘lovchilarning o‘rtacha yurish masofasi yo‘lovchilar bilan yurgan pullik masofani qatnovlar soniga nisbati bilan ifodalanadi:

$$l_{o'rt} = \frac{L_{pm}^y}{n} \text{ (km)}.$$

Bunda L_{pm}^y – avtomobil taksining yo‘lovchilar bilan yurgan pullik masofasi, km.

3. 1. 4. Yengil taksilarda tashish hajmi

Yengil taksilarda tashish hajmi shaharning rivojlanish darajasiga, joylashish hududiga, aholi soniga va aholining transportda harakatlanuvchanligiga bog‘liq bo‘ladi.

Yengil taksilarga bo‘lgan talabni o‘rganish va taksilarda bajarilishi mumkin bo‘lgan tashish hajmini aniqlash uchun o‘tkazilgan so‘rovnoma ma’lumotlari o‘rganib chiqilib tahlil qilinadi.

Shahar va shahar atrofida ishlaydigan taksilardagi tashishlarning hisob-kitoblari alohida yuritiladi.

Taksilarda bir yillik yo‘lovchi tashish hajmi quyidagicha ifodalanadi:

$$Q_m = 365 \cdot A_r \cdot \alpha \cdot n \cdot m_{o'rt} \text{ (yo‘lovchi)}.$$

Bunda: A_r – avtomobil taksilarining ro‘yxatdagi soni;

α – safarga chiqarish koeffitsenti;

n – qatnovlar soni;

$m_{o'rt}$ – taksining yo‘lovchilar bilan o‘rtacha to‘lishi.

Barcha turdagi shahar yo'lovchi tashish transport turlarida yo'lovchi tashish hajmi ma'lum bo'lsa, yengil taksilarda tashish foizini aniqlash mumkin:

$$m = \frac{Q_t \cdot 100}{Q} (\%).$$

Bunda Q – barcha yo'lovchi tashish transportlarida yo'lovchi tashish hajmi;

Q_t – yengil taksilarda yo'lovchi tashish hajmi.

Ro'yxatdagi avtomobil taksini bir yillik ish unumdorligi quyidagi formula orqali aniqlanadi

$$W_t = 365 \cdot \frac{L_{um} \cdot b_{om} \cdot m_{o'rt} \cdot a}{l_{o'rt}}.$$

Bunda L_{um} – umumiy masofa, km;

β_{pm} – pullik masofadan foydalanish koeffitsienti;

$m_{o'rt}$ – taksining yo'lovchilar bilan o'rtacha to'lishi;

α – safarga chiqarish koeffitsienti;

$l_{o'rt}$ – o'rtacha tashish masofasi, km.

Shahardagi yo'lovchilarni tashish uchun zarur avtomobil taktilar soni ushbu formula bo'yicha aniqlanadi:

$$A_r = \frac{Q_t}{W_t}.$$

Bunda Q_t – yengil taksida yo'lovchi tashish hajmi;

W_t – taksining ish unumdorligi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Yengil taksining umumiy masofasi qaysi masofalarni o'z ichiga oladi?

2. Pullik masofadan foydalanish koeffitsienti nima?

3. Yengil taksining sutkalik masofasi qanday aniqlanadi?

4. Taksining to'xtab turish vaqti qaysi vaqtlardan tashkil topgan?

5. Yengil taksida tashish hajmi qanday aniqlanadi?

3.3. MA'LUM YO'NALISHLI TAKSILARDA YO'LOVCHI TASHISHNI TASHKIL QILISH

3.3.1. Yo'nalishli taksilarda aholiga xizmat qilish

Yo'nalishli taksilarda yo'lovchilarni tashish shahar va shahar atrofi yo'nalishlarida tashkil qilinadi. Ma'lumki, yo'lovchi oqimi kichik bo'lgan yo'nalishlarda avtobus harakatini tashkil qilish samarasi past bo'ladi. Shuning uchun yo'lovchi oqimi kichik bo'lgan yo'nalishlarda yo'nalishli taksilardan foydalanish maqsadga muvofiqdir.

Umumiy yo'lovchi tashish hajmi tarkibida yo'nalishli taksilarda yo'lovchi tashish hajmi miqdori bir foizni tashkil qilishiga qaramasdan muhim ahamiyatga ega bo'lgan transportlardan biridir.

Katta tezlik, yuqori darajadagi shinamlik, yo'lovchilar talabi bo'yicha oraliq bekatlarda to'xtashning tashkil qilinishi aholi o'rtasida yo'nalishli taksilarga bo'lgan talabni oshiradi.

Yo'nalishli taksilarda harakatlanuvchi tarkib sifatida, asosan, kichik sig'imli avtobuslar, «Damas», «Gazel» rusumli avtomobillardan foydalaniladi.

Yo'nalishli taksilarda tashishni tashkil qilishni rivojlantirishga mukammalroq nozimlik boshqaruvini joriy qilish natijasida erishiladi.

Ko'pchilik holatlarda aholining buyurtmasi asosida yo'nalishli taksilarda tashish amalga oshiriladi.

Har xil sig'imli avtobuslardan safarda foydalanish natijasida aholining yo'nalishli taksilarga bo'lgan talabi qondiriladi.

Harakat intervalini va chastotasini talabga mos ravishda zudlik bilan o'zgartirish mumkinligi yo'nalishli taksilarning afzalligidir.

Yo'nalishli taksilar harakatini tashkil qilish uchun yo'lovchilar oqimini o'rganish, yo'nalishni tanlash, bekat-

larni zarur ko'rsatkichli belgilar bilan jihozlash, kun davomida maqsadga muvofiq harakat intervalini tanlash, haydovchilar uchun kerakli bo'lgan ish tartibini belgilash, harakat tezligini me'yorlash va harakat jadvalini ishlab chiqish kerak.

Yo'nalishlarda yo'lovchi oqimini o'rganish haydovchining o'z xizmat ishlarini maxsus shakldagi jadvalda qayd qilishi orqali amalga oshiriladi.

Jadvalda har bir reys davomida yo'nalish bo'yicha yo'nalishli taksiga chiquvchi va tushuvchi yo'lovchilar soni hisobga olib boriladi.

Kuzatishlar natijasining tahlilida yo'nalish va kun soatlari bo'yicha yo'nalishli taksiga bo'lgan talab aniqlanadi.

Yo'nalishdagi taksilarda yo'lovchilar oqimini so'rovnoma, talon, ko'z bilan kuzatish va so'roq uslublari yordamida o'rganiladi.

So'rovnoma uslubida yo'nalishdagi taksidan foydalanish to'g'risidagi maxsus so'rovnoma qog'ozi bekatdagi va yo'nalish hududida joylashgan aholiga tarqatiladi, olingan ma'lumotlar qayta ishlanib tahlil qilinadi.

Talon uslubida yo'nalishdagi taksiga chiqqan yo'lovchiga talon beriladi va tushayotganida qaytarib olinadi. Talonlar soniga qarab taksiga bekatlarda chiqqan va tushgan yo'lovchilar soni aniqlanadi.

Ko'z bilan kuzatish uslubi yo'nalishda qatnayotgan taksi salonidagi va bekatlarda turgan yo'lovchilar soniga qarab yo'nalishdagi taksiga bo'lgan talab o'rganiladi.

So'roq uslubida maxsus hisobchi xodim bekatlarda taksiga chiqayotgan va tushayotgan yo'lovchilardan so'rab maxsus jadvalga yozib boradi. Ma'lumotlar yig'ilib, tahlil qilinadi.

Yo'nalishdagi taksilarda yo'lovchilarni tashish uchun kerakli taksilar sonini aniqlash va harakat jadvalini tuzish shahar va shahar atrofi yo'nalishlaridagi kabi bajariladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Yo‘nalishli taksilardan qaysi vaqtlarda foydalanish samarali bo‘ladi?
2. Yo‘nalishli taksilarning qanday afzalliklari bor?
3. Yo‘nalishli taksilar harakatini tashkil qilishda nimalarga e’tibor beriladi?
4. Yo‘nalishli taksilarda yo‘lovchilar oqimi qanday usullarda aniqlanadi?
5. Yo‘nalishli taksilar harakatlanuvchi tarkib rusumlarini aytib bering.

III b o b BO‘YICHA BILIMLARNI TEKSHIRISH TESTI

99. Yengil taksilarda qaysi yo‘nalishlarda tashish amalga oshiriladi?

1. Shahar ichida
2. Shahardan tashqarida
3. Shahar ichida va shahardan tashqarida
4. Qishloq joylarda
5. Aholi yashash punktlarida

100. Taksimotor transportida yo‘lovchilar va ularning yuklari qaysi uslubda tashiladi?

1. Eshikdan eshikkacha
2. Yo‘nalish bo‘yicha
3. Belgilangan bekatlar bo‘yicha
4. Aholi yashash punktlarida
5. Shahar ichida

101. Yengil avtomobillarda qaysi vaqtda xizmat ko‘rsatish darajasi yuqori bo‘ladi?

1. Buyurtma
2. Korxonada ishlash
3. Shartnoma
4. Yo‘nalishda
5. Jadval bo‘yicha ishlashda

102. Taksometr asbobida nechta hisoblagich bo‘ladi?

1. 3
2. 5
3. 6
4. 7
5. 8

103. Taksometr tezligi necha km/soatdan kichik bo‘lganda soat mexanizmi orqali ishlatiladi?

1. 10
2. 12
3. 15
4. 9
5. 6

104. Taksometr tezligi necha km/soatdan oshganda transmissiya orqali ishlaydi?

1. 10
2. 15
3. 20
4. 20
5. 25

105. Taksomotor asbobi yordamida qanday ko‘rsatkichlarni aniqlaymiz?

1. Masofadan foydalanish koeffitsientini
2. Harakat tezligini
3. O‘rtacha tashish masofasini
4. Pulli masofadan foydalanish koeffitsientini
5. Masofadan foydalanish koeffitsientini, harakat tezligini, o‘rtacha tashish masofasini

106. Yengil avtomobil taksilarda tashiladigan yukning umumiy og‘irligi necha kg dan oshmasligi kerak?

1. 50
2. 70
3. 60
4. 80
5. 100

107. Yengil taksiga bo'lgan talabni o'rganishning necha xil usuli bor?

1. 5
2. 6
3. 7
4. 10
5. 9

108. Taksi to'xtash bekatlari qanday me'yor bo'yicha joylashtiriladi?

1. 2 km kv ga 3 ta
2. 2 km kv ga 2 ta
3. 2 km kv ga 1 ta
4. 2 km kv ga 4 ta
5. 2 km kv ga 5 ta

109. Avtomobil taksi pulli yurgan masofasining umumiy masofaga nisbati qaysi koeffitsient bilan ifodalanadi?

1. Masofadan foydalanish
2. Pulli masofadan foydalanish
3. Sig'imdan foydalanish
4. Yo'ldan foydalanish
5. Texnik tayyorgarlik

110. Avtomobil taksi yo'lovchilar bilan yurgan masofasining umumiy masofaga nisbati qaysi koeffitsient bilan ifodalanadi?

1. Masofadan foydalanish
2. Pulli masofadan foydalanish
3. Sig'imdan foydalanish
4. Yo'ldan foydalanish
5. Vaqtdan foydalanish

111. Avtomobil taksining pulli masofani bosib o'tish vaqti va pul to'lanadigan to'xtab turish vaqtlari qanday vaqt deyiladi?

1. Ish vaqti
2. Yo'nalish vaqti

3. Ish va yoʻnalish vaqti
4. Foydali vaqt
5. Toʻxtab turish

112. Yengil taksi foydali vaqtining safarda boʻlish vaqtiga nisbati qanday koeffitsient deyiladi?

1. Taksining safarda vaqtdan foydalanishi
2. Ish unumdorligi
3. Bir soatlik samaradorlik
4. Pulli masofadan foydalanish
5. Masofadan foydalanish

113. Yengil taksilarda qanday masofa turlari mavjud?

1. Nolinchi
2. Pulli
3. Umumiy
4. Yoʻlovchilar bilan
5. Nolinchi, pulli, umumiy, yoʻlovchilar bilan

114. Yengil taksilarda tashish hajmi nimalarga bogʻliq?

1. Shaharning rivojlanish darajasiga
2. Joylash hududiga
3. Aholi soniga
4. Aholining transportda harakatlanuvchanligiga
5. Yoʻnalish tarmogʻiga

115. Yengil avtomobil sonining muntazam oʻsishi natijasida nimaga erishiladi?

1. Tashish hajmining oʻsishiga
2. Yoʻlovchi aylanishiga
3. Yoʻlovchilarning taksilarga boʻlgan talabining oshishiga
4. Rentabellikning oʻsishiga
5. Tashishlar sonini aniqlashga

116. Yengil taksilardan qanday maqsadlarda foydalaniladi?

1. Korxona xodimlarini tashishda
2. Muassasa xodimlarini tashishda
3. Madaniy-maishiy tadbirlarda

4. Turistik-sayyohlik tashishlarda
5. Korxona, muassasa, madaniy, turistik tashishlarda

117. Yengil taksilardan foydalanish aksariyat qaysi davrlarga to‘g‘ri keladi?

1. Yo‘nalishda
2. To‘xtab turish joylarida
3. Dam olish joylarida
4. Kinoteatr oldida
5. Ish joylarida

118. Ko‘z bilan kuzatish uslubida taksilarga bo‘lgan talab qanday o‘rganiladi?

1. Statistik usulda
2. Jadval usulida
3. So‘rovnoma usulida
4. Operativ usulda
5. Patta sotish usulida

119. Jadval usulida taksiga bo‘lgan talab qanday o‘rganiladi?

1. Taksiga chiqayotgan va tushayotgan yo‘lovchilar soni bilan
2. Operativ usul bilan
3. Ko‘z bilan chamalash usuli bilan
4. So‘rovnoma usuli bilan
5. Patta sotish usuli bilan

120. Operativ usulda taksiga bo‘lgan talab qanday o‘rganiladi?

1. Jadval
2. Haydovchilardan so‘rab
3. Yo‘lovchilardan so‘rab
4. Buyurtma asosida
5. Jadval usulida

121. Statistik usulda taksiga bo‘lgan talab qanday o‘rganiladi?

1. Buyurtma bo'yicha
2. Yo'lovchilardan so'rab
3. Haydovchilardan so'rab
4. Yo'l varaqalarini qayta ishlash bilan
5. Jadval usulida

122. Taksilarga bo'lgan talabni o'rganish bo'yicha kuzatishlar bir yilda necha marta o'tkaziladi?

1. 2
2. 3
3. 4
4. 1
5. 5

123. Tashishdan foydalanilgandan keyin tashish xati nima yordamida aniqlanadi?

1. Sindometr
2. Taksometr
3. Pauxometr
4. Umumiy masofa bo'yicha
5. Nolinchi masofa

124. Aholining yengil avtomobil taksilarga bo'lgan talabi qanday usullarda o'rganiladi?

1. So'rovnoma statistik usulda
2. Qayd qilish usulida
3. Ko'z bilan kuzatish usulida
4. Jadval operativ usulda
5. So'rovnoma statistik, qayd qilish, ko'z bilan kuzatish, jadval usulida

125. Foydali vaqtning yo'lovchilarni taksiga o'tqazishlar soniga nisbati nimani ifodalaydi?

1. Qatnovning o'rtacha vaqtini
2. Ish vaqtini
3. Yo'nalishga chiqish vaqtini
4. Bekatlarda turish vaqtini
5. O'rtacha yurish masofasini

126. Pulli masofaning safarda bo'lish vaqtiga nisbatini qaysi koeffitsient ifodalaydi?

1. Masofadan foydalanish
2. Samaradorlik
3. Pulli masofadan foydalanish
4. Unumdorlik
5. To'g'ri javob yo'q

127. Taksi to'xtash joylari sonining o'sishi nimaning kamayishiga olib keladi?

1. Yo'lovchisiz yurish masofasining
2. Buyurtmaga yetkazib berish vaqtining
3. 1 va 2-javoblar to'g'ri
4. Yo'lovchi bilan yurgan masofasining
5. To'g'ri javob yoq

IV b o b.

AVTOBUS VA TAKSILAR HARAKATINING NOZIMLIK BOSHQARUVI

4. 1. AVTOBUSLARDA TASHISHNING NOZIMLIK BOSHQARUVI

4. 1. 1. Avtobus ishining nozimlik boshqaruvi

Avtobus harakatini samarali boshqarishga yo'nalishlarda nozimlik boshqaruvi talablariga rioya qilish orqali erishiladi.

Nozimlashtirish – bu avtobuslar harakatini bir markazdan boshqarish demakdir.

Nozimlik xizmati quyidagilarni o'z ichiga oladi:

- avtobusning harakat yo'nalishi jadvalida belgilangan tartibga to'g'ri kelishini nazorat qilish;
- avtobus yo'nalishlarida yo'lovchilarga xizmat qilish sifati va holatini nazorat qilish;

– avtobusning harakat yoʻnalish jadvalida belgilan-
gandan farq qilgan holatida harakat yoʻnalishni qayta tik-
lash;

– yoʻlovchilarga xizmat koʻrsatish sifatini yaxshilash
va avtobuslardan foydalanish samaradorligini oshirish
maqsadida avtobuslar harakatiga rahbarlik qilish.

Nozimlik xizmatining asosiy vazifalaridan biri shahar
avtobus yoʻnalishlarida harakat doimiyligini taʼminlash-
dan iborat.

Tashish rejasining oʻz vaqtida bajarilishini taʼminlash
uchun yoʻnalishda avtobuslar harakatini muntazam kuza-
tish va rahbarlik qilish kerak.

Avtobuslar harakatini kuzatish va nazorat qilish
yoʻnalishlar boʻyicha alohida amalga oshiriladi.

Avtobuslar harakatini markazdan boshqarilganda qa-
bul qilingan qarorlar yoʻlovchilarga yaxshi xizmat koʻr-
satish umumiy vazifalaridan kelib chiqqan holda samarali
va texnik asoslangan boʻladi.

Nozimlik boshqaruvining muhim masalalaridan biri
avtobuslar harakatini nazorat qilish va muntazamligini
taʼminlash hisoblanadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Nozimlik xizmati nimalarni oʻz ichiga oladi?
2. Nozimlik xizmatining asosiy vazifasi nimadan iborat?
3. Nozimlik boshqaruvining muhim masalasi nimalardan
iborat?

4. 1. 2. Avtobuslar harakatining nozimlik boshqaruvi tizimi

Nozimlik xizmati mahalliy sharoitning, transport tar-
mogʻi va yoʻnalish tizimining rivojlanganligini hisobga
olib belgilanadi. Nozimlik xizmati tizimi transport
turlari bir kun safarga chiqadigan avtobuslar soni va
transport turlari boʻyicha tashish hajmini ham hisobga
oladi.

Nozimlik xizmati tizimida ishlovchilar soni aloqa vositalarining rivojlanganligiga, qabul qilinadigan ma'lumotlar hajmiga va ularni qayta ishlash va tahlil qilish usuliga bog'liq bo'ladi.

Avtobus transportida nozimlik boshqaruvi tizimi avtobus saroyi tarkibi, avtobus harakatining jadalligi va yo'lovchi tashish hajmiga bog'liq bo'lmasdan, barcha shaharlar uchun yagonadir.

Avtobus saroyining quvvati va yo'lovchi tashish hajmiga qarab nozimlik tizimining tashkiliy tarkibigina o'zgaradi, xolos.

Yo'lovchi avtomobil transportida harakatning nozimlik boshqaruvi quyidagi qonunlar asosida amalga oshiriladi:

1. Nozimlashtirish markazlashgan boshqaruvni inkor qiladi. U faqat markazlashgan boshqaruv tizimidan iboratdir.

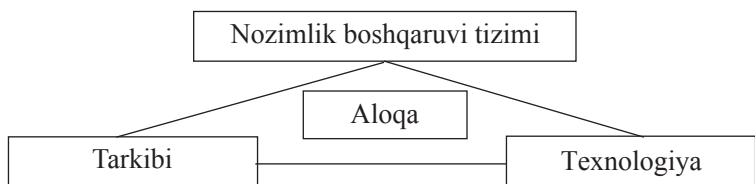
2. Nozimlik tizimi oldindan ishlab chiqilgan va tasdiqlangan harakat rejasi asosida boshqariladi va u o'z ichiga faqat harakatni nazorat qilishni, sozlashni va boshqarishni oladi.

3. Nozimlik boshqaruvi yuqori transport tashkiloti tomonidan amalga oshiriladi. Nozimlik xizmati transport boshqarmasi tarkibida tashkil qilinadi.

4. Nozimlik boshqaruvi tashkil qilish zaruriyatiga asoslanadi va markaziy nozimlik bosh bekati tamoyili asosida tashkil qilinadi.

5. Nozimlik boshqaruv apparati ma'lumotlarni oraliq bekatlardan qabul qiladi va avtobus harakatini boshqaradi.

Avtobuslar harakatiga nozimlik orqali boshqaruv tizimining muhim tashkiliy qismlari quyidagilar:



Nozimlik xizmati tarkibi barcha bo‘g‘inlarda yagona rahbarlikni mustahkamlashi, ishdagi tezkorlikni, aniqlikni, tashabbuskorlikni, nozimlik apparati huquqlari va xizmat vazifalarini qattiq chegaralanishini ta‘minlashi kerak.

Nozimlik xizmati ijro va boshqaruv apparatlaridan tashkil topadi.

Boshqaruv apparati markaziy nozimlik bosh bekati xodimlarini o‘z ichiga oladi va bosh katta navbatchi nozirlari, navbatchi yo‘nalish nozirlaridan tashkil topadi.

Ijro nozimlik apparati o‘z tarkibiga oxirgi (oraliq) bekatlardagi va harakatdagi postlar yo‘nalishi nozimlarini oladi.

Nozimlik boshqaruv apparatiga navbatchi yo‘nalish nozimlik apparati va avtosaroy nozimlari bo‘ysunadi.

Nozimlik xizmati ishiga umumiy rahbarlik nozimlik bo‘limi boshlig‘i (markaziy nozimlik bosh bekati boshlig‘i) tomonidan amalga oshiriladi.

Bevosita rahbarlikni harakatga mas‘ul bo‘lgan bosh yoki katta nozim bajaradi.

Nozimlik xizmati tashkiliy tarkibi shahardagi avtobus saroylari soniga, harakatlanayotgan avtobuslar soniga, yo‘lovchi tashish hajmiga, yo‘nalishlar soniga va avtobuslar harakati chastotasiga qarab 5 ta guruhga ajratiladi:

Guruh Shahar aholisi

1. 50 ming kishigacha.
2. 50–100 ming kishigacha.
3. 100–250 ming kishigacha.
4. 250–500 ming kishigacha.
5. 500–1 mln kishigacha.

Nozimlik xizmati viloyat, avtonom respublika va respublika markazida yo‘lovchi avtotransport korxonalari soniga bog‘liq bo‘lmasdan, transport uyushmalari tarkibida tashkil qilinadi.

O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining transport sohasida boshqaruvning tashkiliy tuzilmasini takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risidagi 2001-yil 5-iyun 245-sonli hamda Toshkent shahar va viloyat hokimlarining qarorlari bilan Toshkent shahridagi va viloyatlardagi transport aksionerlik jamiyatlari birlashmalari «Avtomobillarda yuk va yo‘lovchi tashish uyushmalari»ga aylantirildi. Ular bevosita Toshkent shahar va viloyat hokimligi qoshidagi qurilish transport bo‘limlari boshqaruviga o‘tkazildi.

Avtobuslar harakatini bevosita smena katta nozimi boshqaradi. U o‘z smenasidagi yo‘nalish nozimlari guruhi bilan birgalikda yo‘lovchi tashish holati va sifatiga, avtobuslar harakatining muntazamligiga hamda avtobuslardan yo‘nalishlarda samarali foydalanilishiga javobgardir.

Yo‘nalish nozimlari yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish sifatini va avtobuslar harakatining muntazamligini nazorat qiladi.

Avtobuslar harakati jadvaldagidan farq qilgan holatlarda yo‘nalish nozimlari harakatni sozlash choralarini ko‘radilar.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Nozimlik xizmati nimalarni hisobga olgan holda belgilanadi?
2. Nozimlik xizmati qaysi qonunlar asosida amalga oshiriladi?
3. Avtobuslar harakatiga nozimlik boshqaruvi tizimning muhim tashkiliy qismlarini tushuntirib bering.
4. Nozimlik xizmati tashkiliy tarkibi necha guruhga bo‘linadi?

4. 1. 3. Saroy ichi va yo‘nalish nozimligi

Nozimlik tizimi avtobuslarni safarga chiqarishga tayyorlash va chiqarishni tashkil qilish, yo‘nalishlarda harakatni boshqarish va o‘z vaqtida saroyga kelishini ta‘min-

11-jadval



28-rasm. Avtotransport navbatchi nozimi.

lash bilan bog‘liq bo‘lgan barcha faoliyatlar majmuasini o‘z ichiga oladi.

Avtobuslar harakatini nozimlik boshqaruvi saroy ichi va yo‘nalishi nozimligiga ajratiladi.

Nozimlik hisoboti tahlili ma’lumotlari asosida nozimlik xizmati harakatini tashkil qilish rejasini takomillash-tirish bo‘yicha kerakli tavsiyalarni kiritadi. Ushbu tav-siyalar nozimlik yig‘ilishlarida muhokama qilinadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Saroy ichi nozimlarining vazifalari nimalardan iborat?
2. Yo‘nalish nozimlarining vazifalarini ayting.
3. Avtobuslar harakatining nozimlik boshqaruvini tushun-tiring.

4. 1. 4. Markaziy nozimlik xizmati va uning vazifasi

Markazlashgan nozimlik xizmati tashish jarayonini ikkita asosiy qismga ajratadi:

1. Harakatni tashkil qilish.
2. Harakatni boshqarish.

Uzoq vaqtlar davomida ko‘pchilik transport bosh-qarmalarida harakatni boshqarishning markazlashgan nozimlik xizmatini joriy qilish masalalari hal qilinmasdan kelmoqda.

Avtosaroylar yo‘nalishlarda nozimlik punktini tash-kil qilib, avtobuslar harakatini markazlashmagan usulda boshqaradilar.

Buning natijasida avtobuslardan samarali foydalanish transport jarayonini tashkil qilish sifati past darajada bo‘ladi.

Ayrim holatlarda markaziy nozimlik bosh bekatlarini birlashmalar tarkibida tashkil qilinishi natijasida mar-kazlashgan boshqarish tamoyili buziladi. Bu esa nazorat samaradorligining pasayishiga olib keladi.

Markaziy nozimlik bosh bekati apparati yoʻnalishdagi vaziyatni qayd qilish bilan shugʻullanadi.

Markaziy nozimlik bosh bekatining avtokorxona tarkibidan chiqarilishi va kerakli texnik vositalar bilan jihozlanishi tashishni takomillashtirishdagi rolini oshiradi.

Tajribalarda avtobuslarda bajariladigan reyslarning oshishi natijasida harakat intervalining 12% ga kamayishi, haydovchilar ish unumdorligining 11,2% koʻtarilishi, avtobuslarning bir soatdagi ishidan tushadigan tushumlar 10% dan ortiq oʻsishi kuzatiladi. Harakat muntazamligi 83% dan 93% ga koʻtarilishiga sharoit yaratiladi.

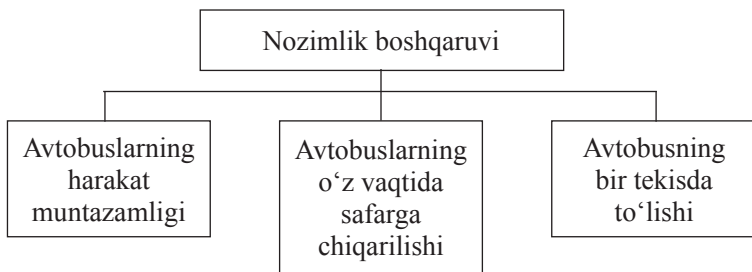
Markaziy nozimlik bosh bekati katta nozimi boshqaruv punkti barcha yoʻnalishlardagi holatni aks ettiradigan yoritiluvchi tablo bilan jihozlanadi.

Safar nozimlari va avtosaroy nozimlik xizmati oʻrtasida radiotelefon aloqasi oʻrnatiladi.

Markaziy nozimlik tizimining afzalligi nozimlik xizmatining yaxshi tashkil qilinishi natijasida koʻzga koʻrinadi.

12-jadval

Harakatning nozimlik boshqaruvidagi texnologiyasi funksiyalari



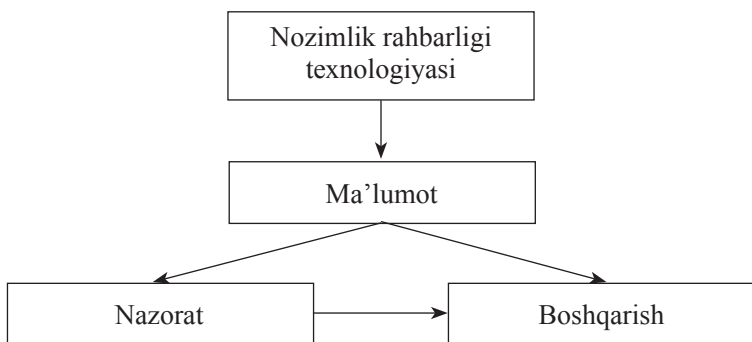
Markazlashgan nozimlik bosh bekati apparatida bir guruh muhandislar va texniklar samarali nozimlik boshqaruv usullarini ishlab chiqish va bajarilgan harakatlarni tahlil qilish bo'yicha muntazam shug'ullanadilar.

Markazlashgan nozimlik bosh bekati tashkiliy tarkibining takomillashishi boshqarishning aloqa vositalari bilan jihozlanishi va avtomatik boshqarish tizimining joriy qilinishi orqali amalga oshiriladi.

Avtomatik boshqarish xizmati va kompyuterlarning kiritilishi markaziy nozimlik bosh bekati apparati ishchi xodimlarining qisqartirilishini ta'minlaydi.

13-jadval

Nozimlik boshqarish texnologiyasining tarkibiy qismlari



Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Markaziy nozimlik xizmati va uning vazifalari qanday?
2. Harakatning nozimlik boshqarilish texnologiyasi asosiy funksiyalarini tushuntiring.
3. Markazlashgan nozimlik bosh bekati apparatidagi muhandislar qanday ishlarni amalga oshiradilar?

4. 1. 5. Nozimlik xizmatidagi radio va aloqa tizimlari

Aloqaning texnik vositalari nozimlik xizmati tizimining ajralmas bir qismidir. Faqat texnik aloqa vositalari mavjud bo'lgandagina nozimlik xizmati faoliyat ko'rsatishi mumkin. Aks holda nozimlik xizmati faoliyat ko'rsata olmaydi.

Nozimlik xizmati tizimi aloqasining texnik vositalariga quyidagilar kiradi: shahar telefon tarmog'i, ichki telefon tarmog'i induktivli aloqa vositalari, radiotelefon aloqasi, uyali telefon aloqasi.

Nozimlik aloqasi harakatdagi va turg'un obyektlar bilan o'rnatiladi.

Turg'un obyektlarga avtokorxonalarining nozimlik tizimi, avtobus yo'nalishlarining boshlang'ich va oxirgi nazorat bekatlari, shahar avtotransport nozimlik xizmatlari kiradi.

Harakatdagi obyektlarga brigadir avtobusi, harakatdagi nozimlar va texnik xizmat ko'rsatish avtomobillari kiradi.

Shahar avtobus yo'nalishlarining oxirgi bekatlarida elektron soat o'rnatiladi.

Shahar avtobus yo'nalishlarida nozimlik xizmati aloqasi sifatida induktiv aloqa vositalari keng qo'llanilmoqda.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Nozimlik xizmatida qanday aloqa vositalaridan foydalaniladi?
2. Televizion aloqasi qayerda o'rnatiladi?
3. Elektron soatlar qaysi yo'nalishlarda o'rnatiladi?
4. Nozimlik xizmati qaysi obyektlar bilan o'rnatiladi?

4. 1. 6. Avtobuslar harakatini boshqarish usullari

Avtobuslar harakatining nozimlik boshqaruvi avtobuslar harakati tasdiqlangan harakat jadvalidan chetga chiqilganda, harakat sharoiti va kun davomida ayrim yo'nalishlarda yo'lovchi oqimi keskin o'sganda qo'llaniladi.

Avtobus harakatiga nozimlik boshqaruvi avtobus tarmog'idagi harakatning umumiy holatidan kelib chiqib har bir yo'nalish bo'yicha qo'llaniladi.

Avtobuslarning harakati jadvalda belgilangandan o'zgarib ketganda uni to'g'rilash maqsadida nozimlik xizmati quyidagi usullarni qo'llaydi:

1. Avtobusni oxirgi bekatda to'xtatib turish. Avtobus oxirgi bekatga belgilangandan oldin kelsa, oxirgi bekatda ma'lum bir muddatga to'xtatib turiladi va keyingi reyslar o'z vaqtida jo'natiladi. Bu holat tez-tez takrorlanaversa, yo'nalish nozimi o'zining kunlik hisobotida ushbu yo'nalish jadvalini qayta ko'rib chiqishni taklif qiladi.

2. Kechikishni keyingi reysida quvib o'tish. Agar avtobus oxirgi bekatga o'z vaqtida kelmasdan, ma'lum muddatga kechikib kelsa, kechikishni keyingi reysda quvib o'tish maqsadida nozim yo'lovchilarni tashish va harakat xavfsizligiga rioya qilgan holda avtobus tezligini oshirishga ruxsat qiladi. Keyingi reysda quvib o'tish avtobuslari kechikishi belgilangan vaqtdan 5% oraliqda bo'lgandagi holatlarda yo'nalishdagi qiyinchiliklar va haydovchining malakasini hisobga olib ushbu usul qo'llaniladi.

3. Avtobuslarning oxirgi bekatdan jo'nash oralig'ini surish. Bitta avtobus yo'nalishdan chiqib ketsa, avtobuslar oralig'idagi interval ikki barobar oshadi. Buni tuzatish uchun nozim oldingi avtobusning intervalini $1/3$ qismigacha tutib turadi. Keyingi avtobusni esa interval vaqtini ng $1/3$ qismiga jadvalda ko'rsatilgandan oldin jo'natadi.

4. Avtobuslarni o'zgartirilgan interval bo'yicha jo'natish. Agar yo'nalishdan ikki yoki undan ortiq avtobus

chiqib ketsa, avtobuslar oxirgi bekatdan o'zgartirilgan interval bo'yicha jo'natiladi. Masalan, aylanish vaqti 60 min yo'nalishda 6 ta avtobus harakat qiladi. Interval vaqti 10 minut 2 ta avtobus yo'nalishdan chiqib ketgan bo'lsa, unda yo'nalishda 4 ta avtobus harakat qiladi. Tezkor interval vaqtini hisoblaymiz:

$$I = \frac{t_{ayl}}{A_y} = \frac{60}{4} = 15 \text{ (minut)}.$$

Bunda I – interval vaqti;

t_{ayl} – aylanish vaqti;

A_y – yo'nalishdagi avtobuslar soni.

5. Avtobuslarni qisqartirilgan reysga jo'natish. Agar avtobus oxirgi bekatga kechikib kelsa, shuningdek, kechikishni keyingi reysda quvib yetib bo'lmasa, avtobus qisqartirilgan reysga jo'natiladi va keyingi reyslarda harakat jadvaliga mos ravishda harakatlanishini ta'minlaydi.

6. Reys vaqtini tezkor oshirish. Yo'nalishda avtobusning harakatlanish sharoiti o'zgarsa, ya'ni tuman, bo'ron, sirpanchiq va boshqa shunga o'xshash holatlarda nozim reys vaqtini tezkorlik bilan 10–20 foizga oshiradi.

7. Avtobuslarni o'zgartirilgan yo'nalish bo'yicha jo'natish yoki vaqtinchalik boshqa yo'nalishga o'tkazish.

8. Rezervdagi avtobusdan foydalanish. Yo'nalishdan ba'zi bir sabablarga ko'ra chiqib ketgan avtobus o'rni rezervda saqlanayotgan avtobuslar bilan to'ldiriladi. Harakat doimiyligini saqlash uchun avtokorxona rezervda avtobus saqlaydi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtobuslar harakatida nozimlik boshqaruvi qachon qo'llaniladi?

2. Avtobus harakatini boshqarish uchun nozimlik xizmati qanday usullarni qo'llaydi?

4. 1. 7. Avtobuslarning harakat muntazamligi

Harakat muntazamligi avtobus transporti ishining asosiy sifat ko'rsatkichi hisoblanadi.

Qachonki avtobus o'z vaqtida reysga jo'nasa, **avtobus harakati muntazam** deyiladi. Harakat intervali barcha oraliq punktlarida bir xilda saqlansa, avtobus harakat jadvaliga rioya qilib oxirgi bekatlarga o'z vaqtida keladi.

Quyidagi ikki shart bajarilgan holatida harakat muntazamligi ta'minlanadi:

1. Harakat jadvalida ko'rsatilgan reyslar 100 foizga bajarilganda.

2. Barcha avtobuslar harakat jadvaliga aniq rioya qilib harakatlanganda.

Avtobus reysga o'z vaqtida jo'nasa, o'z vaqtida oraliq bekatlardan o'tsa (1 mingdan ko'pga farq qilmasa) va oxirgi bekatga o'z vaqtida kelsa reys **muntazam** hisoblanadi.

Harakat muntazamligi deb haqiqiy bajarilgan reyslar sonining jadvalda belgilangan reyslar soni nisbatiga aytiladi va quyidagi formula bilan aniqlanadi:

$$M = \frac{Z_r^h}{Z_r^j} \cdot 100\%.$$

Bunda: Z_r^h – haqiqiy bajarilgan reyslar soni;

Z_r^j – jadval bo'yicha bajarilishi kerak bo'lgan reyslar soni.

Avtobuslar harakat muntazamligining oshishi yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish sifatini yaxshilabgina qolmay, avtobuslarda tashish tannarxining kamayishiga olib keladi. Shuning uchun ham harakat muntazamligini oshirish nozimlik xizmatining muhim vazifalaridan hisoblanadi.

Avtobuslar harakati muntazamligi buzilishining o'z vaqtida oldini olish maqsadida nozimlik xizmatining muhandis texnik xodimlari har bir yo'nalishda muntazamlilikning buzilish holati o'zgarish sabablarini aniqlaydilar.

Avtobuslar harakati muntazamligi buzilishining asosiy sabablari quyidagilardan iborat:

1. Haqiqiy harakatlanish sharoitiga jadvalda ko'rsatilgan reys vaqtining to'g'ri kelmasligi.

2. Avtobuslarning safarga to'liq o'z vaqtida chiqarilmasligi.

3. Avtobuslarning safarda texnik sabablarga ko'ra to'xtab turishi.

4. Ko'cha harakati tirbandligi.

5. Haydovchi tomonidan avtobusni boshqarishdagi o'rnatilgan tartibning buzilishi.

Harakat muntazamligini oshirish usullari quyidagilardan iborat:

1. Har bir avtobusga ayrim harakat jadvalini tuzish.

2. Yo'nalish bo'yicha har bir avtobus harakatiga muntazam nazoratni qo'llash va nozimlik boshqarish tizimini tashkil qilish.

3. Avtobuslar harakatining reys davomida oxirgi, oraliq bekatlarda aloqa vositalari, bosma soatlar va boshqa vositalar yordamida nazorati va hisobini olib borish.

4. Haydovchilarga jadvaldan chetga chiqish chegarasini qattiq belgilab borish.

5. Avtomatika va televideniye vositalari yordamida avtobuslar harakatiga markazlashgan avtomatik nazoratni qo'llash.

Avtobus yo'nalishlarida jadvaldan ruxsat qilingan chetga chiqish vaqtlari quyidagicha bo'ladi:

1. Shahar yo'nalishlarida 1 minut.

2. Shahar atrofiga qatnaydigan yo'nalishlari uchun 3 minut.

3. Shaharlararo yo'nalishlar uchun 5 minut.

Ushbu ruxsat qilingan chetga chiqish vaqtlaridan farq qilib bajarilgan reyslar ***muntazam emas*** deyiladi.

Avtobuslar harakati muntazamligini oshirish maqsadida har oyda bir marta yo'nalishlar bo'yicha avtobus-

lar harakati muntazamligi to'g'risida kuzatuv o'tkaziladi.

Maxsus kuzatuvchilar yo'nalish bo'yicha avtobusning haqiqiy harakatlanish vaqtlarini yozib, jadvaldagi vaqtlar bilan taqqoslaydilar va harakat muntazamligi to'g'risida haqiqiy ma'lumotni to'playdilar.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Qachon harakat muntazamligi ta'minlanadi?
2. Avtobus harakati muntazam buzilishining asosiy sabablarini ayting.
3. Harakat muntazamligini oshirishning qanday usullari mavjud?

4. 1. 8. Avtobuslarning safarga chiqarilishini tashkil qilish

Avtobus saroyining navbatchi nozimi ishga kirishar ekan, dastlab barcha shahar, shahar atrofi va shaharlararo yo'nalishlarda, xuddi shuningdek, buyurtma bo'yicha safarga chiqarilishi rejalashtirilgan avtobuslarning bir kunlik talabnomasi bilan tanishib chiqadi. Nozim texnik xizmat navbatchisi bilan birgalikda safarga chiqishi kerak bo'lgan va rezervdagi avtobuslarning texnik tayyorgarlik holatini aniqlaydi.

Har bir yo'nalish bo'yicha avtobuslarga chiptachilar va rezerv haydovchilarining taqsimlanishini, avtobuslarni safarga chiqarish bilan bog'liq farmoyishlarni o'rganadi. Nozimlik xizmatida yo'l varaqasi va boshqa hujjatlar bilan tanishadi. Harakat jadvalining va har bir avtobusning old va yon tomonlarida maxsus yozuvlar borligini tekshiradi. Nozim oldingi kungi nozimlik hisobotini, avtobuslar harakat muntazamligini har bir yo'nalish bo'yicha tashish hajmining bajarilishini o'rganib chiqadi. Shuningdek avtobus yo'nalishlari va avtosaroy bo'yicha oylik reja bajari-

lishining ahvoli bilan tanishadi. Avtosaroy texnik xizmat navbatchisi avtobusning haqiqiy saroydan chiqish vaqtini osma soat yordamida yo‘l varaqasiga belgilaydi.

Qabul qilingan nozimlik xizmati tizimiga muvofiq avtosaroy navbatchi nozimi muntazam ravishda markaziy nozimlik bosh bekatining bosh yoki katta navbatchi nozimiga avtobuslarning safarga chiqarilishi haqidagi ma’lumotni beradi.

Saroy nozimi avtobuslarning yo‘nalishdagi harakatini va ishini nazorat qiladi. Shaharlarda avtobus bosh bekati bo‘yicha navbatchi nozim avtobusning bosh bekatga kelish vaqti haqidagi ma’lumotni saroy nozimiga o‘tkazadi.

Avtobuslarning belgilangan vaqtdan oldin qaytib kelgan holatlarida yo‘l varaqasiga haqiqiy qaytib kelish vaqti belgilanadi. Bu haqda nozimlik kun hisobotida ma’lumot beriladi. Nozim safardan qaytib kelgan avtobuslar o‘rniga rezervdan avtobus jo‘natadi. Avtobuslarni safarga chiqarishning quyidagi usullaridan foydalaniladi:

1. Ketma-ket usuli.
2. Guruh usuli.
3. Jamlanma usuli.

Avtobuslarni safarga ***ketma-ket chiqarish usulida*** avtobuslar safarga yo‘nalish harakat jadvalida ko‘rsatilgan vaqtda harakat intervali bo‘yicha chiqariladi.

Avtobuslarni safarga chiqarishning ***guruh usulida*** 5–10 ta avtobus saroydan bir vaqtning o‘zida chiqariladi.

Jamlanma usulida esa har bir jamlanmadagi avtobuslar safarga mustaqil ravishda ketma-ketlik uslubi bo‘yicha chiqariladi.

Nozim ish kunining oxirida yo‘l varaqasiga va nozimlik kun jurnaliga avtobuslarning saroyga haqiqiy qaytib kelish vaqtini qayd qiladi. Avtosaroy nozimlik xizmati xonasida avtobuslarning safarda, saroyda va texnik xizmat ko‘rsatishda ekanligi to‘g‘risidagi ma’lumotlar maxsus nozimlik ko‘zgusida aks ettiriladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtobus saroyi navbatchi nozimining dastlabki vazifalari nimalardan iborat?
2. Avtobuslarni safarga chiqarishning qanday usullari bor?
3. Saroy nozimining asosiy vazifalari nimalardan iborat?

4. 1. 9. Shahardan tashqaridagi avtobuslar harakatining nozimlik boshqaruvi

Shahar atrofi va shaharlararo yoʻnalishlarda avtobuslar harakatiga nozimlik boshqaruvi hududiy boshqaruvni taʼminlash tamoyillariga asoslanadi. Avtobuslar harakatiga nozimlik boshqaruvi markazlashgan uslubda tashkil qilinadi. Nozimlik boshqaruvi bosh bekat, shoh bekat nozimlari va oraliq bekatlardagi yoʻnalish nozimlari orqali amalga oshiriladi. Yoʻnalish va ayrim uchastkalarining kattaligini hisobga olib nozimlar harakatni butun yoʻnalish va uchastkalari boʻyicha ham nazorat qiladi.

Shahardan tashqarida avtobuslar harakatiga nozimlik boshqaruvining asosiy vazifalariga quyidagilar kiradi:

- har bir toʻxtash bekatlariga avtobusning oʻz vaqtida kelib ketishini nazorat qilish;
- avtobuslarni reysga joʻnatish va kutib olish;
- yoʻl varaqasi va boshqa hujjatlarni rasmiylashtirish;
- yoʻnalishda avtobuslar harakatiga rahbarlik qilish;
- harakat muntazamligini nazorat qilish;
- avtobusning harakati jadval va grafikdagidan farq qilganda sozlash choralarini koʻrish;
- zaruriyat boʻlganda ayrim yoʻnalishlarda rezervdagi avtobuslardan foydalanish;
- tashishga boʻlgan talabning oʻzgarishini hisobga olish va yoʻlovchi oqimining oʻzgarishi toʻgʻrisida xabar berish;
- avtobusning joʻnash vaqti va undagi boʻsh oʻrinlar haqida xabar berish.

Nozim avtobusning jadvalda belgilanganidan 20 minutdan ortiqroq vaqtga kechikkan holatida va keyingi bekatga kechikish bir soatdan oshganda butun yo‘nalish bo‘yicha xabar berishi kerak.

Bosh va shoh bekat nozimlari bilan birgalikda har bir yo‘nalish bo‘yicha harakat muntazamligi haqida olingan ma’lumotlarga asoslanib yo‘nalishlarda harakat muntazamligini tiklash yoki talab oshgan joylarda avtobus harakatini kuchaytirish bo‘yicha tezkor choralarni ko‘radi. Buni amalga oshirish uchun boshqarishning quyidagi usullarini qo‘llaydi:

- harakat xavfsizligi qoidalariga rioya qilgan holda yo‘nalishda avtobus tezligini oshirish;
- bosh bekatda avtobusni ma’lum bir muddatga ushlab turish;
- rezervdagi avtobuslardan foydalanish;
- oddiy reysni yarim ekspress reysga almashtirish;
- navbatdagi reysni bekor qilish yoki qo‘shimcha reys bo‘yicha avtobusni jo‘natish.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shahar ichida avtobuslar harakatiga nozimlik boshqaruvi qaysi tamoyillarga asoslanadi?
2. Shahar tashqarisida avtobuslar harakatiga nozimlik boshqaruvining asosiy vazifalari nimalardan iborat?
3. Harakat muntazamligini tiklash uchun nozim qanday usullarni qo‘llaydi?

4. 1. 10. Shaharlararo va xalqaro yo‘nalishlardagi nozimlik boshqaruvi

Shaharlararo yo‘nalishlarda avtobus harakatiga rahbarlik qilish faqat viloyat ichidagi shoh bekatlar nozimlari orqali amalga oshiriladi.

Viloyatlararo va shaharlararo yoʻnalishlarda avtobus harakatini boshqarish yoʻnalishning uchastkalari boʻyicha alohida-alohida amalga oshiriladi.

Shaharlararo yoʻnalishni har bir viloyat hududidan oʻtadigan qismi bir uchastka hisoblanadi.

Shaharlararo avtobus aloqalarida harakatni nazorat qilish shahar yoʻnalishlaridagidan farq qilib, yoʻnalishdagi har bir avtobus toʻxtash bekatlarida amalga oshiriladi.

Shaharlararo yoʻnalishlardagi nozimlik xizmati tizimi quyidagilarni taʼminlashi kerak:

- butun yoʻnalish masofasida haydovchilarning harakat jadvaliga rioya qilishini va har bir oraliq bekatga oʻz vaqtida kelib ketishini nazorat qilishi;

- avtobus harakati jadvaldagidan farq qilganda harakatni nazoratda ushlashni;

- tashishga talab oshgan yoʻnalish uchastkalarida avtobus harakatini jadallashtirishni;

- har bir yoʻnalish boʻyicha oldindan va shu vaqtning oʻzida chiptalarning sotilishi haqida tezkor maʼlumotlar olinishini taʼminlashi.

Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida harakatni boshqarish uchun nozimlik xizmati yetarli texnik aloqa vositalari bilan jihozlanishi kerak. Shaharlararo telefon aloqasi, teletayp va telegraf aloqasi, oʻziga tegishli boʻlgan bevosita shaharlararo telefon aloqasi, radiotelefon, uyali telefon kabilar nozimlik aloqa vositalari hisoblanadi.

Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida harakat muntazamligini oshirish bosh va shoh bekatlarda bosma soat oʻrnatilish orqali amalga oshiriladi.

Shaharlararo yoʻnalishlarda avtobus harakati jadvalda koʻrsatilganidan 5 minutdan ortiq farq qilmagan holatiga ***muntazam harakat*** deyiladi.

Quyidagi maʼlumotlar asosida shaharlararo yoʻnalishlarda nozimlik boshqaruvi amalga oshiriladi:

- avtobusning reysga chiqish vaqti;

- oraliq to‘xtash bekatlaridan o‘tgan vaqti;
- yo‘nalishlarning oxirgi bekatiga avtobusning kelgan vaqti;
- har bir reysda avtobusdagi bo‘sh o‘rinlarning soni;
- yo‘nalishning har ikkala tomoni bo‘yicha oldindan sotilgan chiptalar soni;
- yo‘nalishlarda qatnayotgan avtobuslardagi bo‘sh o‘rinlar soni hamda yo‘l transport hodisalari haqida.

Avtobuslar reysga jo‘nagandan 5–15 minut o‘tgandan keyin ma’lumotlar barcha shoh va bosh bekatlarga yetkaziladi va nozimning kunlik hisobotida qayd qilinadi.

Xalqaro avtobus yo‘nalishlari nozimlik xizmatida chegara bosh bekatlarini tashkil qilish muhim ahamiyatga ega. Chegaradagi bosh bekatlar zamonaviy texnik nozimlik xizmati aloqa vositalari bilan jihozlanadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shaharlararo yo‘nalishlarda avtobus harakatiga nozimlik boshqaruvi qanday amalga oshiriladi?
2. Shaharlararo yo‘nalishlardagi nozimlik xizmati nimalarni o‘z ichiga oladi?
3. Qaysi ma’lumotlar asosida shaharlararo yo‘nalishlarda nozimlik boshqaruvi amalga oshiriladi?

4. 2. TAKSILARDA TASHISHNING NOZIMLIK BOSHQARUVI

Yengil avtomobil taksilar harakatini samarali boshqarish bir markazdan amalga oshiriladi. Nozimlik boshqaruvi quyidagilarni ta’minlashi shart:

- avtomobil tashishlarni tasdiqlangan grafik bo‘yicha safarga o‘z vaqtida va to‘liq chiqishini;
- avtomobil taksilarga shoshilinch va oldindan berilgan buyurtmalarning o‘z vaqtida qabul qilinishi va ularning bajarilishini;

– markazlashgan uslubda bo‘sh taksilarning shahar hududi bo‘yicha talabga muvofiq taqsimlanishi.

Nozimlik boshqaruvi tizimini ishlab chiqish va kiritish avtomobil taksilardan foydalanish samaradorligini oshiradi va yo‘lovchilarga xizmat qilish sifatini yaxshilaydi.

4. 2. 1. Nozimlik boshqaruvi tizimi

Yengil avtomobil taksilar harakatining nozimlik tizimi markazlashgan tamoyil bo‘yicha boshqarilishni amalga oshiradi. Nozimlik boshqaruvi tizimi boshqarish va nozimlik aloqasining texnik vositalari bilan jihozlanganda, maqsadga muvofiq nozimlik xizmati tarkibi tanlanganda va boshqarishning namunaviy jarayonlari kiritilganda o‘z samarasini ko‘rsatadi.

Taksomotor transporti nozimlik xizmati tizimining kiritilishi quyidagilarni hal qilish imkonini yaratadi:

– avtomobil taksilarni shoshilinch va oldindan berilgan buyurtmalar bo‘yicha mijozga tezkorlik bilan eng yaxshi masofadan yetkazib berish;

– pul to‘lanmaydigan masofani kamaytirish va pul to‘lanadigan masofadan foydalanish koeffitsientini oshirish;

– avtomobil taksilarni yo‘lovchilarning bekatlarda kutib turish vaqtini kamaytirish;

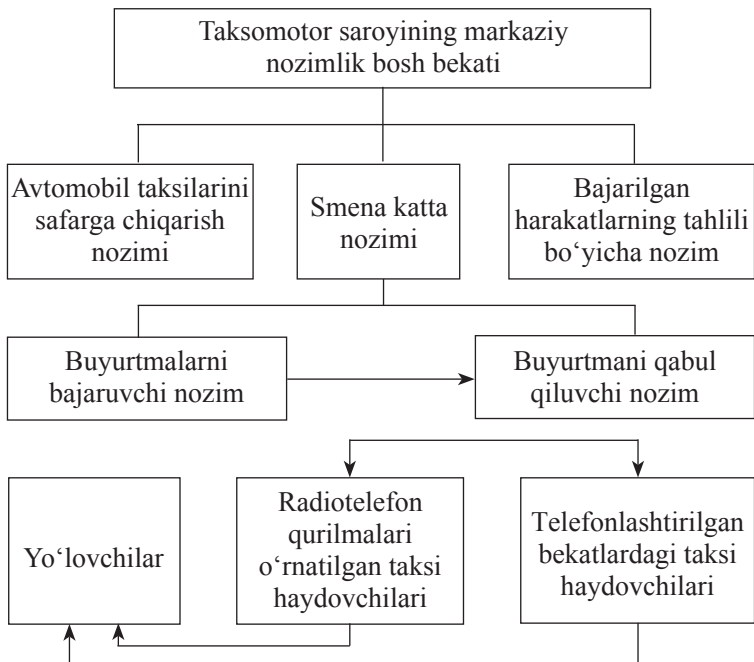
– avtomobil taksilarda yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish sifatini oshirish;

– texnik sabablarga ko‘ra avtomobil taksilarning to‘xtab turish vaqtlarini kamaytirish.

4. 2. 2. Nozimlik xizmatini tashkil etish tartibi

Nozimlik xizmatining tarkibi mahalliy sharoitni hisobga olgan holda shahardagi taksomotor saroylarining soni, safarga chiqadigan avtomobil taksilar soni, bajariладigan buyurtmalar soni va ularning kun soatlari davomida taqsimlanishini hisobga olgan holda belgilanadi.

Taksomotor saroyi markaziy nozimlik bosh bekati tarkibi



4. 2. 3. Nozimlik boshqaruvidagi texnik va aloqa vositalari

Avtomobil taksilar harakati nozimlik boshqaruvi texnik vositalari bilan amalga oshiriladi.

Nozimlik boshqaruvida quyidagi aloqa vositalari qo'llaniladi:

- taksi bekatlari bilan bevosita telefon va televizion aloqasi,
- avtomobil taksilar bilan radiotelefon aloqasi;
- yo'nalish nozimlari bilan radiotelefon aloqasi;
- texnik xizmat ko'rsatish avtomobillari bilan radiotelefon aloqasi;
- uyali telefon aloqasi;

4. 2. 4. Yengil avtomobil taksilarni safarga chiqarishga tayyorlash va chiqarish

Safarga chiqarish grafigiga asosan avtomobil taksilarni o'z vaqtida va to'liq chiqarish taksomotor tasarrufi xizmatining asosiy vazifasi hisoblanadi. Taksomotor saroyi nozimi quyidagi vazifalarni bajaradi:

- avtomobil taksini safarga chiqarish va hujjatlarini tayyorlash;
- avtomobil taksilarni safarga chiqarishni tashkil qilish va ularning o'z vaqtida chiqishini ta'minlash;
- talab katta bo'lgan bekatlarga taksilarni jo'natish;
- yengil avtomobil taksilarni buyurtmalarga asosan mijozlarga jo'natish;
- taksilarning vaqtdan oldin saroyga qaytib kelish sabablarini qayd qilish;
- avtomobil taksilarning o'z vaqtida safardan qaytib keli-shini muntazam nazorat qilish;
- nozimning kunlik hisobotini rasmiylashtirish.

Taksomotor saroyi texnik xizmat navbatchisi avtomobil taksilarning safarga chiqish va safardan qaytib kirishidagi vaqtini yo'l varaqasiga va maxsus qaydnoma daf-tariga belgilaydi.

4. 2. 5. Yengil avtomobil taksilarga markazlashgan holda buyurtma qabul qilish va bajarish

Avtomobil taksilarga markazlashgan holda buyurtmalarni qabul qilish va ularni bajarish markaziy nozimlik bosh bekatlari orqali amalga oshiriladi.

Avtomobil taksilarda shoshilinch va oldindan buyurtmalar qabul qilish orqali xizmat ko'rsatiladi.

Oldindan berilgan buyurtmalar doimiy yoki bir mar-talik buyurtmalardan iborat bo'ladi.

Shoshilinch buyurtmalar mijozga yaqin masofadagi bo'sh bo'lgan taksilarni (1–2 km dan ortiq emas), 10–15 min ichida jo'natish bilan bajariladi. Oldindan berilgan buyurtmalar mijoz belgilagan vaqtda bajarilishi ta'minlanadi.

Avtomobil taksilarga buyurtmalarni qabul qilish nozimi quyidagi ma'lumotlarni mijozdan oladi:

- buyurtmani qabul qilish vaqti;
- mijoz talabi bo'yicha avtomobil taksi rusumi;
- taksini mijozga jo'natish vaqti va mijozning manzilgohi;
- mijozning ismi va familiyasi;
- mijozning telefon raqami;
- buyurtmani qabul qiluvchi nozimning raqami.

Qabuli qilingan buyurtmalarni ijro qilish uchun buyurtmalarni bajaruvchi nozim buyurtmalarni shahar hududi bo'yicha saralaydi. Shundan keyin taksi haydovchilariga radiotelefon aloqasi yordamida buyurtmani bajarishga topshiriq beradi. Nozim oldindan berilgan buyurtmalarni kun soatlari bo'yicha ajratadi. Buyurtmalarni bajarishga 15–20 minut oldin topshiriq beriladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Yengil taksilarga nozimlik boshqaruvi nimalarni ta'minlashi kerak?
2. Nozimlik boshqaruvi tizimini tushuntiring.
3. Nozimlik xizmati qanday tartibda tashkil etiladi?
4. Nozimlik boshqaruvida qanday aloqa vositalari mavjud?
5. Yengil taksilarni safarga chiqarishda va qaytarishda qanday ishlar bajariladi?
6. Yengil taksilarga markazlashgan holda buyurtma qabul qilishni tushuntiring.

IV b o b BO‘YICHA BILIMLARNI TEKSHIRISH TESTI

128. Avtobuslar harakatining bir markazdan boshlanishiga nima deyiladi?

1. Nozimlashtirish
2. Muvofiqlashtirish
3. Muntazamlashtirish
4. Nazorat qilish
5. Taftish qilish

129. Shahar avtobus yo‘nalishlarida nozimlik xizmatining asosiy vazifalari nimani ta’minlashga qaratiladi?

1. Rejaning bajarilishini
2. Harakat doimiyligini
3. Ishga chiqishni
4. Yo‘nalishda harakatlanishni
5. Yo‘lovchilar oqimining oshishini

130. Nozimlik xizmati nimalarni hisobga olgan holda belgilanadi?

1. Mahalliy sharoitni
2. Transport tarmog‘ini
3. Yo‘l sharoitini
4. To‘g‘ri javob yo‘q
5. Mahalliy sharoitni, transport tarmog‘ini, yo‘l sharoitini

131. Nozimlik xizmati nimalarni hisobga oladi?

1. Transport turlarini
2. Bir kunda safarga chiqadigan avtobuslar sonini
3. Transport turlari bo‘yicha tashish hajmini
4. Tashish daromadini
5. Barcha javoblar to‘g‘ri

132. Nozimlik xizmati tizimida ishlovchilar soni nimalarga bog‘liq bo‘ladi?

1. Aloqa vositalarining rivojlanganligiga
2. Qabul qilingan ma’lumotlar hajmiga

3. Ma'lumotlarni qayta ishlash usuliga
4. Ma'lumotlarni tahlil qilish usuliga
5. Barcha javoblar to'g'ri

133. Avtobus saroyining quvvati va yo'lovchi tashish hajmiga qarab nozimlik tizimining nimasi o'zgaradi?

1. Tashkiliy tarkibi
2. Ish tartibi
3. Vazifalari
4. Ish uslubi
5. Yo'nalishga chiqarish uslubi

134. Yo'lovchi avtomobil transportida harakatning nozimlik boshqaruvi nechta qonun asosida amalga oshiriladi?

1. 2
2. 3
3. 4
4. 5
5. 6

135. Nozimlik xizmati qaysi apparatlardan tashkil topgan?

1. Ijro
2. Boshqaruv
3. Ijro va boshqaruv
4. Buyurtma va ijro
5. Rejalashtirish

136. Nozimlik ishiga umumiy rahbarlik kim tomonidan amalga oshiriladi?

1. Yo'nalish nozimi
2. Nozimlik bo'lim boshlig'i
3. Katta nozim
4. Navbatchi nozim
5. To'g'ri javob yo'q.

137. Avtobuslar harakatiga bevosita rahbarlik kim tomonidan bajariladi?

1. Bosh nozim
2. Katta nozim
3. Bosh yoki katta nozim, navbatchi nozim
4. Yoʻnalish nozimi

138. Nozimlik xizmatining tashkiliy tarkibi nechta guruhga ajratiladi?

1. 2
2. 3
3. 4
4. 5
5. 6

139. Avtobuslar harakati bevosita kim tomonidan boshqariladi?

1. Nozimlik boʻlimi boshligʻi
2. Smena katta nozimi
3. Navbatchi nozim
4. Yoʻnalish nozimi
5. Katta nozim

140. Yoʻlovchilarga xizmat koʻrsatish sifati va avtobuslar harakatining muntazamligi kim tomonidan nazorat qilinadi?

1. Yoʻnalish nozimlari
2. Navbatchi nozim
3. Smena katta nozimi
4. Nazorat va taftish guruhi
5. Katta nozim

141. Avtobuslar harakati jadvaldagidan farq qilgan holatlarda yoʻnalish nozimlari qanday choralarni koʻradi?

1. Nazorat qilish
2. Harakatni sozlash
3. Harakatni boshqarish
4. Harakatga rahbarlik qilish
5. Taftish qilish

142. Nozimlik tizimi qaysi faoliyatlar majmuasini o'z ichiga oladi?

1. Avtobuslarni safarga chiqarishga tayyorlash
2. Safarga chiqishni ta'minlash
3. Yo'nalishlarda harakatni boshqarish
4. Avtobuslarning o'z vaqtida saroyga kelishini ta'minlash
5. Safarga chiqishini va qaytishini ta'minlash

143. Avtobuslar harakatining nozimlik boshqaruvi qanday nozimliklarga ajratiladi?

1. Markaziy
2. Saroy ichi
3. Yo'nalish
4. Saroy va yo'nalish
5. Markazlashgan

144. Markazlashgan nozimlik xizmati tashish jarayonini nechta asosiy qismga ajratadi?

1. 3
2. 1
3. 2
4. 5
5. 4

145. Uzoq vaqtlar davomida ko'pchilik transport boshqarmalarida harakatni boshqarishning qanday nozimlik xizmatini joriy qilish masalasi hal qilinmasdan kelmoqda?

1. Markazlashgan
2. Markazlashmagan
3. Saroy ichi
4. Yo'nalish
5. Saroy ichi va yo'nalish

146. Nozimlik xizmatining ajralmas qismi nima?

1. Harakat jadvali
2. Nizom
3. Qarorlar
4. Aloqa vositalari
5. Ko'rsatma

147. Nozimlik xizmati tizimi aloqasining texnik vositalariga nimalar kiradi?

1. Shahar telefon tarmog'i
2. Ichki telefon tarmog'i
3. Induktiv aloqa vositalari
4. Radio va uyali telefon
5. Barcha javob to'g'ri

148. Nozimlik aloqasi qaysi obyektlar bilan o'rnatiladi?

1. Harakatdagi
2. Turg'un
3. Harakatdagi va turg'un
4. Boshbekatlar
5. Shohbekatlar

149. Avtokorxonaning nozimlik tizimi avtobus yonalishlarining boshlang'ich va oxirgi nazorat bekatlari shahar nozimlik xizmatiga qaysi obyektlar kiradi?

1. Turg'un
2. Harakatdagi
3. Turg'un va harakatdagi
4. Boshlang'ich
5. Oxirgi

150. Brigadir avtobusi, harakatdagi nozimlar va texnik xizmat ko'rsatish avtomobillari qaysi obyektga kiradi?

1. Turg'un
2. Harakatdagi
3. Turg'un va harakatdagi
4. Asosiy
5. Boshlang'ich

151. Avtobus harakati tig'iz bo'lgan shahar transport tugunlarida qanday aloqa vositasi o'rnatiladi?

1. Telefon
2. Telegraf
3. Televizor

4. Radiotelefon
5. Induktiv aloqa

152. Shahar avtobus yo‘nalishlarining oxirgi bekatlarida qanday mexanizm o‘rnatiladi?

1. Telefon
2. Telegraf
3. Induktiv aloqa
4. Elektron soat
5. Televizor

153. Nozimlik xizmati harakatni to‘g‘rilash maqsadida nechta usulni qo‘llaydi?

1. 4
2. 5
3. 7
4. 6
5. 8

154. Avtobus oxirgi bekatda qachon tutib turiladi?

1. Avtobus oxirgi bekatga belgilangandan oldin kelsa
2. Reys vaqti o‘zgarsa
3. Avtobus oxirgi bekatga kechikib kelsa
4. Tezlik o‘zgarsa
5. Harakat sharoiti o‘zgarsa

155. Kechikishni keyingi reysda quvib yetish usuli qachon qo‘llaniladi?

1. Oxirgi bekatga belgilangandan oldin kelsa
2. Oxirgi bekatga kechikib kelsa
3. Reys vaqti o‘zgarsa
4. Tezlik o‘zgarsa
5. Harakat sharoiti o‘zgarsa

156. Avtobusning oxirgi bekatdan jo‘nash oralig‘ini surish usuli qachon qo‘llaniladi?

1. Reys vaqti o‘zgarsa
2. Tezlik o‘zgarsa

3. Bitta avtobus yo‘nalishdan chiqib ketsa
4. Ikkita avtobus yo‘nalishdan chiqib ketsa
5. Harakat sharoiti o‘zgarsa

157. Nechta avtobus yo‘nalishdan chiqib ketsa avtobuslar o‘zgartirilgan interval bilan jo‘natiladi?

1. 1
2. 1,5
3. 2 va undan ortiq
4. 0,5
5. 1–1,5

158. Avtobus oxirgi bekatga kechikib kelsa va kechikishni keyingi reysda quvib yetib bo‘lmasa, qanday usul qo‘llaniladi?

1. Tutib turish
2. Tezlikni oshirish
3. Intervalni o‘zgartirish
4. Qisqartirilgan reysga jo‘natish
5. Jo‘nash oralig‘ini surish

159. Avtobuslarning tashish sharoiti o‘zgarsa, tuman, sirpanchiq, bo‘ron bo‘lsa, nozim qanday usul qo‘llaydi?

1. Reys vaqtini tezkor oshirish
2. Tezlikni oshirish
3. Tezlikni kamaytirish
4. Reys vaqtini kamaytirish
5. Intervalni o‘zgartirish

160. Nozim reys vaqtini tezlik bilan necha foizga oshiradi?

1. 5–10 foizga
2. 10–20 foizga
3. 30–40 foizga
4. 40–50 foizga
5. 50–60 foizga

161. Avtotransportning asosiy ko'rsatkichlariga nimalar kiradi?

1. Ish vaqti
2. Safarga chiqarish
3. Harakat muntazamligi
4. Harakat intervali
5. Harakat tezligi

162. Avtobus o'z vaqtida reysga jo'nasa avtobusning harakati qanday harakat deyiladi?

1. Xavfsiz
2. Samarali
3. Unumli
4. Muntazam
5. Doimiy

163. Nechta shart bajarilganda harakat muntazamligi ta'minlanadi?

1. 5
2. 4
3. 3
4. 1
5. 2

164. Haqiqiy bajarilgan reyslar sonining jadvalda belgilangan reyslar soniga nisbati nima deb ataladi?

1. Harakat muntazamligi
2. Harakat jadvali
3. Harakat intervali
4. Harakat chastotasi
5. Harakat tezligi

165. Shahar yo'nalishlarida jadvaldan necha minut chetga chiqishga ruxsat qilinadi?

1. 2
2. 1
3. 3
4. 4
5. 5

166. Shahar atrofi yo‘nalishlarida jadvaldan necha minut chetga chiqishga ruxsat qilinadi?

1. 1
2. 2
3. 3
4. 4
5. 5

167. Shaharlararo yo‘nalishlarda jadvaldan necha minut chetga chiqishga ruxsat qilinadi?

1. 1
2. 2
3. 3
4. 4
5. 5

168. Qanday reyslar ruxsat qilingan chetga chiqish vaqtlaridan farq qilib bajariladi?

1. Muntazam emas
2. Muntazam
3. Doimiy
4. O‘z vaqtida bajarilgan
5. Vaqtinchalik

169. Nozim texnik xizmat navbatchisi bilan birga nima-ni aniqlaydi?

1. Avtobuslar sonini
2. Avtobuslarning texnik tayyorgarlik holatini
3. Safarga chiqarishni
4. Ishga chiqarishni
5. Unumdorlikni

170. Avtobuslarni safarga chiqarishning necha xil usuli bor?

1. 1
2. 2
3. 3
4. 4
5. 5

171. Avtobuslarni safarga chiqarishda qanday usullardan foydalaniladi?

1. Ketma-ket
2. Guruh
3. Jamlanma
4. Ketma-ket, guruh, jamlanma
5. Guruh, jamlanma, birdaniga
6. Birdaniga

172. Shahar atrofi va shaharlararo harakat yoʻnalishlarida nozimlik boshqaruvi qanday tamoyillarga asoslanadi?

1. Nozimlik boshqaruvi
2. Nazorat va texnik
3. Buyurtma qabul qilish
4. Samarali boshqarma
5. Hududiy boshqaruvni taʼminlash

173. Yengil avtomobil taksilarni samarali boshqarish qanday amalga oshiriladi?

1. Bir markazdan
2. Hududiy
3. Yoʻnalish
4. Tarmoq
5. 4 tasi ham yoziladi

174. Yengil taksilarning nozimlik boshqaruvi nimalarni taʼminlashi shart?

1. Tasdiqlangan grafik boʻyicha safarga oʻz vaqtida va toʻliq chiqishni
2. Shoshilinch va oldindan berilgan buyurtmalarni qabul qilishni
3. Buyurtmalarning oʻz vaqtida bajarilishini taʼminlash
4. Boʻsh taksilarni shahar hududi boʻyicha taqsimlash
5. Harakat intervali

175. Avtomobil taksilar harakatiga nozimlik boshqaruvi qanday texnik vositalar orqali amalga oshiriladi?

1. Telefon
2. Radiotelefon
3. Televizor
4. Uyali telefon
5. Barcha javoblar to'g'ri

176. Yengil taksilar safarga qaysi hujjatga asosan chiqariladi?

1. Safarga chiqarish grafigi
2. Harakat jadvali
3. Harakat grafigi
4. Ish tartibi
5. Harakat intervali

177. Avtomobil taksilarning safarga chiqish va safardan qaytib kelish vaqtlari yo'l varaqasiga va qaydnoma daftari-ga kim tomonidan belgilanadi?

1. Smena katta nozimi
2. Navbatchi nozim
3. Taksimotor saroyi texnik xizmat navtbatchisi
4. Yo'nalish nozimi
5. Katta nozim

178. Avtomobil taksilarga markazlashgan holda buyurtmalarni qabul qilish va ularni bajarish qaysi xizmat orqali amalga oshiriladi?

1. Nozimlik markazi
2. Markaziy nozimlik boshbekatlari
3. Markaziy nozimlik tizimi
4. Boshbekat nozimlik xizmati
5. Saroy ichi nozimlik xizmati

179. Shoshilinch buyurtmalar bo'yicha mijozga yengil taksilarni yetkazib berish masofasi necha kilometr-dan oshmasligi kerak?

1. 2–2
2. 2–3
3. 1–2
4. 1–3
5. 1–4

180. Yengil taksilarni shoshilinch buyurtma bo'yicha mijozga necha minut ichida yetkazish kerak?

1. 5–10
2. 15–20
3. 0–5
4. 10–15
5. 20–15

181. Buyurtmalarni bajarish uchun haydovchiga topshiriq necha minut oldin beriladi?

1. 10–20
2. 15–20
3. 15–30
4. 10–15
5. 5–10

V b o b.

AVTOBUS, TAKSILAR ISHINING SAMARADORLIGINI OSHIRISH YO'LLARI

5. 1. AHOLIGA TRANSPORT XIZMATI KO'RSATISH SIFATI

Yo'lovchi tashish avtomobil transporti yuqori suratlardan bilan rivojlanib borishiga qaramasdan, uning ishidagi barcha muammolar to'la hal qilinmagan. Yo'lovchilarni tashishga bo'lgan talablar ham to'la qondirilmagan.

Aholiga transport xizmatini ko'rsatishda kamchiliklarni yuzaga keltiruvchi asosiy sabablar mavjud bo'lib, ular tubandagilardan iborat:

- harakatlanuvchi tarkiblarga texnik xizmat ko‘rsatish va ta’mirlashning qoniqarli tashkil etilmaganligi;
- yo‘nalishlarning zarur avtobuslar bilan yetarli ta’minlanmaganligi;
- bosh va shohbekatlarda, yo‘nalishlarda transport jarayonini tashkil etishning samarali shakllaridan va ilg‘or usullaridan sust foydalanilishi.

Yuqorida sanab o‘tilgan kamchiliklarni bartaraf qilish uchun boshqaruvning sifat tizimi ishlab chiqilgan. Boshqarishning sifat tizimi quyidagilarni o‘z ichiga oladi:

- sifat me‘yorlarini ishlab chiqishni;
- tashishga va tashish sifatiga bo‘lgan talabni o‘rganish va aniqlashni;
- sifat darajasini oshirishni rejalashtirishni;
- sifat me‘yorlariga erishish maqsadida tashkiliy texnik tadbirlarni ishlab chiqishni takomillashtirishni;
- harakatlanuvchi qismning tasarruf ko‘rsatkichlarini yaxshilash uchun ishlab chiqarish texnika bazasini doimo yangilab va to‘ldirib borishni;
- ayrim ishlovchilarni va butun avtosaroy jamoasini sifatni oshirganligi uchun moddiy va ma’naviy rag‘batlantirib borishni;
- samaradorlik va mehnat sifatini oshirish bo‘yicha yo‘lovchilarga namunali xizmat ko‘rsatish, yaxshi ishchi, brigada, yo‘nalish va boshqa avtosaroilar o‘rtasida musobaqa tanlovlarini o‘tkazishni;
- sifat ko‘rsatkichlari to‘g‘risida tezkor ma’lumotlar to‘plashni, tahlil qilishni, me’yordan chetga chiqishni aniqlashni va kamchiliklarni tuzatishni;
- ishlab chiqilgan tadbirlarni amalga oshirishni nazorat qilishni.

Aholiga yo‘lovchi transporti xizmati ko‘rsatishda boshqarishning sifat tizimi joriy qilinishi natijasida moddiy va mehnat resurslaridan tejamli foydalanishga erishiladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Aholiga transport xizmati ko'rsatishdagi kamchiliklarni yuzaga keltiruvchi asosiy sabablar nimalardan iborat?
2. Boshqarishning sifat tizimi nimalarni o'z ichiga oladi?
3. Boshqarishning sifat tizimini kiritish orqali nimalarga erishiladi?

5.2. YO'LOVCHI AVTOMOBIL TRANSPORTIDA TARIFLAR VA CHIPTALAR TIZIMI

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi tomonidan yo'lovchi avtomobil transportida yo'lovchilarni tashish xizmatiga tariflar belgilanadi va ular asosida chiptalar tizimi qo'llaniladi.

Tariflar asosida tashish, kira haqini olishni tashkil qilish transport jarayonining ajralmas qismidir. Shuning uchun ham tashish kira haqi avtosaroy daromadining rentabellik darajasini va yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish sifatini aniqlaydi.

Yagona tariflar № 13-02-04 preyskurantida aks ettiriladi va quyidagilardan tashkil topadi:

1. Mahalliy avtobus yo'nalishlarida yo'lovchilarni tashish tarifi (shahar ichi avtobuslarida va shahar atrofi yo'nalishlarida avtobuslarda tashish tarifi).
2. Shaharlararo avtobus yo'nalishlarida tashish tarifi.
3. Ayrim buyurtmalar bo'yicha yo'lovchilarni tashish tarifi.
4. Ijara uslubida tashkilot va muassasalarga avtobuslarni ajratib, ulardan foydalanish tarifi.

Tariflar tashish tannarxi asosida belgilanadi. Tashish tannarxi bir yo'lovchi kilometrga to'g'ri keladigan ekspluatatsion xarajatlar bilan ifodalanadi.

**Shahar yo‘lovshi transportlarining
afzalligi va kamchiligi**

Transport vositasi	Afzalligi	Kamchiligi
Avtobus	1. Yaxshi manevrchanligi 2. Tezkorlik bilan foydalanishi 3. Yo‘naltirishni tezkorlik bilan o‘zgartirish imkoniyati 4. Zaruriyat paydo bo‘lganda tashishni tez tashkil qilish 5. Yangi yo‘nalishlarni ochishda xarajatlarining kichikligi	1. Ishlatish xarajatlarining kattaligi 2. Atrof-muhitni ifloslantirish darajasining yuqoriligi 3. Haydovchilarni safarda nazorat qilishning qiyinligi 4. Yonilg‘i quyishining kundalik zarurati
Metro-politen	1. Tashish imkoniyatining kattaligi 2. Aloqa tezligining yuqoriligi 3. Harakatning yuqori darajadagi aniqligi va muntazamligi 4. Harakat xavfsizligining yuqori darajada ekanligi 5. Yo‘lovchilarga yaxshi sharoit yaratilganligi 6. Tashish haqining to‘liq undirilishi kafolatlanganligi 7. Yo‘lovchilarni tez chiqarish va tushirish	1. Dastlabki harakatlarining yuqoriligi 2. Bekatlar orasidagi masofaning kattaligi

Trolley- bus	1. Avtobuslarga nisbatan dastlabki xarajatlar kichikligi 2. Atrof-muhitga zararli ta'siri bor-yo'qligi 3. Harakatlanish, aloqa tezligining kattaligi	1. Elektr energiya bilan ta'minlash ushuni qo'shimcha ko'nikmalarning zarurligi 2. Ko'cha yuzasini tiqilinch qilishi 3. Harakat davomida manevrning chegaralanganligi
Tramvay	1. Tashish imkoniyatining yuqoriligi 2. Tashish tannarxining arzonligi 3. Harakatlanuvchi qism xizmat qilish muddatining kattaligi 4. Boshqarishning soddaligi	1. Manevrlanganligining kichikligi 2. Atrof-muhitni shovqinga to'ldirilishi 3. Dastlabki xarajatlarning sezilarli darajada ko'pligi 4. Oldinda to'xtab qolgan tramvaydan o'tish imkoniyatining yo'qligi 5. Rels va elektr tarmoqlari bilan ko'chani tiqilinch qilishi
Yengil avtomobillar	1. Aloqa tezligining kattaligi 2. Yo'lovchilarni kerakli joyga eltishi 3. Tashish davomida qulay sharoitning yaratilganligi 4. Katta manevrlanganligi	1. Tashish tannarxining yuqoriligi 2. Tig'iz paytlarda avtomobil taksilarni chaqirgan yoki unga bekatlarda o'tirishning qiyinligi 3. Kichik sig'imlilik

**Shaharlararo aloqalarda xizmat ko'rsatish
sifati me'yorlari va ko'rsatkichlari**

Me'yoriy ko'rsatkichlar	Me'yorlar
Avtobuslarning yo'lovchilar bilan to'lishi, kishi soni	O'rindiqlar sonidan ko'p emas
Harakat muntazamligi bajarilgan reyslar soni	Harakat jadvalidagidan kam emas
Jadvalga rioya qilish aniqligi	Jadvalda ko'rsatilgan barcha bekatlarga kelish va ketish vaqti orasidagi farq 5 min dan oshmasligi
Shaharlararo tashish sharoitiga avtobus rusumining to'g'ri kelishi	200 km ga Ikarus-235, LAZ 697, LA3 699, 200 km dan ortiq Ikarus-250, LAZ 697, LAZ 699
Yo'lovchilarning avtobuslarda 10 km masofaga harakatlanish vaqti	Yo'nalish 90, 101, 201, 301, 400 dan, uzunligi 100, 200, 300, 400 dan ortiq. Sarflaydigan vaqti, min 15,8
Yo'lovchilarga bosh va shohbekatlarda xizmat ko'rsatish. Chipta olishga sarflaydigan vaqt	13,3, 12,0, 11,5, 11,3 reysga 15–25 minut
Ko'rsatiladigan xizmat turlari	Shohbekatning ish jarayonida ko'zda tutilgan xizmat turlari

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Yo'lovchi tashishda tariflar nimani aniqlaydi?
2. Yagona tariflar nimalarni o'z ichiga oladi?
3. Tashish tariflarining tannarxga bog'liqligini izohlab bering.

5.2.1. Shahar ichi avtobuslarida tashish tarifi va qo'llaniladigan chipta turlari

Shahar hududida kira haqi tashish masofasiga bog'liq bo'lmaydi. Bunda yo'lovchining o'rtacha tashish masofasini hisobga olgan holda har bir shaharda yagona tashish kira haqi belgilanadi. Yagona tarif stavkasi yo'lovchining o'rtacha tashish masofasini kilometr tarifi-ga ko'paytirib aniqlanadi:

$$T_{st} = T_{km} \cdot l_{o'rt} \text{ (so'm).}$$

Bunda T_{st} – yagona tarif stavkasi, so'm;

T_{km} – kilometr tarifi, so'm;

$l_{o'rt}$ – yo'lovchini o'rtacha tashish masofasi, km.

Yagona tarif stavkasini belgilashda hisoblar butun son-gacha yaxlitlanadi.

Shahar avtobus yo'nalishlarida har bir yoshi katta yo'lovchiga o'zi bilan 7 yoshgacha bo'lgan bitta bolani bepul tashish huquqi beriladi. Tashishga ruxsat qilingan har bir yuk o'rni uchun ham tarif haqi belgilanadi.

Yagona tarif stavkasi belgilangan shaharlarda oylik avtobus chiptalari qo'llaniladi. Ularning bahosi aholi-ni-ning ayrim qatlamlarini ijtimoiy muhofazalagan holda belgilanadi. Ushbu oylik chiptalar shaharda faoliyat ko'rsatayotgan avtobus, trolleybus, tramvay va metrodan foydalanish huquqini beradi.

Shahar yo'lovchilar transportidan bepul foydalanish-ni tartibga solish to'g'risidagi O'zbekiston Respublikasi-ni-ning 1996-yil 30-avgustdagi qonuniga asosan shahar yo'lovchilar transportidan (taksidan tashqari) bepul foy-dalanish huquqidan faqat 1941–1945-yillardagi urush qatnashchilari jumlasidan bo'lmish harbiy xizmatchilar, 1941–1945-yillardagi urush nogironlari va urushning I guruh nogironlariga hamrohlik qiluvchi shaxslar, 1941–1945-yillardagi urush davrida front ortida fidokorona

mehnati va benuqson harbiy xizmati uchun orden va medallar bilan taqdirlangan shaxslar; Afg'onistonda va boshqa mamlakatlar hududidagi jangovar harakatlarda qatnashgan sobiq baynalminalchi jangchilar jumlasidan bo'lmish fuqarolar, haqiqiy muddatli harbiy xizmatni o'tayotgan harbiy xizmatchilar, starshinalar, praporshiklar, katta praporshiklar, michmanlar va katta michmanlar; Chernobil AES halokati oqibatida nurlanish kasalligiga chalingan va uni boshdan kechirgan shaxslar; ko'zi ojiz nogironlar va ko'zi ojiz nogironlarga hamrohlik qiluvchi shaxslar foydalanadilar.

Shahar ichi avtobus yo'nalishlarida kira haqini undirishda o'ram chiptalari ishlatiladi. Ushbu o'ram chiptalarda tashish haqi bahosi ko'rsatilmaydi.

Yo'lovchilarning o'zlari bilan olib ketayotgan yuki uchun tashish haqlarini olishda ham o'ram chiptalar qo'llaniladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shahar ichi yo'nalishlarida qanday tarif joriy qilingan?
2. Shahar ichi yo'nalishlarida yo'lovchilar qanday imtiyozlarga ega?
3. Shahar ichi yo'nalishlarida qanday chipta turlari qo'llaniladi?

5. 2. 2. Shahar atrofi avtobus yo'nalishlarida tashish tarifi qo'llaniladigan chiptalarning turlari

Shahar atrofi avtobus yo'nalishlarida kira haqi bir yo'lovchi tarifining yo'lovchi tashish masofasiga ko'paytmasi bilan aniqlanadi:

$$D_{aro.tash}^{shaharlar} = T_{1km} \cdot l_{yo'l} \text{ (so'm).}$$

Bunda $T_{1 y. km}$ – bir yo'lovchi kilometr tarifi, so'm;

l_{yol} – yo'lovchini tashish masofasi, km.

Shahar atrofi yoʻnalishlari orqali oʻtgan qishloq hududlarida maktab oʻquvchilari maktabga borishda va qaytishda avtobusdan bepul foydalanadilar. Shahar atrofi yoʻnalishlarida ham bepul yurish huquqidan 1996-yil 30-avgustdagi Oʻzbekiston Respublikasining qonunida koʻrsatilgan toifadagi shaxslar foydalanadilar.

Shahar atrofi yoʻnalishlarida qatnaydigan avtobuslarda oʻrama chiptalarning asosiy va qoʻshimcha turlaridan foydalaniladi.

Yoʻlovchining yuki uchun ham oʻrama chiptalar ishlatiladi. Yoʻlovchi oʻlchami 75x50x30 sm dan katta oʻlchamdagi har bir oʻrin yuki uchun belgilangan tarif asosida kira haqi toʻlaydi.

Yoʻlovchiga oʻzi bilan birgalikda 7 yoshgacha boʻlgan bitta bolani (agarda u alohida oʻrin egallamasa) bepul olib yurishga ruxsat qilinadi. Yoʻlovchi oʻzi bilan 7 yoshgacha boʻlgan bolalardan bir nechtasini olib ketayotgan boʻlsa, bittasidan boshqa bolalarga toʻliq kira haqi toʻlaydi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shahar atrofi avtobus yoʻnalishlarida kira haqi qanday aniqlanadi?
2. Shahar atrofi yoʻnalishlarida yuk haqi qanday undirib olinadi?
3. Shahar atrofi yoʻnalishlarida yoʻlovchilarga qanday imtiyozlar berilgan?

5. 2. 3. Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida tashish tarifi va qoʻllaniladigan chiptalarning turlari

Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida tashish haqi belgilangan tariflarga asosan olinadi.

Mamlakatlararo ahamiyatga molik shaharlararo avtobus yoʻnalishidagi tarifda sugʻurta haqi belgilangan qiymatda hisobga olingan boʻladi.

Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida tashish kira haqi bir yoʻlovchi kilometr tarifining yoʻlovchini tashish masofasiga koʻpaytmasi bilan aniqlanadi.

$$D_{aro.tash}^{shaharlar} = T_{1y.km} \cdot l_{yo'l} \text{ (so'm).}$$

Bunda $T_{1y.km}$ – bir yoʻlovchi km tarifi, soʻm;
 $l_{yo'l}$ – yoʻlovchini tashish masofasi, km.

Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida yoʻlovchilarga yaxshi qulayliklar yaratish maqsadida asosan yumshoq oʻrindiqli avtobuslar ishlatiladi. Avtobusning qattiq va yumshoq oʻrindiqli turiga qarab alohida tariflar oʻrnatiladi.

Oʻlchami 100x50x30 sm va uzunligi 150 sm dan katta har bir yuk uchun yoʻlovchidan tashish masofasiga qarab kira haqi olinadi.

Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida poyas chiptalari ishlatiladi. Ushbu chiptalar qattiq va yumshoq oʻrindiqli avtobuslar uchun qoʻllaniladigan turlarda boʻladi.

Yoʻlovchi oʻzi bilan 5 yoshgacha boʻlgan bitta bolani bepul olib yurishi mumkin.

Agarda yoʻlovchi bir nechta bolani olib ketayotgan boʻlsa, undan 5 yoshgacha boʻlgan bolasidan boshqasiga, yaʼni 10 yoshgacha 50%, 10 yoshdan kattasiga toʻliq chipta bahosida kira haqi olinadi.

Avtoshohbekat va boshbekat kassalarida ARKUS-KASB I 01 F rusumli (PKKM) mashinalarida yoʻlovchilarga yoʻnalishlar boʻyicha chiptalar sotiladi.

Ushbu chiptalarda kira haqi, yoʻnalish, reys, avtobus joʻnash vaqti, yoʻlovchining avtobusdagi oʻrindiq raqami kabi yozuvlar aks ettiriladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shaharlararo yoʻnalishlarda tashish haqi qanday aniqlanadi?

2. Shaharlararo yo‘nalishlarda qanday avtobuslardan foydalaniladi?

3. Shaharlararo yo‘nalishlarda yo‘lovchilarga qanday imtiyozlar berilgan?

5. 2. 4. Yengil avtomobil taksilarida tariflar

Vazirlar Mahkamasi qaroriga asosan O‘zbekiston Respublikasining hududlarida yengil avtomobil taksilaridan foydalanilganda belgilangan tarif bo‘yicha kira haqi olinadi.

Yo‘lovchidan undiriladigan kira haqi tarkibiga:

– 1 kilometr masofa;

– 1 taksiga chiqish (posadka) va 1 soat mijoz ixtiyori bilan to‘xtab turish tariflaridan tashkil topadi.

Yengil avtomobil taksilarida yo‘lovchilarni tashish daromadi belgilangan tariflar asosida hisoblanadi va quyidagi formula bilan aniqlanadi:

$$D_{taksitash}^{yengil} = T_{1km} L_{yo'l} + T_{1t.ch} N_{t.ch} + T_{1soat}^{mtt} \cdot t_{so'm}^{mtt}$$

Bunda T_{1km} – 1 km masofa tarifi, so‘m;

$T_{1t.ch}$ – 1 taksiga chiqish tarifi, so‘m;

T_{1soat}^{mtt} – mijoz ixtiyorida 1 soat to‘xtab turish tarifi, so‘m;

$L_{yo'l}$ – yo‘lovchi bilan yurish masofasi, km;

$N_{t.ch}^{mtt}$ – taksiga chiqishlar soni;

$t_{so'm}^{mtt}$ – mijoz ixtiyorida to‘xtab turish vaqti, soat.

Yo‘lovchilardan kira haqini undirib olishda yengil avtomobil taksilarida o‘rnatiladigan T–9D turidagi takso-metr asbobidan foydalaniladi. Yengil avtomobil taksi mijoz ixtiyorida bo‘lganida takso-metr asbobi 2 xil ish tartibida ishlaydi:

1. Yengil avtomobil taksi 10 km/soat tezlikkacha harakat qilganida va mijoz ixtiyorida to‘xtab turish vaqtlarida.

2. Yengil avtomobil taksi 10 km/soatdan katta tezlikda harakat qilganida taksometr asbobi harakatni birinchi holatda soat mexanizmidan, ikkinchi holatda esa reduktor yordamida uzatmalar qutisidan oladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Yengil taksilarda kira haqi qanday undiriladi?
2. Kira haqi tarkibi nimalardan tashkil topadi?
3. Tashish daromadi qanday aniqlanadi?

5. 3. AVTOMOBIL VA BOSHQA TURDAGI YO‘LOVCHI TRANSPORTLAR ICHINI MOSLASH

Yagona transport tarmog‘ini muvofiqlashtirish natijasida shahar, shahar atrofi va shaharlararo aloqalarida transport masalalari samarali yechiladi.

Barcha turdagi yo‘lovchi tashish transportlarini muvofiqlashtirish, yo‘lovchilarga yuqori madaniy xizmat ko‘rsatish va transport tarkibidan samarali foydalanishga yo‘naltiriladi. Yo‘lovchi transportining ayrim turini tanlash, uni rivojlantirish va harakatini muvofiqlashtirish texnik-iqtisodiy asoslar bo‘yicha amalga oshiriladi.

Shahar sharoitida yo‘lovchilarga avtomobil transportida (avtobus, avtomobil taksi, yengil avtomobillar), elektr transportida (trolleybus, tramvay, metro), daryo transportida, temiryo‘l transportida, havo transportida (vertolyot) va maxsus turdagi transportlarda (osma yo‘llarda) o‘zaro muntazam kelishilib yaqin aloqa amalga oshirilishi kerak.

Shahar yo‘lovchi transportining rivojlanishini loyihashtirish tasdiqlangan transport sxemalari majmuasi asosida bajariladi.

Transport sxemalari majmuasida shahar yo‘lovchi transportini rivojlantirishning asosiy yo‘nalishlari va tadbirlarini amalga oshirish tartibi belgilab beriladi.

Transport sxemalari majmuasini tayyorlash uchun kerakli ma'lumotlarga quyidagilar kiradi:

- shaharni rivojlantirishning bosh rejasi materiallari;
- shahardagi yo'lovchi transportlari ishining texnik-ekspluatatsion va iqtisodiy ko'rsatkichlari;
- aholining joylashuvi va transportdagi harakatchanligi ma'lumotlari;
- yo'lovchi oqimini o'rganish va yo'l harakati jadalligi ma'lumotlari.

Shahardagi barcha turdagi yo'lovchi transportlari harakatini muvofiqlashtirish natijasida quyidagilar ta'minlanadi:

- bir transport turidan ikkinchi transport turiga o'tishlar sonining kamayishi;
- «tig'iz» soatlarda harakatlanuvchi tarkibning yo'lovchi bilan me'yordan ortiq turishini kamaytirish;
- aholining transportgacha borish, uni kutish va unda harakatlanishdagi vaqt sarfini kamaytirish;
- harakatlanuvchi tarkibning unumdorligi va shahar transporti korxonalari ishining iqtisodiy ko'rsatkichlari o'sishi.

Transport turlari harakatini muvofiqlashtirishning juda samarali uslubi bo'lib boshqarishning yagona tizimi hisoblanadi. Toshkent shahrida qator yillardan buyon yo'lovchi transportlari (avtobus, avtomobil taksi, trolleybus, tramvay, metro) harakatiga yagona boshqarish tizimi joriy qilingan.

Hozirgi kunda aholiga transport xizmati ko'rsatishni yaxshilash va transportlar harakatining unumdorligini oshirish maqsadida Vazirlar Mahkamasining qaroriga binoan mamlakatimizdagi shahar hokimiyatlari tarkibida yo'lovchi tashish transporti boshqarmalari tashkil qilingan.

Shahar atrofi va shaharlararo aloqalarda yoʻlovchilar avtomobil (avtobus va yengil avtomobil taksi, yengil avtomobil) temiryoʻl, suv va havo transportlarida tashiladi. Ushbu transportlar harakatini muvofiqlashtirish quyidagilarni oʻz ichiga oladi:

- ayrim turlar orasida yoʻlovchi tashish hajmini toʻgʻri taqsimlashni;

- yagona transport tarmogʻini va yoʻnalish tizimini kelishuvga asosan tuzishni;

- avtobuslar harakati jadvalini temiryoʻl poyezdlari va samolyotlarning yoʻnalishlari, joʻnash va kelish vaqtlariga moslab tuzishni;

- transport inshootlari va dispetcher aloqa vositalaridan birgalikda foydalanishni;

- yagona yoʻlovchi chiptasiga asosan toʻgʻri aralash aloqani tashkil qilishni;

- barcha turdagi yoʻlovchi transportlaridan foydalanish qoidalarining kelishuvini.

Ayrim turdagi transportlar harakatini muvofiqlashtirishning toʻgʻri tashkil qilinishi yagona tarif tizimining qoʻllanilishiga, dastlabki hisob va hisobotni hamda hujjatlarning aylanishini bir xil shaklga keltirishga imkoniyat tugʻdiradi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Yagona transport tarmogʻini muvofiqlashtirish natijasida qaysi masalalar samarali yechiladi?

2. Transport sxemalari majmuasini tayyorlash uchun qanday maʼlumotlarga asoslanadi?

3. Transport harakatini muvofiqlashtirish natijasida nimalar moʻljallanadi?

4. Transport harakatini muvofiqlashtirish nimalarni oʻz ichiga oladi?

5. 4. YO‘LOVCHI AVTOMOBIL TRANSPORTIDA NAZORAT QILISHNING TASHKIL ETILISHI

Yo‘lovchilar va ularning yuklarini tashishdan tushadigan pul tushumlarining to‘liqligi aholiga ko‘rsatiladigan xizmatning holatiga va nazoratning tashkil etilishiga bog‘liq bo‘ladi.

Taftish va nazorat xizmatining asosiy vazifasi avtobus va yengil avtomobil taksilar ishini avtomobil transporti nizomi asosida tashkil qilishdan va daromadning to‘liq yig‘ilishini ta’minlashdan iborat bo‘ladi. Taftish va nazorat xizmati quyidagi ishlarni bajaradi:

- tarifning to‘g‘ri qo‘llanilishini, yo‘lovchilar va yuklarining tashish qoidalariga rioya qilinishini nazorat qilish;

- chiptalarni sotish hujjatlarining to‘g‘ri rasmiylashtirilishini va chipta xizmati holatini tekshirish;

- avtobuslar harakati jadvaliga rioya qilinishini nazorat qilish;

- avtomobil transportidagi mablag‘larning o‘zlashtirilishiga qarshi kurashish.

Avtomobil transportida taftish va nazorat qilish uslublari tarkibiga quyidagilar kiradi:

- yo‘lovchilardagi chiptalarning haqiqiylikini va borligini nazorat qilish;

- tashish haqi bahosiga rioya qilinib, yo‘lovchilarga chiptalarning to‘g‘ri berilishini kuzatish;

- dastlabki hujjatlarni va chiptalarni hisobga olish qaydnomasining to‘g‘ri rasmiylashtirilishini nazorat qilish;

- avtobuslar harakati muntazamligini va harakat jadvaliga rioya qilinishini nazorat qilish;

- avtoshohbekat, avtoshohbekatlar xodimlari va chipta kassalari ishini nazorat qilish.

Safardagi nazoratchilarning asosiy ishi konduktor va haydovchilarning pul tushum rejalarini bajarishlari uchun yordam berishga yoʻnaltiriladi.

Avtobuslarning ishi butun safardagi vaqtda nazorat qilinadi. Ayrim hollatlarda taftish va nazorat xizmati tomonidan ish kuni davomida yalpi davriy nazoratlar ham oʻtkaziladi. Bunda asosiy eʼtibor shahar atrofi va shaharlararo avtobus yoʻnalishlaridagi kechki hamda tungi soatlardagi ishlarni nazorat qilishga qaratiladi.

Yengil avtomobil taksilarning safarga chiqish va qaytish grafiklari asosida yoʻnalish nazoratchilarining ish tartiblari belgilanadi.

Yengil avtomobil taksilar yoʻnalish nazoratchilari vazifasiga quyidagilar kiradi:

- avtomobil taksilarga yoʻlovchilarning chiqishlarini kuzatish;
- avtomobil taksilaridan foydalanish qoidalariga haydovchilarning amal qilishlarini nazorat qilish;
- taksometr asbobi va spidometrning texnik sozligini, ulardagi plombalarning butunligini va koʻk chiroqning sozligini kuzatish;
- avtomobil taksi kuzovi boʻyogʻining holati, oʻrindiqlarning tozaligi va butunligini, avtomobil saloni ichi va kuzovining tozalanganligini kuzatish;
- yoʻlovchilar bilan qilinadigan hisoblarni tekshirish.

Safardagi yoʻnalish nazoratchilari asosiy eʼtiborlarini kechki va tungi soatlarda taksometr asbobining vaqtida ishlatilishiga qaratadilar.

5. 5. XUSUSIY AVTOTRANSPORT KORXONALARIDA YO‘LOVCHILAR TASHISHNI TASHKIL ETISH VA UNING DAVLAT TOMONIDAN NAZORAT QILINISHI

Avtomobil transportida yo‘lovchilarni hamda yuklarni tashishda har xil mulkchilikka asoslangan xo‘jalik yurituvchi subyektlar orasida sog‘lom va erkin raqobatni ta‘minlashga faqat ochiq tenderlarni o‘tkazish orqali erishish mumkin. Shuning uchun ham tenderlar o‘tkazish va uni takomillashtirish masalalari aholiga yuqori sifatli transport xizmatini ko‘rsatishni ta‘minlashda katta ahamiyatga ega.

Tender inglizcha so‘z bo‘lib, savdo (tanlov) ma‘nosini anglatadi. Tenderlar qaysi maqsadda o‘tkazilishiga va mohiyatiga qarab bir nechta turlarga bo‘linadi:

- a) ochiq tenderlar;
- b) yopiq tenderlar;
- d) ko‘p (balki ikki) bosqichli tenderlar;
- e) maxsuslashtirilgan tenderlar.

Davlat mudofaasi yoki siri bilan bog‘liq masalalar bo‘yicha tenderlar o‘tkazilishi zaruriyati tug‘ilganda yopiq tenderlar o‘tkaziladi va unga faqat maxsus oldindan qo‘yilgan shartlarga javob bera oladigan subyektlar taklif etiladi, tender yopiq tarzda o‘tadi. Bunday tenderlar **yopiq tenderlar** deb ataladi.

Ba‘zi tenderlarni o‘tkazishda unda qatnashishni istagan barcha talabgorlar taklif etiladi. Ularning ichidan tender talablari darajasiga javob bera oladiganlari qoldiriladi va ular orasida tender o‘tkaziladi. Bunday tenderlar **ikki bosqichli tender** deb ataladi.

Bugungi kunda eng ko‘p tarqalgan tender turi bu **ochiq tenderlardir**. Ochiq tenderlarga qatnashuvchilar soniga hech qanday cheklovlar qo‘yilmaydi. Istalgan xo‘jalik yurituvchi subyekt tenderda qatnashishi mumkin.

Tenderlarni o'tkazish ikkala tomonga yani tenderni o'tkazuvchi hamda qatnashuvchi uchun ham juda katta ahamiyatga ega.

Masalan, tenderni o'tkazuvchi tomon takliflar ichida eng maqbul yuqori sifatliqligini va arzonini tanlash imkoniyatiga ega bo'lsa, qatnashuvchi shu sohada eng yetakchi o'rinda ekanligini, keyinchalik ham u bilan hamkorlik qilish yaxshi natijalar berishi mumkinligiga kafolat bera olishiga ishontiradi. Shuni ham alohida ta'kidlab o'tish joizki, tenderlar har doim ham kutilgan natijalarni bermasligi, salbiy holatlarga olib kelishi ham mumkin.

Ko'pgina yo'nalishlarda yo'lovchilar tashishni tashkil etishda eng yaxshi tashuvchilarni tanlash uchun ochiq tenderlarni o'tkazishi qabul qilingan. Buning uchun ochiq tenderlarni tashkil etish tartibi va me'yorlari ishlab chiqilgan.

Urganch shahri bo'ylab 13 ta (uyushma) xususiy avtomobillarga yo'lovchi tashish bilan shug'ullanuvchi mas'uliyati cheklangan uyushma ro'yxatdan o'tkazilgan bo'lib, shundan 22 ta yo'nalish bo'ylab yo'lovchilar tashiladi. 4 ta yo'nalishda avtobuslarda, 18 ta yo'nalishda yangi («Damas») avtomobillarda yo'lovchilar tashiladi. Tenderlar yilda bir marotaba – yil boshida belgilangan grafik bo'yicha o'tkaziladi. Tenderda qatnashuvchilarga quyidagi talablar va shartlar qo'yiladi:

- a) harakat tarkibi;
- b) yo'nalish uzunligi;
- d) kira haqi.

Urganch shahar hokimligi yo'lovchi transportining barcha turlari harakatini litsenziyalash va muvofiqlashtirish departamenti ochiq tenderlar buyurtmachisi va tashkilotchisi hisoblanadi.

Tenderlar yo'nalishlari alohida-alohida yoki paketda qo'yiladi. Yo'nalishlar paketlarini shakllantirishda yo'na-

lishlarning ahamiyatliligi va ularning rentabelligi hisobga olinadi. Tenderda kamida ikkita qatnashchi mavjud bo'lishi, agar yo'nalishlar paketiga faqat bitta tashuvchi talabgor bo'lsa, tender o'tkazmasdan ushbu tashuvchiga yo'nalishda ishlash huquqini berishga haqlidir. Tenderda qatnashish uchun buyurtmalar bo'lmagan taqdirda tender komissiyasi tomonidan takror tashkil etilishi kerak. Bunda yo'nalishlarga qo'yiladigan talab qayta ko'rib chiqiladi.

5. 6. YO'LOVCHI TASHUVCHI MAS'ULIYATI CHEKLANGAN JAMIYATLAR

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2006-yil 9-martdagi «Avtomobil transportida yo'lovchilar tashish sohasidagi tadbirkorlik faoliyatining alohida turlarini amalga oshirishni tartibga solish to'g'risida»gi PK-303-sonli qaroriga ko'ra avtomobil transportida yo'lovchilarni shahar, shahar atrofi, shaharlararo, xalqaro yo'nalishlarda tijorat asosida tashish faoliyati faqat yuridik shaxslar tomonidan amalga oshirilishi tasdiqlab qo'yilgan:

1. Tadbirkorlik subyektlari (jismoniy shaxslar) tadbirkorlik bilan shug'illanishlari, o'z huquqlarini hamda manfaatlarini himoya qilish maqsadida o'z mol-mulki asosida yoki jalb etilgan mol-mulk asosida o'zaro birlashib tashkil etgan jamiyatlar mas'ulyati cheklangan jamiyatlar (MChJ) deb ataladi va ular O'zbekiston Respublikasi fuqarolik kodeksining 39-moddasiga ko'ra yuridik shaxs hisoblanadi.

2. Tadbirkorlik faoliyatini tashkil qilishning eng ko'p tarqalgan shakllaridan biri mas'ulyati cheklangan jamiyat hisoblanadi.

MChJ ta'sischilarining jamiyatga qo'shgan ulushlari asosida tashkil topadi va ular quyidagi usullar orqali tarkib topishi mumkin:

- xususi avtomobillarni jismoniy shaxslardan ijaraga olib;
- bankdan olingan kreditga avtomobillarni xarid qilib;
- lizing kompaniyalaridan avtomobillarni lizing shartnomasini tuzish orqali olib.

Bugungi kunda MChJ ning asosiy qismi jismoniy shaxslardan avtomobillarni ijaraga olish orqali tashkil etilyapti. Buning uchun avtomobil egasi (ijaraga beruvchi) va MCHJ (ijaraga oluvchi) o'rtasida ijara shartnomasi tuziladi.

Ijara shartnomasida quyidagilar qayd qilinishi kerak:

1. «Ijaraga beruvchi» «Ijaraga oluvchi»ga ijaraga berilayotgan avtomobilga (transport vositasi) o'z vaqtida texnik xizmat ko'rsatish sharti bilan vaqtinchalik egalik qilish va foydalanish uchun topshirilishi.

2. Ijara muddati.

3. Ijara haqining miqdori va uni to'lash bilan bog'liq bo'lgan shartlar (ijara haqini to'lash sanasi).

4. «Ijaraga beruvchi»ning majburiyatlari.

5. «Ijaraga oluvchi»ning majburiyatlari va huquqlari.

6. Shartnoma muddatini uzaytirish yoki bekor qilish tartibi va hokazo.

Mas'uliyati cheklangan jamiyatning nizom fondi aksiyadorlik jamiyatlariga qaraganda bir necha marta kam bo'ladi. Bunday jamiyat ishtirokchilari uning majburiyatlari bo'yicha javobgar bo'lmaydi va jamiyat faoliyati bilan bog'liq zararlar uchun o'zi qo'shgan badal qiymati doirasida tavakkal qiladi. Mas'uliyati cheklangan jamiyatning ta'sischiolari imzolagan shartnoma ta'sischiolar tasdiqlagan nizom hisoblanadi. Agar mas'uliyati cheklangan jamiyatni bir kishi ta'sis qilsa, uning ta'sis hujjati nizom hisoblanadi.

Nizom fondining miqdori ta'sischi qo'shgan ulushi orqali aniqlanadi va nizom fondida qayd qilinadi. Nizom fondining miqdorini faqat davlat hisobga olish reyestrda qayd qilinganidan keyingina o'zgartirish mumkin.

Toshkent shahrida MCHJ ning Nizomi Toshkent shahar hokimining 2006-yil 27-martdagi «Toshkent shahrida avtomobil transportida yo'lovchilar tashish sohasidagi tadbirkorlik faoliyatining alohida turlarini amalga oshirishni tartibga solish to'g'risida»gi 146-sonli qaroriga asosan tuzildi.

Qarorda tavsiya etilgan ilovaga ko'ra mas'uliyati cheklangan jamiyatning Nizomi uning titul varag'idan boshlanadi. Titul varag'ining yuqori chap tomonida MChJning qaysi davlat organida ro'yxatga olingani va reyestr raqami ko'rsatiladi. Varaqning yuqori o'ng burchagida ta'sischi larning yig'ilishi o'tkazilgan va tasdiqlangan sanasi hamda bayonnoma raqami ko'rsatiladi va umumiy yig'ilish raisi tomonidan tasdiqlanadi. Titul varag'ining o'rtasida mas'uliyati cheklangan jamiyat nomi yoziladi.

MCHJning nizoni bir qancha bo'limlardan iborat bo'ladi. Nizomning birinchi bo'limi **umumiy qoidalar** deb nomlanib, unda ta'sischi q to'g'risidagi (ta'sischi larning ismi sharifi, yashash manzili, MCHJ ning nomi, filiallari, joylashgan manzili hamda qaysi qonun yoki hujjatlar asosida faoliyat ko'rsatishi) ma'lumotlar ko'rsatiladi.

Nizomning ikkinchi bobida uni tashkil etishdan iborat bo'lgan asosiy maqsad foyda olish ekanligi, buning uchun esa u qanday faoliyat turlari bilan shug'ullanishi (litsenziya asosida aholiga transport xizmatini ko'rsatadi).

Xizmat ko'rsatish tashqi iqtisodiy aloqalarni o'rnatish, O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlarida taqiqlanmagan boshqa faoliyat turlari sanab o'tiladi.

Nizomning to'rtinchi bo'limida ko'pchilik MCHJ lar o'zlarining Nizom fondi bilan bog'liq bo'lgan ma'lumotlarni ko'rsatadilar. Masalan, Nizom fondining umumiy miqdori, manbalari, ta'sischi'larga tegishli bo'lgan ulushning nominal qiymati va bu ulushlarni ular qaysi muddatda kiritishlari kerakligi, Nizom fondini oshirish yoki kamaytirish tartibi, qatnashchilarni jamiyatga a'zo qilish yoki undan chiqarib yuborish tartibi va boshqalar. Jamiyatning Nizom fondi miqdorini faqat ta'sischi'lari o'z ulushlarini to'liq kiritganlaridan so'ngra ko'paytirishlari mumkinligi alohida qayd qilinadi. Bunda Nizom fondining miqdori ta'sischi'larning qo'shimcha ulushlari yoki Jamiyat hisobidan ko'paytirilishi mumkin. Jamiyat ta'sischi'larga tegishli bo'lgan ulushlarning nominal qiymatini yoki Jamiyatga tegishli bo'lgan ulushlarni to'lash yo'li bilan Nizom fondi qiymatini kamaytirishi ham mumkin. Jamiyatning Nizom fondini kamaytirish yoki ko'paytirish to'g'risida qaror qabul qilinganida, shu kundan boshlab 30 kun davomida bu to'g'rida barcha ijara-chilar ogohlantirilishi va ommaviy axborot vositalarida e'lon qilinishi kerak. Nizomning ushbu moddasiga ko'ra ta'sischi'lari o'z Nizom fondidagi ulushlaridan voz kechishlari yoki boshqa ta'sischi'larga o'z ulushlarini sotishlariga ham ruxsat etiladi. Jamiyat Nizom fondidagi ulushlarining kamida 10% ega bo'lgan ta'sischi'lari Jamiyat oldida o'z majburiyatlarini qo'pol ravishda buzgan yoki uning faoliyat ko'rsatishiga xalaqit berayotgan ta'sischini sud orqali jamiyatdan chiqarilishini talab etishi mumkin. Jamiyatdan chiqqan ta'sischining ulushi Jamiyat hisobiga o'tadi.

Nizomning 5-bo'limida jamiyatning moliya-xo'jalik faoliyati natijasida vujudga kelgan sof foyda, ta'sischi'lari o'rtasida ularning Nizom fondiga kiritilgan ulushlariga teng miqdorda moliyaviy yil natijalari bo'yicha taqsimlanishi, foydani taqsimlash to'g'risida qaror ta'sischi'larning

umumiy yigʻilishi tomonidan qabul qilinishi taʼkidlanadi. Taʼsischilarning huquqlari, majburiyatlari va javobgarligi Nizomning 6-boʻlimida sanab oʻtiladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Taftish va nazorat xizmatining asosiy vazifalari nimalardan iborat?
2. Taftish va nazorat qilish xizmati qanday ishlarni bajaradi?
3. Taftish va nazorat qilish uslublari tarkibiga nimalar kiradi?
4. Yengil taksilar qanday nazorat qilinadi?

V b o b BOʻYICHA BILIMLARNI TEKSHIRISH TESTI

182. Aholiga transport xizmatini koʻrsatishda kamchiliklarni yuzaga keltiruvchi qanday sabablar mavjud?

1. Texnik xizmat koʻrsatish qoniqarli tashkil etilmaganligi
2. Yoʻnalishlarning zarur avtobuslar bilan taʼminlanmaganligi
3. Shoh va boshbekatlar yoʻnalishlarida transport jarayonini tashkil etishda ilgʻor usullardan sust foydalanish
4. Taʼmirlash ishlarining sifatli oʻtkazilmaganligi
5. Daromad va rentabellik

183. Boshqarishning sifat tizimi nechta vazifani oʻz ichiga oladi?

1. 9 ta
2. 3 ta
3. 5 ta
4. 7 ta
5. 8 ta

184. Tariflar nima asosida belgilanadi?

1. Daromad
2. Tannarx

3. Rentabellik
4. Xizmat ko'rsatish sifati
5. Daromad va rentabellik

185. Tashish tannarxi nima bilan ifodalanadi?

1. Bir yo'lovchiga to'g'ri keluvchi ekspluatatsion xarajatlardan
2. Tashish daromadi
3. Tashish rentabelligi
4. Buyurtma bo'yicha yo'lovchilarni tashish
5. Tashish tannarxi bo'yicha

186. Shahar ichi avtobuslarida har bir yoshi katta yo'lovchiga o'zi bilan necha yoshgacha bo'lgan bitta bolani bepul tashish huquqi beriladi?

1. 10 yoshgacha
2. 7 yoshgacha
3. 12 yoshgacha
4. 9 yoshgacha
5. 12 yoshgacha

187. Oylik chiptalar qaysi transportlardan foydalanish huquqini beradi?

1. Avtobus
2. Trolleybus
3. Tramvay
4. Metro
5. Barcha javoblar to'g'ri.

188. Shahar ichi avtobus yo'nalishlarida kira haqini undirishda qanday chipta ishlatiladi?

1. O'ramli
2. Nazorat
3. Poyasli
4. Nazorat va poyasli
5. O'ram va nazorat

189. Shahar ichi avtobus yo‘nalishlarida qanday tarif joriy qilingan?

1. Imtiyozli tarif
2. Baholi tarif
3. Masofaga bog‘liq bo‘lmagan tarif
4. Imtiyozli va baholi tarif
5. Belgilangan tarif

190. Yo‘lovchilarning olib ketayotgan yuklari uchun tashish yuklarini olishda qanday chipta qo‘llaniladi?

1. O‘ramli
2. Nazorat
3. Poyasli
4. O‘ramli va nazorat
5. O‘ramli va poyasli

191. Shahar yo‘lovchi transporti haqidagi qonun nechta moddadan iborat?

1. 10
2. 15
3. 20
4. 27
5. 30

192. «Shahar yo‘lovchilar transportidan bepul foydalanishni tartibga solish to‘g‘risida»gi O‘zbekiston Respublikasining qonuni qachon qabul qilinadi?

1. 1996-yil 30-avgust
2. 1997-yil 30-iyul
3. 1995-yil 1-iyun
4. 1995-yil 30-iyun
5. 1997-yil 10-mart

193. Shahar atrofi yo‘nalishlarida bir yuk o‘lchami qancha?

1. 90x60x30 sm

2. 75x50x30 sm
3. 85x55x25 sm
4. 70x50x20 sm
5. 45x65x30 sm

194. Shahar atrofi yoʻnalishlarida qatnaydigan avtobuslarda qanday chipta turlaridan foydalaniladi?

1. Oʻrama chiptalarning asosiy va qoʻshimcha turi
2. Poyasli chipta
3. Nazorat chipta
4. Poyasli va oʻrama
5. Nazorat va poyasli

195. Shahar atrofi yoʻnalishlarida yoʻlovchiga oʻzi bilan birgalikda necha yoshgacha boʻlgan bitta bolani bepul olib yurishga ruxsat etiladi?

1. 7 yosh
2. 10 yosh
3. 12 yosh
4. 11 yosh
5. 8 yosh

196. Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida tashish haqi qanday tarif asosida olinadi?

1. Belgilangan
2. Imtiyozli
3. Baholi
4. Masofaga bogʻliq boʻlmagan
5. Toʻgʻri javob yoʻq

197. Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida yoʻlovchilarga yaxshi qulayliklar yaratish uchun qanday oʻrindiqli avtobuslardan foydalaniladi?

1. Qattiq
2. Yumshoq
3. Yarim qattiq
4. Qattiq va yarim qattiq
5. Toʻgʻri javob yoʻq

198. Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida bir yuk oʻlcham qancha?

1. 100x50x30 sm
2. 75x50x30 sm
3. 90x70x25 sm
4. 85x55x25 sm
5. Imtiyozli va baholi

199. Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida har bir yuk uzunligi qanchadan oshsa tashish masofasiga qarab kira haqi olinadi?

1. 100 sm
2. 150 sm
3. 200 sm
4. 220 sm
5. 250 sm

200. Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida qanday chiptalar ishlatiladi?

1. Poyasli
2. Oʻramli
3. Nazorat
4. Nazorat va oʻramli
5. Nazorat va poyasli

201. Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida yoʻlovchi oʻzi bilan necha yoshgacha boʻlgan bitta bolani bepul olib yurishi mumkin?

1. 7 yoshgacha
2. 9 yoshgacha
3. 5 yoshgacha
4. 10 yoshgacha
5. 18 yoshgacha

202. Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida yoʻlovchi 10 yoshgacha boʻlgan bolaga kira haqining necha foizini toʻlaydi?

1. 50 % da
2. 20 % da
3. 70 % da
4. 100 % da
5. 60 % da

203. Shaharlararo avtobus yoʻnalishlari boʻyicha chiptalarda qanday yozuvlar aks ettiriladi?

1. Kira haqi, yoʻnalish
2. Reys
3. Avtobusning joʻnash vaqti
4. Yoʻlovchining avtobusdagi oʻrni
5. Barcha javob toʻgʻri

204. Yoʻlovchidan undiriladigan kira haqi tarkibi qanday tariflardan tashkil topadi?

1. Bir kilometr masofa
2. Bir taksiga chiqish va 1 soat mijoz ixtiyori bilan
3. Shartnomaviy
4. 1 va 2 javob toʻgʻri
5. Belgilangan

205. Yoʻlovchilardan kira haqini undirib olishda yengil avtomobil taksilarda qanday turdagi taksometr asbobidan foydalaniladi?

1. $T = 9 D$
2. $T = 10 D$
3. $T = 12 D$
4. $T = 14 D$
5. $T = 11 D$

206. Taksometr asbobi necha xil ish tartibida ishlaydi?

1. 4 xil
2. 2 xil
3. 3 xil
4. 5 xil
5. 6 xil

207. Shahar atrofi va shaharlararo aloqalarda yo‘lovchilar qanday transportlarda tashiladi?

1. Avtomobil (avtobus, engil avtomobil, taksi)
2. Temiryo‘l
3. Suv
4. Havo
5. Barcha javoblar to‘g‘ri

208. Yo‘lovchilar va ularning yuklarini tashishdan tushadigan pul tushumlarining to‘liqligi nimalarga bog‘liq?

1. Aholiga ko‘rsatiladigan xizmat holatiga
2. Nazoratning tashkil etilishiga
3. Yo‘nalishiga
4. 1 va 2 javob to‘g‘ri
5. To‘g‘ri javob yo‘q

209. Taftish va nazorat xizmatining asosiy vazifalari nimalardan iborat?

1. Avtomobil transporti Nizomi asosida avtobus va yengil avtomobil taksilar ishini tashkil qilish
2. Avtomobillarni liniyaga chiqarish
3. Daromadni to‘liq ta‘minlash
4. 1 va 3 javoblar to‘g‘ri
5. Avtomobillarning safardagi ishini nazorat qilish

210. Taftish va nazorat xizmati qanday ishlarni bajaradi?

1. Tarifning to‘g‘ri qo‘llanilishi, yo‘lovchi va ularning yuklarini tashish qoidalariga rioya qilinishini nazorat qilish
2. Chiptalarni sotish, hujjatlarni to‘g‘ri rasmiylashtirish va chipta xizmati holatini tekshirish
3. Avtobus harakati jadvaliga rioya qilinishini nazorat qilish
4. Avtomobil transportidagi mablag‘larni o‘zlashtirishga qarshi kurashish
5. Barcha javoblar to‘g‘ri

AVTOMOBIL TRANSPORTIDA MENEJMENT

6.1. MENEJMENTNING MOHIYATI VA TARIXI

Har qanday ijtimoiy mehnat jarayoni u xoh kichik doirada, xoh katta doirada bo'lsin, boshqaruvni talab etadi. Kimdir xodimlar oldiga maqsad qo'yishi, vazifalarni taqsimlashi, uning bajarilishini nazorat qilishi, kishilarni mehnat qilishga undashi, ularning harakatini muvofiqlashtirishi lozim.

Xalqimiz «O'n xodimga bir boshchi» degan iborani bejiz yaratmagan.

Hozirgi bozor iqtisodiyoti sharoitida rahbar ham, rahbarlik uslublari ham o'zgargan. Binobarin, loqayd, man-man rahbar yetakchilardan qutulish, iqtidorli, bilimdon rahbarlar safi kengayishi ayni muddaodir.

Bugungi kunda avtotransport sohasida har bir rahbar menejerlik ilmini egallab, texnik xodimlarni malakali boshqarishga erishmog'i lozim.

«Bankrotlikka uchramaslikning yana bir muhim omili, – deb ta'kidlaydi Prezidentimiz I. Karimov. – Bu o'z biznesini boshqarishni takomillashtirish, boshqacha aytganda, menejment san'atini puxta egallashdir. Katta biznesga nisbatan kichik biznesda menejmentning roli ko'proq ahamiyat kasb etadi, chunki kichik biznes sohasida ishlab chiqarish tezkorligi, moslashuvchanligi katta biznesga nisbatan ancha yuqori bo'lishi lozim».

Menejment – bu inglizcha so'z bo'lib, ingliz tilining Oksford lug'atida berilgan ta'rifga binoan u :

- boshqaruv hokimiyati va san'ati;
- resurslarni boshqarish bo'yicha alohida mohirlik va ma'muriy ko'nikmalar tushuniladi.

Boshqacha so'z bilan aytganda, menejment bu boshqaruv, ya'ni resurslarni, odamlarni boshqarish, samarali fao-

liyat olib borish va foyda olishni bilish, uni ko'paytirish jarayonidir. Shu nuqtai nazardan boshqaruv – bu o'ziga xos yuksak san'at va mahorat talab qiluvchi tanlov asosida qaror qabul qilish va uning bajarilishini nazorat qilishdir. Har qanday faoliyatning ijobiy natija berishi, eng avvalo tanlovni to'g'ri bajara olishga, ma'qul va ishonchli qarorni qabul qila olishga hamda bu qarorning bajarilishini nazorat qila olishga bog'liq.

Boshqarish nazariyasining dastlabki kurtaklari qadim zamonlarga borib taqalib, Yuliy Sezar, Iskandar Zulqarnayn, Turkistonda esa o'rta asrlarda Amir Temur hukmronligi vaqtidan boshlab shakllana boshlagan. Dastlabki paytlarda u oddiy bo'lib, asosan, harbiy maqomga ega edi.

O'sha davr menejerlari harbiy intizomni o'rnatish maqsadida odamlarni jazo bilan qo'rqitish, har qanday buyruq va farmonlarga so'zsiz itoat etish kabi usullarni qo'llaganlar. Bunday boshqaruvga mehnat resurslaridan foydalanish, ulardan iloji boricha ko'proq qo'shimcha qiymat undirishning g'oyatda samarali usuli, deb qaralgan. XVIII asrning oxirlarida Angliyada bo'lgan sanoat inqilobi boshqaruvga bo'lgan qiziqishni yanada kuchaytiradi. Boshqaruv xodimlarini tayyorlashga alohida e'tibor berila boshlandi.

Ammo XIX asrning ikkinchi yarmi va XX asr boshlarida texnika va texnologiyaning takomillashuvi, ishlab chiqarishning keskin o'sishi boshqarishni murakkablashtirib yuboradi va uni maxsus bilimlarni talab etuvchi faoliyatning maxsus sohaga aylantirdi.

Menejment – korxonalarining xizmat ko'rsatish faoliyatini rejalashtirish, mehnat jarayonini tashkil qilish, korxona kelajagini belgilab, unga yetib borish chora-tadbirlarini amalga oshirish, korxonaning iqtisodiy salohiyatini boshqarish kabilarni o'z ichiga oladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Menejment nima?
2. O'zbekistonda menejment nazariyasi qachon shakllana boshlagan?
3. Menejmentning asosiy vazifalari nimalardan iborat?

6. 1. 1. Menejment funksiyasi tasnifi va tushunchasi

Menejment jarayoni mazmuni uning funksiyalarida ko'rinadi. Menejment funksiyasi deyilganda boshqaruvga doir ma'lum masalani yechishga yo'naltirilgan bir turli ishlar yig'indisi tushuniladi. Boshqaruv organlari va ijrochilar mas'uliyati boshqarish funksiyasini belgilaydi. Bu vazifalar funksional bo'lim to'g'risidagi Nizom va mansabdor boshqaruvchilar uchun ko'rsatmalarda o'z ifodasini topadi. Boshqaruv jarayonining funksional tahlili har bir funksiya uchun ish hajmi asoslarini tashkil etadi, boshqaruvchilar sonini belgilaydi va boshqaruv tizimini loyihalashtiradi.

Boshqaruv organlari asosiy va aniq funksiyalarga bo'linadi. Asosiy funksiya ham ishlab chiqarish jarayonida, ham muomala va noishlab chiqarishda amalga oshadi.

Boshqaruv organlari funksiyalari quyidagilardan iborat:

- | | |
|--------------------|-----------------------|
| a) marketing; | e) muvofiqlashtirish; |
| b) rejalashtirish; | f) rag'batlantirish; |
| d) tashkil etish; | g) hisob va nazorat. |

Marketing – bu inson ehtiyoji va talablarini ta'minlash va foyda olish maqsadida bozor bilan amalga oshadigan, transportda xizmat ko'rsatishni ta'minlashga qaratilgan faoliyat.

Rejalashtirish – bu ijodiy loyihalashtirish istiqbolini, iqtisodiy tizimni belgilash. Rejalashtirish barcha xo'jalik subyektlari strategiyasida o'z aksini topadi.

Tashkil etish – bu texnik, iqtisodiy, ijtimoiy va boshqa boshqarish tizimlarini tartibga keltirish. Menejmentni tashkil etish, avvalo, eng maqbul tashkiliy tuzilmalar qurish, moddiy, mehnat, moliyaviy resurslardan samarali foydalanish, boshqarish tizimlari orasidagi munosabatlarni uyushtirish.

Muvofiqlashtirish – texnik, iqtisodiy, ijtimoiy masalalarni birga hal etishda barcha boshqaruv funksiyalarining kelishishi. Bunda o‘zaro aloqa o‘rnatiladi, amaldagi me‘yoriy va me‘yoriy hujjatlardan chetlanilsa, ogohlantiriladi.

Rag‘batlantirish – bu inson omilini demokratiya asosida faollashtirish, uning manfaatlari yo‘lida g‘amxo‘rlik qilishni boshqarish.

Hisob va nazorat – bu boshqariluvchi tizim holatini nazorat va hisobga olish, ishni bir me‘yorda ta‘minlashni boshqarish.

Agar boshqariluvchi obyekt o‘ziga xos xususiyatlarga ega bo‘lsa, boshqaruv funksiyalari ham faoliyat ko‘rsatadi. Biroq korxona timsolida quyidagi aniq funksiyalarni ajratish mumkin:

- a) asosiy ishlab chiqarishni boshqarish;
- b) yordamchi ishlab chiqarishni boshqarish;
- d) mahsulot sifatini boshqarish;
- e) mehnat va ish haqini boshqarish.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Boshqaruv organlari funksiyalari nimalardan iborat?
2. Marketing funksiyasiga tushuncha bering.
3. Korxona timsolida aniq funksiyalarni ajratib bering.

6. 1. 2. Menejment usullari

Menejment usullari boshqarish faoliyatida muhim o‘rin tutadi. Bu usullar bir-birlari bilan bog‘langan. Boshqaruv faoliyatida menejmentning quyidagi usullari mavjud:

1. Iqtisodiy.
2. Tashkiliy-ma'muriy.
3. Ijtimoiy-ruhiy.

Bozor munosabatlari sharoitda boshqarishning iqtisodiy usullari muhim ahamiyatga ega. Iqtisodiy usullar orqali kishilarning moddiy qiziqishlariga ta'sir ko'rsatiladi. Korxonalarda boshqarishning iqtisodiy usullaridan biri rejalashtirish hisoblanadi. Xo'jalikni rejali yuritish uning quyidagi barcha faoliyatini qamraydi: ishlab chiqarish, lizing, ishlab chiqarish fondlaridan foydalanish, mehnat va ish haqi, ijtimoiy masalalar va boshqalar. Bozor iqtisodiyoti sharoitidagi rejalashtirishda oshkoralik muhim jihatdir. O'zini mablag' bilan ta'minlash bozor xo'jaligining harakatdagi muhim richagidir. U transport mahsulotini bajarish uchun ketgan xarajatlarni qoplash, xo'jalik yuritish faoliyati xarajatlarini pul hisobida o'lchashga asoslangan.

Bozorni egallash, raqobat kurashi va beziyon ishlash uchun korxonaning o'zi javobgar, ya'ni agar foyda xarajatdan oshmasa, ular bankrotga uchraydilar. Shuning uchun o'zini o'zi mablag' bilan ta'minlash boshqaruv usuli sifatida korxona va ularning bo'linmalarida keng qo'llaniladi.

Ishlab chiqarish samaradorligi darajasi o'zini o'zi mablag' bilan ta'minlash, to'g'ri rejalashtirish, iqtisodiy asoslangan tarzda tashkil etilishiga bog'liq. Ishlovchilarni moddiy rag'batlantirish mehnat unumdorligini oshirishning muhim omilidir. Asosiy oylikdan tashqari haydovchi, ishchi va xizmatchilar quyidagi turdagi mukofotlarni oladilar: erishilgan texnik-iqtisodiy yutuqlari uchun, mahsulotning yuqori sifati uchun, ixtirochilik va ratsionalizatorlik takliflari uchun, o'ta muhim topshiriqlarni bajarganliklari, yoqilg'i va moylash materiallarini tejaganliklari va boshqalar uchun. Oylik ish haqi va iqtisodiy rag'batlantirish to'lovlaridan tashqari korxona-

larda ijtimoiy va madaniy tadbirlar fondi shakllanadi. Ana shu fondlardan uy-joyga qisman to'lov, nafaqa ta'minoti, o'qitish, davolash, madaniy-maishiy xizmatlar amalga oshiriladi. Bularning hammasi ishlovchilarni topshirilgan ishga ongli yondashish, tashabbus ko'rsatishga undaydi. Bozor xo'jalik rahbarlaridan tashabbuskor, ijodkor bo'lish, ishni bilish, kerak bo'lsa tavakkal qilishni talab etadi. Bozor munosabatlari sharoitida iqtisodiy boshqaruv usullari cheksiz imkoniyatlar yaratadi.

Bozor iqtisodiyoti qonunlari huquqiy hujjat tamoyillarining bajarilishini hisobga oluvchi va boshqaruv obyektiga o'z ta'sirini o'tkaza oladigan uslublar tizimidir. Ular iqtisodiy boshqarish usullarini to'ldiradi. Davlat maxsus ma'muriy hujjatlari asosida boshqaruv organlari tuzib, boshqariluvchi tizimlarga ta'sir ko'rsatadi. Tashkiliy-taqsimlovchi usullar — tashkiliy aniqlik, tashkiliy tuzilmalar, har bir boshqaruv bo'limlar funksiyalari, boshqaruv apparati xodimlari ishi samarasi va intizom, kadrlarni tanlash, o'rniga qo'yish, qayta o'qitish, malaka oshirishni ta'minlaydi.

Tashkiliy-taqsimlovchi usullarni uch guruhga ajratish mumkin: tashkiliy muvofiqlashtiruvchi, farmoyish va intizomiy ta'sir.

Tashkiliy muvofiqlashtiruvchi ta'sir qo'shma ishlarini tashkil etish, funksiyalarni taqsimlash, majburiyat, mas'uliyat, vakolat, tartib o'rnatish, ish munosabatlari o'rnatishga mo'ljallangan.

Tashkiliy muvofiqlashtiruvchi ta'sirga quyidagilar misol bo'la oladi: korxonalar haqidagi qonun bo'lim, mansab yo'riqnomalari haqidagi nizom, kun tartibi va boshqalar. Farmoyish bilan ta'sirning vazifasi boshqaruv apparati ishini aniq barcha boshqaruv bo'linma va xizmatlar ishini bir maromda ishlashini ta'minlashdir. Farmoyish usullari buyruq, ko'rsatma, farmoyish berish va boshqacha hujjatlar yo'li bilan amalga oshadi. Buyruq va farmoyish-

larga korxona va uning bo'linmalari rahbarlari tomonidan imzo chekiladi. Buyruq – rahbarning o'z qo'l ostidagilarga ma'lum ishni belgilangan vaqtda bajarish talabining yozma yoki og'zaki ko'inishi. Farmoyish – rahbarning o'z qo'l ostidagilardan ayrim ishlab chiqarish masalalarini talab qilishi. Boshqaruv amaliyotida ta'sir ko'rsatish shakllaridan biri sifatida og'zaki ko'rsatmalar ham qo'llaniladi. Bu xil ta'sir etish shaklidan barcha darajadagi rahbarlar, ayniqsa, transportda brigadir va master-ustalar tomonidan ko'p qo'llaniladi. Har qanday buyruq yoki farmoyishlarda quyidagilar bo'lishi shart: nima qilish kerakligi qancha muddatda bajarilishi, kimga, qanday muddatga topshirilishi.

Farmoyish orqali ta'sir ko'rsatish, agar qonun va qonunchilikka, me'yoriy hujjatlarga zid bo'lmasa, hamma uchun bajarish majburiy bo'lgan huquqiy kuchga ega. Qo'l ostida ishlovchilar buyruq va farmoyishlarni o'z vaqtida bajarmaganligi uchun intizomiy jazoga tortiladilar. Shuning uchun tashkiliy muvofiqlashtiruvchi, farmoyish ta'sir usullaridan tashqari uchinchi guruh – intizomiy ta'sir usuli qo'llaniladi.

Har uchala uslublar alohida hamda qo'shma bir-birini to'ldirgan holda qo'llaniladi.

Boshqarishning ijtimoiy-ruhiy usulida ishlovchilarga ruhshunoslik va ijtimoiy bilimlar asosida ta'sir ko'rsatiladi. Ijtimoiy va ruhshunoslikka oid ilmlarni bilmagan rahbar odamlarni boshqara olmaydi. Ijtimoiy ishlab chiqarish sharoitida asosiy mehnat omillari, turli ijtimoiy hodisalar va ular orasidagi bog'liqlikni o'rganadi. Ruhshunoslik fan sifatida kishi ruhini o'rganadi. Ruhiyat deganda hissiyot, fikr, intilish, xohish kabilar tushuniladi. Bundan tashqari inson ruhiyatiga uning qiziqish va qobiliyati, hayrati va xulqi, fe'li ham kiradi. Quyidagilar ijtimoiy uslublar tarkibiga kiradi: ijtimoiy muvofiqlashtirish, ijtimoiy rejalashtirish, ma'naviy rag'batlantirish. Ijtimoiy

muvofiqlashtirish uslublari korxona va jamoat tashkilotlari Nizomiga asoslanadi. Ta'sis shartnomalari, o'zaro majburiyat yuklash, ishlovchilarning ijtimoiy talab va qiziqishlari, taqsimot tizimlari unda aks etadi. Mehnat jamoalaridagi ruhiy holatini yaxshilashda ijtimoiy muvofiqlashtirish usullaridan foydalaniladi. Bularga erkin muomala, turli masalalar yuzasidan erkin fikrlash, jamoa maqsad va vazifalarini tushunib yetish, rahbarlarning ishlovchilarga e'tibori, ular haqida doimiy xamxo'rlik kiradi.

Bozor munosabatlari, mulkchilikning turli shakllari odamlarning ijtimoiy va axloqiy xususiyatlarini yuksak darajada namoyon etishga imkon beradi. Amaldagi qonunlar bilan ijtimoiy va huquqiy me'yorlar, ilg'or axloq shakllari amalga oshiriladi.

Umuminsoniy axloq etikasi va huquqlari etika me'yorlari tizimida o'z aksini topadi va uning bajarilishi hamma uchun majburiydir. Moddiy rag'batlantirish bilan bir qatorda ma'naviy rag'batlantirishning turli shakllarini qo'llash yaxshi natija beradi. Ma'naviy rag'batlantirishga quyidagilar: faxriy yorliqlar bilan mukofotlash, o'rnak ko'rsatganlarni taqdirlash, faxriy unvonlar berish, orden va medallar bilan mukofotlash, rahmatnoma va boshqalar kiradi. Boshqarishning ruhiy usullari odamlar o'rtasida sog'lom muhitni hosil qiladi, shaxsning ruhiy xususiyatlarini ochadi. Shaxsning ruhiy xususiyatlariga quyidagilar kiradi: odamlar qiziqishi va moyilligi, qobiliyati, hayrati, fe'l-atvori. Boshqarishda rahbar xodimning hamma qirralarini o'rganishi lozim. Rahbar go'yoki ansamblni boshqaruvchi dirijyorga o'xshaydi. Dirijyor har bir cholg'uchini bilishi kerak. Tekshirishlar shuni ko'rsatadiki, xodimlarning ishdan bo'shatilishining 27–38 foizi aynan ijtimoiy masalalar bilan bog'liq. Shuning uchun xodimga shunday sharoitlar yaratish kerakki, u korxonani o'z uyi deb bilsin.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Amaliyotda qanday usullar qoʻllaniladi?
2. Iqtisodiy usullar nimalarga bogʻliq?
3. Bozor xoʻjalik rahbaridan nimalarni talab etadi?
4. Bozor munosabatlari sharoitida iqtisodiy usullar qanday imkoniyatlarni yaratadi?
5. Tashkiliy-maʼmuriy usullarining mohiyati nimalardan iborat?
6. Tashkiliy-maʼmuriy usullar yordamida qanday masalalarni hal etish mumkin?
7. Tashkiliy-maʼmuriy usullar qanday shakllarda amalga oshiriladi?
8. Farmoyish qachon hududiy hujjatga aylanadi?
9. Shaxsning qanday ruhiy xossalarini bilasiz?
10. Maʼnaviy ragʻbatlantirish deganda nimani tushunasiz?

6.2. AVTOTRANSPORT KORXONALARIDAGI MENEJMENT JARAYONIDA BOSHQARUV QARORLARI VA AXBOROT KOMMUNIKATSIYASI

Qaror – bu bajarilishi lozim boʻlgan ishning aniq bir yoʻlini tanlab olishdir. Boshqacha qilib aytganda, qaror u yoki bu yoʻlni tanlab olishda bir toʻxtamga yoki muayyan bir fikrga kelishdir. Bunday qarorlarni har birimiz bir kunda oʻnlab, yuzlab, umr davomida esa ming-minglab qabul qilamiz. Masalan, manzilga yetib olishda transport turini tanlash, kasb tanlash va boshqalar.

Qaror qabul qilishning zaruriyati mavjud holatning lozim boʻlgan holati bilan mos tushmasligi natijasida yuzaga keladi. Masalan, hukumat tomonidan qatʼiy belgilab qoʻyilgan tashish tariflari bozor iqtisodiyoti sharoitida oʻz funksiyasini bajara olmaydi. Shu sababli tashish tariflarini transport birligiga toʻgʻri keladigan xarajatlarni qoʻllash va koʻzda tutiladigan tashish samaradorligini taʼminlaydigan haq toʻlash toʻgʻrisida qaror qabul qilinadi.

Boshqaruv qarorlarini qabul qilish imkoniyatining muqobil yo'llari bo'lganda rahbar ulardan eng maqbulini tanlaydi. Rahbar qarorning eng samaralisini topish uchun «yetti o'lchab, bir kes» maqoliga rioya qilishi darakor. Puxta o'ylab ish olib bormaslik qanchalik qimmatga tushishini quyidagi misoldan ko'rish mumkin. Masalan, Toshkent – Jizzax katta yo'lining ma'lum qismini qayta sozlash to'g'risida bir necha marta noshudlarcha qabul qilingan qarorlar natijasida davlatning qanchadan qancha mablag'i behuda sarflangan. Dastlab yo'lni ikkiga ajratib turadigan ajratuvchi bo'lak, ustunchalar (bardyor) bo'lgan. Bir rahbarning qarori bilan ular olib tashlanib, o'rniga asfalt yotqizilgan. Ma'lum vaqt o'tgach, boshqa rahbar qarori asosida ular tiklanib, yo'l ikkiga ajratilgan. Bir yil o'tgach, ular olib tashlanib, o'rniga balandligi bir metrlik temir beton ustunchalar qo'yib chiqilgan. Shunday qilib, asoslanmagan bu qarorlar xalq xo'jaligiga millionlab so'm zarar keltirgan.

Qabul qilingan qaror reja, topshiriq, buyruq, farmon va farmoyishlar orqali yuridik kuchga kiritiladi va amalga oshiriladi. Shu nuqtayi nazardan qarorni boshqaruv binosining poydevori deyish mumkin.

Qarorlarning samarali bo'lishi bir necha omillarga bog'liq. Ulardan asosiylari quyidagilar:

- rahbarning shaxsiy sifati;
- qaror qabul qilish jarayonida axborot ta'minoti;
- tashkiliy ko'rinishdagi omillar;
- texnik omillar;
- qaror qabul qilish va amalga oshirishdagi vaqtinchalik omillar.

Boshqaruv qarorlari quyidagi xususiyatlarga ega bo'lishi kerak:

1. Qarorlarning ilmiy asoslanganligi.
2. Qarorlarning birligi.

3. Qarorlarning adolatliligi, haqqoniyligi.
4. Qarorlarning to'g'ri yo'naltirilganligi.
5. Qarorlarning qisqaligi.
6. Qarorlarning vaqt bo'yicha aniqligi.
7. Qarorlarning tezkorligi.

Qarorlarni bajarish – bu oqibat natijasida korxona rahbarining qabul qilgan rejalarni, shuningdek, shu rejalarni asosida har bir xodim uchun tuzilgan reja yoki topshiriqlarni bajarish demakdir.

Qarorlarning bajarilishiga rahbarlik qilish – bu korxona boshqarish ma'muriyati tomonidan yo'lovchi tashish yoki xizmat ko'rsatish jarayonida rahbarlik qilish bo'yicha aniq masalalarni hal etish demakdir. Qarorlarning bajarilishiga rahbarlik qilishda rahbar muayyan me'yoriy hujjatga tayanadi. Korxona to'g'risidagi qonun yoki nizom ana shunday me'yoriy hujjatlardan hisoblanadi. Rahbarning asosiy vazifasi boshqaruv tizimini maqsadga muvofiq uyushtirishdan va o'zi uchun ishlab chiqarishning tub masalalari bilan shug'ullanish imkoniyatini yaratishdan iboratdir.

Boshqaruv qarorlarni qabul qilishda ishonchli va zarur axborotlar muhim hisoblanadi. Boshqaruvchi rahbar transport jarayonining holati hamda shu jarayonga bog'liq bo'lgan tashqi muhit holati haqida axborotlar olib turadi. Bu axborot asosida boshqaruvchi tomonidan qaror yoki buyruq qabul qilinadi. Shundan keyin boshqaruvchi tomonidan qaror yoki buyruq tizim ijrochilariga yuboriladi va bajarilishi nazoratga olinadi. Shunday qilib, boshqaruv tizimida axborotni uzatish, olish, qayta ishlash va berish jarayoni yuz beradi.

Kommunikatsiya – bu kishilar o'rtasidagi o'zaro axborot almashinuvidir. Rahbarlar qilayotgan hamma ishlar axborotlarning samarali almashinishini talab qiladi. Yaxshi yo'lga qo'yilgan kommunikatsiya ish muvaffaqiyatini ta'minlaydi. Umuman, har bir rahbar 50 dan 90 foizgacha

vaqtini kommunikatsiyaga sarflaydi. Shu sababli menejer faoliyatining samaradorligi, eng avvalo, kommunikatsiya samaradorligiga bogʻliq boʻladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Boshqaruv qarori nima?
2. Boshqaruv qarorlarining samaradorligi qanday omillarga bogʻliq.
3. Boshqaruv qarorlari qanday xususiyatlarga ega boʻlishi kerak?
4. Qaror qabul qilishda axborot va kommunikatsiyaning oʻrni.
5. Qarorlarning bajarilishiga rahbarlik qilish deganda nima-ni tushunasiz?

6. 2. 1. Qabul qilingan qarorning bajarilish tartibi

Qabul qilingan qarorni rasmiylashtirish buyruq, far-moyish yoki reja tuzish bilan boshlanadi. Qaror nafaqat kim, qachon, qanday muddatda nima qiladi kabi savol-larga javob beradi, balki ayni bir alohida ishlar qaysi muddatda, qanday usullar bilan bajariladi, qarorni bajarish uchun nazoratning qanday shakllaridan foydalaniladi kabi vazifalarni oʻz ichiga oladi.

Murakkab qarorlar qabul qilingan hollarda qabul qilin-gan qarorning bajarish rejasini tuzish maqsadga muvofiq. Mazkur rejada butun ish hajmining vaqt va obyekt boʻyi-cha taqsimoti, ijrochilar malakasi, tashkilotchilik qobi-liyati koʻzda tutiladi.

Eng muhimi, qarorlar ijrochilarga oʻz vaqtida koʻr-satilgan, ijrochi uchun tushunarli shaklda boʻlishi kerak. Koʻpincha qarorlar qabul qilinib, turli sabablarga koʻra joylarga kech yetib boradi, natijada sharoit, holat oʻzgargan boʻladi. Qaror qabul qilish, loyiha tuzish vaqtida ijrochining oʻzini bu ishga jalb etish qarorni ijrochiga yetkazishning

ko‘p tarqalgan usulidir. Agar ijrochilar qaror qabul qilish jarayonida ishtirok etsalar, ishlab chiqarishni, ya‘ni mehnat, zaxira, alohida tomonlarni yaxshiroq biladilar. Aksariyat ijrochilar ijodkor, qiyin holatlarda topqir bo‘ladilar. Qabul qilingan qarorlar faqat hisobot uchun bo‘lishi kerak emas, aksincha, ishga ijodiy yondashish kerak.

Mazkur qarorlarni bajarishning yakunlovchi bosqichi nazoratni tashkil etishdir. Doimiy amaliy nazorat boshqaruv jarayonini aniq tashkil etishga, o‘z vaqtida kamchiliklarni aniqlash va ularni tugatish choralariga ko‘maklashadi. Uning samaradorligi nazorat qiluvchi organlardagi haqiqiy malakali mutaxassislarga, ular qo‘llayotgan nazorat va o‘lchov nazorat texnikasiga, xodimlarga to‘lanadigan ish haqiga bog‘liq.

Nazorat boshqaruv qarorlari, boshqaruv sistemalarining amaliy ish sifatini oshiradi. Nazorat ma‘lumotlariga ko‘ra qarorlarning bajarilishiga yakun yasaladi, rahbar va ijrochilar ishiga aniq baho beriladi. Bundan tashqari yakun chiqarish tajribalarni ommalashtirishga, kamchiliklarni ochish, qo‘shimcha zaxiralarni aniqlash va boshqa yuqoriroq maqsadlarni qo‘yishga imkon beradi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Qabul qilingan qarorlarni tashkiliy ravishda bajarish deganda nimani tushunasiz?
2. Bozor munosabatlariga o‘tish haqidagi qaror iqtisodga qanday o‘zgarishlarni kiritadi?
3. Qarorni bajarishning yakunlovchi bosqichi deganda nimani tushunasiz?
4. Qarorning bajarilishini nazorat qilishdan qanday foydalaniladi?

6.3. AVTOTRANSPORT KORXONALARIDA MENEJERLIK FAOLIYATINI TASHKIL QILISH

Menejment ishini tashkil etishga turli shart-sharoitlar va omillar ta'sir ko'rsatadi. Menejment faoliyatining maqsadlari va vazifalari bevosita bozor tamoyillaridan kelib chiqadi.

Ma'lumki, bozor iqtisodiyoti sharoitlarida avtotransport korxonalari o'zlarining mijozlariga transportda tashish xizmatlarini ko'rsatganda ko'proq foyda olishga, mijozlar esa o'z navbatida kamroq haq to'lashga intiladilar. Avtomobil transporti korxonasi va buyurtmachi (mijoz)larning manfaatlari bozordagi baholar mexanizmi orqali muvofiqlashtiriladi.

Avtomobil transportining menejment faoliyatiga iqtisodiyotning xususiy mustaqillik tamoyili xosdir. Bunda avtotransport korxonalari amaldagi O'zbekiston Respublikasi qonunlari, qarorlari doirasida ish yuritadi. Umumiy faoliyat erkinlik tamoyili ham avtotransport muayyan imkoniyatlarining bo'lishini ko'zda tutadi. Jumladan, xo'jalik faoliyati erkinligi, tanlash erkinligi, shartnomalar tuzish, birlashish va raqobat qilish, o'z mulkini o'z xohishiga qarab foydalanish huquqi va shu kabilar.

Menejer mehnatining farqi shundaki, uning mehnati ilmiy, ijodiy, sertashvish faoliyatdir. Transportda menejer bevosita transport mahsulotlari (yo'lovchi tashish) ishtirok etmasa-da, uning mehnati transport mahsulotiga kiradi va menejer mehnati natijalari bilvosita baholanadi.

Menejer mehnatida axborotlarni olish, saqlash va qayta ishlashga ketgan mehnat xarajatlari ham salmoqli o'rin egallaydi.

Menejer mehnati transportda tashishni tashkil etishda va boshqarishda amalga oshirilayotgan jarayonlarda namoyon bo'ladi. Menejer mehnat faoliyati «maqsad –

harakat – natija – maqsad» uzluksiz boshqarish jarayoni bo‘lib hisoblanadi.

Avtomobil transportida menejer mehnati quyidagi masalalarni yechishga yo‘naltiriladi:

- transport vositalarini, uskuna-inshootlarni ishlatish, transport jarayonini takomillashtirish, asosiy vositalar va aylanma mablag‘lardan foydalanishga;

- transport vositalariga texnik xizmat ko‘rsatish va ta‘mirlash bilan bog‘liq jarayonlarni loyihalashtirishga;

- iqtisodiy munosabatlarni takomillashtirish va muvoqilashtirishga iqtisodiy yondashish;

- boshqaruv tizimlarini takomillashtirish, reklama va axborot ta‘minoti, ularni tayyorlash, muhandis texnik va xizmatchilar malakasini oshirishga bog‘liq tashkiliy ishlarga;

- ijtimoiy munosabatlarni takomillashtirish va muvoqilashtirishga bog‘liq ijtimoiy masalalarni hal qilishdan iborat.

Menejerning mehnati xodimlarni boshqarishga qaratilgan bo‘lib, korxonaning ishlab chiqarish va moliyaviy faoliyatiga sezilarli ta‘sir ko‘rsatadi. Avtomobil transportida menejer ish boshqaruvchi bo‘lib hisoblanadi. Boshqaruvchi menejer mehnati «Avtomobil transporti haqida»-gi 1998-yil 29-avgustda qabul qilingan № 674-1 sonli qonuni; O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti farmonlari va hukumat qarorlari; korxona tuzilmalari haqidagi nizom va boshqaruv xodimlarining mansab yo‘riqnomasi asosida yuritiladi.

Boshqaruvchi menejer halol, so‘zida turadigan, yuksak kasb mahoratiga ega, ish yuzasidan muomala qilish ko‘nikmalarini o‘zlashtirgan, notiq, maslahatchi, pedagog va psixolog mahorati kabi xislatlarga erishgan bo‘lishi kerak.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtomobil transportining menejment faoliyatidagi tamoyillar nimalardan iborat?
2. Menejment faoliyatining maqsadlari va vazifalari qaysi tamoyillardan kelib chiqadi?
3. Avtomobil transportida menejer mehnati qanday masalalarni yechishga yo'naltiriladi?
4. Boshqaruvchi menejer qanday xususiyatlarga ega bo'lishi kerak?

6. 3. 1. Turli shakldagi korxonalar

Korxonalarni ko'plab belgilariga ko'ra tasniflash mumkin. Korxona o'z turidan qat'i nazar, agar u yetilgan muammolarni hal qilishni taklif qilsa va talabni qondirsa, muvaffaqiyatga erishishi mumkin. Korxonalar turlari o'rtasidagi asosiy farq ular keltiradigan foyda turidadir. Moddiy foyda olish tijorat korxonasining maqsadi hisoblanasa, ma'naviy foyda olish notijorat korxonasining maqsadi hisoblanadi.

Tadbirkorlar yuridik shaxs tashkil qilgan holda hamda yuridik shaxs tashkil qilmagan holda biznesni amalga oshirishlari mumkin.

Yuridik shaxs tashkil qilmagan holda tadbirkorlik bilan quyidagi shakllarda shug'ullanish mumkin:

- yakka tartibdagi tadbirkorlik;
- jismoniy shaxslarning yuridik shaxs tashkil etmagan holdagi birgalikdagi tadbirkorligi.

Yakka tartibdagi tadbirkorlik – yuridik shaxs tashkil etmagan holda jismoniy shaxs tomonidan tadbirkorlik faoliyatining amalga oshirilishi.

Yakka tartibdagi tadbirkorlik tadbirkor tomonidan xodimlarni yollash huquqisiz, mulk huquqi asosida o'ziga tegishli bo'lgan yoki foydalanish huquqi asosidagi mulk negizida mustaqil ravishda amalga oshiriladi.

Jismoniy shaxslar yuridik shaxs tashkil etmagan holdagi birgalikdagi tadbirkorlik faoliyatini quyidagi shakllarda amalga oshirishlari mumkin:

- er-xotinning umumiy mol-mulki negizida ular tomonidan amalga oshiriladigan oilaviy tadbirkorlik;
- oddiy shirkat;
- yuridik shaxs tashkil etmagan holda dehqon xo‘jaligi.

Jismoniy shaxslar faqat yakka tartibdagi tadbirkorlar tariqasida davlat ro‘yxatidan o‘tganlaridan keyin ular birgalikdagi tadbirkorlik faoliyatini amalga oshirish uchun tuziladigan oddiy shirkat a‘zolari bo‘lishlari mumkin:

Yuridik shaxs tashkil qilgan holda korxonalarni tashkil etish orqali tadbirkorlik faoliyatini yuritish shakllari keng qamrovli bo‘lib, ularni quyidagicha guruhlash mumkin.

Mulkchilik shakli bo‘yicha:

- jismoniy shaxslarning xususiy mulkiga asoslangan (xususiy korxonalar);
- jamoa mulki negizidagi hamkorlikka asoslangan (xo‘jalik shirkatlari, mas’uliyati cheklangan va qo‘shimcha mas’uliyatli jamiyat);
- davlat mulkiga asoslangan;
- mulkchilikning aralash shaklidagi (qo‘shma korxonalar).

Band bo‘lgan xodimlarning o‘rtacha yillik soni bo‘yicha:

- mikrofirma;
- kichik korxona.

Tashkiliy-huquqiy shakli bo‘yicha:

- xususiy korxona;
- dehqon xo‘jaligi;
- fermer xo‘jaligi;
- to‘liq shirkat;
- kommandit shirkat;
- mas’uliyati cheklangan jamiyat;

- qo‘shimcha mas’uliyatli jamiyat;
- aksiyadorlar jamiyati (ochiq va yopiq turdagi);
- ishlab chiqarish kooperativlari;
- unitar korxona va boshqalar.

Faoliyat yo‘nalishi bo‘yicha:

- ishlab chiqarish yo‘nalishidagi;
- xizmat ko‘rsatish yo‘nalishidagi;
- tijorat yo‘nalishidagi;
- moliyaviy yo‘nalishdagi;
- konsalting (maslahat) yo‘nalishidagi va hokazo.

Tarmoq tarkibi bo‘yicha:

- sanoat sohasidagi;
- qishloq xo‘jaligi sohasidagi;
- savdo va umumiy ovqatlanish sohasidagi;
- maishiy xizmat ko‘rsatish sohasidagi;
- transport va aloqa sohasidagi;
- uy-joy va kommunal xo‘jaligi sohasidagi;
- qurilish sohasidagi;
- tijorat va moliya sohasidagi;
- ta’lim va fan sohasidagi;
- boshqa sohalardagi.

Faoliyat maqsadlariga ko‘ra:

- foyda olishni maqsad qilib qo‘ygan tijoratchi;
- foyda olish emas, balki ijtimoiy samarani — homiylik, xayriya, beg‘araz yordamni maqsad qilib qo‘ygan tijoratchi bo‘lmagan.

Tayyor mahsulotning maqsadlariga ko‘ra:

- ishlab chiqarish vositalarini ishlab chiqaruvchilar;
- iste’mol mahsulotlarini ishlab chiqaruvchilar.

Texnologik umumiylikiga ko‘ra:

- ishlab chiqarishda kimyoviy jarayonlarning ustunligi asosidagi;
- ishlab chiqarishda mexanik jarayonlarning ustunligi asosidagi.

Yil davomida ishlash muddatiga ko‘ra:

- mavsumiy;
- yil bo‘yi faoliyat yurituvchi.

Ixtisoslashuv darajasiga ko‘ra:

- ixtisoslashgan;
- universal;
- aralash.

Ixtisoslashgan korxonalar qatoriga nomenklaturasi cheklangan mahsulotlar ishlab chiqaruvchi korxonalar, ***universal korxonalar*** qatoriga turli xil mahsulot ishlab chiqaruvchi korxonalar, ***aralash korxonalar*** tarkibiga esa ixtisoslashgan va universal korxonalar o‘rtasidagi oraliq guruhni tashkil qiluvchi korxonalar kiritiladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Yuridik shaxs tashkil qilmagan holda tadbirkorlik bilan qanday shakllarda shug‘ullanish mumkin?
2. Yuridik shaxs tashkil qilgan holda korxonalarni tashkil etish qanday amalga oshiriladi?
3. Jismoniy shaxslar yuridik shaxs tashkil etmagan holda birgalikdagi tadbirkorlik faoliyati qanday shakllarda amalga oshiriladi?
4. Yakka tadbirkorlik qanday tartibda amalga oshiriladi?

6. 3. 2. Xususiy korxona

O‘zbekiston Respublikasining 2003-yil 11-dekabrda qabul qilingan «Xususiy korxona to‘g‘risida»gi qonuni 3-bandiga muvofiq «Mulkdor yagona jismoniy shaxs tomonidan tuzilgan va boshqariladigan tijoratchi tashkilot ***xususiy korxona*** deb e’tirof etiladi. Xususiy korxona tadbirkorlik subyektlarining tashkiliy-huquqiy shaklidir.

Xususiy korxona o‘z mulkida alohida mol-mulkka ega bo‘ladi, o‘z nomidan mulkiy va shaxsiy nomulkiy huquqlarga ega bo‘lishi hamda ularni amalga oshirishi, majburiyatlarni bajarishi, sudda da’vogar va javobgar bo‘lishi mumkin.

Xususiy korxona o‘z majburiyatlari bo‘yicha o‘ziga qarashli butun mol-mulk bilan javob beradi. Xususiy korxona mulkdori korxonaning mol-mulki yetarli bo‘lmagan taqdirda xususiy korxonaning majburiyatlari bo‘yicha o‘ziga qarashli mol-mulk bilan qonun hujjatlariga muvofiq subsidiyalar javobgar bo‘ladi».

Xususiy korxona to‘liq firma nomiga ega bo‘lishi lozim va qisqartirilgan firma nomiga ega bo‘lishga haqli. Xususiy korxonaning to‘liq firma nomi uning to‘liq nomini va «xususiy korxona» degan so‘zlarni o‘z ichiga olgan bo‘lishi kerak. Xususiy korxonaning qisqartirilgan firma nomi uning qisqartirilgan nomini va «xususiy korxona» degan so‘zlarni yoki «XK» abbreviaturasini o‘z ichiga olishi kerak.

Xususiy korxona yuridik shaxs hisoblanadi, mustaqil balansiga, muhrga, banklarda hisob-kitob varag‘iga, o‘z filiallari shu‘ba korxonalari va vakolatxonalarini tashkil etish huquqiga ega.

Xususiy korxona mulkdor tomonidan uning tegishli mol-mulki negizida tuziladi. Mulkdor xususiy korxonaning:

- nizomini tasdiqlaydi;
- korxonani rahbar sifatida yakka boshqaradi;
- korxona nomidan ishonchnomasiz ish ko‘radi, uning manfaatlarini ifodalaydi;
- xususiy korxonaning pul mablag‘larini hamda boshqa mol-mulkini tasarruf etadi;
- shartnomalar, shu jumladan, mehnat shartnomalari tuzadi, ishonchnomalar beradi;
- banklarda hisob varaqlar ochadi, ish o‘rinlarni tasdiqlaydi, korxonaning barcha xodimlari uchun majburiy bo‘lgan buyruqlar chiqaradi va ko‘rsatmalar beradi.

Xususiy korxona mulkini asosiy va aylanma mablag‘lar, shuningdek, qiymati korxonaning mustaqil balansida aks ettiriladigan boshqa pul-moddiy boyliklar tashkil qiladi.

Xususiy korxona o'z mahsuloti (xizmatlar)ni, mustaqil yoki shartnoma asosida belgilangan narxlar va tariflar bo'yicha xizmat ko'rsatish huquqiga ega.

Korxona egasining barcha ishlab chiqarish xarajatlari qoplangandan, soliqlar, yig'imlar va boshqa majburiy to'lovlar to'langandan, shuningdek, kreditorlar bilan hisob-kitob qilingandan so'ng qoladigan foydasi uning o'z xohishiga ko'ra tasarruf etiladi.

Xususiy korxonalar xodimlarni tomonlarning huquq va majburiyatlari ko'rsatilib, yozma shaklda tuzilgan mehnat shartnomasi bo'yicha yollaydilar. Ular O'zbekiston Respublikasining «Mehnat to'g'risida»gi qonun hujjatlari talablariga rioya qilishga, ichki mehnat tartib-qoidalarini belgilashga, mehnat xavfsizligi, sanitariya va gigiyena talablariga rioya qilinishini ta'minlashga majburdir.

Yollanib ishlayotgan shaxslar mehnatiga shartnomada ko'rsatib o'tilgan haq miqdori davlat tomonidan belgilangan eng kam ish haqi miqdoridan kam bo'lishi mumkin emas.

Xususiy korxonalar o'z huquq va manfaatlarini himoya qilish maqsadida qonunga muvofiq uyushmalarga va boshqa birlashmalarga birlashishlari mumkin.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Xususiy korxona to'g'risidagi qonunning 3-bandini sharhlang?
2. Xususiy korxona qanday mol-mulk negizida tuziladi?
3. Xususiy korxona mulki nimalarni tashkil qiladi?

6.3.3. Xo'jalik shirkatlari, mas'uliyati cheklangan va qo'shimcha mas'uliyatli jamiyatlar

Yuridik shaxs maqomida faoliyat ko'rsatadigan tadbirkorlik subyektlari xo'jalik shirkatlari yoki jamiyatlari shaklida tashkil etilishi mumkin. Fuqarolik kodeksining

58-moddasida xo‘jalik shirkatlari va jamiyatlariga quyidagicha ta’rif beriladi: «Ulushlarga (qo‘shilgan hissalariga) yoki muassislarning (ishtirokchilarning) aksiyalariga bo‘lingan ustav fondi (ustav kapitali)ga ega bo‘lgan tijoratchi tashkilotlar xo‘jalik shirkatlari va jamiyatlari hisoblanadi. Muassislar (ishtirokchilar) qo‘shgan hissalar yoki ular sotib olgan aksiyalar hisobiga vujudga keltirilgan, shuningdek, xo‘jalik shirkati yoki jamiyati o‘z faoliyati jarayonida ishlab chiqargan va sotib olgan mol-mulk mulk huquqi asosida unga tegishlidir».

Xo‘jalik shirkatlari O‘zbekiston Respublikasining 2001-yil 6-dekabrda qabul qilingan «Xo‘jalik shirkatlari to‘g‘risida»gi Qonuni bilan tartibga solib turiladi.

Muassislarning ulushlariga (hissalariga) bo‘lingan nizom fondiga ega bo‘lgan tijorat tashkiloti xo‘jalik shirkati hisoblanadi, bunday shirkatda muassislar yoki ulardan ayrimlari shirkat nomidan tadbirkorlik faoliyati yuritishda shaxsan ishtirok etadilar.

Xo‘jalik shirkati qonun hujjatlarida taqiqlanmagan har qanday turdagi faoliyatni amalga oshirishi mumkin. Ro‘yxati qonunlarda belgilanadigan faoliyatning ayrim turlari bilan xo‘jalik shirkati faqat litsenziya asosida shug‘ullanishi mumkin.

Xo‘jalik shirkati boshqa yuridik shaxslarning muassisi (ishtirokchisi) bo‘lishi, vakolatxonalar va filiallar tashkil etishi mumkin.

Xo‘jalik shirkati to‘liq firma nomi davlat tilida ifodalangan va shirkatining joylashgan manzili ko‘rsatilgan dumaloq muhrga ega bo‘lishi kerak. Shuningdek, u o‘zining firma nomi yozilgan shtamplariga va blankalariga, o‘z ramziga, belgilangan tartibda ro‘yxatga olingan tovar belgisiga va boshqa o‘z belgi-alomatlariga ega bo‘lishiga haqlidir.

Xo‘jalik shirkatlari to‘liq shirkat yoki kommandit shirkat shaklida tuziladi.

Ishtirokchilari (to'liq sheriklari) o'z o'rtalarida tuzilgan shartnomaga muvofiq shirkat nomidan tadbirkorlik faoliyati bilan shug'ullanadigan hamda uning majburiyatlari bo'yicha o'zlariga qarashli butun mol-mulk bilan javob beradigan shirkat **to'liq shirkat** deb hisoblanadi.

To'liq shirkatning firma nomi yo uning barcha ishtirokchilari nomini (nomlanishini), shuningdek, «to'liq shirkat» degan so'zlarni yoxud bir, yoki bir necha ishtirokchining «va kompaniya» degan so'zlar qo'shilgan nomini (nomlanishini), shuningdek, «to'liq shirkat» degan so'zlarni o'z ichiga olishi kerak.

Shirkat nomidan tadbirkorlik faoliyatini amalga oshiradigan hamda shirkatning majburiyatlari bo'yicha o'zlarining butun mol-mulklari bilan javob beradigan ishtirokchilar (to'liq sheriklar) bilan bir qatorda, shirkat faoliyati bilan bog'liq zararlar uchun o'zlari qo'shgan hissalar doirasida javobgar bo'ladigan hamda shirkat tomonidan tadbirkorlik faoliyatini amalga oshirishda ishtirok etmaydigan bir yoki bir necha ishtirokchi (hissa qo'shuvchi, kommanditchi) mavjud bo'lsa, bunday shirkat **kommandit shirkat** deb hisoblanadi.

Shaxs faqat bitta kommandit shirkatda to'liq sherik bo'lishi mumkin. To'liq shirkat ishtirokchisi kommandit shirkatda to'liq sherik bo'la olmaydi. Kommandit shirkatdagi to'liq sherik o'sha shirkatning o'zida hissa qo'shuvchi va boshqa to'liq shirkatda ishtirokchi bo'lishi mumkin emas.

Kommandit shirkatning firma nomi barcha to'liq sheriklarning nomlarini (nomlanishini), shuningdek, «kommandit shirkat» degan so'zlarni yoxud kamida bitta to'liq sherikning «va kompaniya» degan so'zlar qo'shilgan holdagi nomini (nomlanishini), shuningdek, «kommandit shirkat» degan so'zlarni o'z ichiga olishi kerak.

Agar kommandit shirkatning firma nomiga hissa qo'-

shuvchining nomi kiritilgan bo'lsa, bunday hissa qo'shuvchi to'liq sherikka aylanadi.

Kommandit shirkat faoliyatini boshqarish to'liq sheriklar tomonidan amalga oshiriladi. Hissa qo'shuvchilar kommandit shirkatni boshqarishda va uning ishlarini yuritishda ishtirok etishga ishonchnomasiz uning nomidan ish ko'rishga haqli emaslar. Hissa qo'shuvchilar shirkatni boshqarish va uning ishlarini yuritish bo'yicha to'liq sheriklarning xatti-harakatlari xususida bahslashishga haqli emaslar.

Yakka tadbirkorlar va tijoratchi tashkilotlar to'liq shirkatning ishtirokchilari hamda kommandit shirkatda to'liq sheriklar bo'lishlari mumkin.

Xo'jalik shirkati ishtirokchilari quyidagilarga haqlidirlar:

- xo'jalik shirkatining ishlarini boshqarishda qatnashish;

- xo'jalik shirkatining faoliyati to'g'risida axborot olish, ta'sis shartnomasida belgilangan tartibda buxgalteriya daftarlari va boshqa hujjatlar bilan tanishish;

- foydani taqsimlashda ishtirok etish;

- xo'jalik shirkati tugatilgan taqdirda, kreditorlar bilan hisob-kitob qilinganidan keyin qolgan mol-mulkning bir qismini yoki uning qiymatini qonun hujjatlarida nazarda tutilgan tartibda olish.

Shirkatning nizom fondi (nizom kapitali) uning ishtirokchilari ulushlarining nominal qiymatidan tarkib topadi.

Qonunchilikda shirkat nizom fondi (nizom kapitali) ning miqdori shirkatni davlat ro'yxatidan o'tkazish uchun hujjatlarni taqdim etish sanasidagi holatga ko'ra qonun hujjatlarida belgilangan eng kam oylik ish haqining ellik baravaridan kam bo'lmasligi belgilangan.

Shirkat ishtirokchisining shirkat nizom fondi (nizom kapitali)dagi ulushining miqdori foizlarda yoki kasr ko'rinishida belgilanadi. Shirkat ishtirokchisi ulushining miq-

dori uning ulushi nominal qiymati bilan shirkat nizom fondi (nizom kapitali)ning o'zaro nisbatiga muvofiq bo'lishi kerak.

Tadbirkorlik subyektlari o'z faoliyatlarini xo'jalik jamiyatlari shaklida tashkil etishlari ham mumkin. Xo'jalik jamiyatlarining faoliyati O'zbekiston Respublikasining 2001-yil 6-dekabrda qabul qilingan «Mas'uliyati cheklangan hamda qo'shimcha mas'uliyatli jamiyatlar to'g'risida»gi Qonuni bilan tartibga solinadi.

Bir yoki bir nechta shaxs tomonidan ta'sis etilgan, nizom fondi (nizom kapitali) ta'sis hujjatlari bilan belgilangan miqdorlarda ulushlarga bo'lingan xo'jalik jamiyati ***mas'uliyati cheklangan jamiyat*** deb hisoblanadi. Mas'uliyati cheklangan jamiyatning ishtirokchilarili majburiyatlari bo'yicha javobgar bo'lmaydilar va jamiyat faoliyati bilan bog'liq zararlar uchun o'zlari qo'shgan hissalar qiymati doirasida javobgar bo'ladilar.

Bir yoki bir nechta shaxs tomonidan ta'sis etilgan, nizom fondi (nizom kapitali) ta'sis hujjatlari bilan belgilangan miqdorlardagi ulushlarga bo'lingan xo'jalik jamiyati ***qo'shimcha mas'uliyatli jamiyat*** deb hisoblanadi. Bunday jamiyatning ishtirokchilari jamiyat majburiyatlari bo'yicha o'ziga tegishli mol-mulkleri bilan hamma uchun bir xil bo'lgan va qo'shgan hissalar qiymatiga nisbatan jamiyatning ta'sis hujjatlarida belgilanadigan karrali miqdorda javobgar bo'ladilar.

Mas'uliyati cheklangan jamiyatning to'liq firma nomi jamiyatning to'liq nomini va «mas'uliyati cheklangan jamiyat» so'zlarini o'z ichiga oladi. Mas'uliyati cheklangan jamiyatning qisqartirilgan firma nomi uning to'liq yoki qisqartirilgan nomini hamda «mas'uliyati cheklangan jamiyat» so'zlarini yoki MChJ abbreviaturasini o'z ichiga oladi.

Qo'shimcha mas'uliyatli jamiyatning to'liq firma nomi jamiyatning to'liq nomini va «qo'shimcha mas'uliyatli

jamiyat» soʻzlarini oʻz ichiga olishi kerak. Qoʻshimcha masʼuliyatli jamiyatning qisqartirilgan firma nomi uning toʻliq yoki qisqartirilgan nomini hamda «qoʻshimcha masʼuliyatli jamiyat» soʻzlarini yoki QMJ abbreviaturasini oʻz ichiga oladi.

Jamiyat bir shaxs tomonidan taʼsis etilishi mumkin boʻlib, u jamiyatning yagona ishtirokchisiga aylanadi. Jamiyat keyinchalik bir ishtirokchisi boʻlgan jamiyatga aylanishi mumkin. Jamiyat ishtirokchilarining soni ellik kishidan oshmasligi lozim. Agar jamiyat ishtirokchilarining soni ushbu meʼyordan oshib ketsa, jamiyat bir yil ichida ochiq aksiyadorlik jamiyati yoki ishlab chiqarish kooperativi etib qayta tuzilishi kerak. Agar koʻrsatilgan muddat davomida jamiyat qayta tuzilmasa va ishtirokchilarining soni belgilangan meʼyorga qadar kamaymasa, u yuridik shaxslarni davlat roʻyxatidan oʻtkazuvchi organning talabiga binoan sud tartibida tugatilishi kerak.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Xoʻjalik shirkatlariga tushuncha bering.
2. Xoʻjalik shirkatlari qanday qonun bilan tartibga solib tuziladi?
3. Xoʻjalik shirkatlari qanday shaklda tuziladi?
4. Xoʻjalik shirkati ishtirokchilari nimalarga haqlidirlar?
5. Maʼsuliylati cheklangan va qoʻshimcha maʼsuliylatli jamiyatlarda qanday qonun bilan tartibga solinadi?
6. Maʼsuliylati cheklangan jamiyat oʻz ichiga nimani oladi?
7. Qoʻshimcha maʼsuliylatli jamiyat ishtirokchilarining soni qancha boʻladi va agarda meʼyordan oshib ketsa qanday qayta tuzilishi kerak?

6. 4. MENEJMENT MADANIYATI VA USLUBI

«Madaniyat» tushunchasi keng qamrovli umuminsoniy tushuncha. Masalan, jamiyat madaniyati alohida shaxs madaniyati, inson faoliyatining ayrim koʻrinishlari ma-

daniyati haqida ko'p gapiriladi. Madaniyat insonning barkamolligi darajasini aks ettiradi. U insonning bilimi, zakovati, mehnati va avlodlari sa'y-harakati tufayli yillar davomida shakllanadi. Insoniyatning rivojlanish davrida menejmentda ham tajribalar to'planadi.

Bozor sharoitida bu tajribalar boshqarish samaradorligini oshirishda aks etadi. Yillar davomida menejment sohasida tajribalar, uslublar eng yaxshi boshqaruv amaliyoti jahon tajribasida sinaladi. Menejment madaniyati ham umuminsoniy madaniyatning bir bo'lagi hisoblanib, qator o'ziga xos xususiyatlarga ega. Korxona yoki tashkilotdagi ish muvaffaqiyati faqatgina menejment madaniyatini egalashgina emas, balki xodimlar ma'naviyatiga ham bog'liq. Xodimlarning madaniyati va boshqarish shakllari, mehnat sharoitlari shakllari va boshqa ko'rsatkichlar bilan menejment madaniyati darajasi baholanadi.

Boshqaruv jarayonida menejment madaniyatining turli element (unsur)lari ko'zga tashlanadi. Quyidagi me'yorlar boshqaruv jarayonida zarurdir: axloqiy, huquqiy, iqtisodiy, tashkiliy, texnik, estetik. Axloqiy me'yorlar insonning odob va xulqini boshqarib boradi. Boshqaruv jarayonidagi axloqiy me'yorlarning saqlanishi menejmentning madaniyat darajasini aniqlaydi.

Menejment madaniyati boshqaruv xodimlarining madaniyati, boshqaruv jarayonidagi madaniyat, mehnat sharoitlari madaniyati, hujjat yuritish madaniyatidan iborat.

Rahbar madaniyati deganda rahbar odobi va iqtidori o'rtasidagi o'zaro bog'lanishlar tushuniladi. Bu bog'lanish quyidagi vaziyatlar majmuasida o'z aksini topadi:

Rahbar madaniyati = odob + adolat + iqtidor.

Boshqarish jarayonlarini tashkil etish madaniyati darajasi boshqarish madaniyati uchun katta ahamiyatga ega. Boshqarishning ilg'or usullarini qo'llash korxonada to'g'ri boshqarish amalga oshirilayotganligini bildiradi. Bosh-

qaruvchilar mehnatining to'g'ri taqsimlanishi ham boshqarish madaniyatiga kiradi.

Har bir menejer o'ziga xos boshqaruv uslubiga ega. Uslub – bu ishlash, boshqarishdagi o'ziga xos yo'l, usul ma'nosini anglatadi. Shu o'rinda quyidagi tushunchalarni ajrata bilish lozim:

- boshqaruv uslubi;
- ish uslubi;
- rahbarning ish uslubi.

Boshqaruv uslubi – bu boshqaruv jarayonida yuzaga chiqadigan muammolarni hal qilish usullari, yo'llaridir. Ish uslubi – bu boshqaruv vazifalarini samarali bajarish maqsadida biror rahbarning bo'ysunuvchilarga aniq va nisbatan barqaror ta'sir ko'rsatish usuli va yo'llaridir.

Rahbarlik ish uslubi – bu boshqaruv jarayonida biror masalani hal qilishda uning o'ziga xos yondashishidir. Rahbar qaror qabul qilganda, uning bajarilishini tashkil etganda va qo'l ostidagi kishilar ishini nazorat qilganda u o'z vazifalariga muvofiq ish ko'radi. Rahbarning uslubi, belgisi va bo'ysunuvchilarga nisbatan munosabatiga qarab rahbarlarni quyidagi 3 turga ajratish mumkin:

1. Avtoritar rahbarlik. Bu rahbar o'z qo'l ostidagilarni majburlash yo'li bilan boshqaradi. Qo'l ostidagilarga markazlashgan ta'sir ko'rsatish avtoritar uslubning ustunligidir. Bu uslub jamoa qiyin ahvolga tushganda qo'llaniladi.

2. Liberal rahbarlik. Bu rahbar o'z qo'l ostidagilarga to'liq erkinlik beradi. Rahbar korxona xodimlari o'rtasida vositachilik qiladi, qo'l ostidagilarning ishini bajarishlari uchun axborotlar bilan ta'minlaydi. Bunday sharoitda xodim o'z ishini va faoliyatini mustaqil rejalashtiradi, rahbardan faqat kerak bo'lsagina yordam so'raydi.

3. Demokratik rahbarlik. Bu uslubdagi rahbar o'z qo'l ostidagi shaxsiy ishchanlik tashabbuslarni ko'rsatishga, mustaqil ish yuritishga imkon beradi va shu bilan bir vaqtda boshqaruv jilovini ushlab turadi. Bu uslubdagi

rahbar qo‘l ostidagilarning ish natijasini nazorat qiladi va maslahatlar beradi. Rahbar xodimlar fikriga quloq soladi, jamoada ishchan va hamkorlik muhitini hosil qiladi.

Aytib o‘tilgan rahbarlik uslublari sof holda uchramaydi. Hayotda har bir rahbarning ish uslubi har xil bo‘ladi, lekin yuqoridagi uch uslubdan biri unda yaqqolroq sezilib turadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Menejment madaniyati haqida tushuncha bering.
2. Rahbar madaniyati nimadan iborat?
3. Boshqaruv uslubi deganda nimani tushunasiz?
4. Ish uslubi tushunchasi nimadan iborat?
5. Rahbarlik ish uslubi deganda nimani tushunasiz?

6. 5. BOZOR IQTISODIYOTI SHAROITIDA AVTOMOBIL TRANSPORTIDA MENEJMENTNI TASHKIL ETISH VA BOSHQARISH ASOSLARI

Bozor iqtisodiyoti sharoitida menejment asoslarini o‘rganish biznesni samarali boshqarish, korxonalar moliyaviy holatini baholash, ularni kelgusida mustahkamlash to‘g‘risidagi zaruriy qarorlar qabul qilish imkonini beradi. Avtotransport menejerlari tomonidan boshqaruv ilmini chuqur egallash ular orasida ish faoliyatiga nisbatan qiziqish uyg‘otadi, ularning izlanuvchanlik qobiliyatini oshiradi va mehnatidan manfaatdorligini ta‘minlaydi.

Tajribalar shuni ko‘rsatadiki, boshqaruv sirlarini yaxshi egallash ishlab chiqarishda yangi texnika va texnologiyalarni joriy etishda ham yuqori samara berishi mumkin. Har qanday menejerlik vazifasi korxona tashkiliy-hududiy shakli va uni ishlab chiqarish bosqichlari orqali aniqlanadi. Masalan, tadbirkorlik faoliyatining boshlang‘ich davrida barcha vazifalar tadbirkorning o‘z zimmasiga yuklatiladi, uning so‘nggi bosqichlarida esa maxsus menejerlarni

jalb etish imkoniyati tugʻiladi va shuning negizida ularga korxonalarni boshqarishni tashkil etish majburiyati yuklanadi.

Boshqarish bu:

- oldindan koʻra bilish;
- tashkil etish;
- ruxsat etish;
- kelishish;
- nazorat qilish kabi tushunchalarni oʻz ichiga oladi.

Har qanday korxonalar ikki tizim koʻrinishida namoyon boʻladi: boshqaruvchi va boshqariluvchi tizimlar.

Korxonalarda boshqaruvchi boʻgʻinga korxona rahbari boshchiligidagi boshqaruvchilar, boshqariluvchi boʻgʻinga boʻlim va ishchi oʻrinlar kiradi.

Korxona oldiga qoʻyilgan masala yechimiga erishishda boshqaruvchi boʻgʻin va boshqariluvchi boʻgʻinlarning birgalikda faoliyat koʻrsatishi boshqaruv jarayonini tashkil qiladi. Boshqaruv jarayoni quyidagi bosqichlarni oʻz ichiga oladi.

Maqsad – holat – muammo – yechim.

Boshqaruv jarayonining mazmuni uning funksiyalarida koʻrinadi. Boshqaruv funksiyasi deganda boshqaruvga doir maʼlum masalani yechishga yoʻnaltirilgan bir turdagi ishlar yigʻindisi tushuniladi.

Avtotransport korxonalar boshqaruvining asosiy funksiyalari quyidagilar hisoblanadi:

- rejalashtirish;
- tashkil etish;
- ragʻbatlantirish;
- hisob va nazorat;
- tartibga solish.

Avtotransport korxonalarining tarkibiy qismi va boʻlimlari qanchalik kam boʻlsa, menejment tuzilmalari shunchalik uyushgan boʻladi. Boshqaruv boʻgʻinlari oʻrta-

sidagi aloqalarning turiga qarab boshqaruv tuzilish 3 ta asosiy turga bo'linadi:

1. Muntazam tuzilish. Bu tuzilishning eng sodda turi bo'lib, unda har bir rahbar o'ziga ishonib topshirilgan bo'lim faoliyatini yakkaboshchilik asosida boshqaradi va hamma zarur qarorlarni mustaqil ravishda qabul qiladi.

2. Vazifaviy boshqaruv tuzilishi. Bu boshqaruv tuzilishi rahbarlarni va tuzilish bo'limlarini har xil vazifalarga va aniq bo'limlarda boshqaruv faoliyatini ixtisoslashtirishga qaratilgan bo'lib, har bir boshqaruv bo'g'iniga aniq masalalar birlashtirib qo'yiladi.

3. Muntazam vazifaviy boshqaruv tuzilishi. Bunda asosiy boshqaruv tuzilishi muntazam boshqaruv hisoblanadi. Boshqaruvning muntazam turida ishlaydigan rahbarlarga malakali yordam ko'rsatish uchun vazifaviy va idoraviy tashkilotlar tashkil etiladi va bu tashkilotlarning vazifasi boshqaruv qarorlarini tayyorlash va rahbarlarga malakali yordam berishdan iborat.

Avtotransport korxonalarida boshqarish jarayonini amalga oshirishda boshqaruvning quyidagi asosiy usullaridan foydalaniladi:

1. Boshqarishning iqtisodiy usuli. Bu usul xodimlar va mehnat jamoasining moddiy manfaatlariga asoslangan bo'lib, korxona va har bir xodimning manfaatlarini bir-biri bilan uzviy bog'lash imkoniyatini yaratadi. Bu usulning vazifasi xizmat ko'rsatishda sarflanadigan xarajatlar miqdorini kamaytirishga imkon beruvchi xo'jalik mexanizmining yangi usullarini vujudga keltirish va undan samarali foydalanishdir.

2. Ma'muriy buyruqbozlik usuli. Korxonani boshqarishning yakka boshchilik tamoyillariga asoslanadi.

3. Ijtimoiy ruhiy boshqaruv usuli. Bu usulda jamoa a'zolarining xizmat ko'rsatishni boshqarishda keng miqyosda ishtirok etishlariga asoslangan bo'lib, bu usulni qo'llashdan asosiy maqsad jamoada sog'lom ijtimoiy ruhiy muhitni yaratishdir.

Korxonani muvaffaqiyatli boshqarish uchun mehnat jamoasida sogʻlom ruhiy holatni yuzaga keltirish kerak. Oʻzaro hamkorlik, yordam, mehnat intizomi, jamoa oldidagi masʼuliyat yuksak insoniy fazilatdir. Inson shaxsiga hurmat uni imkoniyat va talablariga bepisand boʻlmaslik muvaffaqiyatli boshqaruvning garovidir.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Korxonalarda boshqarishning tashkil etilishi qanday amalga oshiriladi?
2. Boshqaruv jarayoni boshqichlarini ayting.
3. Boshqaruv tuzilishi turlarini ayting.
4. Boshqaruvning asosiy funksiyalarini ayting.
5. Boshqaruv usullarini ayting.

6. 5. 1. Korxonani boshqarish

Umuman, kadrlar deganda turli sohadagi mutaxassislar, shuningdek, bajarayotgan ishi maxsus kasb tayyorgarligini talab qiladigan malakali ishchilar tushuniladi. Malakali ishchilar – bu, odatda, oʻrta maxsus, kasb-hunar oʻquv yurtlarini, maxsus kollejlarni bitirgan, ish tajribasiga ega boʻlgan kishilardir. Boshqaruv kadrlari deganda kasb faoliyati toʻla ishlab chiqarish boshqaruvi vazifasini bajarish bilan bogʻliq boʻlgan xizmatchilar tushuniladi.

Boshqaruv kadrlari tushunchasi bilan quyidagi ikki tushuncha: kadrlar siyosati va *kadrlar bilan ishlash* bogʻliq. ***Kadrlar siyosati*** bu uzoq davrga moʻljallangan boʻlib, zaruriy ishbilarmonlik, kasbiy va shaxsiy sifatlarga ega yuqori malakali boshqaruv kadrlari taraqqiyoti yoʻnalishi tushuniladi. Kadrlar siyosatining maqsadi korxonada kadrlar tayyorlash va qayta tayyorlashning uzoq muddatli dasturini ishlab chiqishdan iborat.

Boshqarishda eng asosiy holat inson bilan ishlash hisoblanadi. Menejment tizimida inson korxona faoliya-

ting barcha jarayonlarida asosiy bo'lib hisoblanadi. Hamma ish muayyan ishni bajarish uchun mos keladigan odamlarni izlashdan boshlanadi. Bu, odatda, inson resurslari yoki kadrlar bo'limi tomonidan amalga oshiriladi. Agar kompaniya bunday bo'limga ega bo'lmasa, bu ish odamlarni yollash bilan shug'ullanadigan menejer tomonidan bajariladi. Menejer faqatgina mos keladigan kishini topish uchun emas, balki ishlovchining farovonligi uchun ham javobgar.

Kadrlar bir nechta toifaga bo'linadi:

- ishchilar (asosiy ishchilar, yordamchi ishlab chiqarish ishchilari, ta'minlovchi ishlab chiqarish ishchilari);

- xizmatchilar (boshqaruv xodimlari, mutaxassislar, texnik xodimlar, kichik personal).

Bunday bo'linish kadrlarning nafaqat faoliyat mazmunini, balki tashkilotdagi o'rnini ham chegaralab beradi. Ishchilar deganda bevosita tovar va xizmat yaratish bilan shug'ullanadigan shaxslar tushuniladi. Ularning asosiy vazifasi belgilangan operatsiyalarni o'z ish joylarida to'g'ri va samarali bajarishdir. Xizmatchilarning mohiyati va mazmuni ishchilarga xizmat ko'rsatish ma'nosidan kelib chiqadi. Mahsulot yaratish jarayoni qanchalik murakkablashsa yoki muvozanatdan chiqib ketsa, xizmatchilarga ehtiyoj shunchalik ortib boraveradi.

Kichik biznesning bozor iqtisodiyotidagi roli kadrlar siyosatiga o'z ta'sirini ko'rsatadi. Kichik biznesning har bir a'zosi, avvalo, tadbirkor bo'lishi eng asosiy omil sifatida qabul qilingan, chunki vaziyatning tezkorlik bilan o'zgarishi barcha xodimlar tomonidan sezgirlik, izlanuvchanlik tashabbuskorlik va tavakkalchilikni talab qiladi. Ushbu talab kichik biznesda kadrlarni boshqarish muammolari eng muhim muammo deb hisoblanadi. Aksincha, kichik biznesni boshqarish tizimida kadrlarning o'ri va ahamiyati iqtisodiyotni rivojlantirish

muammosining yechimiga qo'shilgan hissa sifatida qaralishi mumkin.

Yirik korxonaga nisbatan kichik biznesda kadrlar manbalari cheklangan bo'ladi. Ma'lumki, kadrlar manbalarining barchasi ikki guruhga bo'linishi mumkin: ichki manbalar va tashqi manbalar. Bunday bo'linish yirik tashkilotlarda quyidagilarni bildiradi:

- ichki manbalarga xodimlarning martabasini ko'tarish, gorizontal rotatsiya, lavozimlarni oshirish va xodimlarni o'qitish;

- tashqi manbalarga mehnat birjasi, matbuotda e'lon orqali jalb qilish, bitiruvchilar orasidan kadrlarni tanlash va hokazolar kiradi.

Kichik biznesda manbalarning tashqi va ichkiga bo'linishi tashkilot boshqaruviga aralashish hamda uning madaniyatini saqlash mezonlaridan kelib chiqadi. Ma'lumki, shaxslar muloqot davrida o'zaro ta'sir o'tkazish xossalariga ega. Kichik biznesda mehnat jamoasi kichik bo'lganligi sababli o'zaro ta'sir boshqaruv faoliyati va tartibini o'zgartirishi mumkin bo'ladi. Bundan tashqari yangi xodim o'zining qadriyatlari bilan kirib keladi va shakllangan ichki intizom buzilishi mumkin.

Ushbu sabablar kichik biznesda manbalar tushunchalarida o'ziga xos xususiyatlarni namoyon qiladi:

- ichki manbalarga mavjud xodimlarning oilasi va yaqinlari kiritiladi. Ularning yashash muhiti kichik biznesda shakllangan muhitga o'xshaydi va biznesning faoliyat yo'nalishiga zid bo'lmaydi. Bundan tashqari xodimlarning lavozimini oshirish ham cheklangan ravishda ichki manba hisoblanishi mumkin. Xodimning lavozimini oshirish lavozimlar kamligi bilan cheklanadi va xodimning o'sishini to'xtatib turadi;

- tashqi manbalarga tashkilot egasiga yoki madaniyatiga bog'liq bo'lmagan kadrlar manbalari kiritiladi. Kichik biznes, odatda, mehnat birjasi, ta'lim muassasalari,

ommaviy axborot vositalaridan kadrlar manbayi sifatida foydalanmaydi, balki shu tashkilotning bevosita ta'sir o'tkazuvchi tashqi muhit omillaridan tanlab oladi. Masalan, kichik biznesni yurituvchi shaxs o'ziga kadrni tanlashda firmada ishlayotgan malakali xodim va unga raqobatchi – kasb-hunar kolleji bitiruvchisi orasidan so'zsiz malakali xodimni tanlaydi.

Shuni qayd qilish zarurki, kadrlar manbalaridan foydalanish kichik biznesning maqsadlaridan kelib chiqadi. O'sish davrida kichik biznes tashqi manbalardan foydalanishga majbur, ammo qo'nimsizlik darajasi yuqori bo'ladi, chunki sharoitga moslashmagan kadrlarning ishdan ketishi ko'p bo'ladi. Barqaror yoki to'yingan kichik biznesda kadrlar almashuvi rejasidan ko'ra ko'proq favqulodda tus oladi. Yangi kadrni olish zarurati bir qancha sabablarga ko'ra ishlab turgan xodimning ishdan ketishi bilan vujudga keladi va kichik biznes uchun foydali holat deb bo'lmaydi.

Kadrlar siyosati strategiya va taktikasiga ega. Kadrlar strategiyasi jamiyat taraqqiyotining ma'lum bir bosqichida asosiy yo'nalish, maqsadni ifodalaydi. Kadrlar bilan bo'ladigan joriy tadbirlar, ishlar kadrlar ishi taktikasining mazmunini anglatadi. Kadrlar bilan bo'ladigan ish: kadrlarni tanlash, joy-joyiga qo'yish, bir ishdan boshqasiga o'tkazish, yuqori lavozimlarga ko'tarish, ishlarini rejalashtirishni tashkil qilish va rahbarlikni o'z ichiga oladi.

Boshqaruv tizimi sifatida kadrlar ishining subyekti maxsus vazifadagi odamlar va bo'limlar hisoblanadi. Korxonalarda bular rahbar, kadrlar bo'yicha nozir, kadrlar bo'limidir.

Kadrlar ishida boshqaruv obyekti bo'lib ishga tayinlanuvchilar, xodimlar, boshqaruv vazifasidagi kishilar hisoblanadi. Boshqaruv jarayonida ko'p narsa kadrlarga, ularning ishbilarmonligi, malakasi, bilimi va faoliyat natijalarini yaxshilashga intilishiga bog'liq.

Xodimlarga bo'lgan ehtiyojni tahlil qilish va rejalashtirish boshqarishning muhim masalalaridan biri bo'lib hisoblanadi. Xodimlarga bo'lgan ehtiyojni tahlil qilish miqdor va sifat tomonlarini hisobga olib amalga oshiriladi. Miqdor tomoni – qancha, sifat tomoni esa kimlarni so'roqlariga javob beradi. Mavjud holat o'rganilib, alohida ishlar bo'yicha xodimlarga ehtiyoj aniqlanadi.

Rejalashtirishda tahlil natijalariga tayanib ishlovchilarning zarur soni hamda kasbiy va malaka tarkibi aniqlanadi. Buning uchun ishlab chiqarish dasturi, ishlab chiqarish me'yori, mehnat unumdorligini oshirish va ishlar tarkibini yaxshilashning rejalashtirilgan o'sishi hisobga olinadi.

Kichik korxonada xodimlarga bo'lgan ehtiyojni tahlil qilish va rejalashtirish boshqarishning muhim omilidir. Tahlil jarayonida quyidagi asosiy masalalar qarab chiqiladi:

- qancha xodim ishlashi, qanday malakadaligi, qayerda kadrlarga talab borligi;
- kadrlar jalb etish imkoniyatlari va zaxiralari;
- xodimlardan samarali foydalanish yo'llari;
- xodimlarni rivojlantirish shart-sharoitlari;
- rejalashtirilgan ishlar uchun mablag' manbalari kabilar.

Kadrlarga bo'lgan ehtiyojni rejalashtirishda uzoq muddatli istiqbol ham ko'zda tutiladi. Bunday hisob-kitoblar uch yildan ortiq vaqt uchun amalga oshiriladi. Bunda turli me'yorlardan foydalaniladi.

Odatda, yangi xodimlar muayyan sinov davri bilan ishga qabul qilinadi. Amerikada ko'pincha bu muddat 90 kun deb belgilanadi, bizda esa 2 oy atrofida. Shu davrning oxirida xodim o'z ishidan qanchalik qoniqqanligini aniqlashga qaratilgan baholash o'tkaziladi. Shuningdek, qo'shimcha sinov muddatini belgilash amaliyoti ham mavjud. Bu 3 oydan 6 oygacha cho'zilishi mumkin.

Kadrlarni tanlashdan oldin lavozimlar uchun ishlar tavsifini yozish kerak. Unda xizmat majburiyatlari, javobgarligi va xodim vakolatlarining to'liq ro'yxati bo'ladi.

Yangi xodimni ishga qabul qilish xodimning o'zi uchun qancha muhim bo'lsa, tadbirkor uchun ham shunchalik muhimdir. Bu jarayon o'zaro foydali munosabatlarning boshlanishi bo'lishi mumkin, ammo qator xatolar ham shundan boshlanishi ehtimoldan xoli emas.

Kadrlar qo'nimsizligiga ta'sir etuvchi ikki omil: xohlovchilarni izlab topish va ular orasidan keyingi tanlovni amalga oshirishdan iboratdir. Bo'sh ish o'rnini mayjudligi haqida e'lon berish usullari, arizalar bilan ishlash, da'vogarlar bilan suhbatlashish, yangi xodimni tanlash va o'z ish o'rniga ko'nikishini amalga oshirish tadbirkorning kadrlar qo'nimsizligi oldini olishga qaratilgan urinishlari sifatida namoyon bo'ladi.

1. Korxonaning potensial xodimlari manbalari:

- boshqa turdosh korxonalar xodimlari;
- «...talab etiladi» kabi e'lonlar;
- ishga joylashtirish markazlari;
- o'quv muassasalari;
- bundan oldin qo'l ostingizda ishlagan xodimlar;
- mayjud ishchilar.

2. Tanlov jarayoni:

- ma'lum shaklda berilgan arizani ko'rib chiqish;
- suhbat o'tkazish;
- har xil so'rovlar;
- ariza beruvchining qobiliyatlarini tekshirish.

Yangi xodimni ishga qabul qilish jarayonini ma'lum vaziyatni aks ettiruvchi misol yordamida ko'rib chiqamiz.

G'ulom Tohirov o'zining yoqilg'i quyish va avtomobillarga xizmat ko'rsatish shoxobchasini 10 yil oldin ochgan edi. U barcha ishni o'zi bajarardi: avtomobillarga

yoqilg'i quyar, dvigatellarni ta'mirlar, buxgalteriya hisobini yuritar, kameralarni yamar, evakuatorni boshqarardi. G'ulom – juda yaxshi yigit. U juda mehnatkash va mijozlarga juda yaxshi xizmat ko'rsatardi. Yillar davomida uning biznesi doimiy o'sib bordi. Rivojlanish shu darajaga yetdiki, G'ulom avvalgidek barcha ishni o'zi bajara olmasligini his etdi. U yordamchi yo'llash kerak, degan qarorga keldi. Bunday qarorni osonlikcha qabul qilmadi, albatta. Sababi shu o'tgan davr mobaynida u faqat bir o'zi ishladi. Mazkur kichik korxonalar yaxshi xodimlarni qo'lga kiritish va o'zida saqlab qolish yo'lida duch kelayotgan barcha muammolardan xabardor edi. Ammo G'ulom agar ishga yo'llash jarayoni to'g'ri amalga oshirilsa, boshqa tadbirkorlar duch kelayotgan muammolarni chetlab o'tish imkoni mavjud bo'ladi, fikriga keldi. U quyidagi mulohazalarga asoslandi: «Haqiqatda, ikki muammo mavjud. Birinchisi, kerakli odamni topish, ikkinchisi, shu odamni o'qitgandan so'ng biznesda ushlab qolish. Yaxshi xodimni qo'ldan chiqarib yuborish oson. Boshqa tadbirkorlar uni o'qitgandan so'ng mendan tortib olishga urinishadi.

Kerakli odamni tanlaganimga ishonch hosil qilish uchun quyidagicha yo'l tutaman:

1. Avvalambor, qaysi vazifalarni birovning zimmasiga yuklashni, qaysilarini o'z zimnamda qoldirishni aniqlab olaman.

2. Yangi xodim bajarishi lozim bo'lgan ishlarni yozma ravishda belgilab qo'yaman. Bu yigit undan nima kutayotganimni anglashi uchun bajarilishi lozim bo'lgan ishlarni batafsil yozib chiqaman.

3. Qog'oz varaqda ishga yollashni istayotgan insonning qanday bo'lishi kerakligini yozib chiqaman. Mening korxonamda ixtiyoriy odam ishlay oladi, fikriga ega odamlarni ko'rishni xohlayman. Mening biznesim men uchun juda muhim. Menga yoqilg'i quyish va avtomobillarga

xizmat ko'rsatish biznesi bilan yaqindan tanish, shuningdek, mijozlar qoniqish hosil qilishi uchun ularga qanday xizmat ko'rsatish kerakligini biladigan odam kerak.

4. Yuqoridagilarning barchasini amalga oshirgach, bo'sh ish o'rni haqida e'lon matnini tuzib chiqaman va odamlar orasida menga yordamchi kerakligi haqida og'zaki ravishda ma'lumot tarqatib chiqaman. E'lonlarni butun shaharcha bo'ylab osib chiqishim mumkin, shuningdek, qo'shni shaharchalarga bu ma'lumotni ularning afishalariga e'lonimni osib qo'yish orqali yetkazishim mumkin. E'lonim bo'yicha menga qancha ko'p odam murojaat qilsa, biznesim uchun keraklisini topishda imkoniyatim shuncha oshadi».

G'ulom quyidagicha e'lon tayyorladi:

**AVTOMOBILLARGA XIZMAT KO'RSATISH
SHOXOBCHASIGA YORDAMCHI
TALAB ETILADI!**

20 yoshdan 45 yoshgacha bo'lgan tartibli, rostgo'y va ishonchli ishchi uchun yaxshi istiqbolli ish. Avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish shoxobchalarida ishlash tajribasiga ega bo'lishi lozim. G'ulom Tohirovning texnik xizmat ko'rsatish shoxobchasiga telefon orqali murojaat qiling.

«5 «Murojaat qilgan odamlar bilan taxminan quyidagicha ishlayman:

a) pochta orqali olingan xatlarni o'qib chiqaman. Agar xat menga yoqsa, xat muallifini yonimga taklif qilaman;

b) shoxobchaga kelgan odamlar bilan suhbat o'tkazaman. Avtomobillarga xizmat ko'rsatish sohasida anchadan beri ishlab kelmoqdaman va ishonamanki, bir qarashdayoq ushbu sohada katta tajribaga ega bo'lgan odamni

ajrata olaman. Ammo to'la ishonch hosil qilish uchun unga ko'p savollar beraman;

d) agar da'vogar menga yoqsa, undan bir necha mijozlarga xizmat ko'rsatishini, dvigatel moyini almashtirishni, yo'l yuritmasi qismini moylash, orqa ko'prik karteridagi va uzatmalar qutisidagi moyni almashtirish va biron narsani aravada surishni so'rayman. Ko'pchilik qo'lidan hamma ish kelishiga boshqalarni ishontirishga harakat qiladi, ammo amalda bunday emas. Bunday sinovdan o'tkazish menga qo'shimcha yana qanday o'qitish talab etilishini ko'rsatib beradi. Albatta, men birovni o'qitishga qarshi emasman, ammo bunga juda ko'p vaqt ham sarf etolmayman.

6. Shundan so'ng menga hammadan ko'proq yoqqan da'vogarlarni tanlab olaman va ular uchun qo'shimcha sinov o'tkazaman. Ular menga oldin qayerda ishlaganliklarini, qayerdan kelganliklarini va ularni kim tavsiya eta olishi haqida gapirib berishlari kerak bo'ladi. Bundan oldin men aldangan korxona rahbarlarini uchratganman. Ular bir qarashda yaxshidek tuyulgan ishchilarni ishga yollashgan, ammo oradan ma'lum vaqt o'tishi bilan bu ishchilar muammo manbayiga aylangan. Men esa avval tanlagan da'vogarlarni biladigan kishilarni (ayniqsa, ularning eng oxirgi ish beruvchilarini) izlab topishga va ulardan surishtirishga harakat qilaman. Men shaxsan da'vogarlarimning oldingi ish beruvchilarini ko'rib kelasan, sababi ko'pchilik tadbirkorlar shaxsiy mavzudagi ma'lumotlarni og'zaki telefon orqali yoki yozma ravishda berishni xush ko'rishmaydi.

7. So'ng ishga yollash uchun eng munosib da'vogarni tanlab olaman. Menga bir xodim kerak, shuning uchun mening fikrimcha, boshqalardan yaxshiroq ishlay oladigan kishiga ish taklif etaman. Men unga munosib soatbay mehnat haqini taklif etaman. Agar da'vogar ko'proq maosh

so'rasa, men unga oldin taklif etganimdan ozgina ko'proq maosh bera olaman. Ba'zi texnik xizmat ko'rsatish shoxobchalari boshliqlari xodimlariga har bitta moyi almash-tirilgan avtomobil uchun mukofot to'lashadi. Ammo bu uncha maqbul emas. Chunki bunday sharoitda xodimlar mijozlarning xohishidan qat'i nazar, ularga keragidan ortiq xizmatlar ko'rsatishga urinishadi. Natijada ko'pgina shoxobchalar o'z mijozlaridan ayrilib qoladi.

8. Agar haqiqatda yaxshi yordamchi paydo bo'lsa, u menda ishlab turib ishidan qoniqish hosil qilishiga ishonch hosil qilishim kerak bo'ladi. Menimcha, yaxshi xo'jayinlik qilsam, xodim biznesimda qoladi. Yaxshi xo'jayin:

- a) odamlarni tushunadigan;
- b) xodimga ishonmagani uchun uning har bir qadamini nazorat qilmaydigan;
- d) xodimga ma'lum javobgarlik yuklaydigan;
- e) boshidan va keyinroq ham xodim bilan o'tirib, chin dildan gaplashadigan;
- f) birovlarini yaxshi tinglay oladigan;
- g) yaxshi bajarilgan ish uchun xodimga munosib haq to'laydigan kishidir.

Menimcha, yuqorida sanab o'tilgan talablarga javob bersam, men yaxshi xodimni qo'lga kiritaman va uni o'zimdagi olib qolaman».

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Kadrlar necha toifaga bo'linadi?
2. Kichik biznesda kadrlar manbalari qanday bo'ladi va o'ziga xos qanday xususiyatlarni namoyon qiladi?
3. Xodimlarga bo'lgan ehtiyojni tahlil qilish qanday amalga oshiriladi?
4. Yangi xodimni ishga qabul qilish jarayoni qanday amalga oshiriladi?

6. 5. 2. Ijtimoiy boshqarish

Ijtimoiy boshqarish deganda ishlab chiqarishni odamlarni, ular o'rtasidagi munosabatlarni ijtimoiy jihatdan boshqarish tushuniladi. Keng ma'noda aytganda, iqtisodiy munosabatlar bir vaqtda ijtimoiy munosabatlar hamdir. Chunki ular odamlar o'rtasidagi munosabatlarni ifodalaydi. Ijtimoiy munosabatlarning ikkinchi darajasi – ishchi va rahbar, dehqon va intelligentsiya, shahar va qishloq, aqliy va jismoniy mehnat sohiblari o'rtasida bo'ladi. Ijtimoiy munosabatlarning uchinchi bosqichi – mehnat jamoalari va jamoadagi a'zolar o'rtasidagi munosabat. Bu uchchala ijtimoiy munosabatlar o'zaro uzviy bog'liq. Ijtimoiy boshqaruvning har qanday bosqichida inson asosiy boshqaruv obyekti hisoblanadi. Ishlovchilarni boshqarish – ijtimoiy munosabatlarni boshqarishdir. Ijtimoiy munosabatlar mohiyati bo'lgan odamlarni boshqarish o'z navbatida ana shu munosabatlarni boshqarish demakdir.

Ijtimoiy munosabatlarning dastlabki ikki bosqichini davlat Konstitutsiya, farmon va qonunlarga muvofiq boshqaradi. Ijtimoiy munosabatlarning mehnat jamoalari darajasini korxona ma'muriyati mehnat jamoalari ishtirokida boshqaradi.

Korxona faoliyatida bosh rolni ishlab chiqarish jamoasi o'ynaydi. Korxona ishining samaradorligini eng avvalo o'z ishini yaxshi biladigan, mas'uliyatli, erkin mehnat qiluvchi kadrlar belgilaydi.

Ishlovchilarni boshqarishdan ko'zlangan maqsad:

1. Har bir odamning ijtimoiy rolini, ishlab chiqarishdagi (o'rni, vazifasi) roli, funksiyasi, huquq va burchlarini aniqlash. Inson bajarayotgan har qanday ish jamoa hal etayotgan masalaga, tayyorgarlik darajasiga, uning qobiliyati va qiziqishlariga bog'liq. Bular turli xil qonunlar, texnik-texnologik me'yor va vakolatlar bilan mustahkamlanadi.

2. Har bir odamning o'z ijtimoiy roli, funksiyasi, huquq va majburiyatlarini bilish. Bilim va tarbiya, mutolaa orqali bularni bilish mumkin.

3. Har bir odam o'z ijtimoiy rolini bajarishi. Bunga faqat tizimli ravishda moddiy va ma'naviy rag'batlantirish, umumiy va kasbiy tayyorgarlik, intizomlilik va mas'uliyat bilan erishiladi.

Inson avvalo biror jamoaning a'zosi ekan, undagi fazilatlar mehnat qilayotgan jamoaga nechog'liq bog'liqligi sir emas.

Jamoaning ijtimoiy rivojlanishi timsolini iqtisodiy va ijtimoiy masalalarning yechilishida ko'rish kerak. Bu yerda inson hayotiga bog'liq turkum masalalarni rejali hal etish masalasi turadi.

Bozor sharoitida korxonalar iqtisodiy va ijtimoiy masalalarni yechishda katta mustaqillikka ega bo'ladilar. Korxona jamoasi bevosita o'z mulkiga egalik qiladi. Jamoaning har bir a'zosi iqtisodiy, ijtimoiy, ma'naviy masalalarni yechishda faol ishtirok etadi, uning bu harakatidan butun jamoa naf ko'radi. Korxona jamoasi texnik-iqtisodiy ko'rsatkichlar bilan bir qatorda ijtimoiy masalalarni ham hal etadi. Korxonaning ijtimoiy-iqtisodiy tadbirlarini ishlab chiqishi, asosan, ikki guruhga bo'linadi. Tadbirlarning birinchi guruhi jamoa ijtimoiy tizimini ishlab chiqarishga yo'naltiriladi. Fan va texnika yutuqlarini ishlab chiqarishda qo'llash kadrlarning kasbiy mahoratiga, texnik-madaniy darajasiga yangi talablar qo'yadi, yangi kasblar paydo bo'ladi, eskilari yo'qoladi.

Ilmiy-texnik yuksalish, mexanizatsiya va avtomatlashtirish bir qism odamlarni ishdan ozod qiladi. Shuning uchun qancha va qanday xodimlar ishdan bo'shashishi, ulardan qanchasini qayta tayyorlash va qayerga joylashtirish kerakligini oldindan hal etish zarur.

Bozor iqtisodiga o'tish jamoaning ijtimoiy tizimiga o'zgartish kiritadi. Bozor uchun uddaburon, ishga ijodiy

munosabatda bo'luvchi, menejment, marketing va biznesni biluvchi kishilar kerak.

Ijtimoiy rivojlanishda kadrlarni mustahkamlash va ularning qo'nimsizligini yo'qotish katta rol o'ynaydi.

Ikkinchi guruh tadbirlar xodimlar turmush darajasini oshirishga qaratilgan (ish haqini o'z vaqtida berish, moddiy rag'batlantirishni takomillashtirish va boshqalar), ularning madaniy-maishiy sharoitlarini yaxshilash (turar-joy sharoiti, madaniy-maishiy xizmat, umumiy ovqatlanish, dam olishni tashkil etish va boshqalar).

Ijtimoiy rivojlanish tadbirlari iqtisodiy asoslangan va texnik-iqtisodiy tadbirlar bilan uzviy bog'langan bo'lishi kerak. Boshqa tomondan texnik-iqtisodiy tadbirlar ijtimoiy tadbirlarni amalga oshirish uchun xizmat qiladi, binobarin, mehnat jamoalarining har taraflama ijtimoiy talab-ehtiyojlarini qondiradi. Shunday qilib, mehnat jamoalarining ijtimoiy rivojlanishi korxona umumiy biznes rejasining bir qismidir.

Korxonani muvaffaqiyatli boshqarish uchun mehnat jamoalarida sog'lom ruhiy holatni yuzaga keltirish kerak. O'zaro hamkorlik, yordam, mehnat intizomi, jamoa oldidagi mas'uliyat yuksak insoniy fazilatdir. Inson shaxsiga hurmat, uni imkoniyat va talablariga bepisand bo'lmaslik muvaffaqiyatli boshqaruvning garovi:

Har bir odamning o'z ijtimoiy ishini bajarishi. Bunga faqat tizimli ravishda moddiy va ma'naviy rag'batlantirish, umumiy va kasbiy tayyorgarlik, intizomlilik va mas'uliyat bilan erishiladi.

Inson avvalo biror jamoaning a'zosi ekan, undagi fazilatlar mehnat qilayotgan jamoaga nechog'liq bog'liqligi sir emas.

Jamoaning ijtimoiy rivojlanishi timsolini iqtisodiy va ijtimoiy masalalarning yechilishida ko'rish kerak. Bu yerda inson hayotiga bog'liq turkum masalalarni rejali hal etish masalasi turadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Ijtimoiy boshqarish deganda nima tushuniladi?
2. Ishlovchilarni boshqarishdan ko‘zlangan maqsad nima?
3. Jamoaning ijtimoiy rivojlanishi deyilganda nimani tushunasiz?
4. Ijtimoiy rivojlanish tadbirlari qanday tadbirlar bilan bog‘langan bo‘ladi?
5. Jamoaning ijtimoiy rivojlanishini boshqarish o‘z ichiga nimalarni oladi?
6. Ijtimoiy rivojlanish masalalari nimalardan iborat?

6. 6. AVTOMOBIL TRANSPORTIDA RAQOBAT VA MENEJMENT

Raqobat bozor iqtisodiyotining tub belgilaridan biri. Bozor tizimida avtotransportda faoliyat ko‘rsatilganda raqobat zarurat hisoblanadi. Raqobatsiz avtotransport korxonasi taraqqliy qilmaydi.

Raqobat – bozor iqtisodiyoti ishtirokchilarining o‘z manfaatlarini yuzaga chiqarish uchun bir-biri bilan kurashi, ularning o‘zaro bellashuvidir.

Shahar ichi, shahar atrofi va shaharlararo yo‘nalishlarda avtobus va yengil avtomobillarda yo‘lovchi tashish unitar avtotransport korxonalari, mas’uliyati cheklangan jamiyatlar va avtotransport xizmatidan foydalanuvchi buyurtmachi mijozlar (tashkilot, muassasa, xonadonlar) bozor ishtirokchilari bo‘lib hisoblanadi. Korxona va buyurtmachi mijozlar manfaatlari yakka va guruhii turda bo‘ladi. **Yakka manfaat** bu ayrim shaxsning yoki xonadonning manfaati bo‘lsa, **guruhii manfaat** korxona jamoasining umumii manfaatini bildiradi. Bozor iqtisodiyoti uchun yakka manfaat birlamchi bo‘ladi. Ammo uni yuzaga chiqarish uchun guruhii manfaat bilan ham hisoblashishga to‘g‘ri keladi. Manfaatlar aniq iqtisodii maqsadga aylanadi va shu maqsad yo‘lida boshqalar bilan raqobatga kirishiladi.

Avtotransport korxonasining maqsadi foyda olishdan iborat va shunga erishish uchun u buyurtmachi mijozlar bilan bozorda raqobat qiladi. Raqobat manfaatlar to'qnashgan joyda yuz beradi, manfaatlar uyg'unlashgan joyda esa hamkorlik kelib chiqadi.

Raqobat – bozorning asosiy sharti, ya'ni uning qonunidir.

Raqobat iqtisodiyotni harakatga keltirib, uning rivojlanishini ta'minlashi uchun yetarli raqobatchilik muhitini talab qiladi. Raqobatchilik muhitining asosiy belgilari quyidagicha:

- xususiy mulk erkinligining mavjudligi;
- iqtisodiy tanlov erkinligining bo'lishi;
- narxlarning erkin shakllanishi;
- iqtisodiy bellashuv usullarini erkin tanlab olish imkoniyatining mavjudligi.

Raqobatchilik muhiti erkin iqtisodiy sharoitning bo'lishidir. Shu sababli O'zbekistonda iqtisodiyotni erkinlashtirish haqiqiy raqobat muhitini yaratish bilan uzviy bog'liq deb hisoblanadi. Yo'lovchi tashish va xizmat ko'rsatish unitar avtokorxonalar mas'uliyati cheklangan transport jamiyatlari o'rtasida davlat sog'lom raqobatni ikki yo'l bilan yaratadi:

- raqobatlashuvchi transport va xizmat ko'rsatuvchi korxonalar safining kengayishiga sharoit yaratadi;
- monopoliyaga qarshi siyosat yurgizadi.

O'zbekistonda raqobatga yo'l ochish uchun 1995-yildan e'tiboran monopol davlat narxlaridan erkin bozor narxlariga o'tildi, bu narxdan raqobatlashuv vositasi sifatida foydalanishga imkon beradi.

O'zbekiston Respublikasida monopoliyaga qarshi siyosat korxonalar faoliyatini tartibga keltirishga qaratilgan bo'lib, bu Davlat monopoliyasidan chiqarish va iste'molchilar huquqini muhofaza qilish komiteti tomoni-

dan amalga oshiriladi. Ushbu qo‘mita avtotransportda ta-shish bo‘yicha me‘yoriy hujjatlar asosida ish yuritadi.

Shu maqsadda monopol korxonalar reyestri – ro‘yxati joriy etiladi. Bunga kiritilgan korxonalarga o‘rnatilgan narx chegaralanadi, ularning monopol narx hisobidan olgan ustama foydasi davlatga o‘tkazib yuboriladi. Tarqatib yuborilishi ma‘qul bo‘lmagan monopoliyalar ustidan davlat nazorati o‘rnatiladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Raqobat to‘g‘risida tushuncha bering.
2. Avtotransport sohasidagi raqobatda bozor ishtirokchilarini aytib bering.
3. Raqobat va hamkorlik qaysi joyda yuz beradi va kelib chiqadi?
4. Raqobatchilik muhitining asosiy belgilari nima?
5. Davlat sog‘lom raqobat muhitini necha yo‘l bilan yaratadi?

VI b o b BO‘YICHA BILIMLARNI TEKSHIRISH TESTI

211. Menejmentning mohiyatini ayting?

1. Qo‘yilgan maqsadga erishish
2. Bozor holatini tahlil qilish
3. Iqtisodiy jarayonlarga baho berish
4. Baho belgilashni amalga oshirish
5. Xizmat turlarini ommalashtirish

212. Qabul qilingan qarorlarning bajarilishini yakunlovchi bosqich nima?

1. Nazorat
2. Tashkil qilish
3. Rejalashtirish
4. Muvofiqlashtirish
5. Hisob-kitob

213. Qaror qabul qilishning eng mas'uliyatli bosqichini ayting?

1. Maqsadni aniqlash
2. Kerakli axborotlarni yig'ish
3. Turli xil yechimlarni ishlab chiqish
4. Uzil-kesil va maqbul variantni qabul qilish
5. Qarorni bajarishni tashkil etish

214. Menejment faoliyatining maqsadlari va vazifalari qanday tamoyillardan kelib chiqadi?

1. Bozor tamoyili
2. Erkinlik tamoyili
3. Qonun ustuvorligi tamoyili
4. Mustaqillik tamoyili
5. Kuchli ijtimoiy himoya

215. Menejer mehnati faoliyatida uzluksiz boshqaruv jarayonlari nimalardan iborat?

1. Maqsad – harakat – natija – maqsad
2. Maqsad – natija
3. Maqsad – harakat – natija
4. Harakat – natija
5. Maqsad – natija – harakat

216. Menejment madaniyatini baholash darajasi nima?

1. Boshqaruv obyektining texnik-iqsodiy ko'rsatkichi
2. Xodim madaniyati, boshqarish shakllari, mehnat sharoitlari
3. Texnologiya darajasi, xodimlar bilan muomala madaniyati
4. Ish yuritish va kengash o'tkazishni yuritish ko'rsatilishi
5. Jamoadagi ijtimoiy-ruhiy muhit

217. Boqarish jarayonida avtotransport menejeri qanday me'yorlarga amal qiladi?

1. Moddiy, mehnat va moliyaviy resurslar xarajati me'yori
2. Odamlar bilan ishlashda xulq me'yori

3. Texnik, iqtisodiy, huquqiy, tashkiliy, estetik me'yorlar
4. Ishlab chiqarish rentabelligi me'yori, amortizatsiya me'yori
5. Foyda va mahsulot tannarxi me'yori

218. Menejmentning eng ko'p tarqalgan tashkiliy tuzilmasini ayting.

1. Muntazam
2. Vazifaviy
3. Muntazam, vazifaviy
4. Loyiha bo'yicha
5. Matritsali

219. Boshqaruv usullarini sanang.

1. Ma'muriy, huquqiy, tashkiliy
2. Iqtisodiy, ijtimoiy, tashkiliy
3. Muntazam, iqtisodiy, huquqiy
4. Muntazam, vazifaviy, aralash
5. Vazifaviy, aralash, tashkiliy

220. Raqobat nima?

1. Tomonlarning bir-biri bilan bellashuvi
2. Bozor ishtirokchilarining o'z manfaatlarini yuzaga chiqarishi
3. Bozorning asosiy sharti
4. Bozor iqtisodiyoti ishtirokchilarining o'z manfaatlarini yuzaga chiqarish uchun bir-biri bilan kurashi va o'zaro bellashuvi
5. Muhitning asosiy belgisi.

JAVOBLAR

Savol	Javob	Savol	Javob	Savol	Javob	Savol	Javob	Savol	Javob	Savol	Javob	Savol	Javob	Savol	Javob
1	3	31	1	61	4	91	1	121	4	151	3	181	2	211	1
2	2	32	2	62	1	92	2	122	1	152	4	182	5	212	1
3	1	33	3	63	5	93	3	123	2	153	5	184	1	213	4
4	1	35	5	65	3	95	3	125	5	154	1	184	2	214	1
5	4	35	1	65	1	95	3	125	1	155	2	185	1	215	1
6	1	36	3	66	5	96	1	126	2	156	3	186	2	216	2
7	1	37	1	67	2	97	2	127	3	157	3	187	5	217	3
8	5	38	4	68	1	98	5	128	1	158	4	188	1	218	3
9	3	39	5	69	4	99	3	129	2	159	1	189	3	219	2
10	2	40	5	70	1	100	1	130	4	160	2	190	1	220	4

Savol	Javob	Savol	Javob	Savol	Javob	Savol	Javob	Savol	Javob	Savol	Javob	Savol	Javob	Savol	Javob	Savol	Javob
11	4	41	3	71	5	101	1	131	5	161	3	191	4				
12	4	42	1	72	5	102	2	132	5	162	4	192	1				
13	1	43	3	73	5	103	1	133	1	163	1	193	2				
14	3	44	3	74	3	104	5	134	4	164	1	194	1				
15	3	45	3	75	3	106	5	135	3	165	2	195	1				
16	3	46	4	76	2	106	3	136	2	166	3	196	1				
17	4	47	3	77	3	107	2	137	3	167	5	197	2				
18	5	48	1	78	4	108	3	138	4	168	1	199	1				
19	1	49	2	79	1	109	2	139	2	169	2	199	2				
20	3	50	5	80	3	110	1	140	1	170	3	200	1				
21	5	51	1	81	2	111	4	141	2	171	4	201	3				

22	5	52	2	82	5	112	1	142	5	172	5	202	1		
23	2	53	2	83	3	113	5	143	4	173	1	203	5		
24	1	54	1	84	5	114	4	144	3	174	5	204	4		
25	5	55	2	85	5	115	1	145	1	175	5	205	1		
26	2	56	3	86	1	116	5	146	4	176	1	206	2		
27	1	57	3	87	3	117	2	147	5	177	3	207	5		
28	3	58	2	88	1	118	3	148	3	178	2	208	4		
29	5	59	1	89	4	119	1	149	1	179	3	209	4		
30	5	60	3	90	5	120	2	150	2	180	4	210	5		

ILOVALAR

l-ilova

Kelgusi davrga mo'ljallangan shahar ichi avtobuslari rusumlarining o'lchamlari

Asosiy oʻlchamlari	Sigʻimi						
	Juda kichik	Kichik	Oʻrtacha	Katta	Juda katta		
					Yakka	Uzay-tirilgan	Tirkama bilan
Uzunligi, m	4,5–5,0	7,0–7,5	9,0–9,5	10,0–11,0	12	16,5	18,0–20,0
Oʻtiradigan oʻrindiqlar soni (kamida)	10	20	25	30	35	45	60
Umumiy sigʻimi (kamida)	10	40	65	80	90	160	180
Maksimal tezligi, km/soat	100	70–80	70–80	70–80	70–80	70–80	70–80
Yoʻlovchilar uchun moʻljallangan eshiklar soni	1	2	2	2	3	4	2+2
Eshiklar eni, mm (kamida)	900	900	1200	1200	1200	1200	1200

O'rindiqlar eni, mm Yakka o'rinli, ikki o'rinli	450 900	500 900	500 900	500 900	500 900	500 900
O'rindiqlar oralig'idagi yo'lak eni, mm	300	500	1000	1000	1000	1000
Eshik bo'sag'asi zinalar soni	1	2	2	1	1	1
Eshik bo'sag'asi balandligi, mm	500	450	350	350	350	350
Deraza oynalari balandligi, mm (kamida)	800	1000	1200	1200	1200	1200
O'rindiqlarning joylashuvi	Aralash	4 qatorli	3 qatorli	3 qatorli	3 qatorli	3 qatorli

Kelgusi davrga mo'ljallangan shahar ichi avtobuslari rusumlarining o'lchamlari

Asosiy o'lchamlari	Sig'imi				
	Kichik	O'rtasha	Katta	Juda katta	
				Yakka	Tirkama bilan
Uzunligi, m	7,0–7,5	9,0–9,5	10,0–11,0	12	18,0–20,0
O'tiradigan o'rindiqlar soni (kamida)	26	36	42	50	90
O'rindiqlarning joylashuvi	4 qatorli	4 qatorli	4 qatorli	4 qatorli	4 qatorli
Maksimal tezligi, km/soat	90	90	90	90	90
Yo'lovchilar uchun mo'ljallangan eshiklar soni	1	2	2	2	2+2
Eshiklar eni, mm (kamida)	700	700	700	700	700
O'rindiqlar eni, mm Yakka o'rinli, ikki o'rinli	500 900	500 900	500 900	500 900	500 900

O'rindiqlar oralig'idagi yo'lak eni, mm	400	400	400	400	400
Eshik bo'sag'asi balandligi, mm	450	400	400	400	400
Deraza oynalari balandligi, mm (kamida)	1000	1000	1000	1000	1000
Yuk bo'limi, o'r'in	10	16	20	25	30

Kelgusi davrga mo'ljallangan shaharlararo avtobuslar rusumlarining o'lchamlari

Asosiy o'lchamlari	Sig'imi			
	Kichik	O'rtacha	Katta	Juda katta (tirikama bilan)
Uzunligi, m	7,0–7,5	9,0–9,5	10,0–11,0	12,0+3,0
O'tiradigan o'rindiqlar soni (kamida)	24	30	42	50–60
O'rindiqlarning joylashuvi	4 qatorli	4 qatorli	4 qatorli	4 qatorli
Maksimal tezligi, km/soat	100	100	100	90
Yo'lovchilar uchun mo'ljallangan eshiklar soni	1	1	1	1
Eshiklar eni, mm (kamida)	700	700	700	700
Eshik bo'sag'asi balandligi, mm	400	400	400	400
Ikki o'rinli o'rindiq eni, mm	1000	1000	1000	1000

O'rindiqlar oralig'idagi yo'lak eni, mm	400	400	400	400
Yuk bo'limi, o'r'in	20	20	20	20
Maxsus jihoz	Sovitkich	Sovitkich	Bufet sovitkich, sanitar tugun	Bufet sovitkich, sanitar tugun
Deraza oynalari balandligi, mm (kamida)	800	800	800	800

Kelgusi davrga qishloq joylari uchun mo'ljallangan avtobuslar rusumlarining o'lchamlari

Asosiy o'lchamlari	Sig'imi			
	Juda kichik	Katta	O'rtacha	Katta (tirkama bilan)
Uzunligi, m	4,5–5,0	7,0–7,5	9,0–9,5	10,0–11,0
O'tiradigan o'rindiqlar soni (kamida)	10	24	30	40
Yuk bo'limi, o'rin	5	12	15	20
O'rindiqlarning joylashuvi	Aralash	4 qatorli	4 qatorli	4 qatorli
Yo'lovchilar uchun mo'ljallangan eshiklar soni	1	1	1	1
Eshiklar eni, mm (kamida)	700	700	700	700
Eshik bo'sag'asi balandligi, mm	500	500	500	500
Ikki o'rinli o'rindiq eni, mm	900	900	900	900
O'rindiqlar oralig'idagi yo'lak eni, mm	300	400	400	400
O'tuvchanligi (g'ildirak formulasi)	4x4	4x4	4x2	6x2
Maksimal tezligi, km/soat	90	90	90	80

**Kelgusi davrga mo'ljallangan sayyohlik avtobuslari
rusumlarining o'lshamlari**

Asosiy o'lchamlari	Sig'imi		
	Juda kichik	Kichik	O'rtacha
Uzunligi, m	4,5–5,0	7,0–7,5	9,0–9,5
O'tiradigan o'rindiqlar soni	10	20	28
Deraza oynalari balandligi, mm (kamida)	900	900	900
Maxsus jihoz		Bufet sovitgich	Bufet sovitgich, sanitar tugun
Eshiklari soni	1	1	1
Eshiklar eni, mm (kamida)	700	700	700

Bugungi kunda Respublikamizda avtomobillarda yo'lovchilar tashish xizmatlarini ko'rsatish bo'yicha katta imkoniyatlar yaratilmoqda. Mamlakatimizning iqtisodiy-ijtimoiy va madaniy hayotida avtomobillarda yo'lovchilar va bagaj tashish muhim xizmat turlaridan hisoblanadi. Shuning uchun avtomobil transporti tizimida yo'lovchilar va bagaj tashish bilan bog'liq transport jarayonlarini tartibga soluvchi qonuniy va me'yoriy huquqiy hujjatlarni chuquq o'rganish talab etiladi.

Avtomobillarda tashish va boshqarishni tashkil etish ixtisosligi bilim olayotgan kasb-hunar kolleji talabalari o'zlarining bilimlarini shakllantirishlari uchun:

- O'zbekiston Respublikasining «Shahar yo'lovchilar transporti to'g'risida»gi qonunini (25.04.1997-y. № 419-I);

- «Avtomobil transporti to'g'risida»gi qonunini (29.08.1998-y. № 674-I);

- «Yo'l harakat xavfsizligi to'g'risida»gi qonunini (19.08.1999-y. № 818-I);

- O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining «O'zbekiston Respublikasida avtomobil transportida yo'lovchilar va bagaj tashish qoidalarini hamda avtobuslarda yo'lovchilar tashish xavfsizligini ta'minlashga doir talablarni tasdiqlash haqida»gi qarorini (09.11.2003-y. № 482) mukammal o'rganishlari lozim.

I B O B. QONUNCHILIK ASOSLARI
O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASINING
«SHAHAR YO‘LOVCHILAR TRANSPORTI
TO‘G‘RISIDA»GI QONUNI
(25.04.1997-y. № 419-I)

1-modda. Ushbu Qonunning maqsadi

Ushbu Qonunning maqsadi O‘zbekiston Respublikasida shahar yo‘lovchilar transporti faoliyatining huquqiy asoslarini shakllantirishdan iboratdir.

2-modda. «Shahar yo‘lovchilar transporti to‘g‘risida»gi qonun hujjatlari va Qonunning amal qilish sohasi

«Shahar yo‘lovchilar transporti to‘g‘risida»gi qonun hujjatlari ushbu Qonundan va boshqa qonun hujjatlaridan iboratdir.

Ushbu Qonun Toshkent shahrida, viloyat va tuman bo‘ysunuvidagi shaharlarda, shuningdek, shaharchalarda shahar yo‘lovchilar transporti subyektlariga nisbatan tatbiq etiladi.

Qoraqalpog‘iston Respublikasida shahar yo‘lovchilar transporti sohasidagi munosabatlar Qoraqalpog‘iston Respublikasi qonun hujjatlari bilan ham tartibga solinadi.

3-modda. «Shahar yo‘lovchilar transporti» tushunchasi

«Shahar yo‘lovchilar transporti» deganda O‘zbekiston Respublikasi hududida ro‘yxatga olingan, shahar doirasida yo‘lovchilar hamda bagaj tashishga mo‘ljallangan avtomobil va elektr transporti tushuniladi.

4-modda. Shahar yo‘lovchilar transportining mulk shakllari

Shahar yo‘lovchilar transporti ommaviy yoki xususiy mulk asosida ishlashi mumkin.

5-modda. Shahar yo'lovchilar transportining turlari

Shahar yo'lovchilar transporti jumlasiga avtobuslar, tramvaylar, trolleybuslar, metropoliten, yo'nalishli va yo'nalishsiz taksilar kiradi.

Avtobuslar, tramvaylar, trolleybuslar, metropoliten va yo'nalishli taksilar belgilangan yo'nalishlar bo'yicha harakat jadvaliga muvofiq belgilangan tarifdagi haq evaziga yo'lovchilar tashiydi.

Yo'nalishsiz taksilar yo'lovchilarning talablari asosida taksometr (hisoblagich) ko'rsatishi bo'yicha haq evaziga tashish xizmatlari ko'rsatadi.

6-modda. Idoralarga qarashli yo'lovchilar transporti

Idoralarga qarashli yo'lovchilar transporti jumlasiga korxonalar, muassasalar va tashkilotlarning o'z xodimlarini muayyan yo'nalish va harakat jadvali bo'yicha mazkur korxona, muassasa yoki tashkilot tomonidan belgilangan tartibda yoxud tashish shartnomasi bo'yicha tashish xizmatlari ko'rsatuvchi avtobuslari va mikroavtobuslari kiradi.

Idoralarga qarashli yo'lovchilar transportidan shahar yo'lovchilar transportini boshqarish organi bilan tuzilgan tashish shartnomasi bo'yicha yo'lovchilar tashish uchun foydalanilishi mumkin. Bu holatda shahar yo'lovchilar transporti to'g'risidagi qonun hujjatlarining qoidalari idoralarga qarashli yo'lovchilar transportiga nisbatan tatbiq etiladi.

7-modda. Yo'lovchi tashish shartnomasi

Shahar yo'lovchilar transportida yo'lovchilar tashish ishi tashish shartnomasi asosida amalga oshiriladi.

Yo'lovchi tashish shartnomasi ommaviy shartnoma hisoblanadi.

Quyidagilar tashish shartnomasining taraflaridir:

tashuvchi – mulk huquqi asosida yoki boshqa qonuniy asosda transport vositasiga ega bo'lgan, shaharda tijorat

asosida yo‘lovchilar tashish xizmati ko‘rsatadigan va bunga maxsus ruxsatnomasi (litsenziyasi) bo‘lgan yuridik shaxs;

yo‘lovchi – tashuvchining xizmatidan foydalanuvchi jismoniy shaxs.

Tashish shartnomasi bo‘yicha tashuvchi yo‘lovchini va uning bagajini belgilangan manzilga eltib qo‘yishi shart. Yo‘lovchi belgilangan yo‘l haqini, bagaji bo‘lsa, bagaj tashish haqini ham to‘lashi shart.

8-modda. Tashuvchining asosiy vazifalari

Quyidagilar tashuvchining asosiy vazifalaridir:

– fuqarolarning tashishga bo‘lgan ehtiyojlarini qondirish;

– shahar yo‘lovchilar transportining bir maromda ishlashini tashkil etish;

– yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish sifati va madaniyatini oshirish;

– yo‘lovchilarning hayoti va sog‘lig‘i xavfsizligini, transport vositalari harakatining xavfsizligini, shuningdek, atrof-muhitni muhofaza qilish talablari bajarilishini ta‘minlash.

9-modda. Shahar yo‘lovchilar transporti faoliyatini davlat tomonidan tartibga solish

Davlat shahar yo‘lovchilar transporti faoliyatini litsenziyalash, soliq solish, kreditlash, moliyalash va narx belgilash, investitsiya, yagona ilmiy-texnika siyosatini amalga oshirish, shuningdek, qonun hujjatlarida nazarda tutilgan boshqa vositalar bilan tartibga soladi.

10-modda. Shahar yo‘lovchilar transportini davlat tomonidan boshqarish

Shahar yo‘lovchilar transportining davlat boshqaruvi O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi, mahalliy davlat hokimiyati organlari, shuningdek, Vazirlar Mahkamasi maxsus vakolat bergan shahar yo‘lovchilar transportini boshqarish organi tomonidan amalga oshiriladi.

11-modda. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining vakolatlari

O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining shahar yo‘lovchilar transporti faoliyatini tartibga solish va boshqarish sohasidagi vakolatlari jumlasiga quyidagilar kiradi:

- rivojlantirish va ilmiy-texnika tadqiqotlari o‘tkazish masalalarida davlat siyosatini amalga oshirish;
- litsenziyalash tartibini belgilash;
- kreditlash, moliyalash va investitsiyalar sohasida ustun yo‘nalishlarni aniqlash;
- metropoliten va boshqa muhim obyektlar qurilishini moliyalash masalalarini hal etish;
- davlat tasarrufidan chiqarish va xususiylashtirish dasturlarini ishlab chiqish va ularni izchil ro‘yobga chiqarish;
- xalqaro shartnomalar bajarilishini ta‘minlash va davlatlararo aloqalarni rivojlantirish;
- qonun hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish.

12-modda. Mahalliy davlat hokimiyati organlarining vakolatlari

Mahalliy davlat hokimiyati organlarining shahar yo‘lovchilar transporti faoliyatini tartibga solish va boshqarish sohasidagi vakolatlari jumlasiga quyidagilar kiradi:

- rivojlanishning asosiy yo‘nalishlarini belgilash va kompleks mintaqaviy dasturlarni tasdiqlash;
- aholiga transport xizmati ko‘rsatish haqida shahar yo‘lovchilar transportini boshqarish organi bilan shartnoma tuzish va transport harakatini tashkil etish rejasini tasdiqlash;
- yo‘l qo‘yiladigan doiradagi tariflarni belgilash va ularga rioya etilishi ustidan nazoratni uyushtirish;
- bekatlar, to‘xtab o‘tish va dispetcherlik manzillarini, boshqa obyektlarni joylashtirish, qurish va obodonlashtirish masalalarini hal etish;

– yo‘lovchilar tashish ishining sifati ustidan nazorat qilish;

– qonun hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish.

13-modda. Shahar yo‘lovchilar transportini boshqarish organining vakolatlari

Shahar yo‘lovchilar transportini boshqarish organining vakolatlari jumlasiga quyidagilar kiradi:

– tashuvchilar bilan shartnomalar tuzish va ularning faoliyatini muvofiqlashtirish;

– barcha turdagi shahar yo‘lovchilar transportining bir maromda ishlashini ta‘minlash;

– yagona texnika siyosatini yuritish;

– barcha turdagi shahar yo‘lovchilar transportini rivojlantirish va yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish tizimini takomillashtirish, ularga ko‘rsatiladigan xizmatlarning hajmlari va turlarini kengaytirish yuzasidan kompleks tadbirlar ishlab chiqish va ularni ro‘yobga chiqarish;

– yo‘lovchilarga xizmatlar ko‘rsatish tartibi va qoidalarini belgilovchi normativ hujjatlar ishlab chiqish;

– avtobuslar, tramvaylar, trolleybuslar, shuningdek, yo‘nalishli taksilarda yo‘lovchilar tashish yo‘nalishlari va harakat jadvallarini tasdiqlash;

– yo‘lovchilarning huquqlari ta‘minlanishini nazorat qilish;

– shahar yo‘lovchilar transporti subyektlari uchun yagona chipta tizimini joriy etish, yo‘l chiptalari, varaqalari, shuningdek, ayrim toifadagi fuqarolarga transportda imtiyozli yurish huquqini beradigan hujjatlar tayyorlash;

– qonun hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish

14-modda. Shahar yo‘lovchilar transporti faoliyatini litsenziyalash

Tashuvchi shaharda yo‘lovchilar tashishni maxsus ruxsatnoma (litsenziya) asosida amalga oshiradi.

Shaharda yo'lovchilar tashish uchun litsenziya berish va uni qaytarib olish tartibi O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi tomonidan belgilanadi.

15-modda. Shahar yo'lovchilar transporti faoliyatini moliyalash

Shahar yo'lovchilar transporti faoliyatini moliyalash tashuvchilarning daromadlari, o'z investitsiyalari va chet el investitsiyalari, budget mablag'lari va boshqa manbalar hisobidan qonun hujjatlarida belgilangan tartibda amalga oshiriladi.

Shaharda yo'lovchilar tashish sohasidagi ilmiy-tadqiqot ishlari, metropoliten qurilishi, qoida tariqasida, davlat byudjeti hisobidan amalga oshiriladi.

Bekatlarni, to'xtab o'tish va dispetcherlik manzillarini loyihalash, qurish, obodonlashtirish va saranjom saqlash, shuningdek, yangi tramvay va trolleybus yo'llari qurish Mahalliy budget hisobidan amalga oshiriladi.

Shahar yo'lovchilar transporti tashuvchilarining yo'l qo'yiladigan doiradagi tariflar bo'yicha yo'lovchilar va bagaj tashish xizmatlari ko'rsatish munosabati bilan ko'rgan zarari Vazirlar Mahkamasi tomonidan belgilangan tartibda tegishli mahalliy budget hisobidan qoplanadi.

Ayrim toifadagi fuqarolarni transportda imtiyozli tashish davlat budjeti hisobidan amalga oshiriladi.

16-modda. Shahar yo'lovchilar transportida yo'l haqi to'lash

Shahar yo'lovchilar transportida yo'lovchilar va bagaj tashish haqini to'lash Qoraqalpog'iston Respublikasi Vazirlar Kengashi, viloyatlar va Toshkent shahar davlat hokimiyati organlari tomonidan yo'l qo'yiladigan doirada belgilangan tariflar bo'yicha amalga oshiriladi.

Shahar yo'lovchilar transportida yo'lovchilar va bagaj tashishning yo'l qo'yiladigan doiradagi tariflari darajasi iqtisodiy asoslangan tashish xarajatlaridan va yo'lovchilar tashish xizmatlariga bo'lgan ehtiyojdan kelib chiqib belgilanadi.

Yo'nalishsiz taksilarda bagaj tashish haqi olinmaydi.

18-modda. Shahar yo'lovchilar transporti vositalarini boshqarish huquqi

Shahar yo'lovchilar transporti vositalarini boshqarish huquqi tegishli malakaga ega bo'lgan va tibbiy tekshiruvdan o'tgan shaxsga beriladi.

Yo'lovchilar transportini boshqarishga doir malaka talablari va tibbiy tekshiruvdan o'tish tartibi qonun hujjatlarida belgilanadi.

19-modda. Yo'nalishlarni tashkil etish. Bekatlar, to'xtab o'tish va dispetcherlik manzillari

Mahalliy davlat hokimiyati organlari va shahar yo'lovchilar transportini boshqarish organlari, aholining ehtiyojlariga qarab yo'nalish tarmoqlarini hamda Shahar yo'lovchilar transportining har xil turlarini ulardan samarali foydalanishni nazarda tutgan holda rivojlantirishni ta'minlaydilar.

Yo'nalishlarni tashkil etish, shu jumladan, yangi yo'nalishlar ochish va ishlab turganlarini o'zgartirish, bekatlarni, to'xtab o'tish va dispetcherlik manzillarini joylashtirish yerini aniqlash Shahar yo'lovchilar transportini boshqarish organi tomonidan mahalliy davlat hokimiyati organlari bilan kelishgan holatda amalga oshiriladi.

Yo'lovchilarning, shu jumladan, nogironlar va bolali yo'lovchilarning transport vositasiga chiqishi va undan tushishining xavfsizligini ta'minlash maqsadida bekatlar va to'xtab o'tish manzillari hududida jihozlangan supachalar bo'lishi lozim.

Bekatar va to'xtab o'tish manzillarida mahalliy davlat hokimiyati organlarining ruxsati bilan aholiga xizmatlar ko'rsatish obyektlari joylashtirilishi mumkin. Bunda yo'lovchilarning hayoti va sog'lig'i xavfsizligi hamda transport harakati xavfsizligi ta'minlanishi kerak.

Bekatar, to'xtab o'tish va dispetcherlik manzillari mazkur turdagi inshootlarga qo'yiladigan sanitariya va

texnika talablariga mos, zamonaviy ko‘rinishga ega bo‘lishi lozim.

20-modda. Shahar yo‘lovchilar transportining harakat jadvali

Shahar yo‘lovchilar transportining harakati tashuvchi tomonidan shahar yo‘lovchilar transportini boshqarish organi tasdiqlagan harakat jadvaliga muvofiq tashkil qilinadi.

Barcha bekatlarda, oxirgi va to‘xtab o‘tish manzillarida yo‘nalishning nomi, tartib raqami va harakatning oraliq vaqti to‘g‘risidagi ma’lumot lavhasi joylashtiriladi.

Metropoliten bekatlarida poyezdlar harakatining oraliq vaqti maxsus qoidalarga binoan belgilanadi.

21-modda. Shahar yo‘lovchilar transporti vositalariga qo‘yiladigan talablar

Shahar yo‘lovchilar transporti vositalari xavfsizlik, mehnatni muhofaza qilish, ekologiya talablariga, shuningdek, standartlar va texnikaviy shartlarga, tibbiy-sanitariya va yong‘inga qarshi normalarga muvofiqlik sertifikatiga ega bo‘lishi lozim. Transport vositalari qonun hujjatlarida belgilangan tartibda ro‘yxatdan o‘tkazilgan bo‘lishi kerak.

Sertifikatlashdan o‘tmagan va belgilangan tartibda ro‘yxatga olinmagan transport vositalari foydalanishga qo‘yilmaydi.

Yo‘lovchilar transportini sertifikatlash tartibi Vazirlar Mahkamasi tomonidan belgilanadi.

Shahar yo‘lovchilar transportining salonida harakat yo‘nalishi, yo‘lovchi va bagaj tashish haqi to‘g‘risidagi ma’lumot, shuningdek, boshqa zarur axborot bo‘lishi lozim.

Tashuvchi shahar yo‘lovchilar transportida nogironlar va bolali yo‘lovchilar uchun zarur qulayliklarni yaratadi.

Yo‘nalishsiz taksilarda yo‘l haqini aniqlash uchun hisoblagich (taksometr), maxsus tanib olish belgilari

va boshqa yengil avtomobillardan farqlanuvchi raqam belgilari bo'lishi lozim.

Yo'nalishsiz taksilar uchun umumiy belgilar Vazirlar Mahkamasi tomonidan tasdiqlanadi.

22-modda. Shahar yo'lovchilar transportida reklama

Tashuvchilar yuridik va jismoniy shaxslarning reklamasini transport vositalarida qonun hujjatlarida belgilangan tartibda joylashtiradilar.

23-modda. Shahar yo'lovchilar transporti tashuvchisining majburiyatlari

Tashuvchi:

- shaharda yo'lovchilarni tashish ishlarini bajarish uchun litsenziyaga ega bo'lishi;

- yo'lovchilarni tashish yuzasidan belgilangan qoidalarga rioya etishi;

- yo'lovchilarning hayoti va sog'lig'i xavfsizligini ta'minlashi;

- mehnatni muhofaza qilish, yong'indan saqlash xavfsizligi, ishlab chiqarish sanitariyasi va ekologiya talablarini bajarishi;

- harakat xavfsizligini, shahar yo'lovchilar transportidan texnik foydalanish va uni ishlatish qoidalariga rioya etilishini ta'minlashi;

- fuqarolarning ayrim toifalarini imtiyozli tashishi;

- qonun hujjatlarida nazarda tutilgan boshqa talablarni bajarishi shart.

Tashuvchilarning belgilangan yo'nalishdan o'zbo-shimchalik bilan chetga chiqishi, harakat jadvalini buzishi hamda yo'lovchilarga qonun hujjatlarida nazarda tutilmagan biron-bir talabni qo'yishi man etiladi.

24-modda. Yo'lovchilarning huquqlari

Yo'lovchilar:

- shahar yo'lovchilar transportining har qanday turidan foydalanish;

- bekatlar va to‘xtab o‘tish manzillaridan foydalanish;
- o‘zlari bilan birgalikda yetti yoshgacha bo‘lgan bolalarini bepul olib yurish;
- o‘lchamlari belgilangan kattalikdan oshmaydigan, vazni yigirma kilogrammgacha bo‘lgan qo‘l yukini bepul olib yurish;
- belgilangan tariflar bo‘yicha haq to‘lab bagaj olib yurish;
- hayoti va sog‘lig‘ini shaxsiy sug‘urta qilish haqida ixtiyoriy ravishda shartnoma tuzish;
- bekatlar va oxirgi dispetcherlik manzillari dispetcherlaridan Shahar yo‘lovchilar transportining ishi to‘g‘risida axborot olish;
- qonun hujjatlarida berilgan boshqa huquqlardan foydalanish huquqiga egadir.

25-modda. Yo‘lovchilarning majburiyatlari

Yo‘lovchilar:

- yo‘lovchilarni tashish yuzasidan belgilangan qoidalariga rioya etishlari;
- yo‘l haqi va bagaj tashish haqini o‘z vaqtida to‘lashlari, chiptani manzilga yetgunga qadar saqlashlari va uni nazorat qiluvchi shaxslarning talabiga binoan ko‘rsatishlari;
- transportda imtiyozli yurish huquqini tasdiqlovchi hujjatlarni ko‘rsatishlari;
- shahar yo‘lovchilar transportidan foydalanganda tozalik va tartibga rioya etishlari, tashuvchilarning asbob-uskunolari va mol-mulkini ehtiyot qilishlari;
- qonun hujjatlarida nazarda tutilgan boshqa talablarni bajarishlari shart.

Yo‘lovchilarning tez yonuvchan, portlovchi, zaharli, radioaktiv moddalar va ashyolarni, shuningdek, g‘ilofsiz o‘qotar qurol, tig‘li va keskir ashyolarni olib yurishlari man etiladi.

26-modda. Shahar yo'lovchilar transportida imtiyozli yurish

Ayrim toifadagi fuqarolarga qonun hujjatlari bilan shahar yo'lovchilar transportida imtiyozli yurish huquqi belgilanadi.

Transportda imtiyozli yurish huquqidan foydalanadigan shaxslarning qo'l yuki va bagaj olib yurishi umumiy asoslarda amalga oshiriladi.

Transportda imtiyozli yurish huquqini beradigan hujjatlar bo'yicha ketayotgan yo'lovchilar uchun shahar yo'lovchilar transportida amal qilayotgan tashish qoidalari majburiydir.

27-modda. Shahar yo'lovchilar transporti to'g'risidagi qonun hujjatlarini buzganlik uchun javobgarlik

Shahar yo'lovchilar transporti to'g'risidagi qonun hujjatlarini buzgan shaxslar qonunda belgilangan tartibda javobgar bo'ladilar.

Chiptalarni, yo'l varaqalarini va shahar yo'lovchilar transportida imtiyozli yurish huquqini beradigan hujjatlarni qalbakilashtirganlik uchun javobgarlik qonunda belgilab qo'yiladi.

**O'zbekiston Respublikasining
Prezidenti**

I. KARIMOV

O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASINING
«AVTOMOBIL TRANSPORTI TO‘G‘RISIDA»GI
QONUNI (29.08.1998-y. № 674-I)

1-modda. Mazkur Qonunning maqsadi

Mazkur qonunning maqsadi O‘zbekistan Respublikasida avtomobil transporti faoliyatining huquqiy asoslarini shakllantirishdan iboratdir.

2-modda. Asosiy tushunchalar

Mazkur Qonunda quyidagi asosiy tushunchalar qo‘llaniladi:

– avtomobil transporti – tarkibiga yuridik va jismoniy shaxslar kiruvchi, iqtisodiyot va aholining yo‘lovchilar, bagaj va yuklarni, shu jumladan, pochtani (bundan keyin – yo‘lovchilar, bagaj va yuklar deb yuritiladi) avtomobilda tashishga bo‘lgan ehtiyojlarini ta‘minlovchi ishlab chiqarish-texnologiya majmuyi;

– avtotransport vositalari – yo‘lovchilar, bagaj, yuklar tashishga hamda maxsus ishlarni bajarishga mo‘ljallangan avtomobillar, shatakchi avtomobillar, tirkama va yarim tirkamalar;

– tashuvchi – mulk huquqi yoki boshqa ashyoviy huquqlar asosida avtotransport vositasiga ega bo‘lgan, tijorat asosida yo‘lovchilar, bagaj, yuklar tashish xizmatini ko‘rsatadigan hamda bunga maxsus ruxsatnomasi (litsenziyasi) bo‘lgan yuridik yoki jismoniy shaxs;

– mijoz (yo‘lovchi, yuk oluvchi, yuk jo‘natuvchi) – tuzilgan tashish shartnomasiga muvofiq tashuvchining xizmatlaridan foydalanuvchi yuridik yoki jismoniy shaxs.

3-modda. Avtomobil transporti to‘g‘risidagi qonun hujjatlari

Avtomobil transporti to‘g‘risidagi qonun hujjatlari ushbu Qonundan va boshqa qonun hujjatlaridan iboratdir.

Qoraqalpog‘iston Respublikasida avtomobil transporti sohasidagi munosabatlar Qoraqalpog‘iston Respublikasi qonun hujjatlari bilan ham tartibga solinadi.

Shahar yo'lovchilarini tashish sohasidagi munosabatlar O'zbekiston Respublikasining «Shahar yo'lovchilar transporti to'g'risida»gi Qonuni bilan ham tartibga solinadi.

Yo'lovchilar, bagaj va yuklar tashish, harakat xavfsizligini ta'minlash qoidalari O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi tomonidan tasdiqlanadi.

Agar O'zbekiston Respublikasining xalqaro shartnomasida O'zbekiston Respublikasining avtomobil transporti to'g'risidagi qonun hujjatlarida nazarda tutilganidan boshqacha qoidalar belgilangan bo'lsa, xalqaro shartnoma qoidalari qo'llanadi.

4-modda. Avtomobil transportining mulk shakllari

O'zbekiston Respublikasida avtomobil transporti xususiy va ommaviy mulk asosida faoliyat ko'rsatishi mumkin. Avtomobil transportining barcha mulkdorlari teng huquqlarga egadirlar va qonun himoyasidan bab-baravar foydalanadilar.

5-modda. Avtomobil transporti yerlari

Avtomobil transporti faoliyatini ta'minlash uchun yerlar yer to'g'risidagi qonun hujjatlarida belgilangan tartibda doimiy foydalanishga beriladi.

6-modda. Avtotransport vositalarini tasniflash

Avtotransport vositalari yo'lovchilar avtotransporti, yuk avtotransporti va maxsus avtotransport vositalariga bo'linadi.

Yo'lovchilar avtotransporti vositalari jumlasiga avtobuslar, mikroavtobuslar, yengil avtomobillar, yo'lovchilar tashiladigan tirkamalar va yarim tirkamalar kiradi.

Yuk avtotransporti vositalari jumlasiga yuk avtomobillari, shatakchi avtomobillar, tirkamalar va yarim tirkamalar kiradi. Konstruktiv jihatlariga hamda qay maqsadlarda foydalanilishiga ko'ra yuk avtotransporti vositalari umumiy va maxsus transport vositalariga bo'linadi.

Maxsus avtotransport vositalari jumlasiga turli maxsus ishlarni, ko'proq notransport ishlarini bajarishga mo'ljallangan avtomobillar, tirkamalar va yarim tirkamalar (o't o'chirish avtomobillari, kompressor qurilmali avtomobillar, avtokranlar, supurish-sidirish hamda chiqindi tashish avtomobillari va hokazolar) kiradi.

7-modda. Avtomobilda tashish turlari

Avtomobilda tashishlar shahardagi, shahar atrofidagi, shaharlararo va xalqaro tashishga bo'linadi.

Shahardagi tashishlar jumlasiga shahar yoki shahar posyolkasi chegaralari doirasida amalga oshiriladigan tashishlar kiradi.

Shahar atrofidagi tashishlar jumlasiga shahar yoki shahar posyolkasi chegaralari doirasidan ellik kilometr-gacha tashqarida amalga oshiriladigan tashishlar kiradi.

Shaharlararo tashishlar jumlasiga shahar yoki shahar posyolkasi chegaralari doirasidan ellik kilometrdan oshiq masofada amalga oshiriladigan tashishlar, shuningdek, yo'nalish masofasidan qat'i nazar, O'zbekiston Respublikasining ikki yoki undan ortiq viloyati hududida amalga oshiriladigan tashishlar kiradi.

Xalqaro tashishlar jumlasiga yo'nalish masofasidan qat'i nazar, O'zbekiston Respublikasi davlat chegarasidan tashqariga yoki davlat chegarasi tashqarisidan amalga oshiriladigan tashishlar kiradi.

8-modda. Yo'lovchilar, bagaj va yuklarni xalqaro tashish

Yo'lovchilar, bagaj va yuklarni avtomobilda xalqaro tashishlar, shu jumladan, tranzit tashishlar xalqaro hamda tranzit aloqa uchun ochiq avtomobil yo'llari orqali O'zbekiston Respublikasining qonun hujjatlariga va xalqaro shartnomalariga muvofiq amalga oshiriladi.

9-modda. Avtomobil transporti faoliyatini davlat tomonidan tartibga solish va boshqarish

Avtomobil transporti faoliyatini davlat tomonidan tartibga solish sertifikatlash, litsenziyalash, soliq solish,

ijtimoiy ahamiyatga ega bo'lgan tashishlar uchun tariflarini shakllantirish, yagona ilmiy-texnika siyosatini o'tkazish yo'li bilan, shuningdek, qonun hujjatlarida nazarda tutilgan boshqa shakllarda amalga oshiriladi.

Avtomobil transportining davlat boshqaruvi O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi avtomobil transportini boshqarish bo'yicha vakolat bergan davlat organi tomonidan, shuningdek, davlat hokimiyati mahalliy organlari tomonidan amalga oshiriladi.

Davlat hokimiyati va boshqaruv organlari tashuvchilarning xo'jalik faoliyatiga aralashishga, shuningdek ularning ekspluatatsiya xizmati xodimlarini boshqa ishlarga jalb etishga haqli emas, qonun hujjatlarida nazarda tutilgan hollar bundan mustasno.

10-modda. Avtomobil transportini boshqaruvchi davlat organining asosiy vakolatlari

Avtomobil transportini boshqaruvchi davlat organining asosiy vakolatlari quyidagilardan iborat:

- avtomobilda tashishlarni tashkil etish va takomillashtirishga doir normativ hujjatlarni ishlab chiqish;
- avtomobil transportini rivojlantirish milliy dasturlari kontsepsiyasini ishlab chiqish;
- respublika va aholining tashishlarga bo'lgan davlat ehtiyojlari istiqbolini ishlab chiqish;
- avtomobil transporti sohasida yagona investitsiya, ilmiy-texnika va ijtimoiy siyosatni shakllantirish va yuritish;
- avtotransport xizmatlari bozorini shakllantirish va rivojlantirishga ko'maklashish;
- yo'lovchilar, bagaj va yuklar tashishni litsenziyalashni tashkil etish va takomillashtirish;
- tashuvchilar va mijozlarning huquqlari va manfaatlarini himoya qilish;
- kadrlarni o'qitish va ularning malakasini oshirishni tashkil etish;

– avtomobil transporti to‘g‘risidagi qonun hujjatlariga rioya etilishi ustidan nazorat qilish;

– avtomobil transporti sohasida xalqaro hamkorlikni amalga oshirish.

Avtomobil transportini boshqaruvchi davlat organi qonun hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarga ham ega bo‘lishi mumkin.

11-modda. Davlat hokimiyati mahalliy organlarining asosiy vakolatlari

Davlat hokimiyati mahalliy organlarining avtomobil transport sohasidagi asosiy vakolatlari quyidagilardir:

– avtomobil transportini rivojlantirish kompleks mintaqaviy dasturlarini ishlab chiqish va amalga oshirish;

– avtotransport xizmatlari bozorini shakllantirish va rivojlantirishga, barcha tashuvchilarning faoliyati uchun teng sharoitlar yaratishga ko‘maklashish;

– avtomobil transportining moddiy-texnika va ijtimoiy negizini mustahkamlashga ko‘maklashish.

Davlat hokimiyati mahalliy organlari qonun hujjatlariga muvofiq avtomobil transporti sohasida boshqa vakolatlarga ham ega bo‘lishi mumkin.

12-modda. Avtotransport vositalarini standartlash, metrologiya jihatidan ta‘minlash va sertifikatlash

Avtotransport vositalari xavfsizlik, mehnatni muhofaza qilish, ekologiya talablariga, shuningdek, standartlar va texnik shartlarga, tibbiy-sanitariya va yong‘inga qarshi normalarga muvofiqlik sertifikatiga ega bo‘lishi lozim.

Avtotransport vositalarini standartlash, metrologiya va sertifikatlash ishlarini tashkil etish, muvofiqlashtirish va ta‘minlash O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi huzuridagi O‘zbekiston davlat standartlash, metrologiya va sertifikatlash markazi hamda boshqa davlat organlari tomonidan qonun hujjatlariga muvofiq amalga oshiriladi.

Sertifikatlashdan o‘tmagan va belgilangan tartibda ro‘yhatga olinmagan avtotransport vositalaridan foydalanishga yo‘l qo‘yilmaydi.

13-modda. Avtomobilda tashishlarni litsenziyalash

Avtomobilda tashishlar tashuvchilar tomonidan maxsus ruxsatnoma (litsenziya) asosida amalga oshiriladi.

Avtomobilda tashishlar uchun litsenziya berish tartibi O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi tomonidan belgilanadi.

14-modda. Avtotransport vositasini boshqarish huquqi

Avtotransport vositasini boshqarish huquqi tegishli malakaga ega bo'lgan va tibbiy tekshiruvdan o'tgan jismoniy shaxsga beriladi. Avtotransport vositasini boshqarish huquqi belgilangan namunadagi hujjat bilan tasdiqlanadi.

Salomatligiga ko'ra avtotransport vositasini boshqarishga yaroqli yoki yaroqsiz ekanligi mezonini O'zbekiston Respublikasi Sog'liqni saqlash vazirligi tomonidan belgilanadi.

Avtotransport vositalarini boshqarishga doir malaka talablari qonun hujjatlari bilan belgilanadi.

15-modda. Yo'lovchilar, bagaj va yuklar tashish shartnomasi

Yo'lovchilar, bagaj va yuklar tashish shartlari va tomonlarning javobgarligini nazarda tutuvchi tashish shartnomasi asosida tashiladi.

Yo'lovchilar, bagaj va yuklarni tashiganlik uchun tashish shartnomasida belgilangan haq olinadi.

Qonun hujjatlariga muvofiq avtomobilda tashishlarning ayrim turlari uchun davlat hokimiyati mahalliy organlari tomonidan tartibga soluvchi tariflar belgilanishi mumkin. Tartibga soluvchi tariflar bo'yicha tashishlar munosabati bilan tashuvchilarning xarajatlarini qoplash O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi tomonidan belgilangan tartibda tegishli mahalliy budjet mablag'lari hisobidan amalga oshiriladi.

Tashuvchilarning qonun hujjatlariga muvofiq imtiyozlar berilgan, shu jumladan, bepul yurish huquqi berilgan

fuqarolarning ayrim toifalarini tashish bilan bog'liq xarajatlari davlat budjeti mablag'lari hisobidan belgilangan tartibda qoplanadi.

Avtomobil transportida yo'lovchilar, bagaj va yuklarni temiryo'l, dengiz, daryo, havo transporti va transportning boshqa turlari bilan o'zaro hamkorlikda tashish yagona transport hujjatidan hamda shunday tashishni tashkil etish tartibidan foydalangan holda amalga oshirilayotgan paytda yuzaga keladigan munosabatlar tashuvchilar o'rtasidagi bitim bilan tartibga solinadi.

Aholiga avtotransport xizmati ko'rsatuvchi avtovokzallar va yo'lovchilar bekatlari qurish tashuvchilar, davlat budjeti mablag'lari hamda qonun hujjatlarida taqiqlanmagan boshqa manbalar hisobidan amalga oshiriladi.

16-modda. Favqulodda holatlarda avtomobil transportining ishi

Favqulodda holatlar (zilzila, toshqin, yong'in, epidemiya va boshqa tabiiy ofatlar) yuzaga kelgan taqdirda tashuvchilar va mijozlar o'rtasidagi shartnoma munosabatlari O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi yoki davlat hokimiyati mahalliy organlarining qaroriga binoan tabiiy ofatlar yoki ularning oqibatlarini tugatish davrida to'xtatib turilishi mumkin.

Tashuvchilarning favqulodda holatlarda, shuningdek, safarbarlik holatini, fuqaro mudofaasi va avariya-qutqaruv ishlariga oid tadbirlarni ta'minlash bilan bog'liq tashishlarni amalga oshirishga doir xarajatlari davlat budjetidan qoplanadi.

17-modda. Tashuvchining huquqlari

Tashuvchi quyidagi huquqlarga ega:

- umumiy foydalanishdagi barcha avtomobil yo'llari, shuningdek, idoralarga qarashli umumiy foydalanish uchun ochiq avtomobil yo'llari orqali o'tish;
- jo'natilayotgan yuk o'z sertifikatiga muvofiq ekanligini tasdiqlovchi hujjatlarni olish;

– fuqarolar hayotiga, yo‘l harakati xavfsizligiga tahdid soluvchi, ekologiya va sanitariya normalari buzilishiga yoki boshqa g‘ayriqonuniy harakatlarga sabab bo‘luvchi holatlarda tashishdan voz kechish.

Tashuvchi qonun hujjatlariga muvofiq boshqa huquqlarga ham ega bo‘lishi mumkin.

18-modda. Tashuvchining majburiyatlari

Mijozga xizmat ko‘rsatish chog‘ida tashuvchi:

– tashish huquqini beruvchi litsenziyaga ega bo‘lishi;
– sertifikatga ega bo‘lgan va O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi tomonidan belgilangan tartibda ro‘yxatga olingan ishga yaroqli transport vositalaridan foydalanishi;

– tashish shartnomasi shartlariga rioya qilishi;

– yo‘lovchilar, bagaj va yuklar tashishning belgilangan qoidalariga rioya qilishi;

– yo‘lovchi, bagaj yoki yukni tayinlangan joyiga tashish shartnomasida belgilangan muddatda eltib qo‘yishi. Agar eltib qo‘yish muddati tashish shartnomasida belgilanmagan va nazarda tutilmagan bo‘lsa, eltib qo‘yish oqilona muddatlarda amalga oshirilishi lozim;

– yo‘lovchining xavfsizligini, xizmat ko‘rsatishning zarur qulayliklari va shartlarini ta‘minlashi;

– bagaj va yuklarning tashishga qabul qilib olingan paytdan boshlab oluvchiga berilgunga qadar saqlanishini ta‘minlashi;

– yo‘l harakati xavfsizligi va atrof-muhitni muhofaza qilish qoidalariga rioya etilishini ta‘minlashi;

– tashuvchi tashishni davom ettirishdan bosh tortgan taqdirda mijoz ko‘rgan zararni qoplashi;

– avtomobilda tashishlar bo‘yicha belgilangan tartibga muvofiq hisobga olish va hisobot berish ishlarini yuritishi;

– qonun hujjatlarida nazarda tutilgan boshqa majburiyatlarni bajarishi shart.

19-modda. Mijozning huquqlari

Mijoz quyidagi huquqlarga ega:

- tashuvchi to‘g‘risida zarur bo‘lgan axborotni olish;
- tashuvchini erkin tanlash va tashish uchun shartnoma tuzish;
- qoidalarda yoki tashish shartnomasida belgilangan tarzda tashuvchi tomonidan o‘z vaqtida va sifatli xizmat ko‘rsatilishidan bahramand bo‘lish;
- tashish tufayli yetkazilgan ziyonni va ma‘naviy zararni qonun hujjatlariga muvofiq to‘lattirish va qoplatirish;
- tashish shartnomasida ko‘rsatib o‘tilgan shartlar tashuvchi tomonidan buzilgan taqdirda xizmatlar ko‘rsatilishidan voz kechish;
- o‘z huquqlari buzilgan taqdirda vakolatli davlat organlariga yoki sudga murojaat qilish;
- qonun hujjatlarida nazarda tutilgan boshqa huquqlardan foydalanish.

Yo‘lovchilar tashish chog‘ida yo‘lovchi quyidagi huquqlarga ham ega:

- yo‘lovchilar tashish uchun ochiq bo‘lgan har qanday yo‘nalishga chipta sotib olish, chiptada belgilangan joyni egallash;
- shahar va shahar atrofi yo‘nalishlaridagi avtobuslarda yetti yoshgacha bo‘lgan bolalarni o‘zi bilan bepul olib yurish;
- shaharlararo va xalqaro yo‘nalishlardagi avtobusda besh yoshgacha bo‘lgan bir bolani alohida joy berilmagan holatda bepul olib yurish, besh yoshdan o‘n yoshgacha bo‘lgan bola uchun alohida joy berilgan holatda chipta to‘liq qiymatining 50 foizini to‘lab chipta sotib olish va o‘n yoshgacha bo‘lgan ikki yoki undan ortiq bola olib yurilganda ulardan biri bepul olib yuriladi, qolganlari uchun – alohida joy berilgan holatda chipta to‘liq qiymatining 50 foizini to‘lab chipta sotib olinadi;

– shahar va shahar atrofi yo‘nalishlarida yigirma kilogrammdan oshmaydigan og‘irlikdagi bagajni, shaharlararo va xalqaro yo‘nalishlarda – belgilangan o‘lchamlardagi bagajning bir o‘rnini o‘zi bilan bepul, ko‘rsatib o‘tilgan normalardagidan ortiqcha bagajni esa haq evaziga olib yurish;

– tashish boshlanmasidan oldin chiptani topshirish va uning uchun to‘langan summani qaytarib olish. To‘langan summaning tashuvchi tomonidan qaytarilish tartibi qonun hujjatlari bilan belgilanadi;

– yo‘lovchilarni tashuvchi reyslar kechikkan yoki bekor qilingan taqdirda yetkazilgan ziyonni va ma‘naviy zararni qonun hujjatlariga muvofiq to‘lattirish va qoplatirish.

Ushbu modda ikkinchi qismining uchinchi va to‘rtinchi xatboshilarida berilgan imtiyozlarni tatbiq qilish O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi tomonidan belgilangan tartibda tashuvchining mablag‘lari hisobidan amalga oshiriladi.

20-modda. Mijozning majburiyatlari

Mijoz:

– tashish shartnomasi shartlariga rioya qilishi;

– tashish qoidalarida o‘ziga qo‘yilgan talablarni bajarishi;

– tashilayotgan yukning tashish shartnomasiga muvofiqligini tasdiqlovchi zarur hujjatlarni tashuvchining talabiga binoan taqdim etishi;

– avtotransport vositalarining tashilishi lozim bo‘lgan yuk yoki bagaj yoniga bemaol va xavfsiz kirib bora olishini ta‘minlashi;

– qonun hujjatlarida nazarda tutilgan boshqa majburiyatlarni bajarishi shart.

21-modda. Tashish shartnomasidan kelib chiqadigan majburiyatlar bo‘yicha javobgarlik

Tashish shartnomasidan kelib chiqadigan majburiyatlarni bajarmagan yoki tegishli darajada bajarmagan

taqdirda, tomonlar qonun hujjatlariga muvofiq javobgar bo'ladilar.

Tomonlarning qonunda belgilab qo'yilgan javobgarlikni cheklash yoki bartaraf etish haqidagi bitami haqiqiy emas.

22-modda. Yuk yoki bagaj yo'qolgan, kam chiqqan yoki shikastlangan (buzilgan) hollarda tashuvchining javobgarligi

Agar tashuvchi yuk yoki bagajning yo'qolishi, kam chiqishi yoki shikastlanishida (buzilishida) o'zining aybi yo'qligini isbotlay olmasa, tashish uchun qabul qilib olgan yuk yoki bagaj yo'qolganligi, kam chiqqanligi yoki ularga shikast yetkazilganligi (buzilganligi) uchun javobgar bo'ladi.

Yuk yoki bagajni tashish vaqtida yetkazilgan zarar yo'qotilgan, kam chiqqan yoki shikastlangan (buzilgan) yuk yoki bagaj qiymati, shuningdek, tashuvchi yo'qolgan, kam chiqqan yoki shikastlangan (buzilgan) yuk yoki bagajni eltib berish uchun mijozdan olgan kira haqi qiymati miqdorida, agar bu kira haqi yuk yoki bagajning bahosiga kirmasa, tashuvchi tomonidan qoplanadi.

Mijoz tashuvchidan yuk yo'qolgani, kam chiqqanligi yoki shikastlangani (buzilgani) tufayli yetkazilgan boshqa zararlar ham qoplanishini talab qilishga haqli.

23-modda. Tashuvchining yuk tashish uchun avtotransport vositasini bermaganligi yoki o'z vaqtida bermaganligi uchun javobgarligi

Tashuvchi tashish shartnomasiga muvofiq yuk tashish uchun avtotransport vositasini bermaganligi yoki o'z vaqtida bermaganligi uchun qonun hujjatlariga muvofiq javobgar bo'ladi.

Agar avtotransport vositasini bermaganlik yoki o'z vaqtida bermaganlik yengib bo'lmas kuch, harbiy harakatlar, muayyan yo'nalishda yuk tashish to'xtatib yoki cheklab qo'yilganligi tufayli yuz bergan bo'lsa, tashuv-

chi qonun hujjatlarida belgilangan tartibda javobgarlikdan ozod qilinadi.

24-modda. Yuk tashish uchun tashuvchi tomonidan berilgan avtotransport vositasidan foydalanmaganlik uchun mijozning javobgarligi

Yuk tashish uchun tashish shartnomasiga muvofiq berilgan avtotransport vositasidan foydalanmaganlik uchun mijoz qonun hujjatlarida belgilangan tartibda javobgar bo'ladi.

Agar bu yengib bo'lmas kuch, harbiy harakatlar, muayyan yo'nalishda yuk tashish to'xtatib yoki cheklab qo'yilganligi tufayli yuz bergan bo'lsa, mijoz qonun hujjatlarida belgilangan tartibda javobgarlikdan ozod qilinadi.

25-modda. Yo'lovchini jo'natib yuborish kechiktirilgani uchun tashuvchining javobgarligi

Yo'lovchilarni tashish uchun avtotransport vositasini jo'natish kechiktirilgan yoki u belgilangan manzilga kechikib kelgan taqdirda (shahar va shahar atrofida tashishlar bundan mustasno), tashuvchi, agar kechiktirish yoki kech yetib borish tashuvchiga bog'liq bo'lmagan holatlar tufayli yuz berganligini isbotlay olmasa, yo'lovchiga jarima tariqasida neustoyka to'laydi. Jarima miqdori va uni to'lash tartibi qonun hujjatlari bilan belgilanadi.

Yo'lovchiga jarima to'lash tashuvchini avtotransport vositasi kechiktirilishi yoki kech yetib berishi tufayli yo'lovchi ko'rgan zararni unga to'lashdan ozod etmaydi.

Avtotransport vositasi kechiktirilganligi sababli yo'lovchi unda jo'nashdan voz kechgan taqdirda, tashuvchi yo'lovchiga kira haqini va u qilgan boshqa xarajatlarni qaytarishi shart.

26-modda. Yo'lovchining hayoti yoki sog'lig'iga shikast yetkazilganligi uchun tashuvchining javobgarligi

Tashuvchi tashish paytida yo'lovchining hayoti yoki sog'lig'iga shikast yetkazilganligi uchun, agar u shikast jabrlanuvchining qasdi yoki yengib bo'lmas kuch tufayli yuz berganligini isbotlay olmasa, javobgar bo'ladi.

Yo'lovchining hayoti yoki sog'lig'iga shikast yetkazilganligi uchun tashuvchining javobgarligi qonun hujjatlari bilan belgilanadi.

27-modda. Mijozning zarar yetkazganlik uchun javobgarligi

Mijoz o'zining aybi bilan boshqa shaxslarga, tashuvchining va boshqa shaxslarning tashuvchi javobgar bo'lgan mol-mulkiga yetkazilgan zarar uchun javobgar bo'ladi.

Yuk jo'natuvchi transport hujjatlarida ko'rsatilgan ma'lumotlar noto'g'riligi, noaniqligi yoki to'liq emasligi tufayli yuzaga kelishi mumkin bo'lgan barcha zararlar uchun tashuvchi va uchinchi shaxs oldida javobgar bo'ladi.

28-modda. Yo'lovchilar, bagaj va yuklarni sug'urta qilish

Yo'lovchilar xalqaro va shaharlararo avtomobil transportidan foydalanganda majburiy shaxsiy sug'urta qilinishlari shart.

Majburiy shaxsiy sug'urtalash tartibi qonun hujjatlari bilan belgilanadi.

Yo'lovchilar hayotini, sog'lig'ini ixtiyoriy sug'urta qilish, shuningdek, bagaj va yuklarni sug'urta qilish tegishli sug'urta shartnomalari asosida qonun hujjatlariga muvofiq amalga oshiriladi.

29-modda. Avtomobil transportida xavfsizlik va ekologiya normalarini ta'minlash

Tashuvchi yo'lovchilar, bagaj va yuklarni tashish, fuqarolar hayoti va sog'lig'i, harakat xavfsizligini hamda atrof-muhit muhofaza qilinishini ta'minlashi shart.

Avtotransport korxonalari, avtovokzallar, avtobekatlar-

ning transport vositalari harakati va yuk ortish-tushirish ishlari amalga oshiriladigan hududlari o'ta xavfli tegralar hisoblanadi. O'ta xavfli tegralarda bo'lish va unda ishlarni amalga oshirish qoidalari qonun hujjatlari bilan belgilanadi.

Zaharlovchi, portlovchi, alanganuvchi, radioaktiv, zaharli va boshqa xavfli yuklar faqat bunday yuklarni tashish qoidalariga muvofiq tashilishi lozim. Mijoz va tashuvchi ularning bexatar tashilishi, ortilishi va tushirib olinishini ta'minlashlari shart. Xavfli yuklarni qo'riqlash va kuzatib borish yukni jo'natuvchilar yoki oluvchilar tomonidan butun yo'l davomida ta'minlanadi.

Xavfli yuklar ro'yxati va ularni tashish qoidalari O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi tomonidan tasdiqlanadi.

30-modda. Nizolarni hal qilish

Tashuvchi va mijoz o'rtasida yuzaga keladigan nizolar sud tartibida hal etiladi.

31-modda. Avtomobil transporti to'g'risidagi qonun hujjatlarini buzganlik uchun javobgarlik

Avtomobil transporti to'g'risidagi qonun hujjatlarining buzilishida aybdor bo'lgan shaxslar belgilangan tartibda javobgar bo'ladilar.

**O'zbekiston Respublikasining
Prezidenti**

I. KARIMOV

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI
VAZIRLAR MAHKAMASINING
QARORI**

04.11.2003-y.

№ 482

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASIDA
AVTOMOBIL TRANSPORTIDA YO‘LOVCHILAR
VA BAGAJ TASHISH QOIDALARINI HAMDA
AVTOBUSLARDA YO‘LOVCHILAR TASHISH
XAVFSIZLIGINI TA‘MINLASHGA
DOIR TALABLARNI TASDIQLASH
HAQIDA**

Mazkur Qarorga quyidagilarga muvofiq o‘zgartirishlar kiritilgan:

O‘zR VM 29.05.2006-y. 98-son Qarori;

O‘zR VM 16.02.2011-y. 34-son Qarori;

O‘zR VM 18.05.2011-y. 139-son Qarori;

O‘zR VM 02.11.2011-y. 294-son Qarori.

«Avtomobil transporti to‘g‘risida»gi O‘zbekiston Respublikasi Qonunini bajarish yuzasidan O‘zbekiston Respublikasida avtomobil transporti faoliyatining huquqiy asoslarini yanada shakllantirish maqsadida Vazirlar Mahkamasi

QAROR QILADI:

1. Quyidagilar:

O‘zbekiston Respublikasida Avtomobil transportida yo‘lovchilar va bagaj tashish qoidalari 1-ilovaga muvofiq;

O‘zbekiston Respublikasida Avtobuslarda yo‘lovchilar tashish xavfsizligini ta‘minlashga doir talablar 2-ilovaga muvofiq tasdiqlansin.

2. Belgilab qo‘yilsinki, ushbu qarorga 2-ilova 15-bandining nazorat priborlari (taxograflar) bilan jihozlash-

ga doir talablari 2004-yil 1-yanvardan boshlab kuchga kiradi.

3. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining «O'zbekiston Respublikasida Avtobuslarda yo'lovchilar tashish xavfsizligini ta'minlashga doir talablarni tasdiqlash to'g'risida» 1997-yil 31-iyuldagi 378-son qarori o'z kuchini yo'qotgan deb hisoblansin.

4. Mazkur qarorning bajarilishini nazorat qilish O'zbekiston Rsspublikasi Bosh vazirining birinchi o'rinbosi K. N. To'laganov zimmasiga yuklansin.

O'zbekiston Respublikasining
Bosh vaziri

O'. SULTONOV

Vazirlar Mahkamasining 2003-yil 4-noyabrdagi
482-son qaroriga
1-ILOVA

Avtomobil transportida
yo'lovchilar va bagajni tashish
QOIDALARI

Mazkur Qoidalarqa quyidagilarga muvofiq o'zgartirishlar kiritilgan:

- O'zR VM 29.05.2006-y. 98-son Qarori;
- O'zR VM 16.02.2011-y. 34-son Qarori;
- O'zR VM 18.05.2011-y. 139-son Qarori;
- O'zR VM 02.11.2011-y. 294-son Qarori.

I BOB. UMUMIY QOIDALAR

1. Avtomobil transportida yo'lovchilar va bagajni tashishning ushbu Qoidalari (keyingi o'rinlarda Qoidalar deb yuritiladi) «Avtomobil transporti to'g'risida», «Shahar yo'lovchilar transporti to'g'risida», «Yo'llarda harakatlanish xavfsizligi to'g'risida», «Iste'molchilarning huquqlarini himoya qilish to'g'risida»gi O'zbekiston Respublikasi qonunlariga muvofiq ishlab chiqilgan va O'zbekiston Respublikasida avtomobil transportida yo'lovchilar va bagajni tashishga tatbiq etiladi.

2. Avtomobil transportida yo'lovchilar va bagajlarni tashish tegishli litsenziya, tender natijalari bo'yicha belgilangan tartibda tuzilgan muntazam yo'nalishlarda yo'lovchilar transportida xizmatlar ko'rsatish yuzasidan tuzilgan shartnomalar (kontrakt) mavjud bo'lgan taqdirda amalga oshiriladi.

3. Yo'lovchilar va bagajni tashishga tariflar miqdorlari mazkur Qoidalar va boshqa qonun hujjatlarida belgilangan tartibda belgilanadi.

4. Avtomobilda yo'lovchilar va bagajni xalqaro tashishlar, shuningdek, O'zbekiston Respublikasining xalqaro shartnomalari bilan ham tartibga solinadi.

5. Yo'l chiptalari, yo'l va chiptani hisobga olish varaqalari rekvizitlari, yo'nalishlar, avtovokzallar (avtostan-siyalar) pasportlari, avtomobil transportida yo'lovchilar va bagajni tashishga taalluqli shakllar va yo'riqnoma-metodik hujjatlar O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi tomonidan tasdiqlanadi.

II BOB. YO'LOVCHILAR VA BAGAJNI TASHISH

1-§. Asosiy tushunchalar

6. Qoidalarda quyidagi asosiy tushunchalardan foydalaniladi:

avtobus – yo'lovchilarni, bagajni tashishga mo'ljallangan va haydovchi o'rnini hisoblamaganda 8 tadan ortiq o'rindiqqa ega bo'lgan avtotransport vositasi;

avtovokzal (avtostansiya) – transport-ekspeditsiya, tashish faoliyatini amalga oshiruvchi va yo'lovchilarga boshqa xizmatlar ko'rsatuvchi tashkilot;

avtopavilon – yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishga mo'ljallangan avtomobil yo'lidagi inshoot;

bagaj avtomobili – bagaj tashishga mo'ljallangan avtomobil;

bagaj – jo'natish uchun idishga joylangan va yo'lovchi tomonidan ushbu avtobusda olib ketiladigan buyumlar;

bagaj kvitansiyasi – bagajning tashish uchun qabul qilib olinganligini tasdiqlovchi hujjat;

chipta – yo'lovchining haq to'lagan holda avtobusdan foydalanishga bo'lgan huquqini hamda yo'lovchi va tashuvchi o'rtasida tashuvlar yuzasidan oshkora shartnomalar tuzilganligini tasdiqlovchi qat'iy hisobda turadigan hujjat;

haydovchi – avtotransport vositasini boshqaruvchi shaxs;

yo‘l – qurilgan va transport vositalarining harakatlanishi uchun foydalaniladigan yer polosasi yoxud sun‘iy inshoot yuzasi;

qo‘l yuki – yo‘lovchi tomonidan bepul tashiladigan tashish uchun idishga joylangan buyumlar;

yengil avtomobil – yo‘lovchilar va bagajni tashishga mo‘ljallangan hamda haydovchi o‘rnini hisobga olmaganda 8 tadan ko‘p bo‘lmagan o‘rindiqlarga ega bo‘lgan avtotransport vositasi;

yo‘nalishsiz taksilar – yo‘lovchilarning buyurtmanomalariga ko‘ra taksometr (hisoblagich) ko‘rsatkichi bo‘yicha haq to‘lash hisobiga tashish xizmatlari ko‘rsatuvchi avtotransport vositasi;

yo‘nalishli avtobus – belgilangan yo‘nalish bo‘yicha yo‘lovchilar va bagajni tashishga mo‘ljallangan avtobus;

yo‘nalishli taksilar – yo‘lovchilarning talabiga ko‘ra to‘xtab o‘tadigan muntazam yo‘nalishlarda yo‘lovchilarni tashishga mo‘ljallangan avtotransport vositasi (avtobus yoki yengil avtomobil);

yo‘nalish – avtotransport vositalarining muayyan manzillar oralig‘ida belgilangan qatnov yo‘li;

yo‘nalish pasporti (yo‘nalish hujjatlari) – yo‘nalish to‘g‘risidagi asosiy ma‘lumotlarni tavsiflovchi hujjatlar;

yo‘lovchi – tuzilgan tashish shartnomasiga muvofiq tashish xizmatlaridan foydalanuvchi jismoniy shaxs;

supacha – yo‘l qoplamasi sathidan balandroq bo‘lgan, avtovokzallarda (avtostansiyalarda)gi yo‘lovchilarni transportga chiqarish va undan tushirishga mo‘ljallangan maydoncha;

tashuvchi – mulk huquqi yoki boshqa ashyoviy huquqlar asosida avtotransport vositasiga ega bo‘lgan, tijorat asosida yo‘lovchilar, bagaj tashish xizmatini ko‘rsatadigan hamda bunga maxsus ruxsatnomasi (litsenziyasi) bo‘lgan yuridik shaxs;

qatnov jadvali – reysni bajarish vaqti, joyi va izchilligi to‘g‘risidagi ma‘lumotlar mavjud bo‘lgan grafik (jadval);

reys – avtotransport vositasining yo‘nalishning boshlanishidan oxirgi manzilgacha bo‘lgan yo‘li;

maxsus yo‘nalishlar – tashkilotlarning xodimlarini ish joyiga va ish joyidan tashish;

yo‘nalish sxemasi – yo‘nalishning shartli belgilar qo‘yilgan grafik tasviri;

tarif – yo‘lovchilar va bagajni tashish uchun belgilangan to‘lov miqdori;

trafaret – yo‘lovchilarni yo‘nalish to‘g‘risida xabar-dor qilishga mo‘ljallangan ko‘rsatkich.

2-§. Tashishlarning turlari va ularni tashkil etish

7. Yo‘lovchilarni tashish quyidagi turlarga bo‘linadi:

- a) shaharda tashish;
- b) shahar atrofida tashish;
- d) shaharlararo tashish;
- e) xalqaro tashish.

Yo‘lovchilar:

- a) yo‘nalishli avtobuslarda;
- b) yuridik va jismoniy shaxslarga ularning buyurtma-nomalari (buyurtmalari)ga yoki tashishning boshqa shart-nomalari bo‘yicha beriladigan avtobus va yengil avto-mobillarda;
- d) yo‘nalishsiz taksilarda;
- e) yo‘nalishli taksilarda tashiladi.

8. Yo‘nalishli avtobuslar va yo‘nalish taksilari hara-kati:

a) shahardagi yo‘nalishlarda – shaharlarning hokim-liklari yoki shaharlar hokimliklari tomonidan tashkil etiladigan shahar yo‘lovchilar tashish transportini boshqa-rish organlari tomonidan;

b) shaharlar atrofidagi va viloyatlar ichidagi shahar-lararo yo‘nalishlarda – viloyatlar hokimliklari yoki Qora-

qalpog'iston Respublikasi Vazirlar Kengashi hamda viloyatlar va Toshkent shahar hokimliklari tomonidan tashkil etiladigan yo'lovchilar tashish transportini boshqarish organlari tomonidan;

d) viloyatlararo, shaharlararo va xalqaro yo'nalishlarda – O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi tomonidan tuziladigan jadvallar bo'yicha tashkil etiladi.

9. Yangi yo'nalishlarni tashkil etish (ochish) belgilangan tartibda:

a) shaharlarda – shaharlar hokimliklari yoki shahar yo'lovchilar tashish transportini boshqarish organlari tomonidan;

b) shahar atrofidagi va viloyatlar ichidagi shaharlararo yo'nalishlarda – Qoraqalpog'iston Respublikasi Vazirlar Kengashi hamda viloyatlar va Toshkent shahar hokimliklari yoki yo'lovchilar tashish transportini boshqarish organlari tomonidan;

d) viloyatlararo, shaharlararo va xalqaro yo'nalishlarda – O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi Yo'llarda harakatlanish xavfsizligi bosh boshqarmasi bilan kelishgan holda O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi tomonidan amalga oshiriladi.

10. Har bir yangidan ochiladigan va foydalaniladigan yo'nalishlar uchun yo'nalish pasporti tasdiqlanadi va unda quyidagilar bo'ladi:

a) yo'nalishning asosiy ko'rsatkichlari bilan birga titul varaqasi;

b) yo'nalish sxemasi (sxemada to'xtab o'tish manzillari, harakatlanish uchun xavfli bo'lgan yo'l uchastkalari, temiryo'lni kesib o'tish joylari, kesishgan yo'l ustidan o'tkazilgan ko'ndalang yo'llar va shu kabilar ko'rsatiladi). Shaharlararo, viloyatlararo va xalqaro yo'nalishlar sxemalarida, bundan tashqari dam olish joylari, ovqatlanish shoxobchalari ko'rsatiladi;

d) masofani o'lchash protokoli va avtotransport vositasining harakatlanish vaqti xronometraji;

e) avtotransport vositasining yo'nalish bo'yicha harakatlanish jadvali;

f) yo'l haqi tariflari.

11. Yo'lovchilarning ayrim toifalariga transportda imtiyozli (shu jumladan, bepul) yurish huquqi beriladi.

Avtomobil transportida imtiyozli yurish huquqiga ega bo'lgan yo'lovchilar toifalari va ushbu imtiyozlarni berish tartibi qonun hujjatlariga muvofiq belgilanadi.

12. Muntazam yo'lovchilar tashish yo'nalishlaridagi avtotransport vositalarida yurishda yo'lovchi yo'l chiptasi sotib olishi, uni butun yo'lda yurish vaqti davomida saqlashi va uni nazoratchining birinchi talabiga ko'ra ko'rsatishi shart.

13. Yo'lovchilar yo'l chiptalarini kassalardan yoki konduktordan (haydovchidan) sotib oladi.

14. Yo'nalishdagi avtotransport vositasi nosoz bo'lgan taqdirda yo'lovchilarga berilgan yo'lda yurish hujjatlari aynan shu yo'nalishdagi boshqa avtotransport vositasida yurish uchun haqiqiy hisoblanadi. Yo'lovchilarni boshqa avtotransport vositasiga o'tkazish nosoz avtotransport vositasining haydovchisi tomonidan amalga oshiriladi.

Yo'lovchilar yo'qotib qo'ygan chiptalar tiklanmaydi, ular uchun to'langan pul qaytarib berilmaydi.

15. Avtobusda:

a) yo'lovchilarning mast holda yurishi;

b) yo'lovchilar yoki haydovchining chekishi;

d) haydovchi (konduktor)ning ruxsatisiz oynalarni ochish;

e) oynadan tashqariga osilish;

f) tez yonuvchan, portlovchi, zaharlovchi, zaharli, qo'lansa, radioaktiv moddalar va ashyolarni, gilofsiz o'qotar qurol, tig'li va keskir ashyolarni olib yurish;

g) o'Ichami 100 sm x 50 sm x 30 santimetrdan katta yoki bitta o'rin uchun og'irligi 60 kilogrammdan ortiq buyumlarni, shuningdek, uzunligi 200 santimetrdan ortiq bo'lgan buyumlarni olib yurish;

h) salonni yoki yo'lovchilarning kiyimlarini iflos qiluvchi buyumlar va ashyolarni olib yurish;

i) tumshuqbog'siz itlar va boshqa hayvonlarni olib yurish taqiqlanadi.

3-§. Yo'lovchilar tashuvchi transport vositalariga qo'yiladigan talablar

16. Avtotransport vositalarining texnik holati va anjomlari tegishli standartlar hamda texnik foydalanish qoidalari talablariga javob berishi kerak.

17. Avtotransport vositalari Dst 974/2000 O'zbekiston davlat standartiga muvofiq anjomlarga ega bo'lishi kerak.

4-§. Yo'lovchilarni tashuvchi haydovchilarga qo'yiladigan talablar

18. Avtomobil transportida yo'lovchi tashuvchi haydovchilar O'zbekiston davlat standartlarida va boshqa qonun hujjatlarida nazarda tutilgan talablarga javob berishlari kerak.

19. Muntazam qatnovlarni amalga oshiruvchi avtobuslar va yo'nalishli taksilar haydovchilari yo'nalishda ishlayotganda:

- tender shartnomasiga muvofiq ushbu yo'nalishda ishlash huquqini tasdiqlovchi guvohnomaga;

- tegishli litsenziyaga (litsenziya kartochkasiga);

- yo'nalish hujjatlariga;

- yo'l varaqasi va chiptalarni hisobga olish varaqasiga;

- yo'l varaqalarida yo'lga chiqishdan oldin belgilangan

tartibda o'tkaziladigan avtotransport vositasining texnik ko'rikdan va haydovchilarning tibbiy ko'rikdan o'tganligi haqidagi qaydlarga;

– qatnov jadvaliga va yo'nalish sxemasiga (shahar atrofida, shaharlararo va xalqaro yo'nalishlarda – unda aholi yashash joylaridan o'tish vaqti, ovqatlanish, dam olish, tungi uxlash vaqti va joyi ko'rsatilgan holda) ega bo'lishi kerak.

5-§. Yo'lovchilar tashuvchi avtotransport vositalari ishini hisobga olish

20. Quyidagilar yo'lovchilar tashuvchi avtotransport vositalari ishini hisobga oluvchi asosiy hujjatlar hisoblanadi:

- a) avtotransport vositasining yo'l varaqasi;
- b) shaharda, shahar atrofida va shaharlararo qatnovchi (yo'nalishsiz taksilardan tashqari) avtotransport vositalarining chiptalarni hisobga olish varaqasi;
- d) avtobus va yengil avtomobillarning buyurtmanomalar (buyurtmalar) va boshqa shartnomalar bo'yicha ishlashi yuzasidan topshiriqnoma;
- e) chiptalarni sotish vedomosti (yo'nalishsiz taksilardan tashqari).

21. Avtotransport vositalarining yo'l varaqalari va chiptalarni hisobga olish varaqalari hamda buyurtmanomalar (buyurtmalar) va boshqa shartnomalar bo'yicha ishlashi yuzasidan topshiriqnoma blankalari qat'iy hisobda turadigan blankalarni hisobga olish va saqlash qoidalari bo'yicha hisobga olinadi va tashuvchida saqlanadi.

22. Yo'l hujjatlarida tuzatishlar va o'chirib yozishlarga yo'l qo'yilmaydi. Haydovchi garajda, yo'lda, oraliq manzillarga kirib o'tishda va oxirgi manzillarda yo'l hujjatlaridagi barcha qaydlarning to'g'riligini kuzatib borishi shart.

III BOB. SHAHARDAGI YO‘NALISHLARDA YO‘LOVCHILAR VA BAGAJ TASHISH

1-§. Umumiy qoidalar

23. Shahar yo‘lovchilar tashish transporti yo‘nalishlari quyidagi turlarga bo‘linadi:

a) shahardagi oddiy, tezkor, ekspress va tig‘iz paytlardagi qo‘shimcha yo‘nalishlar;

b) shahar chetidan ko‘pi bilan 2 km chetga chiquvchi shaharda qatnovchi yo‘nalishlar;

d) yo‘nalishli taksilar.

Shahardagi yo‘nalishlar shahar (shaharcha)dagi turar joy va sanoat hududlarini madaniy-maishiy va sport-sog‘lomlashtirish tashkilotlari, vokzallar, aeroportlar, avtostansiyalar, metro stansiyalari, temiryo‘l platformalari, pristanlar va shu kabilar bilan transport aloqasini ta‘minlashi kerak.

24. Aholiga xizmat ko‘rsatish xususiyatiga muvofiq shahardagi yo‘nalishlar bir nechta ish rejimiga ega bo‘lishi mumkin:

a) sutka, hafta kunlari, oyning belgilangan davri mobaynida amal qiladigan doimiy yo‘nalishlar;

b) dam olish hududlari, sport-sog‘lomlashtirish komplekslari, yarmarkalar va shu kabilar faoliyat ko‘rsatadigan davrda tashkil etiladigan mavsumiy yo‘nalishlar;

d) maxsus yo‘nalishlar;

e) ko‘cha-yo‘l shoxobchalarida favqulodda vaziyatlar paydo bo‘lganda, ayrim uchastkalar, transport yo‘llari va maydonlar yopilganda joriy etiladigan vaqtinchalik yo‘nalishlar.

2-§. Yo‘l haqini yo‘lkira kartochkalari bilan to‘lash

25. Yo‘lkira kartochkalarini oldindan sotish maxsus tashkil etilgan sotish shoxobchalarida, shuningdek, savdo

tashkilotlari va bevosita tashuvchi orqali amalga oshiriladi.

Yo'lkira kartochkasi bagajni bepul tashish huquqini bermaydi.

Yo'lkira kartochkalari seriyalari, transport turlari bo'yicha bo'linadi va yo'lovchilarning barcha toifalari uchun, imtiyozli kartochkalar esa pensionerlar, nogironlar, talabalar va o'quvchilar uchun haqiqiy hisoblanadi.

Shahar transportida foydalaniladigan barcha seriya va turdagi yo'l kartochkalari taksilar, shahar atrofidagi va shaharlararo (viloyatlararo va xalqaro) yo'nalishlar uchun haqiqiy hisoblanmaydi.

3-§. Transportda yurish shartlari

26. Yo'lovchilarni transportga chiqarish va undan tushirish faqat to'xtab o'tish manzillarida amalga oshirilishi mumkin. Yo'nalishda «talabga ko'ra» to'xtash joylari mavjud bo'lganda yo'lovchi haydovchiga avtotransport vositasini to'xtatish zarurligi to'g'risida oldindan ma'lum qilishi kerak.

27. Yo'nalishli yoki yo'nalishsiz taksilar yo'lovchilarini chiqarish va tushirish yo'lovchilar talabiga ko'ra yo'llarda harakatlanish xavfsizligi qoidalariga rioya qilgan holda amalga oshiriladi.

28. Yo'l kartochkasi yoxud avtobusda yurish huquqini tasdiqlovchi boshqa hujjati bo'lgan yo'lovchi uni avtobusga chiqish vaqtida ko'rsatishi shart.

29. Shahardagi avtobus yo'nalishlarida yo'lovchi yetti yoshgacha bo'lgan bolalarni o'zi bilan birga bepul olib yurish huquqiga ega.

30. Maktabgacha yoshdagi bolali yo'lovchilar, homilador ayollar, nogironlar va keksa fuqarolar uchun avtobus salonida, uning yo'lovchi sig'imiga qarab 6 ta oldingi joylar ajratiladi. Ushbu joylarni egallagan boshqa yo'lovchilar ularni mazkur shaxslar uchun bo'shatishlari kerak.

31. Haydovchi avtobusni to'xtash joyidan faqat eshiklarni yopgan holda, yo'lovchilar to'liq tushirib va chiqarib bo'lingandan so'ng yurgizishi, bekatlarni aniq va to'g'ri e'lon qilishi, qatnov yo'nalishi o'zgargan taqdirda esa bu to'g'rida har qaysi bekatda e'lon qilishi shart. Avtobus salonini avtobusning muayyan turi uchun belgilangan umumiy sig'imidan ortiqcha to'ldirishga yo'l qo'yilmaydi.

4-§. Qo'l yuki va bagajni tashish

32. Yo'lovchi hajmi 60 sm x 40 sm x 20 sm va og'irligi 20 kilogrammdan ortiq bo'lmagan qo'l yuki hamda musiqa asbobini, 150 santimetrgacha uzunlikdagi buyumlarni, shuningdek, qafasga solingan mayda hayvonlar va parrandalarni, aravachani (bolalar, nogironlar va boshqalarning aravachalarini), mayda bog'dorchilik inventari, bolalar chanalarini o'zi bilan birga bepul olib yurish huquqiga ega.

33. Hajmi 60 sm x 40 sm x 20 santimetrda 100 sm x 50 sm x 30 santimetrgacha bo'lgan va uzunligi 150 santimetrda 200 santimetrgacha bo'lgan buyumlarni, shuningdek, o'lchamidan qat'i nazar, og'irligi 20 kilogrammdan ortiq bo'lgan bagajni olib yurish tarifiqa muvofiq haq to'lagan holda amalga oshiriladi.

34. O'lchami 33-bandda ko'rsatilgan eng katta hajmlarning hatto bittasidan ortiq bo'lgan bagaj belgilangan parametrlarga nomuvofiq hisoblanadi.

35. Bagajning joylanishi va tashilishi yo'lovchilarga va avtotransport vositasiga biron-bir zarar yetkazish imkoniyatini to'liq istisno qilishi kerak.

36. Bagajni olib yurish qiymati yo'lovchining yo'l haqi qiymati kabi tartibda belgilanadi.

IV BOB. SHAHAR ATROFI, SHAHARLARARO VA XALQARO YO‘NALISHLARDA YO‘LOVCHILAR HAMDA BAGAJNI TASHISH

1-§. Umumiy qoidalar

37. Aholiga xizmat ko‘rsatish xususiyatiga muvofiq shahar atrofi, shaharlararo va xalqaro yo‘nalishlar quyidagi bir nechta ish rejimiga ega bo‘lishi mumkin:

a) sutka, hafta kunlari, oylarning belgilangan davri mobaynida amal qiladigan doimiy yo‘nalishlar;

b) dam olish zonalari, sport-sog‘lomlashtirish komplekslari, yarmarkalar va shu kabilar faoliyat ko‘rsatadigan davrda tashkil etiladigan mavsumiy yo‘nalishlar;

d) ishchilar, mutaxassislar va xizmatchilarni ish joyiga va uyga tashish uchun tashkilotlar tomonidan tashkil etiladigan maxsus yo‘nalishlar.

38. Shahar atrofi yo‘nalishlaridagi bekatlar yo‘lovchilarning u yerga xavfsiz va qulay kelishini ta‘minlashni hamda qonun hujjatlari talablarini hisobga olgan holda joylashtirilishi va ular quyidagilarga ega bo‘lishi kerak:

a) pavilonni joylashtirish uchun asfaltlangan maydonchalar va yo‘lovchilarning bekatga kelishi uchun asfaltlangan yo‘lkalar;

b) yo‘lovchilarning yomg‘ir, qor, shamoldan bekinishi uchun pavilon;

d) bekatning nomi yozilgan ko‘rsatkich;

e) yo‘nalishlar ko‘rsatkichi, unda quyidagilar ko‘rsatiladi:

yo‘nalishlarning tartib raqami, ularning oxirgi manzili nomi (qatnov yo‘nalishlari bo‘yicha), harakatlanish oralig‘i 30 minutdan ortiq bo‘lganda ushbu manzildan avtobuslarning jo‘nash jadvali. Yo‘nalishda avtobuslar qatnovi oralig‘i 30 minutdan kam bo‘lganda jadval o‘rniga qatnovlar oralig‘i jadvali ko‘rsatilishi mumkin. Unda avtobuslarning birinchi va oxirgi jo‘nash vaqti hamda sut-

ka davrlari bo'yicha qatnov oraliqlari vaqti ko'rsatilgan bo'ladi.

39. Shahar atrofi yo'nalishlarida to'xtab o'tish manzillari yo'lovchilar uchun eng qulay joylarda bo'lishi kerak:

a) shahar atrofi yo'nalishlarining shahardagi so'nggi bekatlari yo'lovchilar gavjum bo'ladigan yirik manzillar (temiryo'l vokzallari va stansiyalari, daryo portlari, bozorlar, metropolitenning oxirgi bekatlari va shu kabilar) yonida bo'lishi kerak;

b) shaharda shahar atrofi yo'nalishlarining to'xtab o'tish manzillari shahar yo'lovchi tashish transporti yo'nalishlari to'xtab o'tish manzillari bilan bir joyda bo'lishi va shaharning transportni boshqarish bo'yicha vakolati organlari bilan kelishilgan bo'lishi kerak;

d) aholi yashash joylari chegaralarida joylashgan shahar atrofi yo'nalishlari to'xtab o'tish manzillari oralig'idagi masofa 1,0 km atrofida, qolgan hollarda – o'rtacha 1,5 km bo'lishi kerak;

e) shahar atrofidagi bekatlar yo'nalish trassasida joylashgan har bir aholi yashash joyida bo'lishi kerak.

40. Chiptalari kassalar orqali sotiladigan shaharlararo (xalqaro) yo'nalishlar to'xtab o'tish manzillarida (45-bandning «a», «b» kichik bandlaridagi shartlardan tashqari) quyidagilar bo'lishi kerak:

a) ish tartibi ko'rsatilgan holda chipta sotish kassalari;

b) to'xtab o'tish manzili zonasida yo'lovchilarning transportga chiqishi-tushishi uchun supacha;

d) avtotransport vositalarining to'xtab turishi uchun maydonchalar;

e) yo'l haqi bagaj tashish haqi bahosi jadvallari;

f) yo'nalishlar sxemasi;

g) shaharlararo (xalqaro) avtotransport vositalarining qatnov jadvali;

h) sanitariya uzeli.

41. Chipta sotish kassasi bo'lmagan pavilonlarda va shaharlararo (xalqaro) yo'nalishlar to'xtab o'tish man-

zillarida ushbu to‘xtab o‘tish manzili orqali o‘tadigan avtotransport vositalarining qatnov jadvallari osib qo‘yiladi.

2-§. Yo‘l haqi to‘lash

Shahar atrofi yo‘nalishlarida:

42. Shahar atrofi yo‘nalishlaridagi avtobuslarda yurish chiptalari haydovchilar (mavjud bo‘lganda – konduktorlar) tomonidan, chipta sotish kassalari tashkil etilgan yo‘nalish to‘xtab o‘tish manzillarida esa kassirlar tomonidan sotiladi.

43. Avtobusdagi yo‘lovchi yetti yoshgacha bo‘lgan bolalarni o‘zi bilan birga bepul olib yurish huquqiga ega.

44. Yo‘lovchi tomonidan shahar atrofi yo‘nalishlariga joriy sotish kassalaridan sotib olingan chiptalar, agar chiptani sotish chog‘ida va chiptada o‘zgacha hol aytilmagan va ko‘rsatilmagan bo‘lsa, avtobus jo‘nashidan 5 minut oldin qaytarib berilishi mumkin.

Shaharlararo va xalqaro yo‘nalishlarda:

45. Yo‘lovchi avtotransport vositasida yurish uchun chiptalarni:

a) joriy kungi reyslarga – shaharlararo (xalqaro) yo‘nalishlarning boshlang‘ich manzillaridagi kassalardan avtobus jo‘naydigan kunda;

b) oraliq manzillardagi kassalardan – avtobusda bo‘sh o‘rinlar mavjudligi to‘g‘risida ma‘lumot olingan vaqtdan boshlab;

d) kassadan chiptalar sotish tashkil etilmagan to‘xtab o‘tish manzilida avtobus jo‘naguncha unga chiqish vaqtida haydovchidan;

e) oldindan chipta sotish kassalaridan (boshlang‘ich va oxirgi manzillarda, shuningdek, transport-ekspeditorlik va boshqa manfaatdor tashkilotlar tomonidan tashkil etilgan manzillarda) – oldindan chipta sotish jo‘nash kuni arafa-

sida to'xtatilgan holda avtotransport vositasi jo'nashidan 10 sutka oldin sotib olish huquqiga egadir.

Boshlang'ich va oraliq manzillardagi kassalarda joriy kungi qatnovlarga chiptalar sotish avtobus jo'nashidan 5 minut oldin to'xtatiladi.

46. Yo'lovchidan, shu jumladan, imtiyozli yurish huquqiga ega bo'lgan yo'lovchidan chiptalarni oldindan band qilib qo'yganlik uchun chipta bahosiga qo'shiladigan to'lov undirilishi mumkin.

Avtovokzal (avtostansiya) yoki tashuvchi o'z xohishiga ko'ra sotish joyida yoki avtotransport vositasi salonida chegirma shartlari va miqdori to'g'risidagi e'lon majburiy ko'rsatilishi sharti bilan oldindan sotib olish muddatiga qarab chiptalar oldindan sotish kassalaridan sotib olinganligi uchun chegirma qilishi mumkin.

47. Chiptalarga pochta otkritkasi, telegramma, telefon, elektron pochta yoki Internet orqali oldindan buyurtma berilishi mumkin.

Buyurtmada buyurtmachining familiyasi, jo'nash sanasi va vaqti, boriladigan joy, chiptalar soni, olish usuli (uyga eltib berish yoki eltib bermasdan) ko'rsatiladi. Chiptaga uyga eltib bergan holda buyurtma berilganda buyurtmachining manzili, xizmat yoki uy telefoni mavjud bo'lganda esa uning raqami ko'rsatiladi.

Chipta sotib olish va olish, shuningdek, qonun hujjatlariga muvofiq elektron usulda ham tashkil etilishi mumkin.

48. Buyurtma berilgan chiptalarni uyga eltib berganlik uchun yo'lovchidan to'lov undiriladi, to'lovning tasdig'i sifatida yo'lovchiga kvitansiya beriladi, kvitansiyada transport tashkilotining nomi va kvitansiya berilgan sana ko'rsatiladi. Yozuvlar aniq holda qayd etiladi, berilgan sana esa kompyuter yoki shtamp bilan qo'yiladi.

49. Yo'lovchi buyurtma bergan va haqi to'langan chiptalar oldindan chipta sotish kassasida uni yo'lovchi talab qilib olgungacha saqlanadi.

Yo'lovchi tomonidan buyurtma berilgan, lekin haqiqatlanmagan chiptalar oldindan chipta sotish kassasida saqlanadi va yo'lovchi tomonidan avtobus joylashidan kamida bir soat oldin talab qilib olinishi kerak. Talab qilib olinmagan chiptalar sotish uchun joriy sotish kassasiga beriladi.

50. Yo'lovchi o'zi bilan birga besh yoshgacha bo'lgan bir bolani bepul – alohida o'rinsiz, besh yoshdan o'n yoshgacha bo'lgan bolani chiptaning to'liq bahosi 50 foiz chegirilgan holda – alohida o'rin berilgan holda olib yurish huquqiga egadir; o'n yoshgacha bo'lgan ikki nafar va undan ko'proq bolalar olib yurilganda ulardan bittasi bepul, qolganlari – chipta to'liq bahosining 50 foizi chegirilib, alohida o'rin berilgan holda olib yuriladi.

3-§. Avtotransportda yurish shartlari

51. Yo'lovchilarning shahar atrofi yo'nalishlarida avtotransport vositalarida yurishi ushbu Qoidalarining 26–28 va 30–31-bandlariga muvofiq amalga oshiriladi.

52. Shaharlararo yo'nalishlarda tashishda avtotransport vositasidagi yo'lovchilar soni o'rindiqlar sonidan oshmasligi kerak.

53. Haydovchining ish vaqti davomiyligi 9 soatdan ortiq yoki yo'nalish masofasi 400 km va undan ko'p bo'lganda yo'lovchilar tashilayotgan avtobusda haydovchining dam olishi uchun joy jihozlangan bo'lishi va qatnovga ikki nafar haydovchi chiqarilishi kerak.

54. Avtotransport vositasi haydovchisi qatnov jadvalida nazarda tutilgan avtovokzallar (avtostansiyalar)dagi nazorat shoxobchalarida va avtokassalarda yoxud oxirgi manzillarda chiptalarni hisobga olish varaqasida kelish va ketish vaqti, shuningdek, sotilgan chiptalar soni to'g'risida belgi qo'ydirishi shart.

55. Shaharlararo yo'nalishlarda tashish yo'lovchilarni majburiy ravishda chiptalar bilan ta'minlagan holda

avtovokzallar (avtostansiyalar) yoki tashuvchilar tomonidan maxsus tashkil etilgan jo'nash va kelish manzillari orqali amalga oshiriladi.

Shaharlararo va xalqaro avtobus yo'nalishlarida yo'lovchilar qonun hujjatlarida belgilangan tartibda majburiy ravishda sug'urta qilinadilar.

56. Tashish avtovokzallar (avtovokzallar) orqali amalga oshirilganda tashuvchi quyidagilarga majbur:

- avtobuslarni ularning jo'nashidan kechi bilan 20 daqiqa oldin avtovokzal (avtostansiya)ga chiqarish;

- navbatchi dispetcherga haydovchilarning avtobusni boshqarish huquqiga guvohnomani, yo'l va chiptalarni hisobga olish varaqalarini, qatnov jadvalini va yo'nalish sxemasini ko'rsatish;

- ishda foydalaniladigan avtotransport vositasiga litsenziya (litsenziya kartochkasi) mavjud bo'lishini ta'minlash.

57. Avtovokzal (avtostansiya)ning navbatchi dispetcheri haydovchi hujjatlarini tegishlicha tekshirgandan keyin quyidagilarga:

- a) kassirlarga – transport vositasiga chiptalar sotish to'g'risida;

- diktorga – yo'lovchilarga zarur axborotlarni xabar qilish to'g'risida;

- supacha bo'yicha navbatchilarga – yo'lovchilarni chiqarish uchun joylarni tayyorlash to'g'risida ko'rsatma berishi;

- b) maxsus qatnov yo'nalishi, jo'natilayotgan yo'lovchilar soni va qatnovga chiptalar sotishdan jami tushum summasini ko'rsatgan holda daftarda haydovchi(lar) va avtotransport vositasi to'g'risidagi ma'lumotlarni ro'yxatdan o'tkazishi shart.

58. Tashuvchi avtovokzal (avtostansiya)dan chiqqandan so'ng yo'nalish sxemasiga amal qilishi va tezlik rejimiga rioya etishi, qatnov jadvallarida nazarda tutil-

gan oraliqdadagi avtovokzal (avtostansiya)larga hamda avtokassalarga majburiy ravishda kirib o'tishi shart.

59. Qatnov tugallangandan so'ng haydovchi tunash uchun tashuvchi joylashgan joyga yoki qatnov jadvallarida nazarda tutilgan avtovokzal (avtostansiya)ga keladi.

60. Chipta sotish kassasi mavjud bo'lgan avtovokzal (avtostansiya)larda va to'xtab o'tish manzillarida yo'lovchilar avtotransport vositasiga faqat kassadan sotib olingan chiptalarni ko'rsatgan taqdirda chiqariladi. Chiptalar, agar o'zgacha hol tomonlarning kelishuvida qayd etilmagan va chiptalarni sotishda e'lon qilinmagan bo'lsa, faqat ularda ko'rsatilgan kun va avtobus qatnovi uchun haqiqiy hisoblanadi.

61. Avtobusga chiqarish bo'yicha navbatchi chiqarish vaqtida yo'lovchilarda yo'l chiptalari mavjudligini tekshiradi. Chiqarish bo'yicha navbatchi bo'lmagan punktlarda chiptalarni haydovchi tekshiradi.

62. Shaharlararo va xalqaro yo'nalishlarda, agar o'zgacha hol tomonlarning kelishuvida qayd etilmagan va chiptalarni sotishda e'lon qilinmagan bo'lsa:

a) chipta sotib olingan avtotransport vositasiga uning jo'nash vaqtidan boshlab uch soat atrofida, kasallik yoki baxtsiz hodisa oqibatida esa uch sutka mobaynida kechikilganda yo'lovchining xohishiga ko'ra avtobusda yurish hujjati chipta bahosining 25 foizini qo'shimcha ravishda to'latgan holda tiklanadi yoki unga chiptaning to'langan bahosi 25 foiz chegirilgan holda qaytarib beriladi.

Yo'lovchining avtobusga kasallik yoki baxtsiz hodisa oqibatida kechikkanligi davolash muassasasining ma'lumotnomasi yoki baxtsiz hodisa to'g'risidagi dalolatnoma bilan tasdiqlanishi kerak;

b) chipta avtovokzal (avtostansiya) kassasiga avtotransport vositasi jo'nashidan kechi bilan 2 soat oldin qaytarilgan taqdirda, yo'lovchiga chipta bahosi uning

oldindan sotish to'lovi chegirilgan holda qaytariladi. Chipta ushbu muddatdan kech, biroq avtotransport vositasi jo'nashidan oldin qaytarib berilganda, chipta bahosi uning qiymatining 15 foizi va oldindan sotilganligi uchun to'lov chegirib tashlangan holda qaytariladi;

d) avtotransport vositasining jo'nashi jadvalga nisbatan 1 soatdan ortiqcha kechikkanda, yo'lovchiga chipta sotilganidan pastroq yuqori klassli avtotransport vositasidan joy berilganda, shuningdek, unga chiptada ko'rsatilgan joy berilmaganda u chiptani avtotransport vositasi jo'nagungacha kassaga qaytarib berish va chiptaning to'liq bahosini, shu jumladan, uning oldindan sotilganligi uchun to'lovni qaytarib olish huquqiga ega.

Yo'lovchi pastroq klassli avtotransport vositasida ketishga rozi bo'lganda unga to'langan summa bilan to'lanadigan yo'l haqi o'rtasidagi farq summasi qaytarib beriladi.

Pullar avtovokzal (avtostansiya), avtotransport vositalarini jo'natish punkti boshlig'i (yoki navbatchisi) ko'rsatmasiga binoan qaytarib beriladi. Chipta uning teskari tomoniga «qaytarish» shtampi qo'yilgan holda qaytariladi hamda yo'lovchi uni topshirgan vaqt va qaytarilgan chiptaning qiymati ko'rsatiladi.

Pullar kassir tomonidan, chiptalarni qabul qilib olish va pullarni qaytarib berish vedomostidagi yo'lovchi imzosi bilan beriladi, vedomostda qatnovning sanasi, tartib raqami, yo'nalish nomi, chiptaning raqami va bahosi ko'rsatiladi.

Qaytarib berilgan chipta va pullarni qaytarib berishga asos bo'lgan boshqa hujjatlar (oldindan sotilganligi uchun to'lov kvitansiyasi, bagaj chiptasi va hokazolar) vedomost bilan birga kassir hisobotiga ilova qilinadi.

63. Agar jadvalda belgilangan avtotransport vositasi o'rniga chiptaning bahosi yuqori bo'lgan avtotransport vositasi berilsa, u holda chiptani ushbu haqdagi e'longacha sotib olgan yo'lovchi mazkur chipta bilan

qo'shimcha to'lovsiz ketishga haqlidir. Avtobus almashgani to'g'risida e'lon qilingan vaqtdan boshlab chiptalar, yo'lovchilarni tegishli ravishda ogohlantirgan holda, belgilangan yuqoriroq tarif bo'yicha sotiladi.

64. Agar yo'lovchi qatnov yo'lida borayotgan avtotransport vositasidan o'z aybi bilan qolib ketsa, chipta keyingi qatnovga qayta rasmiylashtirilmaydi va yurilgan masofa uchun pullar qaytarib berilmaydi.

65. Tashkilotlar tomonidan ularning oldindan sotib olgan transportda yurish hujjatlari avtovokzallar (avtostansiyalar) kassalariga avtotransport vositasi jo'nashidan 3 sutka oldin qaytarib berilgan taqdirda, agar o'zgacha hol tomonlarning kelishuvida va chiptalarni sotishda e'lon qilinmagan bo'lsa, ularga yurish hujjatlari qiymati, ularning oldindan sotilgani uchun to'lovni chegirgan holda qaytariladi. Yurish hujjatlari ushbu muddatdan kechikib qaytarilganda yo'l haqi qiymatining 15 foizi ushlab qolinadi.

Avtotransport vositasining jo'nashi bekor qilinganda yoki yurish hujjatlarini qaytarilishda ularni qaytarish muddatidan qat'i nazar yo'l haqi qiymati summasi ushlab qolinmaydi.

66. Qaytarib berilgan foydalanilmagan chiptalar va boshqa yurish hujjatlari qiymatini to'lash yurish hujjatlari sotib olingan joyda amalga oshiriladi.

4-§. Qo'l yuki va bagajni tashish

68. Tashishga topshiriladigan bagaj puxta o'rab-joylangan bo'lishi kerak. Tashishga qabul qilib olingan bagaj uchun bagaj chiptasi beriladi.

Avtomobilning bagaj bo'limi parametrlariga ko'ra tashuvchi, avtomobilning umumiy sig'imi va yuk ko'taruvchanligini oshirmasdan, tashishga qabul qilib olinayotgan bagaj o'rinlari soni va og'irligini ko'paytirishga haqlidir.

Shahar atrofi yoʻnalishlarida

68. Yoʻlovchi hajmi 60 sm x 40 sm x 20 santimetr-gacha va ogʻirligi 20 kilogrammdan ortiq boʻlmagan, 150 santimetr-gacha uzunlikdagi qoʻl yukini, shuningdek, qafasga solingan holdagi mayda hayvonlar va parrandalarni, aravachani (bolalar, nogironlar aravachalari va boshqalarning aravachalarini), kichik bogʻ jihozlarini, bolalar chanalarini oʻzi bilan birga bepul olib yurish huquqiga ega.

69. Shahar atrofida tashishlarni hamda aviayoʻlovchilarni aeroportlarga va aeroportlar oʻrtasida tashishlarni amalga oshiruvchi bagaj boʻlimi (otseki) mavjud boʻlgan avtobuslarda yoʻlovchi ikkita bagaj oʻrni uchun haq toʻlagan holda har birining hajmi 100 sm x 50 sm x 30 santimetrdan ortiq boʻlmagan va 150 dan 200 santimetr-gacha uzunlikdagi buyumlarni oʻzi bilan birga olib yurish huquqiga ega.

70. Oʻlchami 69-bandda koʻrsatilgan eng katta hajmlarning hatto bittasidan ortiq boʻlgan bagaj belgilangan parametrlarga nomuvofiq hisoblanadi.

71. Shahar atrofi yoʻnalishlaridagi avtotransport vositalarida bagajni olib yurishga chiptalar haydovchilar (mavjud boʻlganda – konduktorlar) tomonidan, chipta sotish kassalari tashkil etilgan yoʻnalishlarning oxirgi manzillarida esa kassirlar (perron nazoratchilari) tomonidan sotiladi.

Shaharlararo va xalqaro yoʻnalishlarda

72. Yoʻlovchi shaharlararo (xalqaro) yoʻnalishlardagi avtotransport vositalarida oʻzi bilan birga:

a) hajmi 60 sm x 40 sm x 20 santimetr boʻlgan va ogʻirligi 30 kilogrammdan ortiq boʻlmagan qoʻl yukini, shu jumladan, qafasga solingan holdagi mayda hayvon va parrandalarni yoki bir juft changʻini (bolalar chanalarini), 150 santimetr-gacha uzunlikdagi buyumni – bepul;

b) bagaj boʻlimi (otseki) mavjud boʻlmagan avto-

buslarda – hajmi 100 sm x 50 sm x 30 sm dan ortiq bo‘lmagan va og‘irligi 60 kilogrammdan ko‘p bo‘lmagan bagajni bitta joy uchun tarif bo‘yicha haq to‘lagan holda;

d) bagaj bo‘limi (otseki) mavjud bo‘lgan avtobuslarda hajmi 100 sm x 50 sm x 20 santimetrdan ortiq bo‘lmagan, har birining og‘irligi 60 kilogrammdan ko‘p bo‘lmagan bagajni va 150 santimetrdan 200 santimetrgacha uzunlikdagi buyumlarni – ikkita joy uchun haq to‘lagan holda olib yurish huquqiga ega.

73. Bagajning o‘lchamlari 72-bandda ko‘rsatilgan eng katta o‘lchamlaridan bittasining o‘lchamidan oshsa, belgilangan parametrlarga nomuvofiq hisoblanadi.

5-§. Bagaj mashinalarida bagajni tashish

74. Yo‘lovchi, bagaj (yuk) avtomobillari harakati tashkil etilgan shaharlararo (xalqaro) yo‘nalishlarda, bagaj avtomobillarida bagajni tashishga topshirish huquqiga ega.

75. Yo‘lovchilarning bagajlari yo‘l chiptalari taqdim etilganda, bagaj avtomobillariga tashish uchun qabul qilinadi. Har bir yo‘l chiptasiga (to‘liq yoki bolalar chiptasiga) umumiy og‘irligi 150 kilogrammdan yuqori bo‘lmagan bagaj qabul qilinishi mumkin. Tashuvchi bagaj avtomobilining parametriga bog‘liq holda, tashishga qabul qilingan bagajning joyini va og‘irligini ko‘paytirish huquqiga ega.

76. Tashish uchun topshirilayotgan bagaj o‘zining o‘lchamlari, o‘rami hamda xususiyatlari bo‘yicha bagaj avtomobiliga yuklash va joylashtirishda qiyinchiliklar tug‘dirmasligi, shuningdek, boshqa yo‘lovchilarning bagajiga zarar yetkazmasligi kerak. Butun tashish vaqtida bagajning idish va o‘rami butunligini va saqlanganligini ta’minlashi lozim.

Bagaj o‘ralganda bagajni yo‘qotish xavfi yoki buzulishi mumkin bo‘lgan kamchiliklar bo‘lganda, bu kamchi-

liklar to'g'risida tashish hujjatlarida belgi qo'yilib, bagaj qabul qilinishi mumkin.

77. Bagaj avtomobilida bagajni jo'natishni xohlagan yo'lovchi, yukni oldindan topshirishi, lekin bagaj avtomobilining jo'nashidan 20 minutga kechikmasdan taqdim etishi lozim.

78. Bagajni tashish uchun qabul qilishning tasdig'i sifatida yo'lovchiga belgilangan namunadagi bagaj kvitan-siyasi beriladi.

79. Yo'lovchi bagajni tashish uchun topshirganda, belgilangan tarif to'lovi bilan topshirilayotgan bagajning qiymatiga qarab uning bahosini e'lon qilish huquqiga ega.

80. Bagaj belgilangan joyga yetib kelganda bagaj kvitan-siyasini taqdim etuvchiga beriladi.

81. Yo'lovchidan alohida tashish uchun qabul qilingan bagaj yo'lovchi belgilangan joyga jadval bo'yicha yetib kelish kunidan kechikmasdan ushbu manzilga yetkazilishi kerak.

82. Yo'lovchi tomonidan talab qilib olinmagan bagaj avtovokzalda yoki belgilangan yetkazib berish manzilida tashuvchi tomonidan yetkazib berishning nazarda tutilgan muddatidan keyin 30 kun mobaynida saqlanadi. Bagaj saqlanganligi uchun tarif bo'yicha to'lov undiriladi.

Belgilangan yetkazib berish muddatidan 30 kun o'tgandan keyin talab qilib olinmagan bagaj sotilishi, sotishdan tushgan summa esa qonun hujjatlarida belgilangan tartibda taqsimlanishi mumkin.

6-§. Yo'lovchilar tomonidan unutilgan buyumlarni saqlashga topshirishni rasmiylashtirish

83. Yo'lovchilarning unutib qoldirgan buyumlari qatnov tugashi bilan haydovchi tomonidan avtovokzal (avtostansiya) smena navbatchisiga yoki tashuvchining navbatchi dispetcheriga, ular bo'lmaganda esa topilmalar idorasiga topshirilishi shart.

84. Avtovokzal (avtostansiya) navbatchisi, tashuvchining navbatchi dispetcheri yoki topilmalar idorasi xodimi topilgan buyumlarni olib kelgan shaxs ishtirokida unutilgan buyumlarning ro'yxati bilan ikki nusxada dalolatnoma tuzishi shart.

85. Dalolatnoma tuzilgandan keyin omborchidan ikki nusxaga ham tilxat olinib, bittasi tashuvchida qoldiriladi, boshqasi esa omborxonaga topshirish uchun omborchiga barcha buyumlar bilan birgalikda beriladi.

86. Avtovokzal (avtostansiya) navbatchisi yoki tashuvchining navbatchi dispetcheri yo'lovchining avto-transport vositasida unutilib qoldirgan buyumlarni qidirishga tegishli bo'lgan savollariga tushuntirish berishi shart.

V BOB. YO'LOVCHILAR AVTOVOKZALLARI (AVTOSTANSIYALARI)

87. Avtovokzallar (avtostansiyalar) aholi yashash joylarida hamda avtomobil yo'llari trassalarida yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish va xalqaro, shaharlararo hamda shahar atrofida qatnovchi avtobus yo'nalishlarida avtobuslar harakatiga tezkor rahbarlik qilish, foydalanish xizmat xonalarini va haydovchilarning dam olish xonalarini joylashtirish uchun tashkil etiladi.

Har bir avtovokzal belgilangan namunadagi o'z pasportiga ega bo'lishi kerak. Pasport O'zbekiston avtomobil va daryo transport agentligi tomonidan beriladi.

88. Avtovokzallar (avtostansiyalar) muayyan toifa va klasslarga bo'linadi. Yo'lovchilar avtovokzallari (avtostansiyalari)ni toifalarga va klasslarga kiritish tartibini, ularning funksiyasini, ishlarning texnologik jarayonini belgilovchi Nizom O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi tomonidan tasdiqlanadi.

VI BOB. JISMONIY VA YURIDIK SHAXSLARNING BUYURTMANOMALARI (BUYURTMALARI) YOKI BOSHQA TASHISH SHARTNOMALARI BO‘YICHA ULARGA BERILADIGAN AVTOBUSLAR VA YENGIL AVTOMOBILLARDA YO‘LOVCHILAR TASHISH

1-§. Umumiy qoidalar

89. Tashuvchi jismoniy va yuridik shaxslarga ularning buyurtmanomolari (buyurtmalari) yoki boshqa tashish shartnomalari bo‘yicha avtobuslar va yengil avtomobillar beradi.

90. Avtobuslar va yengil avtomobillar Shahar tashqarisiga buyurtmanomalar (buyurtmalar) yoki boshqa tashish shartnomalari bo‘yicha tashuvchining amaldagi yo‘nalishlar tarmog‘i yo‘nalishi bo‘yicha beriladi, amaldagi yo‘nalishlarga mos kelmaydigan boshqa yo‘nalishlar bo‘yicha haydovchilarga oldindan harakat xavfsizligi bo‘yicha yo‘l-yo‘riq ko‘rsatilgandan keyin beriladi.

91. Belgilangan yo‘nalish bo‘yicha qatnashdan og‘ishish, harakat tezligini oshirish, avtotransport vositasida belgilangan sig‘ish normasidan ortiq yo‘lovchi tashish, haydovchilarning mehnat tartibini va dam olishini buzish qat’iyan man qilinadi.

92. Buyurtmanomada (buyurtmada), tashish shartnomasida buyurtmachi borish joyini, qatnash yo‘nalishini, to‘xtab o‘tish joyini, tashilayotgan yo‘lovchilar sonini, tashish uchun mas’ul shaxsning (guruh rahbari, ekskursovod) familiyasi, ismi, otasining ismini, avtotransport vositasining buyurtmachida bo‘lish muddatini ko‘rsatishi lozim.

93. Bolalarni tashishni tashkil etishga buyurtmanomalar tashuvchilar tomonidan guruhlarni o‘qituvchilarning yoki maxsus belgilangan katta yoshdagi kishilarning

(bitta katta yoshdagi kishiga 15 boladan ko‘p bo‘lmagan) kuzatib borishi shartlari bajarilganda qabul qilinadi. Maktab yoshidagi bolalar guruhlarini tashishda ularga hamrohlik qilish uchun tibbiyot xodimlari ajratiladi.

94. Bolalarni ommaviy ravishda tashishda Yo‘l harakati qoidalarida belgilangan bolalar xavfsizligi bo‘yicha qo‘shimcha chora-tadbirlar ko‘riladi.

2-§. Yo‘l haqini to‘lash

95. Buyurtmanomalar (buyurtmalar) yoki boshqa tashish shartnomalari bo‘yicha beriladigan avtobuslar va yengil avtomobillarda yo‘lovchilar va bagajni tashishga tariflar miqdorlari tashuvchi bilan mijoz o‘rtasidagi shartnoma asosida belgilanadi. Ajratilayotgan avtobuslar va yengil avtomobillar ishlariga to‘lov vaqtbay yoki ishbay tariflari bo‘yicha belgilanishi mumkin.

96. Avtobus va yengil avtomobildan foydalanish vaqti, uning garajdan chiqish vaqtidan garajga qaytish vaqtigacha haydovchining dam olish vaqti chiqarib tashlangan holda, buyurtmanomalar (buyurtmalar)ni yoki boshqa tashish shartnomalarini rasmiylashtirishda hisoblab chiqiladi.

VII BOB. YO‘NALISHSIZ TAKSILARDA YO‘LOVCHILAR VA BAGAJNI TASHISH

1-§. Umumiy qoidalar

97. Yo‘nalishsiz taksilar yakka tartibda foydalanish tartibida shahar, shahar atrofi, shaharlararo va xalqaro tashish bo‘yicha xizmat ko‘rsatishga mo‘ljallangan.

Yo‘lovchilarni:

a) yo‘nalishsiz taksilarning maxsus jihozlangan to‘xtash joylarida;

b) tegishli harakatlanish tarkibining to‘xtashi ruxsat etilgan ko‘cha-yo‘l tarmog‘i uchastkalarida;

d) yo'lovchilarning buyurtmasi bo'yicha yo'nalishsiz taksilarni yo'lga chiqarish joylarida yo'lovchilarni yo'nalishsiz taksilarga chiqarish va undan tushirish mumkin.

2-§. Yo'l haqini to'lash

99. Yo'nalishsiz taksilarning yo'lovchilarni tashish va bagajni tashish tariflari miqdori tashuvchi tomonidan belgilanadi.

100. Yo'l haqi yo'lovchi tomonidan safar tugagandan keyin va bagaj tushirilgandan keyin u bilan kelgan yo'lovchilar hamda tashib keltirilgan bagaj sonidan qat'i nazar taksometr ko'rsatkichi bo'yicha to'lanadi. Haydovchi bilan hisob-kitob naqd pul bilan yoxud hisob-kitob terminalidan foydalangan holda bank plastik kartochkalari mablag'lari bilan amalga oshiriladi (O'zR VM 18.05.2011-y. 139-son Qarori tahriridagi xatboshi).

Yo'nalishsiz taksi bir necha yo'lovchilar (navbatda turgan birinchi yo'lovchining roziligi bilan) tomonidan to'xtash joyida yollagan yoki taksini yollagan yo'lovchi roziligi bilan yo'li bir bo'lgan yo'lovchi chiqarilgan taqdirda, yo'l haqiga to'lovning umumiy summasi yo'lovchilar o'rtasida har bir yo'lovchining bosib o'tgan masofasiga mutanosib ravishda taqsimlanadi.

101. Yo'nalishsiz taksiga yo'lovchilarni chiqarishda haydovchi bagajni joylashtirishda yordam ko'rsatishi, safar tugaganda esa yo'lovchiga uning buyumlarini va bagajini tushirishi to'g'risida eslatishi shart.

Yo'nalishsiz taksiga oldindan buyurtma berilganda haydovchi avtomobil bilan naryadda ko'rsatilgan vaqtda kelishi shart.

3-§. Transportda yurish shartlari

102. Yo'nalishsiz taksilar belgilangan to'xtash joylarida umumiy navbat tartibida yollaniladi.

103. Shahar chetiga yo‘nalishsiz taksilarni yo‘lga chiqarishga buyurtmalar dispatcher tomonidan telefon orqali va shaxsan yo‘lovchidan qabul qilinadi.

Yo‘nalishsiz taksini yo‘lga chiqarish qiymati buyurtmachi tomonidan buyurtma bo‘yicha belgilangan tarifga muvofiq taksometr ko‘rsatkichi bo‘yicha to‘lanadi.

104. Yo‘nalishsiz taksi yo‘lovchining iltimosiga ko‘ra tomonlarning o‘zaro kelishuviga ko‘ra alohida to‘lov evaziga yo‘lovchini uning iltimosiga binoan kutib turadi.

4-§. Qo‘l yukini va bagajni tashish

105. Yo‘nalishsiz taksilarning bagaj bo‘linmalarida bagajni tashish faqat yopiq bagajxona bo‘lganda ruxsat beriladi.

Yo‘nalishsiz taksilarning salonida avtomobil eshigi orqali bimalol sig‘adigan, salon qoplamasini va uning uskunalarini buzmaydigan va iflos qilmaydigan, haydovchining avtomobilni boshqarishiga hamda orqani ko‘rish ko‘zgusidan foydalanishiga xalaqit bermaydigan har xil buyumlar va ashyolarni tashishiga ruxsat beriladi.

Mushuklar, itlarni tizgin va to‘shagi mavjud bo‘lganda tumshuqbog‘larda, kichik jonivorlarni savatlarda, sumkalarda hamda qushlarni qafaslarda tashishga ruxsat beriladi.

VIII BOB. AVTOMOBIL TRANSPORTIDA HARBIY YO‘LOVCHILARNI TASHISH

106. Harbiy yo‘lovchilarga O‘zbekiston Respublikasi Mudofaa vazirligi, O‘zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi, Milliy xavfsizlik xizmati, O‘zbekiston Respublikasi Davlat chegaralarini himoya qiluvchi qo‘mitaning harbiylarni tashish hujjatlari bo‘yicha transportda yurishi rasmiylashtirilgan shaxslar hamda ushbu hujjatlarda yozilgan ularning oila a‘zolari kiradilar.

107. Harbiy yo'lovchilarni tashish buning uchun keyinchalik O'zbekiston Respublikasi Markaziy banki orqali markazlashtirilgan tartibda tegishli ravishda O'zbekiston Respublikasi Mudofaa vazirligi, Ichki ishlar vazirligi, Milliy xavfsizlik xizmati hamda Davlat chegaralarini himoya qiluvchi qo'mita tomonidan harbiylarni tashish hujjatlari bo'yicha hisob-kitob qilingan holda bajariladi.

Harbiylarni tashish umumiy belgilangan tartibda Markaziy bankning limitlangan daftarchalaridan cheklar, banklar tomonidan aktseptlangan to'lov topshiriqnomalari orqali yoki naqd pul bilan to'lov to'lanishi mumkin.

108. Harbiylarni tashish hujjatlari O'zbekiston Respublikasi hududida barcha avtovokzallarda (avtostansiylarda) qabul qilinadi.

O'zbekiston Respublikasi Mudofaa vazirligi, Ichki ishlar vazirligi, Milliy xavfsizlik xizmati va Davlat chegaralarini himoya qiluvchi qo'mitaning harbiy qismlari va muassasalari tomonidan tashishga rasmiylashtirilgan harbiylarni tashish hujjatlarida, ularning tegishli vazirlik va idoraga aloqadorligini aniqlovchi ajratib turadigan belgilari bo'lishi kerak.

109. Harbiylarni tashish hujjatlari avtomobil transportida shahar atrofida, viloyat ichida, viloyatlararo va xalqaro qatnovlarda yo'lovchilarning manzilga borishi va bagajni tashishiga chiptalar olish uchun mo'ljallangan.

Harbiylarni tashish hujjatlariga quyidagilar taalluqlidir:

a) avtomobil transportida harbiy yuklarni va uy buyumlarni tashish uchun talabnoma;

b) avtomobil transportida viloyat ichi va viloyatlararo qatnovlarda manzilga borish uchun bitta odamga yoki soni ikki kishidan ziyod bo'lgan harbiy komandaga chiptalar olish uchun talabnoma;

d) bagajni tashish uchun bagaj taloni. Bagaj talonlari jo'nash avtovokzallari (avtostansiylari) kassalarida bagaj

chiptalariga yoki kvitansiyalariga almashtiriladi. Barcha turdagi harbiylarni tashish hujjatlari jo'nash shoxobchasi chipta kassalarida umumiy shakldagi chiptalarga, bagaj chiptalariga yoki kvitansiyalarga almashtiriladi.

IX BOB. AVTOTRANSPORTDA IMTIYOZLI YOKI BEPUL YO'L YURISH HUQUQIDAN FOYDALANUVCHI YO'LOVCHILAR UCHUN UMUMIY QOIDALAR

110. Avtotransportda bepul yoki imtiyozli yurish huquqiga ega bo'lgan shaxslarga, mansubligi yoki mulkchilik shaklidan qat'i nazar yo'nalishli avtobuslarida bepul va imtiyozli yurishga ruxsat beriladi.

111. Avtomobil transportida bepul yuruvchi, shuningdek, imtiyozli yurishdan foydalanuvchi yo'lovchilar uchun avtomobil transportida yo'lovchi tashishning amal qiladigan qoida va shartlari majburiydir.

112. Avtobuslarda bepul yoki imtiyozli yurish huquqiga ega bo'lgan yo'lovchilar tomonidan bagajni tashish va xizmatlar ko'rsatish uchun to'lovlar umumiy asoslarda amalga oshiriladi.

X BOB. TASHUVCHILARNING, YO'LOVCHILARNING VA BUYURTMANOMA (BUYURTMA) BERGAN YOKI BOSHQA TASHISH SHARTNOMASINI TUZGAN SHAXSLARNING JAVOBGARLIGI, E'TIROZLAR VA DA'VOLAR

1-§. Tashuvchining javobgarligi

113. Yo'lovchilarni va bagajni tashish shartnomasidan kelib chiqadigan majburiyatlarni bajarilmagan yoki zarur darajada bajarilmagan taqdirda, tashuvchilar mazkur Qoidalarda va boshqa qonun hujjatlarida nazarda tutilgan tartibda moddiy javob beradilar.

114. Tashish uchun qabul qilingan bagajning yo‘qolishi, kamomadi, buzilganligi yoki shikastlanganligi uchun, agar tashuvchilar yo‘qolish, kamomad, buzilish yoki shikastlanish ularning aybi bilan bo‘lmaganligini isbotlay olmasalar, moddiy javob beradilar va zararlarni to‘laydilar.

Bagajni tashishda yetkazilgan zarar tashuvchi tomonidan quyidagi miqdorda:

– bagaj yo‘qolgan yoki kamomadga yo‘l qo‘yilgan taqdirda – yuk yoki bagajning yo‘qolgan yoki yetmagan qiymati miqdorida;

– bagajga zarar yetgan (buzilgan) taqdirda – uning qiymati kamaygan summa miqdorida, shikastlangan (buzilgan) bagajni tiklash imkoniyati bo‘lmaganda esa uning qiymati miqdorida;

– qiymati e‘lon qilingan holda tashish uchun topshirilgan bagaj yo‘qolganda – bagajning e‘lon qilingan miqdorida to‘lanadi.

115. Ishiga vaqtbay tarif bo‘yicha haq to‘lanadigan avtobuslar va yengil avtomobillar tashuvchi tomonidan buyurtmanoma (buyurtma) yoki boshqa tashish shartnomalari bo‘yicha bajarish uchun qabul qilingan miqdorda yetkazib berilmaganda yoki ushbu avtobuslar va yengil avtomobillarni chiqarish kechiktirilganda, tashuvchi, agar tomonlarning kelishuvida o‘zgacha hol nazarda tutilmagan bo‘lsa, buyurtmachiga buyurtmanomada (buyurtmada) yoki shartnomada ko‘rsatilgan foydalanish vaqtdan kelib chiqqan holda avtobuslar va yengil avtomobillardan foydalanish qiymatining 10 foizini to‘laydi.

116. Shahar yo‘nalishlarida yo‘lovchilar tashishdan tashqari yo‘lovchilarni tashish uchun avtotransport vositasini jo‘natish kechikkanligi yoki belgilangan manzilga kechikib kelganligi uchun tashuvchi, agar kechikishlar yengib bo‘lmaydigan kuch holatlari yoki tashuvchiga bog‘liq bo‘lmagan boshqa sabablar oqibatida yuz berganligini isbotlab berolmasa, yo‘lovchiga jarima shaklida neustoyka to‘laydi.

Yo'lovchilar tashish uchun avtotransport vositasini jo'natish kechikkanligi yoki belgilangan manzilga kechikib kelganligi holati yuzasidan avtovokzal (avtostansiya) ning navbatchi dispatcheri tomonidan dalolatnoma tuziladi. Dalolatnomada avtotransport vositasining tasdiqlangan jadval bo'yicha jo'nash (yetib kelish) vaqti va haqiqatda jo'nagan (yetib kelgan) vaqti ko'rsatiladi. Dalolatnoma navbatchi dispatcher va ikki yo'lovchi tomonidan imzolanadi. Avtovokzalda (avtostansiyada) navbatchi dispatcher bo'lmagan taqdirda, dalolatnoma kamida uchta yo'lovchi tomonidan imzolanadi.

Avtotransport vositasining jo'nashi (yetib kelishi) kechiktirilganligi uchun yo'lovchiga to'lanadigan jarima miqdori – jo'nashi (yetib kelish) kechikkanligining birinchi to'liq soati uchun (60 minut) chipta bahosining 10 foizi hisobidan uning davomiyligiga bog'liq holda, jo'nash (kelish) kechikishining har bir keyingi 15 minuti uchun esa chipta bahosining 3 foizi hisobidan aniqlanadi. Jarima umumiy summasi chipta bahosining 50 foizidan ortiq bo'lmasligi kerak.

Yo'lovchiga jarima tashuvchi tomonidan yoki avtovokzal (avtostansiya) boshlig'ining yozma ko'rsatmasi bo'yicha to'lanadi.

Yo'lovchiga to'langan jarima, amaldagi qonun hujjatlariga muvofiq avtotransport vositasining jo'nashga kechikkanligi yoki uning belgilangan manzilga yetib kelishi kechikkanligi oqibatida yo'lovchiga yetkazilgan zararni unga to'lash majburiyatidan ozod qilmaydi. Avtotransport vositasining jo'nashi kechikkanligi sababi bo'yicha yo'lovchi tashishni rad etgan taqdirda, tashuvchi yo'lovchiga yo'l haqi to'lovini hamda u tomonidan ko'rilgan boshqa xarajatlarni qaytarishi shart.

117. Tashuvchi yo'lovchining hayoti va sog'lig'iga yetkazilgan zarar uchun qonun hujjatlariga muvofiq javob beradi.

2-§. Yo'lovchilarning va buyurtmanoma (buyurtma) bergan yoki boshqa tashish shartnomasini tuzgan shaxslarning javobgarligi

118. Yo'lovchilar qonun hujjatlariga muvofiq avtotransport vositalari uskuna va inventarlarining buzilishi yoki shikastlanishi uchun javob beradilar.

119. Ushbu avtotransport vositasida yurish yoki bagaj tashish huquqini bermaydigan chiptani yoki guvohnomani nazorat vaqtida ko'rsatgan shaxslar chiptasiz yo'lovchilar toifasiga kiradi. Qalbaki, noto'g'ri rasmiylashtirilgan yoki boshqa shaxsga rasmiylashtirilgan yo'l chiptalari va guvohnomalar nazorat qiluvchi shaxs tomonidan olib qo'yilishi kerak.

120. Jarimalar O'zbekiston Respublikasining Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi kodeksida nazarda tutilgan tartibda avtomobil transporti yoki ichki ishlar organlari xodimlari tomonidan solinadi.

121. Yo'lovchi tomonidan jarima to'langanda, unga undirilgan summa ko'rsatilgan holda belgilangan shakldagi kvitansiya beriladi. Yo'lovchi tomonidan jarima to'lanishi, yo'lovchini yo'l chiptasi sotib olish yoki bagaj tashish to'lovidan ozod qilmaydi.

Avtotransportda yurishga va bagajini tashishga chiptasi bo'lmagan yo'lovchining avtotransportga chiqqan manzilini aniqlash imkoni bo'lmaganda, uning yurish va bagajini tashish qiymati jo'nash manzilidan yetib kelish manziligacha bo'lgan masofa bo'yicha hisoblanadi.

122. Buyurtmanoma (buyurtma) bergan yoki boshqa tashish shartnomasi tuzgan shaxslar avtobuslar va yengil avtomobillardan foydalanishni to'liq yoki qisman rad etganda ularning ishiga buyurtmanomada (buyurtma) yoki shartnomada ko'rsatilgan miqdorda vaqtbay tarif bo'yicha haq to'lanadi, ko'rsatilgan shaxslar tashuvchiga buyurtmanomada (buyurtmada) yoki shartnomada

ko'rsatilgan foydalanish vaqtidan kelib chiqqan holda avtobuslar va yengil avtomobillardan foydalanish qiymatining 10 foizini to'laydi.

3-§. E'tirozlar, da'volar

123. Yo'lovchilar va bagajni tashish jarayonida paydo bo'ladigan e'tirozlar tashuvchiga jo'nash yoki yetib kelish manzilida e'tiroz bildiruvchining xohishi bo'yicha berilishi mumkin.

E'tiroz arizalariga e'tirozni tasdiqlovchi hujjatlar ilova qilinishi kerak.

124. Tashuvchiga e'tirozlar 6 oy mobaynida, jarimalar to'lash to'g'risidagi e'tirozlar esa 45 kun mobaynida berilishi mumkin.

Ko'rsatilgan muddatlar:

a) bagajning buzilganligi, shikastlanganligi yoki kamomadi uchun to'lovlar to'g'risidagi e'tirozlar bo'yicha – bagaj berilgan kundan;

b) bagaj yo'qolganligi uchun zararni qoplash to'g'risidagi e'tirozlar bo'yicha – bagaj yetkazib berilgan muddatlar tugagandan 10 kundan keyin;

d) qolgan barcha holatlarda – e'tiroz bildirish uchun asos bo'ladigan voqealar bo'lgan kundan boshlab hisoblanadi.

125. Tashuvchi e'tiroz olingan kundan boshlab quyidagi muddatlarda:

a) avtomobil qatnovidagi tashishlardan paydo bo'ladigan e'tirozlar bo'yicha – 3 oy mobaynida;

b) to'g'ri, aralash qatnovlarda paydo bo'ladigan e'tirozlar bo'yicha – 6 oy mobaynida;

d) jarima to'lash to'g'risidagi e'tirozlar bo'yicha – 45 kun mobaynida bildirilgan e'tirozni ko'rib chiqishi va uning qanoatlantirishi to'g'risida arizachiga xabar berishi shart.

E'tirozlar qisman qanoatlantirilganda yoki rad etilganda, tashuvchi bu haqdagi bildirishnomada qabul qilingan qarorning sababini ko'rsatishi hamda e'tirozlarga ilova qilingan hujjatlarni ariza beruvchiga qaytarishi kerak.

E'tirozlar to'liq summada qanoatlantirilganda arizaga ilova qilingan hujjatlar qaytarilmaydi.

126. Yo'lovchilar va bagajni tashishdan kelib chiqadigan da'volar sudga berilishi mumkin.

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati

M. I. Raff. «Avtomobillarda tashish». Kiyev, «Texnika», 1968.

M. D. Blatnov. «Avtomobillarda yo'lovchilar tashish». Moskva, «Transport», 1973.

B. S. Mun. «Avtomobillarda yo'lovchilar tashish». Toshkent, «O'qituvchi», 1990.

A. M. Bolshakov, E. A. Kravchenko, S. L. Chernikova. «Yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish sifatini oshirish va avtobus ishining samaradorligi». Moskva, «Transport», 1982.

Shahar yo'lovchilar transporti to'g'risida O'zbekiston Respublikasining Qonuni. 1997-yil 25-aprel. № 419-I.

Avtomobil transporti to'g'risida O'zbekiston Respublikasining Qonuni. 1998-yil 29-avgustdagi № 674-I.

Vazirlar Mahkamasining 2003-yil 4-noyabrdagi 482-son qaroriga 1-ilova «Avtomobil transportida yo'lovchilar va bagajni tashish qoidalari».

B. F. Vanchukevich, V. H. Sedyukevich. «Avtomobillarda tashish». Minsk, «Oliy maktab», 1988.

I. U. Murakayev, I. S. Saifnazarov. «Menejment asoslari». O'zbekiston, 2001.

S. G'ulomov umumiy tahriri ostida. «Menejment va biznes asoslari». Toshkent, «Mehnat». 1997.

A. O'lmasov, A. Vahobov «Iqtisodiyot nazariyasi», «Sharq», 2006.

D. N. Rahimova, Z. Y. Xudoyberdiyev, D. Eshonxo'jayev. «Menejment». Akademiya, 2003.

Z. Xudoyberdiyev, K. Holmetov, A. Murodov, F. Muhamedov, M. Temirov, R. Saidxo'jayev. «Tadbirkorlik va biznes asoslari». Ilm Ziyo, 2009.

Avtomobillarda yo'lovchilarni tashish va yuklarni tashishni tashkil qilish va normativ-huquqiy hujjatlardan foydalanish. O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi boshlig'i, professor A. A. Abduvaliyev tahriri ostida. «Sano-standart» nashriyoti, 2012.

<i>Kirish</i>	3
 I b o b. O‘zbekiston yo‘lovchi avtomobil transporti	
1. 1. Avtomobil transporti – yo‘lovchilar tashishda eng omma- bop vosita	5
1. 2. Yo‘lovchi tashuvchi mas’uliyati cheklangan jamiyatlar	6
1. 3. Yo‘lovchi avtomobil transporti tarkibi	10
1. 4. Taksomotor transporti harakatlanuvchi tarkibi	16
I bob bo‘yicha bilimlarni tekshirish testi	19
 II b o b. Avtobuslarda tashishni tashkil qilish	
2. 1. Yo‘nalish tarmog‘i va avtobus yo‘nalishlari	21
2. 1. 1. Transport tarmog‘i va uning ko‘rsatkichlari	22
2. 1. 2. Yo‘nalishlar tavsifi	24
2. 1. 3. Avtobus yo‘nalishlarini tashkil qilish	26
2. 2. Avtobus ishining tasarruf ko‘rsatkichlari	27
2. 2. 1. Avtobuslarda tashish hajmi, yo‘lovchilarni o‘rtacha tashish masofasi	27
2. 2. 2. Texnik tayyorgarlik va ishga chiqarish koeffitsienti. Avtobusning ish vaqti va yo‘nalish vaqti	32
2. 2. 3. Avtobusning umumiy yurgan masofasi. O‘tilgan yo‘ldan foydalanish koeffitsienti. Tezlik turlari	37
2. 2. 4. Avtobusning sig‘imi va undan foydalanish koeffitsienti ...	39
2. 3. Yo‘lovchilar oqimi va uni o‘rganish usullari	41
2. 3. 1. Yo‘lovchilar oqimi haqida umumiy tushuncha. Yo‘lov- chilar oqimini o‘rganish usullari	41
2. 3. 2. Kerakli avtobuslar soni. Harakat intervali va chastotasi .	44
2. 4. Yo‘nalishlarda avtobuslar harakat tezligini me‘yorlash ...	47
2. 5. Haydovchilar va pattachilar mehnatini tashkil etish	48
2. 5. 1. Haydovchilarning ish va dam olish vaqtlari	48
2. 5. 2. Haydovchilar ishini tashkil qilish shakllari	50
2. 6. Avtobuslarning harakat jadvali va ularni tuzish usullari ...	53
2. 6. 1. Avtobuslarning harakat jadvalini tuzishga qo‘yiladigan talablar. Yo‘nalishlardagi harakat jadvallari turlari	53

2. 6. 2. Harakat jadvalini tuzish uchun kerakli ma'lumotlar. Harakat jadvalini tuzish usullari	54
2. 7. «Tig'iz» paytlarda shahar ichi avtobus yo'nalishlarida tashishning tashkil etilishi	56
2. 8. Tashish uchun haq olishni tashkil qilish	58
2. 9. Shahar atrofi yo'nalishlarida avtobus harakatini tashkil etish. Xalqaro yo'nalishlarda yo'lovchilar tashish	61
2. 9. 1. Shahar atrofida va shaharlararo yo'lovchilar tashish . . .	61
2. 9. 2. Shahar atrofi va shaharlararo yo'nalishlarda tashish hajmini aniqlash	65
2. 9. 3. Shaharlararo avtobuslarda tashish hajmini aniqlash	66
2. 9. 4. Shaharlararo avtobus yo'nalishlarida yo'lovchilar oqimini o'rganish	67
2. 9. 5. Shaharlararo avtobus yo'nalishini tanlash	68
2. 9. 6. Shahar atrofida avtobus yo'nalishini tanlash	70
2. 9. 7. Avtobus turini tanlash	71
2. 9. 8. Kerakli avtobuslar sonini aniqlash	73
2. 9. 9. Shaharlararo yo'nalishda harakat jadvali	74
2. 9. 10. To'g'ri va aralash tashishni tashkil qilish	75
2. 9. 11. Xalqaro yo'nalishda yo'lovchilar tashish	76
2. 10. Shohbekat, boshbekat va oraliq bekatlar ishining tashkil qilinishi va jihozlanishi	79
2. 11. Sayohat – ekskursiya, maxsus va buyurtma avtobuslarda tashishni tashkil qilish va bolalarni tashish	82
II bob bo'yicha bilimlarni tekshirish testi	87

III b o b. Yengil avtomobillarda yo'lovchilar tashish

3. 1. Taksilarda yo'lovchilar tashishni tashkil etish	106
3. 1. 1. Aholining yengil avtomobil taksilarga bo'lgan talabini o'rganish uslublari	110
3. 1. 2. Taksi to'xtash joylari va ularning jihozlanishi	112
3. 1. 3. Taksilar ishining texnik tasarruf ko'rsatkichlari	113
3. 1. 4. Yengil taksilarda tashish hajmi	116
3. 3. Ma'lum yo'nalishli taksilarda yo'lovchi tashishni tashkil qilish	118

3. 3. 1. Yoʻnalishli taksilarda aholiga xizmat qilish	118
III bob boʻyicha bilimlarni tekshirish testi	120

IV b o b. Avtobus va taksilar harakatining nozimlik boshqaruvi

4. 1. Avtobuslarda tashishning nozimlik boshqaruvi	126
4. 1. 1. Avtobus ishining nozimlik boshqaruvi	126
4. 1. 2. Avtobuslar harakatining nozimlik boshqaruvi tizimi . . .	127
4. 1. 3. Saroy ichi va yoʻnalish nozimligi	131
4. 1. 4. Markaziy nozimlik xizmati va uning vazifasi	132
4. 1. 5. Nozimlik xizmatidagi radio va aloqa tizimlari	135
4. 1. 6. Avtobuslar harakatini boshqarish usullari	136
4. 1. 7. Avtobuslarning harakat muntazamligi	138
4. 1. 8. Avtobuslarning safarga chiqarilishini tashkil qilish . . .	140
4. 1. 9. Shahardan tashqaridagi avtobuslar harakatining nozimlik boshqaruvi	142
4. 1. 10. Shaharlararo va xalqaro yoʻnalishlarda nozimlik boshqaruvi	143
4. 2. Taksilarda tashishning nozimlik boshqaruvi	145
4. 2. 1. Nozimlik boshqaruvi tizimi	146
4. 2. 2. Nozimlik xizmatini tashkil etish tartibi	146
4. 2. 3. Nozimlik boshqaruvidagi texnik va aloqa vositalari . . .	147
4. 2. 4. Yengil avtomobil taksilarni safarga chiqarishga tayyorlash va chiqarish	148
4. 2. 5. Yengil avtomobil taksilarga markazlashgan holda buyurtma qabul qilish va bajarish	148
IV bob boʻyicha bilimlarni tekshirish testi	150

V b o b. Avtobus, taksilar ishining samaradorligini oshirish yoʻllari

5. 1. Aholiga transport xizmati koʻrsatish sifati	161
5. 2. Yoʻlovchi avtomobil transportida tariflar va chiptalar tizimi	163
5. 2. 1. Shahar ichi avtobuslarida tashish tarifi va qoʻllaniladigan chipta turlari	167
5. 2. 2. Shahar atrofi avtobus yoʻnalishlarida tashish tarifi, qoʻllaniladigan chiptalarning turlari	168

5. 2. 3. Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida tashish tarifi va qoʻllaniladigan chiptalarning turlari	169
5. 2. 4. Yengil avtomobil taksilarida tariflar	171
5. 3. Avtomobil va boshqa turdagi yoʻlovchi transportlar ishini moslash	172
5. 4. Yoʻlovchi avtomobil transportida nazorat qilishning tashkil etilishi	175
5. 5. Xususiy avtotransport korxonalarida yoʻlovchilar tashishni tashkil etish va uning davlat tomonidan nazorat qilinishi	177
5. 6. Yoʻlovchi tashuvchi masʼuliyati cheklangan jamiyatlar . .	179
V bob boʻyicha bilimlarni tekshirish testi	183

VI b o b. Avtomobil transportida menejment

6. 1. Menejmentning mohiyati va tarixi	190
6. 1. 1. Menejment funksiyasi tasnifi va tushunchasi	192
6. 1. 2. Menejment usullari	193
6. 2. Avtotransport korxonalaridagi menejment jarayonida boshqaruv qarorlari va axborot kommunikatsiyasi	198
6. 2. 1. Qabul qilingan qarorning bajarilish tartibi	201
6. 3. Avtotransport korxonalarida menejerlik faoliyatini tashkil qilish	203
6. 3. 1. Turli shakldagi korxonalar	205
6. 3. 2. Xususiy korxona	208
6. 3. 3. Xoʻjalik shirkatlari, masʼuliyati cheklangan va qoʻshimcha masʼuliyatli jamiyatlar	210
6. 4. Menejment madaniyati va uslubi	215
6. 5. Bozor iqtisodiyoti sharoitida avtomobil transportida menejmentni tashkil etish va boshqarish asoslari	218
6. 5. 1. Korxonani boshqarish	221
6. 5. 2. Ijtimoiy boshqarish	231
6. 6. Avtomobil transportida raqobat va menejment	234
VI bob boʻyicha bilimlarni tekshirish testi	236
<i>Javoblar</i>	239
<i>Ilovalar</i>	242
<i>Foydalanilgan adabiyotlar</i>	313

E. KARIMOV

**AVTOMOBILLARDA
YO‘LOVCHILAR TASHISH
VA AVTOTRANSPORT
MENEJMENTI**

Kasb-hunar kollejlari uchun darslik

«Sharq» nashriyot-matbaa
aksiyadorlik kompaniyasi
Bosh tahririyati
Toshkent – 2013

Muharrir *N. O‘rolova*
Badiiy muharrir *T. Qanoatov*
Texnik muharrir *L. Xijova*
Sahifalovchilar: *L. Batseva, A. Nisanbayeva*

Nashr litsenziyasi AI № 201, 28.08.2011-y.

Tayyor diapozitivdan bosishga ruxsat etildi 02.09. 2013.
Bichimi 84x108^{1/32}. «Times New Roman» garniturası. Ofset bosma. Shartli
bosma tabogʻi 13,44. Nashriyot-hisob tabogʻi 12,89. Adadi 2572.
Buyurtma № 3131.

**«Sharq» nashriyot-matbaa aksiyadorlik
kompaniyasi bosmaxonasi,
100000, Toshkent shahri, «Buyuk Turon» koʻchasi, 41-uy.**

K 25 Karimov, E.

Avtomobillarda yo‘lovchilar tashish va avto-transport menejmenti: kasb-hunar kollejlari uchun darslik / E. Karimov; O‘zR Oliy va o‘rta maxsus ta’lim vazirligi, o‘rta maxsus, kasb-hunar ta’limi markazi. – T.: «Sharq», 2013. – 320 b.

UO‘K 629 349(075)

KBK 39.808ya722

ISBN 978-9943-26-097-9