

UZBEKISTON RESPUBLIKASI Oliy
VA Oliy MAKTUB TALIMI VAZIRLIGI
Oliy MAKTUB, KASB HUNAR TALIMI MARKAZI

E. KARIMOV

**AVTOTRANSPORT
YO'LOVCHILAR
TASHISHNI TASHKIL ETISH
TASHISHNI TASHKIL ETISH**

Kashimuv kollektivi uchun darslik

«SHARQ» NASHRIYOT-MATHAA
ARXIVADROBILIK KOMPANIYASI
HURJI TASHKILIVATI
TOSKENT 2012

УДК 629.349(075)

ББК 39.808я722

К 25

*Автотранспорт восита
пармера йўловчиларини
тақризчилар: мамини*

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

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

Ushbu darslik Oʻzbekiston Respublikasi Oliy va oʻrta maxsus taʼlim vazirligi, oʻrta maxsus kasb-hunar taʼlimi markazi tomonidan kasb-hunar kollejlari uchun tavsiya etilgan boʻlib, Oʻzbekiston Respublikasi «Taʼlim toʻgʻrisida»gi qonun, «Kadrlar tayyorlash milliy dasturi» va avtomobillarda yoʻlovchi tashish fanidan tarmoq taʼlim standartlari talablari asosida yozilgan.

Mazkur darslikda avtobuslarda tashishni tashkil etish, yengil avtomobillarda yoʻlovchilar tashish, avtobuslar va taksilar harakatining nozimidlik boshqaruvi, avtobus va taksilar ishi samaradorligini oshirish yoʻllari, transport xizmatini koʻrsatish tarmoqlariga ilgʻor texnologiyalarni joriy etish, aholining bu xizmat turiga boʻlgan talab-ehtiyojlarini toʻla qondirish, ichki bozor qonuniyatlariga koʻra 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 meʼyoriy maʼlumotlar berilgan.

Darslik transportlarda tashish va hoshqarishni tashkil etish yoʻnalishi boʻyicha bilim olayotgan kasb-hunar kollejlari talabalari va shu soha mutaxassislariga moʻljallangan.

ISBN 978-9943-00-504-4

3/21
1632
A. N. Navoiy

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

KIRISH

Hugungi kunda O'zbekiston o'zining yosh bolalari bilan yutuqlarga boy va samarali badiiyati tufayli dunyoda e'tibor qozonayotgan avtomobil sanoati bilan haqiqiy muvofiqlik g'ururlanib aytadi. 1996 yil 19-iyunda uzoq muddatli ta'lim olingan ko'zlab badiiyatni boshlagan, «Markaziy Osiyo» kompaniyasida deyarli e'tirof etilgan «O'zDaewoo» kompaniyasida CIM O'zbekiston Asuka avtomobil zavodi «Mitsubishi», «Daimler», «Fiat», «Jeep», «Renault» va «Capri» o'zining yengil avtomobillari bilan seriyali ishlab chiqara boshladi. Ular yosh va talabdori muvofiqlikda, mahalliy kompaniyalar bilan hamkorlikda ishlab chiqarilgan avtomobillarning o'ziga xos xarakteristikalarini ta'lim olingan O'zbekiston uchun muhim qadam, rivojlanishning keyingi pog'onasi, yangi asarning boshlanishi edi. «CIM O'zbekiston» zavodi mahalliyning yillikda o'zining zamonaviy avtomobil modellari, «Daimler» zavodi o'zining «Mercedes» avtomobillar bilan dunyoda transport xizmatini ko'rsatishiga, xalqaro standart talablariga javob beradigan avtomobil transporti tizimining yaratilishiga o'ziga xos xarakteristikalar yaratadi. O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti sohasida 30 dan ortiq xalqaro konvensiyalar, shartnomalar va kelishuvlar tashkilotidir.

Shuningdek, mahalliy ta'lim bilan avtomobil transportida yil davomida bir maromda va samarali tashishni ta'minlovchi mahalliy asos yaratildi. Xususan, 1997-yildagi 23-apreldagi «Shahar va tashish tashish transporti to'g'risidagi» № 419-I O'zbekiston Respublikasi qonuni.

1998-yil, 29-avgustdagi «Avtomobil transporti haqida»gi № 674-I 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.

1-bob

O'ZBEKISTON YO'LOVCHI AVTOMOBIL TRANSPORTI

1.1. AVTOMOBIL TRANSPORTI - YO'LOVCHILARNI TASHISHDA ENG QO'NIMAROP VOSITA

Qadim qadimdan karyonlar yurib olib borishining va yuksalishiga, shuqar o'rtasidagi do'stlik rishtidarini mustahkamlashga xizmat qilib kelganlar. Biz agar muhoziy ma'noda o'zimizning ishtiroki ularning davomchisi deb hisoblasak, mustaqil mamlakatimiz tayinli uchun shaharlarni shaharlarga ulashga, ellarni ellar bilan ulashni qilishga eng asosiy va yo'lovchilarni eng salomat manziliga yetkazish yo'liga xizmat qilishga jazm qilgandiz.

Avtomobil transporti - yo'lovchilarni tashishda eng qonimaroq tashish vositasi hisoblanadi. Qo'ndiray, temir yo'l transportining mukofiyatlarini ma'lum darajada cheklangan bo'lib, barcha shaharlarga borolmasligi, havo yo'llari transporti cheqda muvotim yuqoriligi, barcha fuqarolarning havo muvotim xizmatidagi foydalanishiga qadim emashligi avtotransportning qadim va ishi ko'lamini oshirib yubordi.

Hozirgi kunda yo'lovchi avtomobil transporti davlat tasarrufidan cheqarilib, muqaradolik jamoatlariga aylantirildi. Barcha yo'nalishidagi avtobus qatnovlarini davlat tasarrufidan cheqarilgan avtobuslar bilan birgalikda shaxsiy avtobus egalari bandi tashkilotlarning avtobuslarini shartmoma asosida ijaraga olib, muqaradlikni qonimdash cheqar shaxslar amalga oshirmoqdalar.

Muqarad avtobus qatnovi 1996 yilda Nukusda, Qo'ndiray, hozirgi Yangi Yul - Marg'ilon shaharlari o'rtasida yo'lga qo'yilgan edi. Ushbu paytlarda Toshkentda ham avtomobillar soni ham bo'lib, shahar shaharlar ikkita yengil mashin va xususiy tashish qo'liga bir neqta avtomobil bo'lgan.

1910-yilda Toshkentda birinchi avtobuslar paydo bo'lgan. Xorijdan keltirilgan 8 ta kichik avtobus va bitta qirg 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

birlikdagi tashkil etgan jamiyatlar mas'uliyati cheklangan jamiyatlar (MCJH) deb ataladi va ular O'zbekiston Respublikasi Jangalchilik kodeksining 49-moddasiga ko'ra yaratilgan shaxs hisoblanadi.

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

MCJH ta'assibolarining jamiyatga qo'shgan ulushlari asosida tashkil topadi va ular quyidagi usullar orqali tashkil topishi mumkin:

– xususiy avtomobillarni jismoniy shaxslardan ijaraга olish;

– bankdan olingan kreditga avtomobillarni xarid qilish;

– ijara kompaniyalaridan avtomobillarni ijara shartnomasini tuzish orqali olish.

Ijara shartnomasi MCJH ning asosiy qismini jismoniy shaxslarning avtomobillarni ijaraга olish orqali tashkil etiladi. Buning uchun avtomobil qismini ijaraга beruvchi va MCJH (ijaraга oluvchi) o'rtasida ijara shartnomasi tuziladi.

Ijara shartnomasida quyidagilar qayd qilinishi kerak:

1. «ijaraга beruvchi», «ijaraга oluvchi»ga ijaraга berilayotgan avtomobilga transport vositasi o'z vaqtida texnik xizmat ko'rsatish sharti bilan vaqtinchi egallik qilish va boydalanish uchun topshirilishi;

2. Ijara muddati;

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

4. «ijaraга beruvchi»ning majburiyatlari;

5. «ijaraга oluvchi»ning majburiyatlari va haqunlari;

6. Shartnomani uzatish yoki bekor qilish tartibi va hokim.

Mas'uliyati cheklangan jamiyatning ma'um turdagi aktivadorlik jamiyatiga 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.

Mizomning ikkinchi bobida uni tashkil etishdan iborat bo'lgan asosiy maqsad loyida oltin ekantligi, bunday uchun esa u qanday faoliyat uchun bilan shug'ullantishi (litseyniy asosida shudiga transport xizmatini ko'rsatadi) ko'rsatiladi.

Mizomning 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, umumban, ta'sischiyaga tegishli bo'lgan ulushning nominal qiymati va boshqalar bu ulushlarni qayta mabladga kiritishlari kerakligi, nizom fondining oshirishi yoki kamaytirish tartibi, qatnashchilarni jamiyatga a'zo qilib yoki undan chiqarib yuborish tartibi va boshqalar. Jamiyatning nizom fondi miqdorini faqat ta'sischiyalar o'z ulushlarini to'liq kiritganlaridan so'nggiga ko'paytirishlari mumkinligi alohida qayd qilinadi. Bunda nizom fondining miqdori ta'sischiyalarining qo'shimcha ulushlari yoki jamiyat hisobidan ko'paytirishi mumkin. Jamiyat ta'sischiylariga 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 kamaytirishi yoki ko'paytirishi to'g'risida qaror qabul qilinib, shu kundan boshlab 30 kun davomida bu to'g'rida barcha kreditolar ogohlantirishi va umumiy xalqod vositalarida e'lon qilinishi kerak. Mizomning ushbu maddasiga ko'ra ta'sischiyalar o'z ustax fondidagi ulushlaridan voz kechishlari yoki boshqa ta'sischiylariga o'z ulushlarini sotishlariga ham ruxsat etiladi. Jamiyat nizom fondidagi ulushlarining kamida 10% ga ega bo'lgan ta'sischiylari jamiyat oldida o'z majburiyatlarini qoplat ravishda bo'zgan yoki uning faoliyat ko'rsatishiga xalaqat berayotgan ta'sischiyalar jamiyatdan chiqarilishini sud orqali talab etishi mumkin. Jamiyatdan chiqqan ta'sischiyalarining ulushi jamiyat hisobidagi 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'sis-chilarning 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'sisчилari jamiyatga qo'shgan ulushlari nima asosida tashkil topadi?

3. Ijara shartnomasida nimalar qayd qilinadi?

1.3. YO'LOVCHI AVTOMOBIL TRANSPORTI TARKIBI

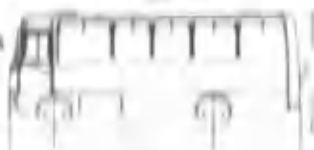
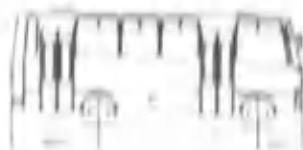
Avtobus deb o'rindiqlar soni 9 tadan ortiq bo'lib, yo'lovchilarni tashishga moslashgan harakatlanuvchi tarkibga aytiladi.

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.



1000000000

1000000000

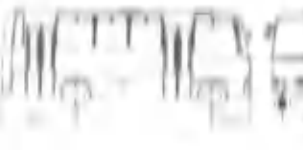


Figura 9A7 MP 17, 9A7 MP 16, 9A7 MP 14
—Autobus-urile municipale

«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		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	Gedart i' l'etiam, mm - uuznigt; - sm. - holandfig	6620 2240 2880	6620 2240 2880	6620 2240 2880
7	Ayrtus bezes	345	345	345
8	Salon balandfig, mm	1900	1900	1900
9	Ayrtusung og'rifig, og	425	425	425
10	Ayrtusung u' l'ic og'rifig, og	7000	7500	7500
11	Z'vigtel		3525 - 425	u' m' m' d'ic
12	Silindrar gyvsting u' sm		4 u' m' m' d'ic	
13	Saust farpes		195	
14	Saust barn, sm		4234	
15	Woksmal gyvsting, sm sm. (u' m' m' d'ic)		7500 - 2200	
16	Woksmal barn u' m' m' d'ic u' m' m' d'ic		2488	8000

T/r	Qisqacha tavsifi	Avtobus rusumlari		
		«O'zISUZU» SAZ NP – 37	«O'zISUZU» SAZ NP – 21	«O'zISUZU» SAZ NP – 26
17	Avtobusning maksimal tezligi, <i>km/s</i>	90		
18	Yonilg'i 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 ta'mirlashga belgilangan resurs, <i>ming</i> <i>km</i>	200		
21	Kafolat ishlash muddati, <i>oy (ming km)</i>	12 oy yoki 50000 km		

Mayjud standartga asosan shabbar avtolusida bitta yoʻlovchiga kamida oʻtirish uchun 0,315 m², tikka tushish uchun 0,200 m² maydon ajratilishi koʻzda tutiladi. «Fig'iz» standartlarda ushbu ma'yorni tikka turgan yoʻlovchi uchun 0,125 m² gacha kamaytirishga ruxsat qilinadi.

Avtoluslar

- kuzovining shakliga qarab yagona va kapot tipida;
- qavatligiga qarab bir, bir yarim va ikki qavatli;
- kuzovning konstruksiyasiga qarab ramali va ramasiz;
- shabbar soniga qarab oddiy (bitta shabbar), tikkamali va uzaytiriladigan koʻrinishda boʻladi.

2-jadval

Avtoluslar sigʻimi

Avtolus	Shabbarlarda toʻldiriladigan avtoluslar		Shabbar atrofi va mahalliy stopalarda toʻldiriladigan avtoluslar	
	Umumiy sigʻimi	Oʻrindiq- lar soni	Umumiy sigʻimi	Oʻrindiq- lar soni
Yulda ketebdi	10	10		
Kichik	15 - 40	18 - 20	10 - 15	21 - 26
Oʻrta	30 - 45	31 - 33	15 - 30	33 - 36
Oʻrta	65 - 70	21 - 23	60 - 65	10 - 15
Katta	85 - 90	23 - 25	80 - 85	15 - 40
Qoʻshimcha	115 - 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. Mayjud standartga asosan shahar avtobusida bitta yoʻlovchiga oʻtirish uchun, tikka turishi uchun qancha m² maydon ajratiladi

**1.4. TAKSOMOTOR TRANSPORTNING
HARAKATLANUVCHI TARKIBI**

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

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

Transport vositalari konstruksiyalari qoʻshimcha uskunalar, 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-

Ikhtilashdirilishi kerak. Yoʻlovchi tashuvchi taksonometriya transporti vositalarining texnik holati va uskunalarini yoʻl harakati xavfsizligi standartlari qoidalarini va meʼyoraniga muvofiq boʻlishi lozim.

Oʻzbekiston Respublikasi hududida foydalanishda boʻlgan yengil taksonometriya avtomobillari belgilangan tartibda majburiy texnik koʻrikdan oʻtkazilishi kerak. Yoʻlovchilar tashishga moʻljallangan yengil taksonometriya avtomobillari boshqarish huquqi 20 yoshga toʻlgan shaxslarga beriladi.



1-rasm «Matiz» va «Spark» namunli yengil avtomobillar



2-rasm «NIVA», «ASTRA» va «NIVA» namunli yengil avtomobillar

Ayrim yengil avtomobillarning asosiy texnik tavsifi

Rusumi	Sig'imi		Dvigatel quvvati, ot kuchi / aylanish	Maksimal tezligi, km/soat	Avto-mohil massasi, kg	Gabariti, mm			Yonilg'i sarfi me'yori, l/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 tayyotlanish muhim savollar

1. O'zbekistonda foydalanilayotgan yangil avtomobillar-ning taksonometri transporti tarkibi qanday?
2. Transport vositalarining konatrabatyaligiga qo'yilgan standartlar haqida tushuncha bering.

1 ta 100% TOVA BILISHARNI TAKSOMETRIK TILTI

1. Markaziy Osiyo mo'jizasi deb e'tirof etilgan JMI O'zbekistonayta zavodl yangil avtomobillarnd qachondan ishlatil chiqara boshladi?

1. 1999 yil 30 avgust
2. 1994 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 tashkilotchisi bo'lib hisoblanadi?

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

3. Turchistonga birinchi avtomobil qachon kiritil kelgan?

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'g'ri ko'rsatilgan?

1. 1,2
2. 1,4

3. 1,6
4. 1,1
5. 0,808

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. 0,115 m²
4. 0,230 m²
5. 0,100 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 TASHUVINI 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 sistema-sini hosil qiladi. Avtobus transporti yo'nalish sistemasi boshqa turdagi transport yo'nalish sistemalari bilan bir-

galikda shahar transporti yoʻnalishi sistemasining majmuasini tashkil qiladi.

Yoʻnalish sistemasini tanlash va asoslash yoʻlovchi oqimining taqsimlanishiga bogʻliq boʻladi.

Ayrim yoʻnalishlarda va tarmoq uchastkalarida ikki yoki undan ortiq avtobus yoʻnalishlari joylashadi.

Yoʻnalish sistemasini tarmoqlarga ajratish uchun yoʻnalish koeffitsienti oʻrnatilgan. Yoʻnalish koeffitsienti (K_y) barcha avtobus yoʻnalishining uzunligini (\sum_y^L) avtobus tarmogʻi uzunligiga (\sum_y^L) yoxud ushbu yoʻnalishlar oʻtadigan koʻcha va yoʻlakchalar (proyezd) uzunligining nisbati bilan ifodalanadi.

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

yoʻnalish koeffitsienti avtobus transporti tarmogʻining har bir uchastkasidan oʻrtacha qancha yoʻnalish oʻtishini koʻrsatadi.

Yoʻnalish koeffitsienti qancha katta boʻlsa, yoʻlovchilarga shunchalik qulay sharoit yaratiladi. Yoʻlovchilarning bir yoʻnalishdan ikkinchi yoʻnalishga koʻchib oʻtishi kamayadi.

Yoʻnalish koeffitsientini aniqlashni quyidagi misol orqali koʻramiz.

Urganch shahrida 20 ta yoʻnalish bor. Yoʻnalishlarning umumiy uzunligi 150 km ni tashkil qiladi. Avtobus yoʻnalishi oʻtgan koʻcha va yoʻlaklar uzunligi 60 km.

Yoʻnalish koeffitsienti:

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

Yoʻnalish koeffitsientining qiymati 1.2 dan 3.5 oraligʻigacha boʻladi.

Avtobus transport tarmogʻi uzunligi shahar maydonining yuza birligiga toʻgʻri kelishi **transport tarmogʻi zichligi** deb aytiladi.

$$G = \frac{\Sigma l}{F} \text{ (km/km}^2\text{)}$$

Hunda Σl – transport tarmog'ining uzunligi, km, F – shahar maydoni, km².

Transport tarmog'ining zichligi shahar maydonida avtobus transporti yo'nalishlarining ko'pligini aks ettiradi.

Yo'lovchilarning avtobus yo'nalishlariga ko'chish uchun saflaydigan vaqti transport tarmog'ining zichligiga bog'liq bo'ladi. Yo'lovchilarning bir yo'nalishdan ikkinchi yo'nalishga o'tishi uchun vaqt kam saflanadi.

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

$$l_{a,b} = \frac{1}{N_i} + \frac{l_{a,b}}{4} \text{ (km)}$$

Hunda G – transport tarmog'ining zichligi, km/km².

$l_{a,b}$ – bekatlar orasidagi masofa, km.

Yo'lovchilarning bir yo'nalishdan ikkinchi yo'nalishga o'tish masofasini aniqlashni quyidagi formula ko'rsatadi:

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

$$l_{a,b} = 0,4 \text{ bo'lganda}$$

$$l_{a,b} = \frac{1}{2,5} + \frac{0,4}{4} = 0,13 + 0,1 = 0,23 \text{ (km} \approx 230 \text{ metr)}$$

Yo'lovchi taxminan $v = 4,0$ km/saot tezlikda yurganda bir ish yo'nalishidan ikkinchi yo'nalishga o'tish vaqti:

$$t_{a,b} = \frac{l_{a,b}}{v} = \frac{0,23}{4,0} = 0,06 \text{ soat yoki taxminan 4 minut}$$

tashkil qiladi.

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

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

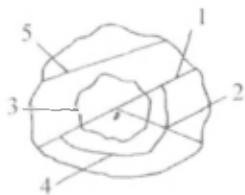
1. Shahar transport majmuasini nimalar tashkil qiladi?
2. Yo'nalish koeffitsientini izohlab bering.
3. Yo'nalish koeffitsientining kattaligi nimani ifodalaydi?
4. Avtobus transport tarmog'i zichligi deb nimaga aytiladi?
5. Yo'lovchilarning bir yo'nalishdan ikkinchi yo'nalishga o'tish masofasi qanday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

tasvirlash maqsadiga qarab *eriy asosiy* va *yorqatuvchi* turlarga bo'linadi.

Foydalanish sharoiti va harakatlantirish tushiga qarab *oddiy* va *qisqartirilgan, tezlashtirilgan* va *ekspress* turlarga bo'linadi.

Oddiy avtobus yo'nalishlarida avtobus barcha doimiy oralq belkilarida to'xtashi shart.

Qisqartirilgan avtobus yo'nalishida avtobuslar barcha yo'lovchilar ro'yxati jalalishgan oddiy avtobus yo'nalishining ma'lum qismida tashkil qilinadi.

Qisqartirilgan avtobus yo'nalishlar doimiy va ma'lum bir vaqt ichida, ya'ni «lig'iz» soatlarda tashkil qilinishi mumkin.

Tezlashtirilgan tartibdagi harakatlarda avtobuslar oddidan o'tirilgan asosiy oralq belkilarida to'xtaydi.

Tezyunav avtobus yo'nalishida avtobuslar harakati bo'shlang'ich va oxirgi belkilar orasida to'xtanmasdan to'g'ridan to'g'ri aloqada tashkil qilinadi.

Tezyunav va tezlashtirilgan tartibdagi avtobuslar harakati yo'nalishlar 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 sanat belgilanadi.

Tezyunav, tezlashtirilgan va qisqartirilgan yo'nalishlarda qatnaydigan avtobuslarda yo'nalishlarning boshlanishi yozilgan belgilar bo'ladi.

Avtobus yo'nalishlar ma'muriy hududiy belgiga asosan shahar atrofida qatnaydigan Ruman ichki, qisqartir, shaharlararo (viloyat ichidagi, viloyatlararo va respublikalararo), umumiy harakatlantirish turlarga ajratiladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtobus yo'nalishini izohab bering.
2. Shahar maydonida joylashishiga qarab avtobus yo'nalishlarining qanday turlari mavjud?
3. Foydalanish sharoiti va harakatlanish tusiga qarab shahar avtobus yo'nalishlarining qanday turlarini bilasiz?
4. Avtobus yo'nalishlari ma'muriy hududiy belgilariga asosan qanday turlanadi?

2. 1. 3. Avtobus yo'nalishlarini tashkil qilish

Avtobus yo'nalishi ochilishidan oldin avtotransport korxonasi, davlat hokimiyati, avtomobil nazorati boshqarmasi va yo'l tashkilotlari vakillaridan iborat komissiya tuziladi. Ushbu komissiya tomonidan yo'nalishda yetarlicha sharoit yaratilib, xavfsiz harakatni ta'minlaydigan tadbirni ko'rsatuvchi dalolatnoma tuziladi. Avtobus yo'nalishi dalolatnomadagi tadbirlarning bajarilgani, ya'ni yo'nalish to'liq jihozlanganidan keyin ochiladi. Eng yaxshi variant tanlanib kelishiladi. Bekatlar oralig'idagi va oxirgi bekatgacha bo'lgan masofa har ikkala yo'nalishda o'lchanadi. Har bir avtobus yo'nalishiga pasport tuziladi. Pasportga yo'nalishda avtobus ishining yillik natijaviy ko'rsatkichlari yozib boriladi.

PASPORT

Yo'nalish _____

Avtotransport korxonasi _____

Tarmoq _____

Yo'nalish turi _____

Yo'nalish uzunligi _____

Ishning mavsumiyligi _____

Harakatning ochilish vaqti _____

Uchirish bekatlari soni	
Yo'nalishda sizmat qiluvchi avtobus tashviri	
Yo'nalishdagi avtobuslar soni	
Yo'nalish tavsifi	
Yo'nalishning qisqacha tavsifi	
Tarif hajpi turi	
Avtobus soni talbati	00000
Uchirish tashviri bo'limi boshlig'i	00000

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

Yangi avtobus yo'nalishlari ishini talil qilingan avtobuslardan samarali foydalanish, tasidish tamarati va rentabelligi ham aniqlanadi. Avtobus yo'nalishi uchilishidan 3 kun oldin shodiga matbuot mashlari, radio va televidentye orqali zarur ma'lumotlar yetkazilishi kerak.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtobus yo'nalishlari uchilishida qayot tashkilotlar va killar ishloqida komissiya tashiladi?
2. Avtobus yo'nalishlari qanday sharoitda uchiladi?
3. Yo'nalishlarning pasportlari nimalar ko'rsatiladi?

2.2. AVTObUS IShINING TASHIQUV KORSAKHI HLARI

2.2.1. Avtobuslarda tasidish hajmi, yo'lovchilarning o'rtacha tasidish masofasi

Avtobuslarda *yo'lovchi tashish hajpi* deb ma'lum vujud (soat, sutka, oy, yil) tasidilgan yoki tasidish tozini 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:

$$Q = \frac{D}{T_1} \quad (\text{yo'lovchi}).$$

Bunda D – tashish daromadi, so'm;

T_1 – 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.

Yoʻlovchilar aylanishi (P) yoʻlovchi kilometrida oʻlchlanadi va transport ishini koʻrsatadi:

$$P = Q \cdot l_{o'rt} \quad (\text{yo}^2/\text{km})$$

Hunda P – yoʻlovchilar aylanishi,

$l_{o'rt}$ – yoʻlovchilarni oʻrtacha tashish masofasi,

Q – tashilgan yoʻlovchilar soni.

Yoʻlovchilar aylanishining tekisligi quyidagi koefitsient bilan bahalantiradi:

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

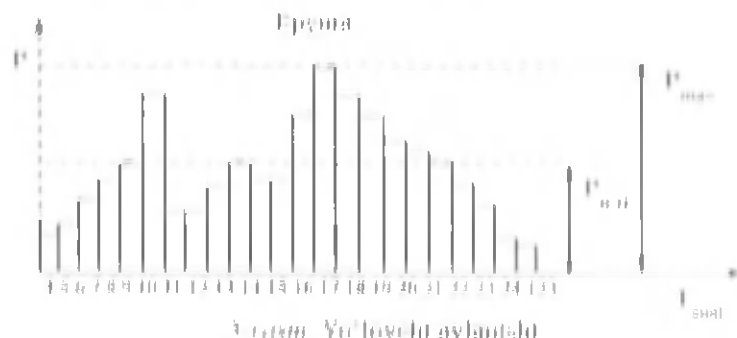
Hunda P_{max} – maʼlum davrda yoʻlovchi aylanishi maksimal qiymati.

$P_{o'rt}$ – yoʻlovchi aylanishi maʼlum davr oʻrtacha qiymati.

Oʻrtacha yoʻlovchi aylanish qiymati umumiy yoʻlovchi aylanishining maʼlum davriga (soat, sutka, oy, yil) nisbati bilan aniqlanadi.

Aholining harakatsizligi va yoʻlovchi aylanishi soʻroviyona talon va koʻz bilan kuzatish usullari orqali belgilanadi.

Yoʻlovchilarni oʻrtacha tashish masofasi shahar maydoni oʻlchamiga avtobus yoʻnalishi tarmoqlarining uzunligiga avtobus transporti tarmoqlarida yoʻnalishlarning taqabildanishiga taʼrif tizimiga bogʻliq boʻladi.



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:

$$A \xrightarrow{1l_1 \ 2l_2 \ 3l_3 \ 4l_4 \ 5l_5 \ 6l_6 \ 7l_7 \ 8l_8} B$$

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:

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

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 koeffitsientini tayin davomida avtolovchi yo'lovchilarning almashinishini ko'rsatadi. Almashinish koeffitsientining qiymati shubha yo'nalishlarida $K_{al} = 4$ dan 8 gacha shubha atrofi yo'nalishlarida $K_{al} = 2^{m}$ dan 4 gacha shubha harare yo'nalishlarida $K_{al} = 1,2$ dan 3 gacha bo'ladi.

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

$$L_{o'rt} = 1,2 + 0,17 \sqrt{P} \text{ (km)}$$

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

Avtolovchi unumdorligi hisobi

a) bir kunda yo'lovchi tashish hajmi

$$Q_{kim} = q_n \cdot \gamma_s \cdot K_{alim} \cdot Z_s = \frac{q_n \cdot \gamma_s \cdot K_{alim} \cdot T_s \cdot \alpha_s}{t_s + \alpha_s (n \cdot t_{ok} + t_{okh})} \text{ (yo'lovchi)}$$

yoki

$$Q_{kim} = \frac{T_s \cdot \alpha_s \cdot q_n \cdot \gamma_s \cdot K_{alim}}{t_s} \text{ (yo'lovchi)}$$

Yo'lovchi kilometri

$$P_{kim} = q_n \cdot \gamma_d \cdot t_s \cdot K_{alim} \cdot Z_s \text{ (yo'lovchi kilometri)}$$

yoki

$$P_{kim} = q_n \cdot \gamma_d \cdot T_s \cdot Z_s \text{ (yo'lovchi kilometri)}$$

b) bir sutunda yo'lovchi tashish hajmi

$$Q_s = \frac{q_n \cdot \gamma_s \cdot K_{alim} \cdot \alpha_s}{t_s + \alpha_s (n \cdot t_{ok} + t_{okh})} \text{ (yo'lovchi)}$$

Yo'lovchi kilometri

$$P_s = \frac{q_n \cdot \gamma_s \cdot K_{alim} \cdot \alpha_s \cdot t_s}{t_s + \alpha_s (n \cdot t_{ok} + t_{okh})}$$

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:

$$\alpha_{tt} = \frac{A_y}{A_r}$$

Bunda α_{tt} – texnik tayyor avtobuslar soni,
 A_r – ro'yxatdagi avtobuslar soni.

Texnik tayyorgarlik koeffitsienti oy kunlarining hisobidan aniqlanadi:

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

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:

$$u_{11} = \frac{K_{11}}{K_k}$$

Bunda K_k – o'y kundartutug soni,

K_{11} – texnik soz kimbati

Misol: Berilgan $AK_n = 5750$ avtolara,

$AK_1 = 6400$ avtolara

$$u_{11} = \frac{AK_{11}}{AK_1} = \frac{5750}{6400} = 0,9$$

Texnik tayyorgarlik ko'rsatkichi avtolariga texnik xizmat ko'rsatish sistemasiga, sifatiga, avtolarning ishlash jadalligiga avtolara saroyining eldiyot qismlari, yonilg'i moylash mahsulotlari va avtolar uchun bilan ta'mirlanishiga bunda avtolara saroyidagi texnik jihatlar nisbatiga bog'liq bo'ladi.

Ishlash jarayonida avtolarning texnik holati yomonlashadi. Avtolarning jadalligi, o'rtacha sarkar masofasi oshgani sari avtolarlarga texnik xizmat ko'rsatish va ularni ta'mirlash tezlashadi. Natijada texnik tayyorgarlik ko'rsatkichi kamayadi.

Texnik tayyorgarlik ko'rsatkichiga yonilg'i moylash mahsulotlarining sifati, haydovchi texnik xizmat ko'rsatuvchi va ta'mirlaychi ishlab chiqarish kompaniyasi ham bog'liq ta'sir ko'rsatadi.

Hozir avtolara saroylarida texnik tayyorgarlik ko'rsatkichi qiymati 0,92 dan 0,96 gacha bo'ladi.

Katarga ishga chiqarish ko'rsatkichi ishlagan avtolara kimbati sonining to'rtinchi avtolara kimbati soniga nisbati bilan aniqlanadi.

$$u_{11} = \frac{AK_1}{AK_2}$$

Bunda AK_1 – ishlagan avtolara kimbati soni

Misol: Davrda bitta avtolarning katarga ishga chiqarish ko'rsatkichi quyidagidek aniqlanadi.

$$\alpha_i = \frac{K_i}{K_k}$$

Bunda K_i – ishdagi avtobus kunlari soni.

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

$$\alpha_i = \frac{A_i}{A_r} = \frac{A_i}{A_i + A_t + A_{to'xt}}$$

Bunda A_i – safarga ishga chiqqan avtobuslar soni.

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

$A_{to'xt}$ – 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:

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

$$AK_r = AK_{it} + AK_i = AK_i + AK_t + AK_{to'xt}$$

Bunda $AK_{to'xt}$ – 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. Uzlüksiz 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

$$\alpha_1 = \frac{180}{6300} = 0,028$$

Avtobusning ish vaqti (T_i) yo'nalish safaridan qaytib kiritish vaqtidan (T_{qayt}) yo'nalishga chiqish (T_{chiq}), tashkilot (T_{tashk}) va yo'nalishda texnik tashkiliy sabablarga ko'ra (T_{texnik}) ayrim to'xtab turish vaqtlarining o'rtasidan tashkil topadi

$$T_i = T_{qayt} + T_{chiq} + T_{tashk} + T_{texnik} \quad (50a)$$

Avtobusning ish vaqti (T_i) yo'nalishdagi vaqti (T_{i1}), avtobusning boshlang'ich bekatga borishi va oxirgi bekatdan avtobus saroyiga qaytib kiritish vaqtlari (t_{n1} , t_{n2}) yig'indisi bilan ham aniqlanadi

$$T_i = T_{i1} + t_{n1} + t_{n2}$$

Bunda T_{i1} — yo'nalish vaqti, soat;

t_{n1} , t_{n2} — boshlang'ich bekatga borish va oxirgi bekatdan avtobus saroyiga qaytib kelish uchun sarf qilinadigan vaqt, soat

Avtobusning yo'nalishdagi ish vaqti (T_{i1}) harakat vaqti (T_{har}) oraliq bekatlarda yo'lovchilarni avtobusga chiqarish va tushirish uchun to'xtash (T_{toxt}), oxirgi bekatlarda to'xtab turish (T_{toxt}) va texnik tashkiliy to'xtab turishlarga ko'ra to'xtab turish vaqtlari (T_{texnik}) dan tashkil topadi

$$T_{i1} = T_{har} + T_{toxt} + T_{toxt} + T_{texnik}$$

$$T_{har} = \frac{2l_1}{v_1}; \quad T_{har} + T_{toxt} = \frac{2l_1}{v_1}$$

$$T_{har} + T_{toxt} + T_{texnik} = \frac{2l_1}{v_1}$$

Avtobusning yoʻnalishda aylanish vaqti:

$$t_{ayl} = \frac{2\ell_y}{v_e} = 2 \frac{\ell_y}{v_t} + t_{ob} + t_{oxb}.$$

Bunda ℓ_y – yoʻnalish uzunligi, km;

v_t – texnik tezlik, km/soat;

v^a – aloqa tezligi, km/soat;

v_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:

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

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 koeffitsienti, Tezlik turlari

Avtobusning saroydan yo'nalish bo'yicha ishga chiqqib, saroyga qaytib kelinguncha yurgan yo'lli avtobusning umumiy yurgan masofasi deb ataladi.

Avtobusning umumiy yurgan masofasi umumiy va ummasiz masofadan tashkil topadi.

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

Ummasiz masofa avtobusning saroydan chiqqib boshlang'ich bekatga va oxirgi bekatdan saroygacha bo'lgan masofalaridan iborat bo'ladi.

$$L_{\text{um}} = L_1 + 2 \cdot C_{\text{a}} \quad (\text{km, km})$$

Bunda L_{um} avtobusning umumiy masofasi, km;

L_1 avtobusning yo'lovchilar bilan yurgan yo'li, km;

$C_{\text{a}} = (C_{\text{a1}} + C_{\text{a2}})$ avtobusning saroydan chiqqib, boshlang'ich bekatga va oxirgi bekatdan saroygacha yurgan masofasi, km hisobida.

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

Masofadan foydalanish koeffitsienti avtobusning yo'lovchilar bilan yurgan masofasining (L_1) umumiy yurgan masofasi (L_{um}) gacha ulashini bilan aniqlanadi.

$$\beta = \frac{L_1}{L_{\text{um}}}$$

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

Avtobus yo'lovchi transporti tashkilotida texnik, ekapitular, tashkilot va aloqa tashkilotlari tashkilotga olinadi. Avtobuslarni ishlatish jarayonida eng yuqori va ruxsat qilingan tezliklar bilan qo'llaniladi.

Texnik tezlik avtobus umumiy masofasining harakat vaqtiga nisbati bilan aniqlanadi:

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

Ekspluatatsion tezlik avtobus umumiy masofasining ish vaqtiga nisbati bilan aniqlanadi:

$$v_e = \frac{L_{um}}{T_i}.$$

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

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

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

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

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;

III toifada $v_t = 28$ km/soat.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtobusning umumiy yurgan masofasi deb qanday masofaga aytiladi?
2. Masofadan foydalanish ko'rsatkichi nimani ifodalaydi?
3. Avtobus yo'lovchi transportida qanday tezlik turlari qo'llaniladi?
4. Yo'l to'rtaklariga qarab avtobusning hisobdagi mu'ayyan harakati tezligi qanday o'zgaradi?

2, 2, 4. Avtobusning sig'imi va undan foydalanish ko'rsatkichi

Avtobus sig'imidan foydalanish ko'rsatkichi statik va dinamik turlarga ajratiladi.

Statik avtobus sig'imidan foydalanish ko'rsatkichi yo'nalishda yo'lovchilarning ulanish ko'rsatkichini hisobga olib avtobusda haqiqiy tashilgan yo'lovchilar sonini avtobusning nominal sig'imiga nisbatan va patachi o'raldan hisoblash nisbatiga aytiladi.

$$\gamma_s = \frac{Q_n}{q_n K_{sd} Z_s}$$

Bunda q_n avtobus nominal sig'imi, o'ring

Q_n haqiqiy tashilgan yo'lovchilar soni

Bir ish kunidagi reyslar soni

$$Z_s = \frac{T_s}{t_s} \quad \text{yoki} \quad Z_s = \frac{t_y \omega_y}{t_s}$$

Reyslar vaqqi

$$t_s = \frac{t_y}{\omega_y} + n(t_{ob} + t_{ob}) \quad (\text{sonli})$$

Bunda q_{m-k} yo'nalishdagi oraliq beshaklar soni

Standartlash va mu'yozlash hujjatlarida tatta o'ring dipda o'ringan yo'lovchiga 0,315 m, ikkinchi turgan yo'lov-

chiga 0.2 m maydon to'g'ri kelishi haqida ma'lumot ko'rsatiladi.

Avtobusning umumiy sig'imi:

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

Bunda $q_{o'rindiqlar}$ – 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:

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

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:

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

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?

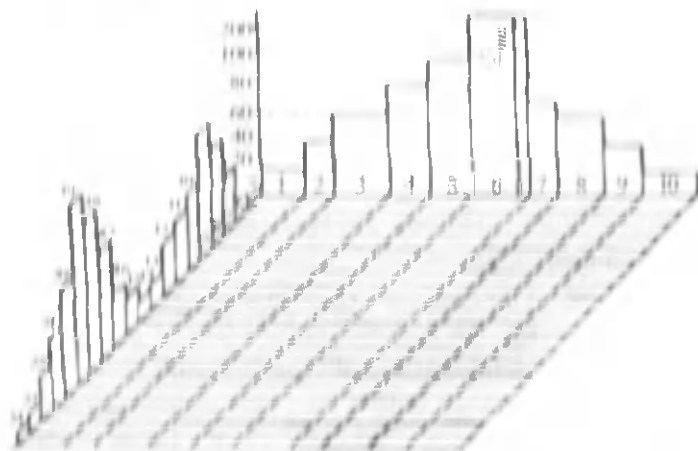
2.3. YO'LOVCHILAR OQINI VA UNI ORGANISH USULLARI

2.3.1. Yo'lovchilar oqini haqida umumiy tushuncha. Yo'lovchilar oqinini o'rganish usullari

Aholining tashishlarga bo'lgan talabini tavsiflashda ta-
shish sharoitini muntazam ta'dil qilish va aytobuslarning
samarali harakatini tashkil qilishda quyidagi ma'lumotlar
kerak bo'ladi:

1. Yo'lovchi oqini
2. Yo'lovchilar almashinuvi
3. Hushdorg'ich va oxirgi bekatlar oralig'ida yo'lov-
chilarning taqsimlanishi
4. Har bir yo'nalish va umumiy aytobus tarmog'ida
yo'lovchilarni o'rtacha tashish masofasi
5. Ayrin yo'nalishlar bo'yicha yo'lovchilarni tashish
hajmi

Yo'lovchi oqini deb ma'lum vaqt oralig'ida (soat, sut-
ka, oy, yil) bir tomonga harakatlanayotgan yo'lovchilar
soniga aytiladi.



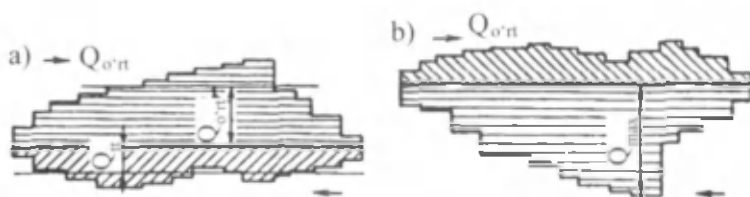
6-rasm. Yo'nalish bo'yicha sutka sonlarida yo'lovchi
oqinining o'zgarish grafigi

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 grafigi.

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 soatlarda 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 yoʻlovchilarning almashinishi, kuni soatlarida yoʻlovchi raqimi, yoʻlovchilarning harakat yoʻnalishi, oʻrtaoqi tashish masofasi, bekatlar oʻrtasida tashilgan yoʻlovchilar soni kabi maʼlumotlar aniqlanadi.

5-jadval

Soʻrovnomasi

Id	Savol	Javob
1	Yashash joyingiz (ku'sha, uy)	
2	1) Ishga yoki o'qishga borishda yashash joyingizdan aytdosis yo'nalishi 2) Ishga yoki tashilganlar sanflaridigan vaqtangiz (min). Ishga yoki tashilgan ma'mul ko'rsatuv	
3	Ishga yoki o'qishga borishda foydalanadigan aytdosis yo'nalishdan tashilgan vaqtangiz ko'rsatuv	

Yigʻilgan maʼlumotlar qayta ishlanib, harakat jadvalari qaytadan tuziladi, aytdosislar yoʻnalishlarga taqsimlanadi.

Chipta usuli aytdosis yoʻnalishi boʻyicha yoʻlovchilarga sotilgan chiptalar soni va undan oshilgan pul tushumining hisobini olishga asoslanadi.

Maʼlumotlarni qayta ishlash natijasida yoʻlovchilar oqimining sutka, hafta, oy, yil mavsumlarida oʻzgarishi va oʻrtaoqi tashish masofasi aniqlanadi.

Koʻz bilan kuzatish uslubida maʼmuriy tashkilotchilar bekatlarda turib aytdosisda tashilayotgan yoʻlovchilar sonini 5 ballik sistemaga asosan aniqlaydilar:

- 1 ball = 10 - 15 yoʻlovchi aytdosisda,
- 2 ball = 20 - 25 yoʻlovchi aytdosisda,
- 3 ball = 45 - 50 yoʻlovchi aytdosisda,

4 ball – 60–65 yoʻlovchi avtobusda;

5 ball – 70–80 yoʻlovchi avtobusda.

Kuzatuvchilar yordamida avtobusga kirgan va tushganlar soni hamda bekatda avtobusni kutib turgan yoʻlovchilar soni kabi maʼlumotlar ham aniqlanadi. Avtobus salonidagi yoʻlovchilarning soniga qarab hisoblarda 1 m avtobus kuzovi maydonida 7 yoki 4 yoʻlovchi soni qoʻllaniladi.

Jadval uslubida avtobusga kirgan va tushgan yoʻlovchilar soni maxsus hisobchi xodimlar tomonidan aniqlanib maʼlumotlar jadvalga yoziladi.

Kuzatish natijalari ayrim yoʻnalishlar boʻyicha va shahar yoʻlovchi transporti turlarining barchasida bir vaqtda oʻtkazilishi mumkin.

Haydovchilardan soʻrash uslubida yoʻnalishda avtobusda tashilayotgan yoʻlovchilar soni aniqlanadi, avtobusga chiqqan yoʻlovchilardan soʻrab, ularning bir yoʻnalishdan ikkinchi yoʻnalishga oʻtish vaqti, bekatlarda avtobusga kirgan va tushgan yoʻlovchilar soni aniqlanadi va maʼlumotlar qayta ishlanadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Aholining tashishga boʻlgan talabini oʻrganish va avtobuslarning samarali harakatini tashkil qilishda qanday maʼlumotlar kerak boʻladi?
2. Yoʻlovchi oqimini izohlab bering.
3. Yoʻlovchi oqimi qanday usullarda oʻrganiladi?

2. 3. 2. Kerakli avtobuslar soni. Harakat intervali va chastotasi

Yoʻnalishlarda yoʻlovchilar turli sigʻimli avtobuslarda tashiladi. Yoʻnalish oqimi toʻgʻrisidagi maʼlumotga asosan samarali avtobus turi tanlanadi. Avtobus yoʻnalishida, asosan, bir xil rusumdagi avtobusdan foydalaniladi.

Avtobus turini tahlilida, asosani, quyidagilarni hisobga olish kerak:

- shahar soatlaridagi yo'lovchilar oqimini;
- bir kun soatlarida va yo'nalish bo'limlarida yo'lovchi oqimining notekisligini;
- ko'chaniing, yo'lining o'tkazuvchiligidini va avtobus harakatining yo'lasharoitiga mosligini;
- bir soat ichida bir tomonga tashiladigan yo'lovchilar sonini;

avtobuslarda tashish tarmoqlari

Yo'lovchi oqimi quyvati yanqori bo'lgan yo'nalishlarda ko'chik shahar avtobusidan foydalanilganda zamon avtobuslari soni oshiriladi. Aksincha, yo'nalishlarda katta shahar avtobusidan foydalanilganda harakat intervali kattalashtirib, yo'lovchilarga muqavayit kelib chiqadi. Shuning uchun harakat intervali muhim ko'rsatkich hisoblanadi.

Harakat intervali deb avtobus yo'nalishining belgilangan nuqtalardan (masalan, bekatidan) yo'nalish bo'yicha o'tayotgan avtobuslar oraliq b'lagi vaqtga aytiladi.

$$T_n = \frac{L_{tot}}{A_n} \text{ soat,}$$

$$L_{tot} = \sum_{i=1}^n \frac{L_i}{v_i} + n \cdot t_{ob} + t_{ost} \text{ soat,}$$

A_n - yo'nalishdagi avtobuslar soni,

t_{ob} - oraliq bekatda to'xtash vaqti,

t_{ost} - oxirgi bekatda to'xtash vaqti,

n - oraliq bekatlar soni,

L_{tot} - aylanish vaqti.

Harakat chastotasi deb yo'nalishning belgilangan nuqtalardan vaqt birligida o'tayotgan avtobuslar soniga aytiladi

$$h = \frac{A_n}{L_{tot}} \text{ avtobus / soat,}$$



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



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

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

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

Bunda A_v – yo'nalishdagi avtobuslar soni.

I – harakat intervali.

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

$$A_v = \frac{Q_{kun} \cdot l_{o'rt} \cdot K_{kun} \cdot K_{oy} \cdot K_y \cdot K_{uzun}}{q_{o'rt} \cdot \gamma \cdot v_c \cdot T_t} \text{ (avtobus).}$$

Bunda A_v – kun davomida yo'nalishda tashiladigan yo'lovchilar soni;

Q_{kun} – o'rtacha tashish masofasi;

$l_{o'rt}$ – 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_{av} – avtobus sig'iridan foydalanish koeffitsienti;

μ – ekspluatatsion tezlik;

T_{f} – avtobusning tash vaqti.

Belgilangan yo'lovchi tashlash hajmini bajarish uchun umumiy zarur avtobuslar soni quyidagicha aniqlanadi:

$$A = \frac{Q_{\text{um}} \cdot T_{\text{um}}}{q_{\text{av}} \cdot \gamma_{\text{av}} \cdot \mu \cdot T_{\text{f}}} \quad (\text{avtobus})$$

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtobus turini tanlashda nima bir hisobga olinishi kerak?
2. Harakat intervali va ekspluatatsion tezlikni belgilab bering.
3. Yo'nalish bo'yicha zarur avtobuslar soni qanday aniqlanadi?

2.4 YO'NALISHLARDA AVTObUSLAR HARAKAT TIZLIGINI ME'YORLASHTIRISH

Harakat tezligi yo'lovchi avtomobil transporti ishini ta'minlovchi asosiy texnik ekspluatatsion ko'rsatkich hisoblanadi. Harakat tezligi harakatlantiruvchi qisim sanna mahalliy 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, ruzumi tanlanadi.
4. Yo'nalish joylarida avtobus harakat tezligi aniqlanadi.

Yo'nalishda harakat tezligini me'yorlash ish reys vaqti asosida o'tkaziladi. Reys vaqti deb yo'nalishning boshlang'ich bosqatidan oxirgi bosqatigacha transport jara-yonini bajarishda sarflanadigan vaqtga aytiladi.

Yoʻnalishda avtobus transporti jarayoni quyidagi tarkibiy qismlarni oʻz ichiga oladi:

1. Boshlangʻich va oxirgi bekatlarda toʻxtab yoʻlovchilarni avtobusga chiqarish va tushirish.

2. Oraliq bekatlarda toʻxtab yoʻlovchilarni avtobusga chiqarish va tushirish.

3. Yoʻnalish boʻylab harakat qilish.

Reys vaqti xronometraj (kuzatuvni yozib borish) uslubiy yordamida aniqlanadi. Xronometrajni oʻtkazish uchun yoʻnalish pasporti, yoʻnalish trassasi, yoʻl sharoitlari va xavfsiz harakatlanish choralarini oʻrganiladi.

Xronometraj yoʻnalishda qatnayotgan avtobusda, yilda 2 marta yozgi va qishki mavsum uchun oʻtkaziladi.

Xronometraj maʼlumotlari asosida reys vaqti va yoʻnalishda avtobusning xavfsiz harakat tezligi hisoblanadi.

Xronometraj maʼlumotlari tahlil qilinadi. Soʻngra yoʻnalish boʻyicha avtobusning meʼyorlashtirilgan harakat tezligi belgilanadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Harakat tezligini meʼyorlash uchun qanday ishlar qilinadi?

2. Yoʻnalishda avtobus transporti jarayoni qanday tarkibiy qismlarni oʻz ichiga oladi?

3. Tezlikni meʼyorlash uchun xronometrlash qanday oʻtkaziladi?

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 toʻgʻri va aniq jadval asosida tashkil qilinishi kerak.

Haydovchi va pattachilar ishini toʻgʻri tashkil qilish muhim vazifalardan hisoblanadi.

Haydovchi va pattaachilar mehnatining samarali tashkil qilinishi natijasida quyidagilarga erishiladi:

1. Shisha soatlarida yo'nalish bo'yicha yo'l bo'yichilarga yaxshi transport xizmati ko'rsatiladi.

2. Qattiq iz soatlarida liniyaga eng ko'p avtobuslar chiqariladi.

3. Natijada avtobuslardan samarali foydalaniladi.

4. Haydovchi va pattaachi oylik ish vaqtidan ta'g'irl foydalaniladi.

5. Mehnat qonunchiligida ko'rsatilgan ish, tushlik, amena o'ralig'idagi vaqtlarga qattiq rioya qilinadi.

6. Natijada avtobuslar savatsiz harakatlanadi.

7. Avtobuslar haydovchilarga berkitiladi.

8. Haydovchi va pattaachi umumborligi o'stiriladi.

9. Avtobuslarning texnik sez hodajada saqlashi va ularga texnik xizmat ko'rsatish ishlarini o'z vaqtida bajariladi.

Avtobuslarning yo'nalishidagi ish vaqti har bir bo'lga gant uchun haydovchi va pattaachilarning ish vaqti avtobusning yo'nalishidagi harakat jadvaliga bog'liq bo'ladi. Buning uchun ham haydovchi va pattaachilarga safarda doimo yetti soatlik ish vaqtini belgilash lozim bo'ladi.

Yo'lchovchi tashish avtosaroyi harakati mu'ammiyati kasaba uyushmasi tashkiloti bilan kelishilgan holda belgilangan xizmat va'dan o'tish kamlari uchun asosan haydovchi va pattaachilarga oyiga me'yordangan 169,5 soat ish vaqtini belgilaydi.

Ayrim hodajalarda ishlab chiqarish samaratsidan kelib chiqib avtobuslar saroyi mu'ammiyati kasaba uyushmasi qaroriga asosan haydovchi va pattaachilarga me'yordan o'tiq soat o'rnatilishi mumkin.

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

$$H_{\text{oy}} = (K_k + K_d + K_b) \cdot t_{\text{so}} - t_{\text{d/h}} \cdot \text{vaxti}$$

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'zni 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 umumli 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

Ushbu mehnat shaklida bitta avtobusda 3 ta haydovchi ishlaydi. Bir oy davomida har bir haydovchi 20 kun ishlab 10 km dan o'tadi. Har bir haydovchi har bir ish sinmasi uchun tayyorlov va tugallash vaqtiga 18 minut, tibbiy tekshiruvga 5 minut vaqt sarflarini hisobga olish lozim.

Avtobusning ish vaqti $T_1 = (169,5 \cdot 3) : 30 = 16,35$ soat.

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

Ushbu shakl liniyada ish etra hisoblanishi, kech tugaydigan avtobus yo'nalishlarida qo'llaniladi.

2. Bir yoritmalangan mehnat shakli

Bir yoritmalangan mehnat shaklida ikkita avtobusga bittadan dequiy ishlovchi haydovchi burtiriladi. Uchinchi haydovchi har ikkita avtobusda sinema almashtiruvchi bo'lib ishlaydi. Ikkita ish kumidan keyin har bir haydovchiga dam olish kuni beriladi.

Avtobusning ish vaqti $T_1 = (169,5 \cdot 3) : 30 = 16,35$ soat.

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

3. Ikhtilangan mehnat shakli

Ushbu mehnat shakli bo'yicha har bir avtobusda ikkita haydovchi va pattaachi haftada 6 kun ishlaydi. Har uchta brigadaga sinema almashtiruvchi bitta haydovchi va pattaachi burtiriladi. Har haftada brigadalar ortalabki va bechki sinemalarda almashib ishlaydilar.

Haydovchi va pattaachilarning ish sinmasi vaqti ish kumidan 7 soatni va tayyor olib va dam olish olib kumidan 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 tahrir tashkil qilishning qanday shakllari mavjud?
2. Uchtalangan va bitta yurmtalangan melmat shakllini tashlang.
3. Ikkitalangan va ikki yurmtalangan melmat shakllini tashlang.

2.6. AVTOLUSLARNING 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 avtobuslarning xizmat ko'rsatish tashkili tashkil qilinadi.

Avtobuslarning harakat jadvaliga quyidagi asosiy talablar qo'yiladi:

1. Yo'lovchilarning avtobusni kutishiga va ularni ommaviliga ta'tminlashga katta vaqt sarflashi.
2. Avtobus yo'nalishi bo'yicha yanqat harakat ommatavilini ta'minlash.
3. Xavfsiz harakatni ta'minlagan holda avtobuslarning maksimal harakatlantirish tezligiga erishish.
4. Yo'nalishda avtobuslardan samarali foydalanish.
5. Haydovchi va pultachining mehnat qilishlari uchun yetarli me'yoriy sharoit yaratish.

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

1. Hojralang ichki va tashqi bekatlar uchun statik jadval.
2. Uraliq 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 avtokorxonalariga biriktirish grafigi (yo'nalishlarda bir necha avtokorxonalar 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'ylida yo'nalishda belgilangan harakat intervaliga, gorizontal bo'ylida esa teva vaqtiga qat'iy mos qilingan holda tuzilishi kerak. Har bir yo'nalish bo'ylida avtobus harakatining boshlash va tugatish vaqtlari atrofida tashishga bo'lgan talablari ma'lumotlari chiqarib olingan va belgilanadi.

Harbi yo'nalishlarda yo'lovchi oqimi notekis bo'lishi shuning uchun bunday holatlarda avtobus harakati qisqartirilgan, tashishsiz va ekspres reyislarda tashish qilinadi.

Harakat jadvalini tuzishda avtobusning ish vaqti va mahalliy iqlim sharoitlariga e'tibor qilinib olinadi. Shuning uchun har bir harakat jadvali kuz - qish, bahar - yoz fasllariga qaratib tayyorlanadi.

Yo'lovchilarga yanada yaxshi xizmat ko'rsatish maqsadida harakat jadvali ish vaqti shunda va yakshanda kundari uchun ayrim qilib tuziladi.

Hozirgi kunda avtobus harakat jadvalini tuzishdagi hollatlarda elektron hisoblash texnikalaridan foydalanilmoqda.

Medlar atrofida qatnaydigan va shaharlarda avtobus yo'nalishlarida harakat jadvali grafik shaklida tuziladi. Grafikning vertikal (abscissa) o'qiga yo'nalish uzayishi, gorizontal (ordinata) o'qiga 1 kmlik ish vaqtini ko'rsatib beriladi.

Hekaterani (dudalovchi) nuqtalar gorizontal chiziqlar bilan, vaqtni belgilovchi nuqtalar vertikal chiziqlar bilan tashkil etilib, harakat grafiqi hosil qilinadi. Avtobusning qatnaygan chiqish vaqti belgilanadi, so'ngra avtobus saroyidan chiqib, boshlang'ich bekatgacha va ushbu bekatdan avtobusning boshlang'ich vaqti masofaning o'zini vaqti hisoblanadi.

Avtobusning boshlang'ich bekatga kelish va ushbu bekatdan avtobus saroyiga borish vaqtini belgilovchi nuqtalarni tashkil etib, boshlang'ich vaqti masofani hisob

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 qoniqsiz xizmat ko'rsatilgan joylar aniqlanadi.

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

bu ichki avtobus yo'nalishlarida yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish amaliyotini oshirish bo'yicha tadbirlar rejasini majmua sifatida tuziladi. Buni o'z ichiga quyidagi masalalarni oladi:

1. Yo'lovchilar oqimining paydo bo'lishi va taqsimlanishini tahlil qilish.

2. Yo'nalish tarmoqlarini takomillashtirish.

3. Komsomolning ichki boshlab vaqtlarini muvofiq lashtirish.

4. Ko'cha, yo'l tarmoqlarini rivojlantirish va yaxshilash.

5. Katta sig'imli avtobuslardan foydalanish.

6. Avtobuslar barmaklari tashkil qilish usullarini takomillashtirish.

7. Markaziy boshqarish tizimi ishtiroi rivojlantirish.

8. Ko'cha harakati tashqir usullarini takomillashtirish.

«Dg'iz» poytlarida avtobuslarda tashibulugani yo'lovchilar sanasining o'zlashtirish uchun ko'rsatiladigan xizmat darajasining sifatiga to'g'ri ko'rsatadi. Tashib bulugani muvofiq qiyinlashadi. Avtobusga sotiladigan texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash sanashtari oshadi.

Aholiga transport xizmatini ko'rsatish darajasini quyidagi asosiy ko'rsatkichlar orqali baholash mumkin.

1. Tashib bulugani o'z vaqtida bajarish.

2. Tashib bulugani muvofiq vaqt sarti.

3. Tashib bulugani sifatligi.

4. Harakat xavfsizligi.

«Dg'iz» poytlarida shahar ichki avtobus yo'nalishlarida avtobus yo'nalishlarini xizmatini takomillashtirish, qisqartirilgan, tashib bulugani va xizmat rejasini keng qo'llash va zamonaviy texnik abjor vositalarini nazoratlik tashib bulugani qo'llash, muvofiq avtobus barmaklari tashib bulugani qo'llash yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishning yanada muvofiq darajasidan 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 rejasini 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 haqqi belgilaydi. Shular atrofida qatnaydigan va shaharlardan aytdoras yo'nalishlarida tariflar bir yo'lovchi kilometr tamarasi asosida aytdoras karyaning keyingi o'zqalanishini ko'zda tutib tuziladi. O'rnatilgan tariflar yo'lovchilarni tashish xarajatlarini qoplashi kerak.

Tashish tamarasi harakatlantiruvchi qandandirg yo'lovchilarni tashish davomida sari qilingan xarajatlardan tashkil topadi. Shular yo'nalishlarda yo'lovchilarni tashish uchun olinadigan haq tashilgan yo'lovchilar sari o'rnatilgan yagona tarifga ko'paytirilib hisoblanadi. Shular atrofida qatnaydigan va shaharlardan aytdoras yo'nalishlarida tashish haqi bajarilgan yo'lovchi kilometrni yo'nalishda foydalaniladigan aytdoras tarifiini hisobga olib, o'rnatilgan tarifga ko'paytirilib hisoblanadi. Shular yo'nalishlardagi aytdoraslarda tashish uchun olinadigan daromad quyidagi formula bilan hisoblanadi.

$$P_{\text{hisb}} = U_1 \cdot T \text{ so'm}$$

Bu yerda P_{hisb} — tashish daromadi, so'm;

U_1 — tashilgan yo'lovchilar sari, yo'lovchi;

T — o'rnatilgan yagona tarif.

Shular atrofida va shaharlardan yo'nalishlardagi aytdoraslarda tashilgan olingan daromadni hisoblashi formula (1)ni

$$P_{\text{hisb}} = P_1 \cdot T_{\text{tarif}} \text{ (so'm)}$$

Bu yerda P_1 — bajarilgan yo'lovchi kilometr;

T_{tarif} — bir yo'lovchi kilometre uchun belgilangan tarif.

Doridoy yo'nalishlarda xizmat qilayotgan aytdoras pat-tachli o'zlanatiga vaqtlari muddatli usulda haq to'lanadi. Pat-tachli ishlaydigan aytdoraslarda pat-tachli vazifasini haydovchi bajarгани uchun haydovchi sotgan chiptasi bahosidagi 5 foiz atrofida mukodolanadi.

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 avtokorxonada 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 KALQARHI YO'NALISHLARIDA YO'LOVCHILAR TASHISHI

2.9.1. Shahar atrofi va shaharbozori yo'lovchilar tashish

Shahar atrofi yo'nalishlarida avtobus harakatini tashkil etish (taqribi ish va maishiy maqsadli tashishlardan iborat) dam olish kunlari shahar yo'nalishlaridan ancha ilgari bary qiladi. Chunki dam olish kunlarida shahar yo'nalishlarida yo'lovchilar tashish hajmi ko'payadi. Shahar atrofiga qitaydigan yo'nalishlarda dam olish kunlari yo'lovchilar tashish hajmi katta bo'ladi. Ushbu hodisa shaharida ta'lim olayotgan talabalarнинг shahar atrofiga joylashgan uyleri ga va shahar aholisi ta'lim olish maskanlariga qatnashi hi qadimga yozaga keladi.

Shahar atrofi yo'nalishlarida tashish uzunligi shahar dan boshlanib, 50 km masofagacha tashkil qiladi. Shahar atrofi yo'nalishlarining boshlang'ich va oxirgi bekatlarida alohidsakatlar yoki boshbekatlar, avtobusda joylayotgan joylashadi.

Shahar atrofi yo'nalishlari barcha nuqtani bilan belgilanadi. Masalan «№101» dan «№199»gacha Shahar atrofi yo'nalishlarida yo'lovchilar tashish uchun qattiq o'rindiqlik, o'rindiqlik soni oshirilgan, eshiklar soni 2 ta dan ko'p bo'lmagan, tog'li tumanlarda yuqori o'tuvchanlikka ega bo'lgan avtobuslardan foydalaniladi.

Shahar atrofi yo'nalishlarida tashish haqqi pattauchilar va haydovchilar orqali yig'iladi.

Shahar atrofi avtobus yo'nalishlari shahar avtobus yo'nalishlari kabi ajratilgan va xos qo'llanilgan yo'llardan o'tadi.

Shahar atrofi yo'nalishlari hokimiyat qarori bilan ta'niqlanadi.

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 yo'nalishlariga shahar atrofi chegarasidan tashqariga qo'yilgan, ikki va undan ortiq shahar o'rtasida munozam qatnovi ta'minlanadigan, tashish masofasi 50 km dan ortiq bo'lgan yo'nalishlar kiritiladi.

Shaharlararo avtobus yo'nalishlari respublikalararo, viloyatlararo va viloyat ichidagi yo'nalishlarga ajratiladi.

Respublikalararo avtobus yo'nalishida tashish uzunligi 500-1000 km va undan ortiq bo'lib, yo'lovchilarni tashish mavsumiga bog'liq bo'ladi.

Viloyatlararo avtobuslarda tashishda yo'nalish masofasi 300-400 km va undan ortiq bo'ladi.

Avtobuslarning harakat intervali yo'lovchi oqimi qiyomatiga bog'liq bo'ladi. Ko'pchilik hodotalarda kundga bir yoki ikki marta avtobuslar o'zining bekatidan jo'natiladi.

Ulduz yo'nalishlardagi tashishlar faqat mavsum bilan bog'liq bo'lib, yoz aylari o'sadi.

Viloyat ichidagi avtobuslarda tashishda yo'nalish masofasi 100 km gacha va undan ortiq bo'ladi. Harakat intervali esa yo'lovchi oqimining taqsimlanishi darajasiga qarab 30 minutdan 1-2 soatgacha bo'ladi.

Shaharlararo avtobus yo'nalishlarida yurishqoq o'rindiqli, yo'lovchilarga yashli qulayliklar yaratilgan avtobuslardan foydalaniladi.

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

Yo'lovchilarni munozam (yo'nalishi) tashish yo'nalishlari o'zlikchilik shartlaridan qat'i nazar tashuvchilar o'rtasida tender usulida joylashtiriladi.

Yo'lovchilarni munozam (yo'nalishi) tashish yo'nalishlarida ishlash huquqiga Yo'lovchilar tashishni tashkil etish bo'yicha tadbiriy komissiya yozma boshqa vakolatli organ bilan tender shartnomasini tuzgan tashuvchi ega bo'ladi.

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 avtobuslarigina 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 qatnovlarni 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 yo'nalishlarida aytdobir harakatni tashkil etish shahar ichki yo'nalishlarida aytdobir harakatni tashkil etishdan qanday farq qiladi?
2. Shahar atrofi yo'nalishlari qanday tashkil qilinadi?
3. Shahar atrofi yo'nalishlarida tashish masofasi nashar kilemetga bo'linadi?
4. Shaharlararo aytdobir yo'nalishlarida harakat intervali ulmanga bog'liq bo'ladimi?

1.9.2. Shahar atrofi va shaharlararo yo'nalishlarda tashish hajmini aniqlash

Shahar atrofi yo'nalishlarida tashish hajmi shahar atrofi va tashiyotil aloqasining rivoqlanishini tahlil qilish natijasida aniqlanadi.

Aholining harakatchanlik sur'i haqiqiy daromadlarining o'rtasiga bog'liq bo'ladimi.

Shahar atrofi yo'nalishlarida aytdobir shaharlararo tashish hajmini quyidagicha hisoblash mumkin:

$$Q = \frac{P_v}{t_{av}}$$

Umda P_v - yo'lovchi aylanish (yo'lovchi kibonemi),

t_{av} - o'rtacha tashish masofasi

Perespektiv yilga yo'lovchi aylanishi

$$P_v = h \cdot N$$

Umda h - aholining harakatchanligi shahar atrofi yo'nalishlarida tashiyotil masofasiga to'g'ri keluvchi yo'lovchi kibonemi,

N - viloyat, respublika, aytdobir respublika aholisining sur'i.

Shahar atrofiga qatnashadigan aytdobir shaharlararo tashish hajmi ma'voriy ko'rsatkichlar asosida aniqlanadi.

Oʻrtacha ekspluatatsion tezlik, ish vaqti, safarga chiqish va masofadan foydalanish koeffitsientlari qiymati mahalliy sharoitlarga qarab oʻrnatiladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Aholining harakatlanish soni nimaga bogʻliq boʻladi?
2. Shahar atrofi yoʻnalishlarida avtobuslarda tashish hajmi qanday aniqlanadi?
3. Shahar atrofiga qatnaydigan avtobuslar sigʻimi qanday aniqlanadi?

2. 9. 3. Shaharlararo avtobuslarda tashish hajmini aniqlash

Shaharlararo avtobuslarda tashish hajmi viloyatlardagi (avtonom respublika) avtobus, temiryoʻl, havo va suv transportining oʻtgan 5–10 yil ichidagi haqiqiy rivojlanishini tahlil qilish natijasida aniqlanadi.

Bunda yoʻl tarmogʻining rivojlanishi va obodonlashtirilishi, (viloyat, respublika, avtonom respublika) aholisi sonining oʻsishi va mavsumiy notekislik, aholining shaharlararo avtobus aloqasini muntazam taʼminlash darajasi hisobga olinadi.

Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida aholining harakatchanligi deb viloyat (respublika, avtonom respublika) aholisining bittasiga toʻgʻri keluvchi yoʻlovchi kilometrga aytiladi. Aholining harakatchanligini aniqlaganda mahalliy sharoitni hisobga olish zarur.

Shaharlararo avtobuslar oʻrtacha sigʻimi oʻtiradigan oʻrindiqlarga qarab oʻrnatiladi. Qolgan barcha koʻrsatkichlar mahalliy sharoitga qarab oʻrnatiladi.

Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida yoʻlovchi tashish hajmi va yoʻlovchi aylanishi quyidagi formuladan aniqlanadi:

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

Hunda b – aholining tarqatilmaligi, ya'ni viloyat, respublika, avtonom respublikadagi jitta yashovchiligi bo'lg'ri keluvchi shaharlarga aloqadagi yo'lovchi kilometri;

N – viloyat, respublika, avtonom respublika aholisi o'ring soni.

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

$$Q_{shar} = \frac{A_y \cdot q_n \cdot Y_2}{k_{shar}} \quad (\text{yo'lovchi})$$

Hunda k_{shar} – avtobusning ma'zkar aylantishda aylantish koeff.

Q_{shar} – km davomida tashiladigan yo'lovchilar soni;

A_y – yo'nalishda avtobuslar soni.

Mustaqil tayyovlanish uchun savollar

1. Shaharlarga avtobus yo'nalishlarida aholining hara katofomligi qanday? (aytiladi?)
2. Shaharlarga avtobus yo'nalishlarida yo'lovchi tashish hajmi qanday aniqlanadi?

2.9.4. Shaharlarga avtobus yo'nalishlarida yo'lovchilar oqimini o'rganish

Shaharlarga avtobus yo'nalishlarida yo'lovchilar oqimini o'rganish sotilgan chiqdalar asosida amalga oshiriladi.

Yo'lovchilar oqimini o'rganishda so'rovnomalar, jadvallar va ko'z bilan kuzatish usullaridan foydalaniladi. **So'rovnomalar usulida** yo'lovchilar oqimi tarqatilgan so'rovnomalarni talldil qilish natijasida aniqlanadi. So'rovnomalar yo'lovchilarga alohida va avtobus tashibkashlarida tarqatiladi.

Jadvallar usulida haydovchilar va so'rovda qatnashayotgan muvazim hisobchilar tomonidan ma'lumotlar jadvallarga to'ldiriladi. So'ngi ma'lumotlar talldil 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.

Televoyal va boshqa transport turlari yetarlicha rivojlanmagan tumanlarda shaharlarga avtobus yoʻnalishlari masofasi 1000 km va undan ortiq boʻladi. Yoʻlovchilarning safarda boʻlishi bir kundan oshib ketadi. Shuning uchun ham yoʻnalishni tanlash va oʻzlashtirish uchun transport turlarida yoʻlovchilarga yaratilgan sharoit va tashish haqi taqqoslanadi.

Transit yoʻlovchilarni mahalliy yoʻlovchilardan ajratish maqsadida bitta yoʻnalishda mustaqil ikkita yoʻnalish tanlanadi. Bunda har ikkala yoʻnalishda bekatalar oraliqidagi masofa bir kundan farq qilmaydi. Avtobuslar birinchi-sida ekspress, ikkinchisida oddiy usulda tashkil qilinadi.

Yoʻnalishdani tanlashda turli variantlarda kutiladigan yoʻlovchilar soni va yoʻlovchi kilometrlar taqqoslanadi. Tanlangan har bir shaharlarga yoʻnalishga oʻrnatilgan shakldagi pasport tuziladi.

Yangidan tanlanib kiritilgan avtobus yoʻnalishidagi yoʻlovchi oqimi taqsimoti tahlil qilinadi. Ushbu yoʻnalish



11-rasm Shaharlarga yoʻnalishlarda yoʻlovchi tashuvchi «MA» kompaniya 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 oʻzini bekatalarda harakatni bir vaqtda toʻxtatish maqsadida bir bekatalarga yoʻqin joylashgan avtobus konxonalarini tashlashga jalb qilish maqsadiga muvofiq boʻladi.

Ashlar atrofi avtobus yoʻnalishini tanlab oʻtish uchun quyidagi taktikalar amalga oshiriladi:

1. Kutubaligan yoʻlovchi oqimini aniqlash.
2. Fessani tanlash va yoʻl sharoitlarini oʻrganib chiqish.
3. Avtobus yoʻnalishini kiritish imkonligi toʻgʻrisida teyrik iqtisodiy koʻrsatkichlarni asoslab berish.
4. Oʻraliq va bosh bekatalarning joylashishini aniqlash.
5. Yoʻnalishni teyrik aloqa xonalarini bilan jilvoslash va harakat munazamligini taʼziyat qilish.
6. Harakatga hozirlik boʻshapish uslubini tanlash.
7. Yoʻnalish pasportini tuzish.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Ashlar atrofi avtobus yoʻnalishlarining toʻxtatuvchi va oʻzini bekatalar qaynab joylashadi?
2. Ashlar atrofi avtobus yoʻnalishlar qanday turda va birinchi harakatlanadi?

2.9.7. Avtobus turini tanlash

Avtobus turini toʻgʻri tanlash sharoitga transport xizmatini koʻrsatish va avtobusdan foydalanish samimiyatligiga katta taʼsir koʻrsatadi. Avtobuslardan toʻgʻri foydalanish natijasida transport xizmatining kamayishiga erishiladi. Ushbu hisob tanlangan avtobus turi va sigʻimini yoʻlovchi oqimini taysifi va quyvatiga mos kelgandagina xaqiqat beriladi.

Sigʻimli katta avtobuslarni koʻlik yoʻlovchi oqimiga ega boʻlgan yoʻnalishlarda ishlatish maqsadga muvofiq boʻlmaydi. Harakat tezliklarining oʻsishi yoʻlovchilarning bekatalarda kutish vaqti va transport xizmatlarini koʻpaytiradi.

Kichik avtobuslardan yo'lovchi oqimi yuqori bo'lgan yo'nalishlarda foydalanilgani natijasida harakat intervali kamayadi. O'z navbatida yo'nalishdagi avtobuslar soni, ko'cha va yo'llarning transport vositalari bilan bandligi va tashish tannarxi o'sadi. Shunday qilib, yo'nalishlarda avtobus tipi va sig'imini to'g'ri tanlab ishlatish muhim ahamiyatga ega bo'ladi.

Avtobuslarni yo'lovchilar bilan to'ldirish me'yorida texnik ishlatish talablari bo'yicha avtobus salonining o'rindiq-lari bilan band qilinmagan 1 m² maydoniga 4 ta yo'lovchi, «tig'iz» soatlarda 8 ta yo'lovchi to'g'ri kelishi ko'rsatiladi.

Shaharlararo avtobus yo'nalishlarida o'rta va katta sig'imli hamda yo'lovchi tashish uchun moslashtirilgan avtobuslardan foydalaniladi.

Maqsadga muvofiq bo'lgan avtobus turi tanlanganda kam xarajat sarflanib, aholiga yuqori saviyada transport xizmati ko'rsatiladi.

Ushbu holat avtobus turi va sig'imi, yo'lovchi oqimi kattaligiga va xarakteriga, tashish sharoitiga to'g'ri kelgandagina kuzatiladi. Yuqori tezlikda harakat qila oladigan avtobuslardan faqat yuqori tezlikda xavfsiz harakatni ta'minlaydigan yo'l mavjud bo'lgandagina foydalanish maqsadga muvofiqdir.

Avtobus sig'imini tanlaganda yo'lovchi oqimi va yo'nalishi bo'yicha taqsimlanishi hal qiluvchi xususiyat hisoblanadi.

Shaharlararo yo'nalishlarda avtobus sig'imini tanlash uchun tashish qulayligi, yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish sifati va tashish tannarxi asosiy ko'rsatkich bo'lib hisoblanadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shaharlararo avtobus yo'nalishlarini tanlashda va ularni asoslashda nimalar hisobga olinadi?

3. Nisbatlararo avtobus yo'nalishlarida avtobusning sig'imi q va q_0 o'rtacha ishlatish modim ulanuvchiga ega ekanligini ko'rib chiqing.

2.9.8. Kerakli avtobuslar sonini aniqlash

Yo'nalishda zarur avtobuslar soni ko'p sonli yo'lovchi oqimiga, avtobusning aylanish vaqti va o'zaro qitilgan 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:

$$A_v = \frac{2C_v \cdot h}{v_v} \quad (\text{avtobus}), \text{ agarcho } h = \frac{Q_{max}}{q_0} \text{ ga teng yoki}$$

$$h = \frac{60}{l} \quad (\text{bu} \text{ formula, } A_v = \frac{2C_v \cdot Q_{max}}{v_v \cdot q_0} \quad (\text{avtobus}) \text{ bo'ladi}$$

$$\text{yoki } A_v = \frac{2C_v \cdot 60}{v_v \cdot l} \quad (\text{avtobus}) \text{ bo'ladi}$$

$$\text{Hunda } q_0 = \frac{Q_{max} \cdot l}{60} \quad (\text{yo'lovchi})$$

q_0 - avtobusning nisbat etilgan sig'im

$$l = \frac{q_0 \cdot 60}{Q_{max}}$$

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

$$A_v = \frac{C_{av} \cdot l}{l} \quad (\text{avtobus}). \text{ Hunda } C_{av} = \frac{2C_v \cdot 60}{v_v}$$

C_{av} - aylanish vaqti

O'z navbatida ushbu formulalardan foydalanib:

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

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;

l – 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 tashirish uchun saflanadigan vaqtlar, yo'l harakatlariini rasmiylashtirishga, avtobusni yo'nalishda tekshirish nazorat qilishga, haydovchilarning amalda almashishiga saflanadigan vaqtlarga bog'liq bo'ladi.

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

Tuzilgan harakat jadvali yo'nalishda bo'yicha tashirish rejasida o'rnatilgan ko'rsatkichlarga mos kelishi kerak.

Yo'nalish jadvali asosida quyidagicha harakat jadvallari tashirish etiladi:

1. Davra jadvali. Ushbu jadval haydovchilar va tashirish bekatining ma'lumot byurosi to'limiga beriladi.

2. Avtobusbekat va tashirish bekatlarida avtobuslarning kelishi va jo'natishini ko'rsatuvchi jadval.

3. Viloyat avtobus yo'nalishlari bo'yicha yig'irma jadval.

Viloyatlararo va respublikalararo yo'nalishlari to'limiga yig'irma jadvali yuzasida quyidagicha jadvallar asosida tekshirish, e'lon qilinishi tashirish va tashirish signollar tashirish etiladi.

Mустақил тайيارлаш uchun savollar

1. Avtobuslarning harakat jadvali qanday taqqat hisobda tuziladi?

2. Avtobuslarning qanday va osang bekatlarda to'stali tuziladi vaqtlar qanday vaqtlarga bog'liq bo'ladi?

3. Harakat jadvali qanday davrlarga tuziladi?

2. 9, 10. To'g'ri va aralash tashirish tashirish qilish

Shaharlararo yo'nalishlarda avtobus harakati to'g'ri va aralash usullarda tashirish etiladi.

Yo'lovchilarni shaharlararo yo'nalishlarda tashirishning to'g'ri usulida avtobus yo'nalishining tashirish bekatlar osang bekatiga ta almashirish asosida harakatlantiradi.

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 shaharlarda avtobus yo'nalishida har bir tashish uchun ayrim kelishuv shartnomasi tuziladi.

Muayyath turida bir davlatdan ikkinchi davlatga doimiy harakatlanish boshlangan davlatga qaytib olib kelish sharti bilan bir guruh yo'lovchilarni tashish tashkil qilinadi.

Xalqaro yo'nalishda yo'lovchilar tashish g'ali namuda katarida keng rivojlangan.

Hozirgi kunda bizning mamlakatimiz bilan qo'shimcha ta'lim davlatlari Qozog'iston, O'zbekiston, Tojikiston bilan xalqaro yo'nalishlar tashkil qilinib, yo'lovchilar tashilmoqda.

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

Xalqaro yo'lovchilar va yuk tashish uchun ruxsatnomalar bo'lib tashishda ishtirok qiluvchi davlatlar tomonidan tuzilgan ikki tomondama shartnomalar va bayonnomalar tuziladi.

Xalqaro yo'nalishlar haydovchilarining yo'l qo'yiladigan boshqarish, ta'limlash, har kuni va haftalik dam olish vaqti xalqaro yo'nalishlar ruxsatnomalariga belgilanadi.

Avtobuslarda yo'lovchilar tashish jadvallari avtotashuvchi tomonidan yo'nalishlarning ayrim bosqichlarida umumiy tezlikni 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 yuk yo'nalish ushbu qo'yligi 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 choralarini 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. SHODDIKAT, BOSHIBEKAT VA ORALIQ BEKATLAR TASHIQTI, TAHSIL, QILINISH VA HUCUZLANISH

Shaharlardan tashiqatiga boshlab berilgan shoddiyat bilan ta-
voflanishi safarida va to'xtash bekatlarida yo'lovchilarga
yuzqat malakali xizmat ko'rsatish zaruriyatini paydo qil-
adi.

Bifarda yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish sharti tashish
shakli, yo'lovchilarni manzilga yetkazish tezligi va xizmat
ko'rsatish iborasi bilan munosabati.

Shaharlarga va shahar atrofi yo'nalishlarida tashishbu-
ning yuzqat sur'atida ta'voflanishi shoddiyat, boshibeekat va
oraliq bekatlar tashit yassini tashit qilishni taqozo etadi.

Shoddiyatlar yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish va xiz-
matni ta'voflanishi ta'voflanishiga mo'ljallangan ma'nosis
binolar majmuasidan tashit topadi.

Shoddiyat majmuasiga quyidagilar kiradi:

yo'lovchilarni avtobusga olibqirish va tashitish per-
soni,

teys obdilon avtobuslar to'xtash, tozalash, yuzqat,
tegnik holatini tekshirish, sozlash va mayda ta'mirlash ish-
lari uchun ma'nosis binolari,

yordamchi ombor xonalar soz qatigi binolari,

shoddiyat oldi maydoni,

chiqar xonalar, to'xtash xonasi, ma'lumot xonasi va
boshqa zaruriy xonalarni o'z ichiga olgan shoddiyat
binosi,

muamiriy o'zqatlanishi va sayda xizmatlari binolari va
boshqa binolar.

Shoddiyatlarda tranzit yo'lovchilar kutish zali, yuk
va qo'l buyumlarni o'zqatish xonalari va boshqa xonalari,
restoran, mehmonxona, pochta va telefon, foydovchi va
pattatiblar dam olish xonasi bo'lishi kerak.

Boshibeekatlarda shoddiyatlardan farqli o'laroq yo'lov-
chilar va xizmatchi ta'voflanishi ma'nosis binolar katta bo'lmay

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. Avtoboshbekatda yo'nalishlar bo'yicha yo'lovchilarning avtobusga chiqish joyi.



11-rasm. Avtobusbekalet chiqish, zaliyot va chiqish sotish xonasiining ko'rinishi

Avtobus beshakatlarni saqlash va tuzatish tartibi haqida fikrlar, shuningdek ustidagi jalni amalga oshiruvchi korxonalar va tashkilotlar tomonidan belgilanadi.

7-jadval

Shah va boshbeshaklarni tuzatish

Shah №	Ushbu korxonalar jo'natilgan avtobuslar soni	Zarur sonlar
1	300 dan ortiq	Avtomatlashtirilgan beshaklarni o'rnatish va tuzatish uchun ega bo'lgan to'la beshaklar soni
2	151 dan 300 gacha	Yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish va avtobus harakatlari beshaklarni sonlar majmuasi to'rtinchi yo'lovchilarning ushbu muddatda davom etishi uchun sonlar
3	121 dan 150 gacha	Chiqish sotish va kiritish zali, yirik va qo'l baryerlarini saqlash xonasi va xonasi sonlar
4	71 dan 121 gacha	Chiqish beshak va yo'lovchilar uchun beshaklar
5	30 dan kam	Chiqish beshak

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.

Korxonalar 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 oralig'idagi davrda transport ishining keskin kamayishi bilan tavsiflanadi.

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

shu bilan, tashish joylaridan esa yashash joylariga ham tashish vaqtlarini hisobga olib avtobuslarga bo'lgan talab aniq qilinadi.

Axborot ishiga va ishlar uyalariga tashishni tashkil qilib keluvchi avtobuslarning sinema oraliqida ishni boshlash, tugallash va interval vaqtlariga ham bog'liq bo'ladi.

Kuzatishlar yo'lovchi oqimining eng yuqori darajasi olti-ise soatda, ya'ni soat 6 dan 10 minut o'tgandan 7 dan 10 minut o'tgan oraliqda ekandigni ko'rsatadi.

Masxus avtobus yo'nalishlaridagi tashishlar oddiy ekspres va yotim ekspres harakatlari tartibida tashkil qilinadi.

Buyurtmadagi avtobuslar korxonalariga birlashtiriladi va doimiy yo'nalish bo'yicha harakatlanadi. Zartmat bo'lgan taqdirda ham buyurtmachining talabi asosida yo'nalish o'zgartiriladi.

Tashishlar hisobotidagi avtobus ishi soati asosida tartib bo'yicha yuritiladi.

Masxus va buyurtmadagi avtobuslar ishiga raqiblik radiotelefon va uyali telefon aloqasi yordamida amalga oshiriladi.

Haydovchilar ma'lumati ilg'or usulalarda tashkil qilinadi. Ularga pichati usulning qo'llanilishi tashishlar sifatining yaxshilanishiga olib keladi.

Shartnomalar ekakursiya, masxus yoki bir martalik tashishlar uchun tashkilotlar, korxonalar va fuqarolarga avtobuslar ajratilishiga shartnomalarni va bir martalik buyurtmalarni rasmiylashtirish avtomobil transportida yo'lovchilar va yuk tashish qodolariga, boshqa ma'yoriy hujjatlarga muvofiq tashuvchilar tomonidan amalga oshiriladi.

Shartnomalar va buyurtmalar buyurtmachidan boshlab joyi, boshlab yo'nalishi, to'xtash joyi, tashilayotgan yo'lovchilar soni, tashish uchun mas'ul shaxs (guruh rahbari), ekakursovchi 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 yoʻlda oʻzini tutish va aytdanidan foydalanish qoidalarini boʻyicha yoʻl yoʻriq berilishi.

guruh rahbarini yoʻlovchilarning tashqiqlangan toʻyanti, YITNEX ning bolalar tashvishi toʻgʻrisidagi taldirishnomani nusxasi bilan;

haydovchilarni joy bilan (guruh xususiy sektorda joylashtirilgan)da aldiida sora bilan);

aytdanidan uning saqlanishini taʼminlovchi sharoitlarda toʻrtash joyi bilan taʼminlashlari sharoit

Koʻrsatili oʻtilgan sharoit bajarilmasganda, tashvishiga nisbat berilmaydi.

Viloyat (respublika) tashvishiga sayyohat ekskursionlarga munozam olib borilgan holda baxvishga tashvish kila (tashvishi) aytdanidan saqlanishini, uningga qaytishga tayyor ekonligini, tashvish viloyatlar (respublikalar) hududida aytdaniga texnik xizmat koʻrsatish imkoniyatini nazarda tutishi kerak.

Guruhlarning talidlarini aytdanidan haddi, unga chi qish va tashvish joyida haddi bekatlarda yoʻlovchilar orasida aytdanidan, bolalar orasida zarur tartibni taʼminlashga majburlilar.

tashvishi

haydovchilarga yoʻnalish xususiyatlari toʻgʻrisida yoʻl yoʻriq berilishga, harakat xavfliligini taʼminlashga, sayyohat ekskursionlarga tashvishga, shuningdek, sayyohlar va ekskursionchilarga xizmat koʻrsatish qoidalarini, bolalarini tashvishida bunday tashvishlarni amalga oshirish qoidalarini toʻgʻrisida yoʻl yoʻriq berilishga, bu haqda yoʻl yompiri haddi haydovchilar tarkibiga yoʻl yoʻriq berilish jurnalida qayd etilishga;

aytdanidan koʻrsatishga qaytishidag nazorat vaqtni tayinlashga, nazorat vaqti tamom boʻlgandan keyin ibti soatdan soʻng aytdanidan qayerda ekonligini aniqlash chora tadbirlarini koʻrishga majburlilar.

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'yoriylashtirishga, 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-

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. Avtolus yo'nalishlari qanday turlarga ajratiladi?

1. Doimiy
2. Mavsumiy
3. Yomg'irli-halil
4. Doimiy va yomg'irli-halil
5. Halil bo'g'ichli

18. Shalar maydonida joylashishiga ko'ra yo'nalishlarning qanday turlari bo'ladi?

1. Doimiy
2. Halil
3. Langostal
4. O'zgarishsiz ko'ndirilmayotiladigan
5. Halil bo'g'ichli

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

1. Asosiy
2. Yordamchi
3. Klavaziy
4. Asosiy va klavaziy
5. Asosiy va yordamchi

20. Eshqora yo'nalishlarda avtolus qaysi belatlarda to'xtaydi?

1. O'zimg' belatda
2. Ushlarning' ichi belatda
3. Ushlarning' ichi va o'zimg'
4. Asosiy belatlarda
5. Uraliy belatlarda

21. Avtolus yo'nalishlari ma'umiy hududiy belgilar bo'g'ichlari qanday turlarga ajratiladi?

1. Shalar va shalar atrofi
2. Shalarlararo
3. Kulqaro
4. Sayohat
5. Shalar, shalar atrofi, shalarlararo, kulqaro, sayohat

22. Avtobus yoʻnalishlari ochilishida qaysi tashkilotlar vakillari ishtirokida komissiya tuziladi?

1. Avtotransport korxonasi
2. Hokimiyat
3. DAN
4. Yoʻl tashkiloti
5. Avtotransport korxonasi, hokimiyat, DAN, yoʻl tashkiloti

23. Avtobus yoʻnalishlari qanday sharoitda ochiladi?

1. Dalolatnomadagi talablar bajarilganda
2. Dalolatnomadagi talab bajarilganda va yoʻnalish toʻliq jihozlanganda
3. Yoʻlovchi oqimi yetarli boʻlsa
4. Yoʻnalish sxemasi chizilganda
5. Yoʻnalish jihozlangan

24. Avtobus yoʻnalishida asosiy hujjat boʻlib nima hisoblanadi?

1. Yoʻnalish pasporti
2. Yoʻnalish jadvali
3. Yoʻnalish sxemasi
4. Yoʻnalish tavsifi
5. Yoʻnalish varaqasi

25. Qaysi koʻrsatkichlar boʻyicha yangi avtobus yoʻnalishlari 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. Yoʻlovchilar tashish hajmi deb nimaga aytiladi?

1. Bir yilda tashilgan yoʻlovchilar soniga
2. Maʼlum bir vaqtda tashilgan yoki tashish uchun moʻljallangan yoʻlovchilar soniga
3. Bir tomonga tashilayotgan yoʻlovchilar soniga

4. His sanida tashiladigan yo'lovchilar soniga

5. His sanida tashilgan yo'lovchilar soniga

17. Yo'lovchi tashish hajmi nimalar bilan aniqlanadi?

1. Aholi soni va uning harakatlanishidan

2. Shahar aholisining sonidan

3. Shahar aholisining transportda harakatlantirilishidan

4. His yilda to'g'ri keladigan tashiladandan

5. His oydagi tashilgan yo'lovchilar sonidan

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

1. Tashish hajmi

2. Hajratilgan reyalar soni

3. Aholining harakatlanishi

4. Tashilgan yo'lovchilar

5. Yo'lovchi qismi

19. Aholining harakatlantirilishi nimalarga ta'sir qiladi?

1. Shahar transportining rivojlanish darajasiga

2. Tashilgan tashish qilish boshiga

3. Tashish tarifi qiymatiga

4. Tashish boshiga

5. Transportning rivojlanish darajasiga, tashish boshiga, tarif qiymatlariga, tashish boshiga

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

1. Shahar maydoni o'lchamiga

2. Aytolus yo'nalish tarmog'ining uzunligiga

3. Aytolus transport tarmog'i ko'ylaka yo'nalishlarining tashilantirishiga

4. Tarif boshiga

5. Har bir yil to'g'ri

21. Texnik xizmat ko'rsatish sifatini belgillovchi asosiy ko'rsatkich nima?

1. Texnik tayyorgarlik ko'rsatkichi

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'ii moylash mahsulotlari bilan ta'minlanishi
4. Saroyning texnik jihozlanishi
5. Texnik xizmat ko'rsatish sistema sifati, avtobuslarning ishlash jadalligi, ehtiyot qismlar va yonilg'ii 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'imdanda foydalanish

4. Masofadan foydalanish
5. Amschlanish ko'effitsienti

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

1. Boshlash
2. Yo'l boylablar bilan
3. Umumiy
4. Foydali
5. Umumiy

37. Avtobus umumiy yurgan masofasi qanday masofalardan tashkil topadi?

1. Umumiy va umumiy
2. Umumiy
3. Umumiy
4. Boshlash va umumiy
5. Yo'l boylablar bilan yurgan masofasi

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

1. Tesish tayyorgarlik ko'effitsienti
2. Ishga chiqarish ko'effitsient
3. Yo'l boylablar foydalanish ko'effitsienti
4. Masofadan foydalanish ko'effitsienti
5. Masofadan foydalanmaslik ko'effitsienti

39. Masofadan foydalanish ko'effitsientining o'ng hatta qiymatli bo'lsa?

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

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

1. Maksimal
2. Hissat qilingan

3. Texnik va aloqa
4. Eksploatatsion
5. Maksimal ruxsat qilingan, texnik, aloqa va eksploatatsion

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 shamolash usulida yo'lovchilar soni nechta balli sistemada baholanadi?

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

47. Avtobuslar qanday tashlanadi?

1. Tashilgan yo'lovchilar soni bilan
2. Yo'lovchilar aylantishi bo'yicha
3. Tashish tamarasi bo'yicha
4. Yo'lovchilar oqimiga qarab
5. «Ug'ir» soatburidagi yo'lovchilar oqimi bo'yicha

48. Avtobus yo'nalishining belgilangan nuqtasidan yo'nalish bo'yicha o'tayotgan avtobus oraliq'iga nima deb atiladi?

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

49. Yo'nalishning belgilangan nuqtasidan vaqt birligi da o'tayotgan avtobuslar soniga nima deb atiladi?

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 pattaqchilarga bir ish kunida ne⁺ yerdan qancha mecha sotib olishiga ruxsat qilinadi?

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

56. Haydovchi va pattaqchilar mehnatni tashkil qilishda qaysi usullardan foydalaniladi?

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

57. Uchta talangan mehnat shaklida bitta ayatohusda nechta haydovchi ishlaydi?

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

58. Ikki talangan mehnat shaklida bitta ayatohusda nechta haydovchi ishlaydi?

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

59. Ikki yartitalangan mehnat shaklida bir ayatohusda nechta mecha tashkil qilinadi?

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

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. $W = 10$ shaklida
2. $W = 7$ shaklida
3. $W = 5$ shaklida
4. $W = 3$ shaklida
5. $W = 1$ shaklida

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

1. Avtobusning besh boshlab va tugash vaqti
2. Tushlik vaqti
3. Uch sinovdagi reyalar soni
4. Har bir to'xta boshlanishi va tugallashi vaqti
5. Harakat vaqti

67. Harakat jadvali qanday shaklda tuziladi?

1. Jadval
2. Grafik
3. Epюра
4. Rasmi
5. Jadval va epюра

68. Uchlikning gorizontal chiziq bilan tuzilgan burchagi nimani ifodalaydi?

1. Harakat tezligini
2. Yo'nalish vaqtini
3. Ish vaqtini
4. Reya vaqtini
5. Aylanish vaqtini

69. Harakat jadvalini tuzishda nimalar o'zaro bog'liq?

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 muhrladigan tashish hujji nimalar asosida amalga oshiriladi?

1. Tarif
2. Preyskament
3. Jammas
4. Daromad
5. Loyiha

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

1. Jammas
2. Daromad
3. Tarif
4. Preyskament
5. Rejabellik

76. Yo'lovchilar tashish davomida sarf qilingan xarajalar qanday ataladi?

1. Tarif
2. Jammas
3. Tashish bahoji
4. Daromad
5. Preyskament

77. Aholining harakatlanishi sari atмага teng bo'ladi?

1. Yo'nalish tarmog'iga
2. Transport tarmog'iga
3. Daromadning o'sishiga
4. Tashishlar sariiga
5. Ish vaqtiga

78. Shahar atrofidagi qatnashdigan avtobuslar shahar atrofi atmagi asosida aniqlanadi?

1. Yo'lovchilar soni
2. Yo'lovchi raqimi
3. Tashish hajmi
4. Me'yoriy bo'lmishlar bilan
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 nimga 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. Ooldiy
2. Maksimaliy
3. Vaqtinchalik
4. Bir marta qo'llaniladigan
5. Ooldiy, maksimaliy, vaqtinchalik, bir marta qo'llaniladigan

85. Avtobuslar harakati qanday tartibda tashkil qilinadi?

1. Ooldiy
2. Tashkilatlangan
3. Qo'sqatrilgan
4. Ekspress
5. Ooldiy, tashkilatlangan, qo'sqatrilgan, ekspress

86. Maxsus avtobuslarda tashish deb nimaga aytiladi?

1. Tashish va shifokorlikni taminlay avtobuslarda tashishga
2. Ekspress tartibida tashishga
3. Tashkilatlangan tartibda tashishga
4. Ooldiy tartibida tashishga
5. Buvaytma bo'yicha tashishga

87. Maxsus avtobuslarda tashishlar qanday harakatlarda bo'yicha tashkil qilinadi?

1. Ooldiy
2. Ekspress
3. Ooldiy va ekspress
4. Tashkilatlangan
5. Ekspress va tashkilatlangan

88. Tashishlar hisob kitobi qanday yuritiladi?

1. Ish muddatida tartib bo'yicha
2. Yo'nalish bo'yicha
3. Hays bo'yicha
4. Yo'nalish mayat 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 etirazat ko'rsatish sifatini aniqlovchi asosiy hujjat nima?

1. Beye vaqti

2. Harakat intervali

3. Harakat jadvali

4. Harakat chastotasi

5. Yo'l yarmigasi

95. Shaharlarda 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 tushib chiqarilish natijasida olinmagan erishiladi?

1. Transport samaratharini kamaytirishga

2. Yo'lovchilarni saqlashning o'ralishiga

3. Yo'lovchi oqimining o'ralishiga

4. Ish vaqtining o'ralishiga

5. Transport samaratharining o'ralishiga

97. Shiq'nat bitta avtobuslarni qachon qo'llash maqsadga muvofiq kelmaydi?

1. Ish vaqtining ko'p bo'lsa

2. Yo'lovchi oqimni kichik bo'lsa

3. Masofa vaqt bo'lsa

4. Tezlik asosida parat bo'lsa

5. Yo'nalish vaqti ko'p bo'lsa

98. Yo'nalishda zarur avtobuslar soni olinmagan to'g'ri 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 korxonalar, 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.

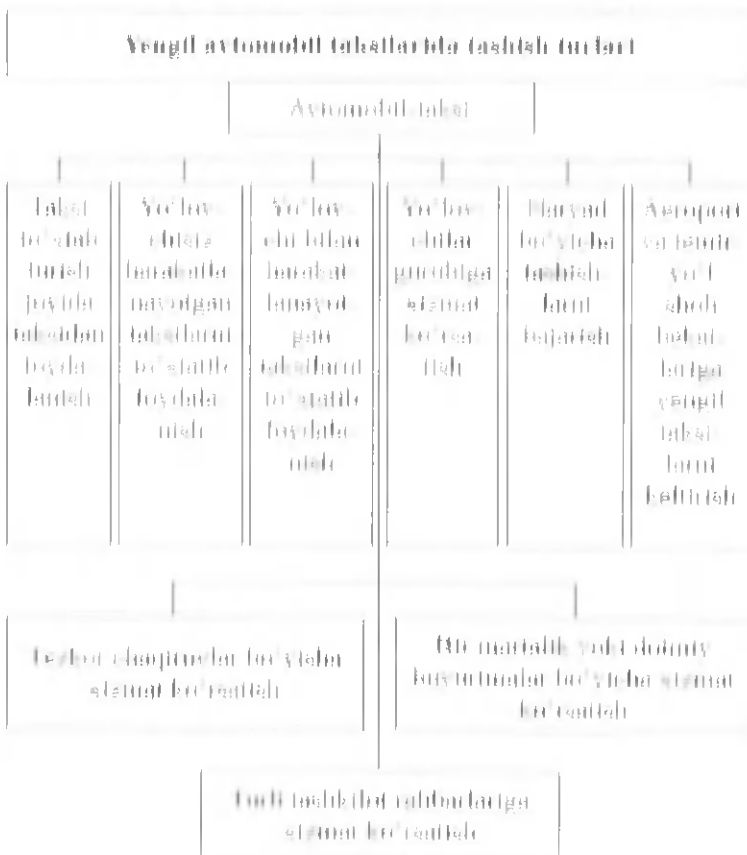
Taksomotor transportida yo'lovchilar va ularning yuklari «eshikdan eshikkacha» uslubida tashiladi.

Shaharning yo'nalishdagi transportlari bo'lmagan hu-

hududida yoki yo'nalishidagi transportlar harakatlari mavjudligi asosida taksonotor transportning sifatligi yuqori seziladi. Ayrim hududlarda yangi avtomobil taksonotidan yo'lovchilarni shahar atrofiga tashishda qisqirgan hududlarida yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishda foydalaniladi.

Taksonotor transportida tashishda sifatli mavjudlik bajariladi. Yo'lovchi transport turlari ichida taksonotor transportida yo'lovchilarga yuqori qubayliklar bilan xizmat ko'rsatiladi.

3. talba



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 tak-sining 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 trassmissiyadan kelayotgan uzatma orqali ishlaydi.

Haydovchi yoʻlovchilar turli asosida baqni oʻqitilgan keyin taksonometri asosida qoʻl tutqichlari «Hamd emas» hodati-ga keltirilgan otarit asosida toʻlanadigan baqni koʻrsatuvchi» hisoblagichlar nod hodatiga keltiradi. Shu vaqtda avtomatik tashishda avtomobilidagi yashil rangli yoritqich chiroq yonadi.

Taksonometri asosida yordamida baqni toʻladi yuritiladigan masofalar, foydalanish koʻrsatkicini, harakat tezligi va oʻrtacha tashish masofasini aniqlash mumkin.

Taksonometri asosidagi mavjud koʻrsatkichlarga qattiq oʻyva qilingan holda foydalaniladi.

Yengil avtomobil taksonometri asosidagi ogʻirligi 60 kg dan oshmaydigan yukni tashishga ruxsat qilinadi.

Portlovchi, zaharlovchi, tez alangalanuvchi moddalar va kuydiruvchi suyuqliklar, oʻtkir kesuvchi predmetlar, kattak yuklar, qatnashdagi qisqalar va tashishqobogʻli iboralar tashiqari buy-yonlarni tashishda taqiqlanadi.

U javab

Aholining yengil avtomobil taksonometri asosidagi baqni talabini aniqlash natijalari	
Harorat	Tashish
Qayd qilish	Operativ
Koʻz bilan kuzatish	Statistik

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'rovnomalarda 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 nesh marta taksidan foydalanasiz?	
02	Tashishdan maqsadingiz qanday?	
03	Taksidan foydalanishni qanday uslubda amalga oshirasiz?	
04	Taksidan foydalanishga qansha vaqt sarflaysiz?	
05	Taksidan foydalanish vaqtingiz va tumaningiz?	

06	Takstdan foydalanib to'rtburchilikdan so'zlash usulini o'qish	
08	Hisob ma'muriy takstdan foydalanib talabingizni bajarib oladimigiz?	
09	Takstdan foydalanib yozilgan so'zlarning ma'nolarini o'qish	

Qayd qilish usulida aeroport, temiryo'l bekani va boshqa joylarda takstdan foydalanib turadigan joylarda ma'muriy shakllagi jurnalga talabning kelishi va ketishi va foydalanuvchi kabi ma'lumotlarni bo'limlar tomonidan yozish bilan o'tkaziladi.

Ko'z bilan kuzatish usulida takstdan foydalanish joyidagi nazoratchi so'rovlar tomonidan ma'lumotlar va foydalanuvchi so'rovlarini yo'li bilan ma'lumotlar yig'ildi.

Hadval usulida yozilishidagi takstdan foydalanish shartida takstdan foydalanuvchi va tashviroqchi va foydalanuvchi so'rovlar tomonidan yozilgan bo'lsa yo'li bilan o'tkaziladi.

Operativ usulda ish amaliyot so'rovlarida takstdan foydalanuvchi tomonidan ma'lumotlar so'ralib, ma'muriy kuzatishga yoziladi.

Statistika usulida yo'l va vaqtlarni qayta talash ma'lumotlariga asoslanib o'tkaziladi.

Kuzatuvlar yilda 2 marta yoz va qish oylarida o'tkazilish ma'muriy bo'limi.

Kuzatuvlar bir vaqtda bir usulda yo'li faqat o'ziga o'z so'rovlarida o'tkazilishi mumkin.

Yo'lovchilarning usulidan foydalanib yangi takstdan foydalanib, so'zlash usuliga o'tkazilish ma'muriy bo'limi o'tkaziladi va bo'limlar ma'muriy to'g'ri tashkil qilinadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

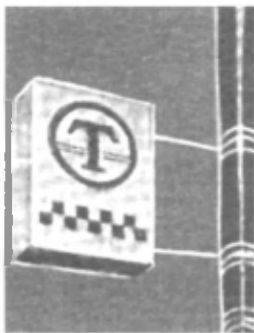
1. Yengil avtomobil taksilaridan qanday tashishlarni bajarishda foydalaniladi?
2. Taksomotor transportida yo'lovchilarni va ularning yuklarini, «eshikdan eshikkacha» tashish uslubini izohlab bering.
3. Taksomotor hisoblagichlarini aytib bering.
4. Aholining yengil avtomobil taksilarga bo'lgan talabini 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 shoh bekati, 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.



14-rasm. Taksi to'xtash bekati.

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.

2. Avtomobil taksiга bo'lgan talabning oqib kelgani qurab kun davomida yoki vaqti-vaqti bilan bo'ladigan talab bo'yicha to'xtash joyi.

3. O'rnatilgan joyiga qarab maydonlagi, yo'laklarlagi, ko'chaniing o'q chizilg'idagi mo'ljalashtirilgan joydagi va taksiга to'xtash joylari.

4. To'xtatish tartibidagi qurab parallel, perpendikular va harkat yo'nalishiga nisbatan burchak ostidagi to'xtash joylari.

Ular bir yengil avtomobil – taksi bilan to'xtash joyida

taksi to'xtash joyi raqami va nomi yozilgan yozuv,

taksiга chiqish va avtomobil – taksi to'xtash joyini ko'rsatuvchi belgi,

mavzudagi aloqa vositasi ustuni o'rnatiladi.

Mustaqil tayyotlanish uchun savollar

1. Taksi to'xtash joylari qayerda ta'kid qilinadi?
2. Yengil avtomobil taksi to'xtash joylari qanday belgilarga qurab quratiladi?
3. Taksi to'xtash joylari qanday jihozlanadi?

3.1.3. Taksi ishining tashqi tashqi ko'rsatkichlari

Yengil avtomobil taksi ishining tashqi ko'rsatkichlari quyidagicha hisoblanadi:

$$L_{um} = L_{pm} + L_{m/t} + L_b \text{ (km)}$$

Unda L_{um} – avtomobil taksi ishining umumiy bosh o'tgan masofasi,

L_{pm} – pulni masofa, km,

$L_{m/t}$ – nol masofa, km,

L_b – taksi to'xtash yorgan, 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:

$$\beta = \frac{L_{pm}}{L_{um}}.$$

Avtomobil taksi yo'lovchilar bilan yurgan masofasining umumiy masofaga nisbati **masofadan foydalanish koeffitsienti** deyiladi:

$$\beta = \frac{L_{pm}^y}{L_{um}}$$

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 vaq-ti 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:

– hisoldaguchi talabagan hadda buyurtmachini kutib turish vaqti;

– taksiyotog belatda yo'lovchilarni kutib turish vaqti;

– texnik masozliklar tufayli to'xtab turalah vaqti;

– ko'cha yo'li harakati qoidalariga atoya qilgan hadda to'xtab turalah vaqti.

Avtomobil taksiyotog pullik masofani bosib o'tish vaqti va pul to'lanadigan to'xtab turalah vaqtlari **foydali vaqt** deb ataladi.

$$T_f = t_{pm} + t_g''$$

Bunda t_{pm} – pullik masofani o'tish vaqti,

t_g'' – pullik to'xtab turalah vaqti.

Foydali vaqtning safarda bo'lish vaqtiga nisbati taksiyotog **safardagi vaqtdan foydalanish ko'effitsienti** deyiladi:

$$\eta = \frac{T_f}{T_s}$$

Foydali vaqtning yo'lovchilarni taksiyotogga o'tuzish soniga nisbati bir qatnoshning o'zicha vaqtini ifodalaydi:

$$n = \frac{t_{pm} + t_g''}{T_f}$$

Bunda n – qatnoshlar soni.

Pullik masofaning safarda bo'lish vaqtiga nisbati yengil taksiyotog foydalanish **sonlaridatilik ko'effitsienti** deb ataladi.

$$K_f = \frac{t_{pm}}{T_f}$$

Huquqiy tasbiqlan yo'lovchilar sonining tasbiqlishi mumkin bo'lgan yo'lovchilar soniga nisbati yengil taksiyotog sig'indidan foydalanish ko'effitsienti deb ataladi.

$$Y_s = \frac{Q_h}{Q_{mbys}}$$

Bunda Q_h – haqiqiy tashilgan yo'lovchilar soni;

Q_{mbys} – 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:

$$l_{ort} = \frac{L_{pm}^y}{n} \text{ (km)}.$$

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:

$$Q_m = 365 \cdot A_r \cdot \alpha \cdot n \cdot m_{ort} \text{ (yo'lovchi)}.$$

Bunda: A_r – avtomobil taksilarining ro'yxatdagi soni;

α – safarga chiqarish koeffitsenti;

n – qatnovlar soni;

m_{ort} – taksining yo'lovchilar bilan o'rtacha to'lishi.

Hurcha tundagi shahar yoʻlovchi tashish transport turlarida yoʻlovchi tashish hajmi $m^3 \text{km}$ bilan, yangil taksi-larda tashish boʻlami aniqlashi mumkin:

$$p = \frac{Q_1 \cdot 100}{Q} \cdot 1000$$

Hunda Q — hurcha yoʻlovchi tashish transportlarida yoʻlovchi tashish hajmi,

Q_1 — yangil taksi-larda yoʻlovchi tashish hajmi.

Roʻyxatidagi avtomobil taksi-ni bir yillik ish umumdarligi quyidagi formula orqali aniqlanadi:

$$H_1 = 365 \cdot \frac{L_{\text{um}} \cdot \left(\frac{P_{\text{um}}}{m_{\text{av}}} \cdot \alpha \right)}{L_{\text{av}}}$$

Hunda L_{um} — umumiy masofa, km;

P_{um} — pullik masofadan foydalanish koeffitsienti;

m_{av} — taksi-ning yoʻlovchilar bilan oʻrtacha toʻlishi;

α — salimga chiqarish koeffitsienti;

L_{av} — oʻrtacha tashish masofasi, km.

Shaharidagi yoʻlovchilarni tashish uchun zarur avtomobil taksi-lar soni ushbu formula boʻyicha aniqlanadi:

$$A_1 = \frac{Q_1}{H_1}$$

Hunda Q_1 — yangil taksi-da yoʻlovchi tashish hajmi,

H_1 — taksi-ning ish umumdarligi.

Mустаqil tayyorlanish uchun savollar

1. Yangil taksi-ning umumiy masofasi qaysi masofadan oʻz ichiga oladi?
2. Pullik masofadan foydalanish koeffitsienti nima?
3. Yangil taksi-ning oʻrtacha toʻlish masofasi qanday aniqlanadi?
4. Taksi-ning toʻstak turish vaqti qaysi vaqtlardan tashkil topgan?
5. Yangil taksi-da 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 jildlash, kuni davomida maqsadga muvofiq turakat intervalini tanlash, haydovchilar uchun kerakli bo'lgan ish tartibini belgilash, harakat tezligini ma'yorlash va harakat jadvalini ishlab chiqish kerak.

Yo'nalishlarda yo'lovchi oqimini o'zgarish haydovchilarning ko'z sharoit ishlarini maqsad shaklidagi jadvalda qayd qilishi orqali amaldga oshiriladi.

Jadvalda har bir reys davomida yo'nalish bo'yicha yo'nalishli taksiqa chiqayotib va tushayotib yo'lovchilar soni hisobga olib boriladi.

Kuzatishlar natijasiining tahlilida yo'nalish va kuni soatlari bo'yicha yo'nalishli taksiqa bo'lgan talab aniqlanadi.

Yo'nalishdagi taksiqlarda yo'lovchilar oqimini so'rovnomma, talab, ko'z bilan kuzatish va so'rov uslubidagi yordamda o'zgaritiladi.

So'rovnomma uslubida yo'nalishdagi taksiqlar bo'yicha ishlab chiqariladigan maqsad shaklidagi jadvalda yo'nalishli taksiqlarda joylashgan aholiga tarqatiladi, olingan natijalar qayta ishlab chiqarib tahlil qilinadi.

Talab usulida yo'nalishdagi taksiqa chiqqan yo'lovchilarga talab beriladi va tushayotganida qaytarib olinadi. Talablar soniga qarab taksiqa bekatlarda chiqqan va tushgan yo'lovchilar soni aniqlanadi.

Ko'z bilan kuzatish usulida yo'nalishda qatnayotgan taksiq sahifidagi va bekatlarda turgan yo'lovchilar soniga qarab yo'nalishdagi taksiqa bo'lgan talab o'zgaritiladi.

So'rov usulidagi maqsad hisobchi so'dim bekatlarda taksiqa chiqayotgan va tushayotgan yo'lovchilardan so'ralib maqsad jadvalga yozib boradi. Kuni sonlar yig'ilib tahlil qilinadi.

Yo'nalishdagi taksiqlarda yo'lovchilarning tashlab olinish kerakli taksiqlar 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. Taksonometri asbubida nechta hisoblagich bo'ladi?

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

103. Taksonometri tezligi necha km/soatdan kichik bo'lganda suat mexanizmi orqali ishlatiladi?

1. 10
2. 12
3. 15
4. 9
5. 6

104. Taksonometri tezligi necha km/soatdan oshganda transmisiya orqali ishlaydi?

1. 10
2. 15
3. 20
4. 20
5. 25

105. Taksonometri asbubid yordamida qanday ko'rsatkichlarni o'lchaymiz?

1. Muvofiqdast foydalanish ko'effitsientini
2. Harakat tezligini
3. O'rtacha tashish masofasini
4. Pulli masofadan foydalanish ko'effitsientini
5. Muvofiqdast foydalanish ko'effitsientini, 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'lauidigan to'xtab turish vaqtlari qanday vaqt deyiladi?

1. Ish vaqti
2. Yo'nalish vaqti

3. Ish va yo'nalish vaqti
4. Foydali vaqt
5. Tashish vaqti

112. Yengil taksit foydali vaqtning safarda bo'lish vaqtiga nisbati qanday ko'rsatkich deyiladi?

1. Takstitning safarda vaqtlan foydalanishi
2. Ish ummuri ligi
3. Ish samarali ummuri ligi
4. Pulli ummuri dan foydalanish
5. Ishdaridan foydalanish

113. Yengil takstlarda qanday masala turiari mavjud?

1. Ishdarid
2. Pulli
3. Umumiy
4. Yo'lovchilar bilan
5. Ishdarid, pulli, umumiy, yo'lovchilar bilan

114. Yengil takstlarda tashish hajmi nimalarga bog'liq?

1. Khabarning tashlanish darajasiga
2. Tashish tashiliga
3. Aholi soniga
4. Aholining temporela faolliklarini chandligiga
5. Yo'nalish tarimog'iga

115. Yengil avtomobil sonining ummuri dan o'sishi natijada nimalga o'sishadi?

1. Tashish foyimining o'sishiga
2. Yo'lovchi aylantishiga
3. Yo'lovchilarning takstlarga bo'lgan talatining o'sishiga
4. Respublikaning o'sishiga
5. Tashishni sonini oshirishga

116. Yengil takstlardan qanday masalalarda foydalaniladi?

1. Korsona shaharlarini takstlarda
2. Kuzonasi shaharlarini takstlarda
3. Madaniy madaniy talbitlarda

4. Turistik-sayyohlik tashishlarda
5. Korxonada, 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. Daryoning bo'ylida
2. Yo'l bo'yidalaridan so'raib
3. Daryo bo'yidalaridan so'raib
4. Yo'l xaritasidagi qisqa ishlov bilan
5. Jadvall asosida

122. Talabarga bo'lgan talabni o'rganish bo'yicha kuzatishlar bir yilda necha marta o'tkaziladi?

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

123. Tashkilotni birlashtirilgandan keyin tashish xattini yordamida aniqlanadi?

1. Kibernetika
2. Taksonometri
3. Pareto metodi
4. Umumiy masala bo'yicha
5. Haddi hali masala

124. Aludining yangil avtomobil talablariga bo'lgan talab qanday usullarda o'rganiladi?

1. So'rov orqali statistik usulda
2. Qayd qilish usulida
3. Ko'z bilan kuzatish usulida
4. Jadvall operativ usulda
5. So'rov orqali statistik, qayd qilish, ko'z bilan kuzatish, jadvall usulida

125. Foydali vaqtning yo'l bo'yidalarini talabiga o'tqazishlar soniga nisbatli nisbatni ifodalaydi?

1. Qatnovning o'tacha vaqtini
2. Ish vaqtini
3. Yo'l halqasiga ehtiqlik vaqtini
4. Haddi hali turlash vaqtini
5. O'tacha yurish nisbatini

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;

aytobusning harakat yo'nalishi jadvalida belgilan-
ganlar bir qancha holatida harakat yo'nalishi qayta tik-
lash.

– yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish sifatini yaxshilash
va aytobuslardan foydalanish samaradorligini oshirish
maqsadida aytobuslar harakatiga talabkorlik qilish.

Nozimdik xizmatining asosiy vazifalaridan biri shahar
aytobus yo'nalishlarida harakat doimiyligini ta'minlash-
dan iborat.

Tashish rejasining o'z vaqtida bajarilishini ta'minlash
uchun yo'nalishda aytobuslar harakatini muvazannu kuzat-
ish va talabkorlik qilish kerak.

Aytobuslar harakatini kuzatish va nazorat qilish
yo'nalishda bo'yicha shahar aholisi amaldga oshiriladi.

Aytobuslar harakatini markazdan boshqarilganida qat-
nail qilingan qatorlar yo'lovchilarga yaxshi xizmat ko'rsat-
ish umumiy vazifalaridan kelib chiqqan holda samarali
va texnik asoslangan bo'ladi.

Nozimdik boshqaruvining muhim masalalaridan biri
aytobuslar harakatini nazorat qilish va muvazannodligini
ta'minlash hisoblanadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Nozimdik xizmatni amalga oshirishda o'z birligi shahar?
2. Nozimdik xizmatidagi asosiy vazifasi nimalardan iborat?
3. Nozimdik boshqaruvining muhim masalasi nimalardan
iborat?

4.1.2. Aytobuslar harakatining nozimdik boshqaruvini tizimi

Nozimdik xizmatni muhimiy sharoitning, transport tar-
mog'ini va yo'nalish tizimining rivojlanganligini hisobga
olish belgilanadi. Nozimdik xizmatni tizimi transport
turlari bir kuni salimga chiqadigan aytobuslar soni va
transport turlari bo'yicha 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:



Markaziylik xizmati tarkibi barcha bo'g'inlarda yuqori rahbarlikni ta'minlash uchun, ishlagi tekshirib, aniqlab, tashabbuskorlikni, markaziylik apparatini ta'minlash va xizmat vazifalarini qat'iy o'zlashtirishni ta'minlash kerak.

Markaziylik xizmati ijro va boshqaruv apparatlaridan tashkil topadi.

Boshqaruv apparatini markaziy markaziylik bosh bexlari ta'minlashni o'z ichiga oladi va barcha katta navbatli markaziylik, navbatli yo'nalish markazlaridan tashkil topadi.

Ijro markaziylik apparatini o'z tarkibiga o'z ichiga olgan barcha bexlar va harakatdagi postlar yo'nalishni ta'minlaydi.

Markaziylik boshqaruv apparatiga navbatli yo'nalish markaziylik apparatini va avtomatizatsiya markaziylik bexlarini ta'minlaydi.

Markaziylik xizmati ishiga umumiy rahbarlik markaziylik bexlari boshlagi bexlar markaziylik bosh bexlari boshlagi bexlari ta'minlash uchun amalga oshiriladi.

Harakat rahbarlikni harakatga mas'ul bo'lgan bosh bexlari katta markaziylik bexlari.

Markaziylik xizmati tashkiliy tarkibi shunday bo'lsa avtomatizatsiya apparatini, harakatlanmaydigan avtomatizatsiya apparatini, yo'lovchi tashish hajmiga, yo'nalishlar soniga va avtomatizatsiya harakati chiqarishga qarab 5 ta guruhga ajratiladi.

Guruhlar 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 choralari 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 nozirligi

Hiszmatlik tizimi avtobuslarni safarga chiqarishga tayyorlash va chiqarishni tashkil qilish, yo'nalishlarda harakatlantirilish va o'z vaqtida saroyga kelishini ta'minlash.

U tizim



28-rasm. Avtotransport harakatini nazorat

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 tavsiyalar 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 tushuntiring.

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 boshqarmalarida harakatni boshqarishning markazlashgan nozimlik xizmatini joriy qilish masalalari hal qilinmasdan kelmoqda.

Avtosaroylar yo'nalishlarda nozimlik punktini tashkil 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 markazlashgan boshqarish tamoyili buziladi. Bu esa nazorat samaradorligining pasayishiga olib keladi.

Markaziy nazoratlik bosh bexati apparati yo'nalishidagi vaziyatni qayd qilish bilan shug'ullanadi.

Markaziy nazoratlik bosh bexatining avtomatizatsiya tarkibidan chiqarilishi va kerakli texnik vositalar bilan jihozlanishi ta'shisatni takomillashtirishidagi rolini oshiradi.

Uqribalarda avtobuslarda bajariladigan reyslarning o'zishi natijasida harakat intervalining 12% ga kamayishi, haydovchilar ish munosabatligning 11,2% ko'tarilishi, avtobuslarning 100 sonidagi ishidan tushadigan tushumlar 10% dan ortiq o'zishi kuzatiladi. Harakat munosabatligning 83% dan 93% ga ko'tarilishiga sharoit yaratiladi.

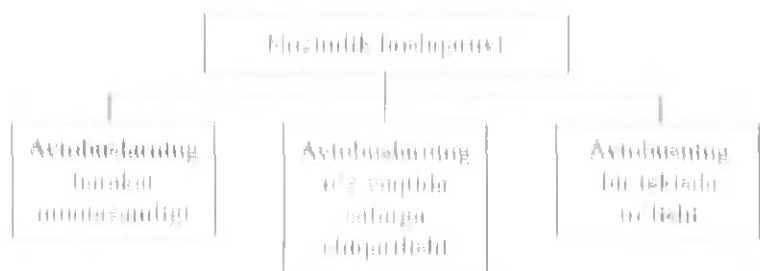
Markaziy nazoratlik bosh bexati katta miqdori boshqaruv jandati bexalar yo'nalishidagi boshni aka ettiradigan yo'nalituvchi talda bilan jihozlanadi.

Bular nazoratlari va avtomatizatsiya nazoratlik xizmati o'rtasida radioelektrom aloqalar o'rnatiladi.

Markaziy nazoratlik tizimining afzalligi nazoratlik xizmatining yaxshi ta'shisat qilinishi natijasida ko'zga ko'rinadi.

12-jadval

Harakatning nazoratlik boshqaruvdagi ta'shisatiy asos funksiyalari



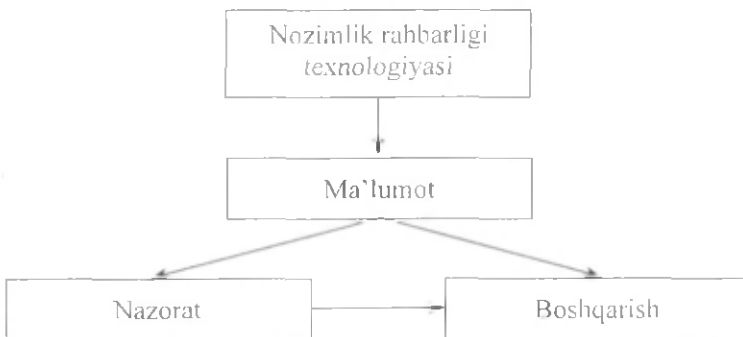
Markazlashgan nozimlik bosh bekati apparatida bir guruh muhandislar va texniklar samarali nozimlik boshqaruv usullarini ishlab chiqish va bajarilgan harakatlarni tahlil qilish bo'yicha muntazam shug'ullanadilar.

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. 3. Nozimdik xizmatlari radio va aloqa tizimlari

Aloqaning texnik vositalari nozimdik xizmati tizimning ajralmas bir qismidir. Faqat texnik aloqa vositalari mavjud bo'lgandagina nozimdik xizmati faoliyat ko'rsatishi mumkin. Aks holda nozimdik xizmati faoliyat ko'rsata olmaydi.

Nozimdik xizmati tizimi aloqasining texnik vositalariga quyidagilar kiradi: shahar telefon tarmog'i, teleki telefon tarmog'i induktivli aloqa vositalari, radiotelefon aloqasi, uyali telefon aloqasi.

Nozimdik aloqasi harakatdagi va turg'un obyektlar bilan o'rnatiladi.

Turg'un obyektlarga avtomobilning nozimdik tizimi, avtobus yo'nalishlarining harakatdagi va o'sirgi nazorat bekatalari, shahar avtotransporti nozimdik xizmatlari kiradi.

Harakatdagi obyektlarga bog'liq avtobus, harakatdagi nozimdik va texnik xizmat ko'rsatish avtomobillari kiradi.

Shahar avtobus yo'nalishlarining o'sirgi bekalarida elektron soat o'rnatiladi.

Shahar avtobus yo'nalishlarida nozimdik xizmati aloqasi sifatida induktiv aloqa vositalari keng qo'llanilmoqda.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Nozimdik xizmatida qanday aloqa vositalaridan foydalaniladi?
2. Teleki telefon aloqasi qaysida o'rnatiladi?
3. Elektron soatlar qaysi yo'nalishlarda o'rnatiladi?
4. Nozimdik 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 ketgan avtobuslar oxirgi beladan o'zgartirilgan interval bo'yicha jo'natiladi. Masalan, aylanish vaqti 60 minut yo'nalishda 6 ta avtobus harakat qiladi. Interval vaqti 10 minut λ ta avtobus yo'nalishdan chiqib ketgan bo'lsa, unda yo'nalishda 4 ta avtobus harakat qiladi. Tezlik interval vaqtini hisoblaymiz:

$$t = \frac{t_{int}}{A_1} = \frac{60}{4} = 15 \text{ (minut)}$$

Unda t – interval vaqti,

t_{int} – aylanish vaqti,

A_1 – yo'nalishdagi avtobuslar soni.

5. Avtobuslarni qisqartirilgan reysga jo'natish. Agar avtobus oxirgi beladga kelguncha ketgan, shuningdek, kelgan kelini keyingi reyda quyib yetib borinmasa, avtobus qisqartirilgan reyga jo'natiladi va keyingi reyalarda harakat jadvaliga mos ravishda harakatlantirilishi ta'minlanadi.

6. Reys vaqtini tekshirib oshirish. Yo'nalishda avtobusning harakatlantishi sharoiti o'zgartirsa, ya'ni tuman, bo'ron, silqanchilik va boshqa shunga o'xshash holatlarda mo'rtin reys vaqtini tekshirib bilan 10-20 foizga oshiradi.

7. Avtobuslarni o'zgartirilgan yo'nalish bo'yicha jo'natish yoki vaqtinchalik boshqa yo'nalishga o'tkazish.

8. Rezervdagi avtobuslar foydalanish. Yo'nalishdan bir zi bir sabaldarga ko'ra chiqib ketgan avtobus o'zini reysda saqlanmayotgan avtobuslar bilan to'ldiriladi. Harakat shartiyatligini saqlash uchun avtobuslarni rezervda avtobus saqlaydi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtobuslar harakatida mo'rtinlik hisoblanmayt qancha qo'llaniladi?

2. Avtobus harakatini hisoblash uchun mo'rtinlik shartini 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 tartibsonaligi buzilishining asosiy sabablari quyidagilardan iborat:

1. Harqliq harakatlantirish sharoitiga javabida ko'rsatilgan reys vaqtining to'g'ri kelmasligi.

2. Avtobuslarning sabanga to'lib o'tish vaqtida chiqarilmisligi.

3. Avtobuslarning sabanda tekrik sababdarga ko'ra to'xtab turishi.

4. Ko'cha harakati tizbandligi.

5. Haydovchilarning to'rtinidan avtobusni boshqarishdagi o'rganilgan tartibning buzilishi.

Harakat tartibsonaligini oshirish usullari quyidagilardan iborat:

1. Har bir avtobusga ayrim harakat jadvalini tuzish.

2. Yo'nalish bo'yicha har bir avtobus harakatiga munozam nazoratni qo'llash va noziqlik boshqarishi tizimini tashkil qilish.

3. Avtobuslar harakatining reys davomida oshiq, oraliq belgilarda aloqa vositalari, bosma soatlar va boshqa vositalar yordamida nazoratni va hisobni olib borish.

4. Haydovchilarga javabdan chetga chiqish chegarasini qattiq belgilab turish.

5. Avtomatik va televideniye vositalari yordamida avtobuslar harakatiga markazlashgan avtomatik nazoratni qo'llash.

Avtobus yo'nalishlarida javabdan ruxsat qilingan chetga chiqish vaqtlari quyidagicha bo'ladi:

1. Shahar yo'nalishlarida 1 minut.

2. Shahar atrofiga qatnashadigan yo'nalishlari uchun 1 minut.

3. Shaharlardan yo'nalishlari uchun 5 minut.

Haddan ruxsat qilingan chetga chiqish vaqtlardan farq qilib to'jariilgan reyslar *munozam reys* deyiladi.

Avtobuslar harakati tartibsonaligini 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-

Ushning oldini bilan tashladi. Avtomatoy te'mol xizmat mavqatidagi avtobusning harqiy saroydan chiqish vaqti o'zini o'z vaqtida yo'l varaqasiga belgilaydi.

Qalab qilingan nozimlik xizmati uzuniga muvofiq avtomatoy mavqatchi nozimni ummatama ravishda markaziy nozimlik bosh bexatidagi bosh yoki katta mavqatchi nozimiga avtobuslarning safarga chiqarilishi haqidagi ma'lumotni beradi.

Haroy nozim avtobuslarning yo'nalishidagi harakatini va ishni nazorat qiladi. Shu tariqada avtobus bosh bexati bo'yicha mavqatchi nozim avtobusning bosh bexatga kelish vaqti haqidagi ma'lumotni saroy nozimiga o'tkazadi.

Avtobuslarning belgilangan vaqtdan oldin qaytib kelgan holatlarida yo'l varaqasiga harqiy qaytib kelish vaqti belgilanadi. Bu harqia nozimlik kum hisobida ma'lumot beriladi. Nozim safardan qaytib kelgan avtobuslar o'ziga rezerydan avtobus jo'nataadi. Avtobuslarni safarga chiqarishning quyidagi usullaridan foydalaniladi:

1. ketma ket usuli
2. Guruh usuli
3. Jamlamama usuli

Avtobuslarni safarga *ketma ket chiqarish usulida* avtobuslar safarga yo'nalish harakat jadvallida ko'rsatilgan vaqtda harakat interval bo'yicha chiqariladi.

Avtobuslarni safarga chiqarishning *guruh usulida* 5-10 ta avtobus saroydan bir vaqtning o'zida chiqariladi.

Jamlamama usulida esa har bir jamlamamadagi avtobuslar safarga ma'stapi ravishda ketma ketlik usulda bo'yicha chiqariladi.

Nozim ish kunining oxirida yo'l varaqasiga va nozimlik kum jumaliga avtobuslarning saroyga harqiy qaytib kelish vaqtini qayd qiladi. Avtomatoy nozimlik xizmatida avtobuslarning safarda, saroyda va te'mol xizmat ko'rsatishda ekanligi to'g'riidagi ma'lumotlar ma'ssus nozimlik ko'zida 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.

Shosini aytolusning jalyolda belgilanganidan 20 m. undan ortiqroq vaqtga kesilikkam holatida va keyingi bekabga kesilikkam bir soatdan oshiganda butun yo'nalish bo'yicha safar boshlab berak.

Ush yu shohi bekab mo'zotlari tabii birligatda bir bir yo'nalish bo'yicha harakat munazamligi haqida olingan ma'lumotlarga asoslanib yo'nalishlarda harakat munazamligini olibadi yoki tabii oshgan joylarda aytobus harakatini kuchaytirish bo'yicha tezlik choralarni ko'radi. Buni amalga oshirish uchun boshqarishning quyidagi usullarini qo'llaydi:

- harakat sayfatiligi qolibolotiga to'ya qilgan holda yo'nalishda aytobus tezligini oshirish;
- bosh bekabda aytobusni ma'lum bir vaiddatga ushlab turish;
- tezyoydagi aytobuslardan to'zadalarish;
- oddiy to'ya yarin oshqora to'yaqda almashilish;
- munazamligi to'yaq bekab qilish yoki qo'shincha to'ya bo'yicha aytobusni jo'natish.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shohi bekabda aytobuslar harakatiga mo'zilik boshqaruvni quyidagi tamir otlarga asoslanadi?
2. Shohi boshqaribada aytobuslar harakatiga mo'zilik boshqaruvining asosiy vositalari nimalardan iborat?
3. Harakat munazamligini olibadi uchun mo'zib qanday usullarni qo'llaydi?

4.1.10. Shohi boshqaruv va xalqaro yo'nalishlardagi mo'zilik boshqaruv

Shohi boshqaruv yo'nalishlarda aytobus harakatiga to'zilik qilish haqida xalqaro to'zilik shohi bekablar mo'zilik boshqaruvni 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 jadvaldigidan 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 ushbu bekatiga avtobusning kelgan vaqti,
- har bir reyssa avtobusidagi bosh o'rinlarning soni,
- yo'nalishdagi har ikkala tomondan ko'chib o'tilgan avtobus chiqish vaqti,
- yo'nalishlarda qatnashadigan avtobuslardagi bosh o'rinlar soni hamda yo'l transport huquqlari haqida.

Avtobuslar reyssa jo'napidanin 5-15 minut o'tganidan keyin ma'lumotlar har bir shahar yo'nalish bekatlariga yetkaziladi va nozinning kundlik hisobotida qayd qilinadi.

Kalqam avtobus yo'nalishlari nozinning xizmatida chiqqara bosh bekatlarini tasdiql qilish muhim ahamiyatga ega. Chiqqaradagi bosh bekatlar zimmasiyiy texnik nozinning xizmatida aloqqa vositalari bilan jilozlanadi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shaharlarda yo'nalishlarda avtobus harakatiga nozinning boshqaruvi qanday amalga oshiriladi?
2. Shaharlarda yo'nalishlardagi nozinning xizmatida avtobuslar o'z ishtirokida qanday amalga oshiriladi?
3. Qaysi ma'lumotlar asosida shaharlarda yo'nalishlarda nozinning boshqaruvi amalga oshiriladi?

4.2. TAKSILARDA TASHKILNING NOZIMLIK BOSHQARUVI

Yengil avtomobil taksilatlar harakatini samarali boshqarish bir tashkildan amalga oshiriladi. Nozinning boshqaruvi quyidagilarni ta'minlashi shart:

- avtomobil tashkildarini ta'minlangan grafik ko'chib o'tish vaqtlarida o'z vaqtida va to'liq chiqishini,
- avtomobil taksilarga shoshilinch va oldindan berilgan buyurtmalarining o'z vaqtida qabul qilinishi va shuning taqarilishini.

– markazlashgan uslubda boʻsh taksilarning shahar hududi boʻyicha talabga muvofiq taqsimlanishi.

Nozimlik boshqaruvi tizimini ishlab chiqish va kiritish avtomobil taksilardan foydalanish samaradorligini oshiradi va yoʻlovchilarga xizmat qilish sifatini yaxshilaydi.

4. 2. 1. Nozimlik boshqaruvi tizimi

Yengil avtomobil taksilar harakatining nozimlik tizimi markazlashgan tamoyil boʻyicha 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 oʻz samarasini koʻrsatadi.

Taksomotor transporti nozimlik xizmati tizimining kiritilishi quyidagilarni hal qilish imkonini yaratadi:

– avtomobil taksilarni shoshilinch va oldindan berilgan buyurtmalar boʻyicha mijozga tezkorlik bilan eng yaxshi masofadan yetkazib berish;

– pul toʻlanmaydigan masofani kamaytirish va pul toʻlanadigan masofadan foydalanish koeffitsientini oshirish;

– avtomobil taksilarni yoʻlovchilarning bekatlarda kutib turish vaqtini kamaytirish;

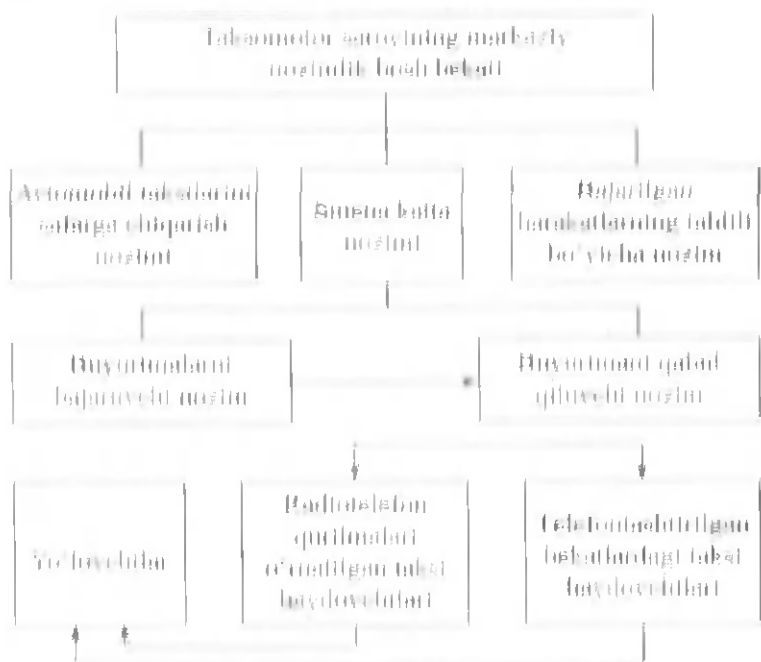
– avtomobil taksilarda yoʻlovchilarga xizmat koʻrsatish sifatini oshirish;

– texnik sabablarga koʻra avtomobil taksilarning toʻxtab 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, bajariladigan buyurtmalar soni va ularning kun soatlari davomida taqsimlanishini hisobga olgan holda belgilanadi.

Tabsonmotor avtomobilning markaziy nozimlik bosh bexati tashkiloti



4.2.3. Nozimlik boshqaruvidagi texnik va aloqa vositalari

Avtomobil tabii harakati nozimlik boshqaruvi texnik vositalari bilan amalga oshiriladi.

Nozimlik boshqaruvida quyidagi aloqa vositalari qo'llaniladi:

- tabii bexatlari bilan bevosita telefon va televizion aloqasi,
- avtomobil bexatlari bilan radotelefon aloqasi,
- yo'nalish nozimlari bilan radotelefon aloqasi,
- texnik xizmat ko'rsatish avtomobillari bilan radotelefon 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 kelishini 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 daftariga 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 martalik buyurtmalardan iborat bo'ladi.

Shoshilinch buyurtmalar mijozga vaqtin masofadagi bo'sh bo'lgan taksilarni (1-2 kabinayotiq qavat), 10-15 min ichida jo'natish bilan bajariladi. Oldindan berilgan buyurtmalar mijoz belgilagan vaqtda bajariladi ta'minlanadi.

Avtomobil taksilarga buyurtmalarini qabul qilish o'zini quyidagi ma'lumotlarni mijozdan oladi:

buyurtmani qabul qilish vaqti,

mijoz talabi bo'yicha avtomobil taksi rasmi,

taksi mijozga jo'natish vaqti va mijozning manzilgohi,

mijozning ismi va familiyasi,

mijozning telefon raqami,

buyurtmani qabul qiluvchi o'zining raqami.

Qabul qilingan buyurtmalarni ijro qilish uchun buyurtmalarni bajaruvchi o'zini buyurtmalarni shahar tashqirida bo'yicha saralaydi. Shundan keyin taksi haydovchilariga radiotelefon aloqasi yordamida buyurtmani bajarishga topshiriq beradi. Mijoz oldindan berilgan buyurtmalarini kam sonli bo'yicha ajratadi. Buyurtmalarni bajarishga 15-20 minut oldin topshiriq beriladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Yengil taksilarga o'zini boshqaruvchi tizimlarni ta'minlash kerak?

2. O'zini boshqaruvchi tizimni tushuntiring.

3. O'zini boshqaruvchi tizimni qanday tashkil etiladi?

4. O'zini boshqaruvchi tizimda qanday aloqa vositalari mavjud?

5. Yengil taksilarni sahara chiqarishda va qaytarishda qanday talab bajariladi?

6. Yengil taksilarga o'rnatilgan holda buyurtma qabul qilishni tushuntiring.

**IV bob 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 talash usuliga
4. Ma'lumotlarni talifi qilish usuliga
5. Barcha javoblar to'g'ri

133. Avtomat saroyning quyvati va yo'lovchi tashish hajriga qarab nozimatli tizimning sifati o'zgaradi?

1. Ilohiylik usulida
2. Ish usulida
3. Yozilgan
4. Ish usulida
5. Yo'nalishga ehtiyoj usulida

134. Yo'lovchi avtomobil transportida harakatning nozimatli boshqaruvi ushbu qonun asosida amalga oshiriladi?

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

135. Nozimatli xizmat qaysi apparatlardan tashkil topgan?

1. Ijro
2. Boshqaruvi
3. Ijro va boshqaruvi
4. Boshqaruvi va ijro
5. Boshqaruvi

136. Nozimatli ishga umumiy rahbarlik kim tomonidan amalga oshiriladi?

1. Yo'nalish nozimi
2. Nozimatli boshqaruvi boshlig'i
3. Katta nozimi
4. Boshqaruvi nozimi
5. To'g'ri javob yo'q

137. Avtomobil harakatiga to'xtatish 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. Nozimatlik tizimi qarshi harakatlari majmua sifatida qaysi tashkilotga olibdi?

1. Axborotshunlik xizmatlari boshqarmasiga tayyorlash
2. Xizmatlari boshqarmasiga tayyorlash
3. Yo'nalishlarida harakatlari boshqarmasiga
4. Axborotshunlik xizmatlari boshqarmasiga tayyorlash
5. Xizmatlari boshqarmasiga tayyorlash

143. Axborotshunlik harakatining nozimatlik boshqarmasini qanday vazifalarga ajratiladi?

1. Markaziy
2. Xizmatlari boshqarmasiga
3. Yo'nalish
4. Xizmatlari boshqarmasiga va yo'nalish
5. Markaziy boshqarmasiga

144. Markaziy boshqarmasiga nozimatlik xizmatlari boshqarmasini nechta asosiy qismga ajratiladi?

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

145. Uzun vaqt davomida ko'pchilik transport boshqarmasida harakatlari boshqarmasining qanday nozimatlik xizmatlari boshqarmasini qo'llash masalasi hal qilinmasdan kelmoqda?

1. Markaziy boshqarmasiga
2. Markaziy boshqarmasiga
3. Xizmatlari boshqarmasiga
4. Yo'nalish
5. Xizmatlari boshqarmasiga va yo'nalish

146. Nozimatlik xizmatlari boshqarmasining qaysi qismi o'ziga?

1. Harakatlari boshqarmasiga
2. Xizmatlari boshqarmasiga
3. Xizmatlari boshqarmasiga
4. Axborotshunlik xizmatlari boshqarmasiga
5. Xizmatlari boshqarmasiga

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

1. Elektron
2. Induktiv aloqa

152. Shabbar avtobus yo'nalishlarining o'zigi belatlarida qanday o'zgaruvchi o'qutiladi?

1. Teleson
2. Telegraf
3. Induktiv aloqa
4. Elektron soati
5. Telexton

153. Noto'niq xizmatni harakatni to'g'ri qilish maqsadida nechta usulni qo'llaydi?

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

154. Avtobus o'zigi belatda qachon tutib tutiladi?

1. Avtobus o'zigi belatga belgilanganidan oldin kelan
2. Heva vaqti o'tganidan
3. Avtobus o'zigi belatga kechibild kelan
4. Tezlik o'tganidan
5. Harakat sharoiti o'tganidan

155. Kechikishni ko'ylapni roysda qayib yetish usuli qachon qo'llaniladi?

1. O'zigi belatga belgilanganidan oldin kelan
2. O'zigi belatga kechibild kelan
3. Heva vaqti o'tganidan
4. Tezlik o'tganidan
5. Harakat sharoiti o'tganidan

156. Avtobusning o'zigi belatdan jo'nash oraliq'ini aniq usuli qachon qo'llaniladi?

1. Heva vaqti o'tganidan
2. Tezlik o'tganidan

3. Bitta avtobus yoʻnalishdan chiqib ketsa
4. Ikki avtobus yoʻnalishdan chiqib ketsa
5. Harakat sharoiti oʻzgarsa

157. Nechta avtobus yoʻnalishdan chiqib ketsa avtobuslar oʻzgartirilgan interval bilan joʻnatiladi?

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 boʻlmasa, qanday usul qoʻllaniladi?

1. Tutib turish
2. Tezlikni oshirish
3. Intervalni oʻzgartirish
4. Qisqartirilgan reysga joʻnatish
5. Joʻnash oraligʻini surish

159. Avtobuslarning tashish sharoiti oʻzgarsa, tuman, sirpanchiq, boʻron boʻlsa, nozim qanday usul qoʻllaydi?

1. Reys vaqtini tezkor oshirish
2. Tezlikni oshirish
3. Tezlikni kamaytirish
4. Reys vaqtini kamaytirish
5. Intervalni oʻzgartirish

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 ulashlar hisoblanadi?

1. Ish vaqti
2. Safarga chiqarish
3. Harakat munozamligi
4. Harakat intervali
5. Harakat tezligi

162. Avtobus o'z vaqtida ro'yxatga jo'uzasa avtobusning harakati qanday harakat deyiladi?

1. Xavfsiz
2. Ixtirash
3. Umumiy
4. Munozam
5. Dohiriy

163. Nuchta shart bajarilganda harakat munozamligi ta'minlanadi?

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

164. Haqiqiy bajarilgan ro'yxat sonining jadvalda belgilangan ro'yxat soniga nisbati nuchta deb ataladi?

1. Harakat munozamligi
2. Harakat jadvali
3. Harakat intervali
4. Harakat chastotasi
5. Harakat tezligi

165. Shabhar yo'nalishlarida jadvaldan nuchta niqat chetga chiqishiga 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. Aytoluslarni safarga chiqarishda qanday usullardan foydalaniladi?

1. Kestura ket
2. Guruld
3. Jamlanma
4. Kestura ket, guruld, jandama
5. Guruld, jamlanma, birlamga
6. Aholamga

172. Aholar atrofi va shaharlararo harakat yo'nalishlarida nozimlik boshqaruvi qanday tamoyillarga asoslanadi?

1. Nizomlik boshqaruvi
2. Nazorat va te'nbik
3. Buyurtmaga qabul qilish
4. Samarali boshqarima
5. Hushudiy boshqaruvi ta'ntulash

173. Yengil avtomobil takstlarini samarali boshqarish qanday amalgaga oshiriladi?

1. Bir usuldan
2. Hushudiy
3. Yo'nalish
4. Ixtimiq
5. 4 usul ham yo'ziladi

174. Yengil takstlarning nozimlik boshqaruvi aholalarni ta'ntulashi shart?

1. Tasdiqlangan grafik bo'yicha safarga o'z vaqtida va to'liq shiqilam
2. Boshqituvchi va aholalarni berilgan buyurtmalarni qabul qilisham
3. Buyurtmalarning o'z vaqtida bajarilishini ta'ntulash
4. Har bir takstlarni shahar hushudiy bo'yicha taqiridash
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 navbatchisi
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 kilometrdan oshmasligi kerak?

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

180. Yengil taksilarni shoshilinch buyurtma bo'yicha uljarga nechta minut ichida yetkazish kerak?

1. 5-10
2. 15-20
3. 0-5
4. 10-15
5. 20-15

181. Buyurtmalarni bajarish uchun haydovchiga top shloq nechta minut olib beriladi?

1. 10-20
2. 15-20
3. 15-30
4. 10-15
5. 5-10

V bo'lim

AVTObUS, TAKSILAR ISHINING SAMARADORLIGINI OSHIRISH YO'LLARI

5.1. AHDOLIGA TRANSPORT XIZMATI KO'RSATISH SIFATI

Yo'lovchi tashish avtomobil transporti yuqori sur'atlar bilan rivojlanib barchasiga qaramasdan, unda ishildagi barcha muammolar to'la hal qilinmagan. Yo'lovchilarni tashishga bo'lgan talablar ham to'la qondirilmagan.

Ahdoliga transport xizmatini ko'rsatishda kamchiliklarni yuzaga keltiruvchi asosiy sabablar mavjud bo'lib, ular quyidagilardan 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 avtosaroylar 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. Alodiga tanqulot tizimini ko'rsatishdagi kamchiliklarni yuzaga keltiruvchi asosiy sabablar nimelardan iborat?
2. Hushqatishning sifat tizimi nimalarni o'z ichiga oladi?
3. Hushqatishning sifat tizimini kiritish orqali nimalarga erishiladi?

5.2. YO'LOVCHI AVTOMOBIL TRANSPORTIDA TARIFLAR VA CHIPTALAR TIZIMI

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasini 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 jamiyatining ajralmas qismidir. Hlarning uchun tann tashish kira haqi avtomobil daromadining rentabellik darajasini va yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish sifatini aniqlaydi.

Yagona tariflar № 13.02.04 preyektaantida 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 tannosi asosida belgilanadi. Tashish tannosi bir yo'lovchi kilometriga to'g'ri keladigan ekspluatatsion sarajptlar bilan hisoblanadi.

**Shahar yo'lovshi transportlarining
afzalligi va kamchiligi**

Transport vositasi	Afzalligi	Kamchiligi
Avtobus	<ol style="list-style-type: none"> 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 xarajatlarning kichikligi 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ishlatish xarajatlarining kattaligi 2. Atrof-muhitni ifloslantirish darajasining yuqoriligi 3. Haydovchilarni safarda nazorat qilishning qiyinligi 4. Yonilg'i quyishining kundalik zarurati
Metro-politen	<ol style="list-style-type: none"> 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 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dastlabki harakatlarning yuqoriligi 2. Bekatlar orasidagi masofaning kattaligi

**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 ichki avtobuslarida tashish tarifi va qo'llaniladigan chipta tartibi

Shahar hududida kichik hajm tashish masofasiga bog'liq bo'lmaydi. Bunda yo'lovchining o'tirib tashish masofasini hisobga olgan holda har bir shaharda yagona tashish kichik hajm belgilanadi. Yagona tarif stavkasi yo'lovchining o'tirib tashish masofasini kilometr tartifiga ko'paytirib aniqlanadi.

$$T_{yq} = T_{km} \cdot L_{yq} \quad (\text{so'm})$$

Bunda T_{yq} — yagona tarif stavkasi, so'm;

T_{km} — kilometr tartifi, so'm;

L_{yq} — yo'lovchining o'tirib tashish masofasi, km.

Yagona tarif stavkasini belgilashda hisoblar faqat son-gacha yashtiladi.

Shahar avtobus yo'nalishlarida har bir yoshi katta yo'lovchiga o'zi bilan 7 yoshigacha bo'lgan bitta bolani bepul tashish huquqi beriladi. Tashishga ruqsat qilingan har bir yosh o'rni uchun bitta tarif hajmi belgilanadi.

Yagona tarif stavkasi belgilangan shaharlarda oylik avtobus chiptalari qo'llaniladi. Ularning bahasi shaharning ayrim qatlamlarini qamrab olish uchun belgilanadi. Ushbu oylik chiptalar shaharda faoliyat ko'rsatayotgan avtobus, trolleybus, tramvay va metrodan foydalanish huquqini beradi.

Shahar yo'lovchilar transportidan bepul foydalanishni tartibga solish to'g'risidagi O'zbekiston Respublikasining 1996 yil 30 avgustdagi qonuniga asosan shahar yo'lovchilar transportidan taksi bilan tashqari bepul foydalanish huquqidan faqat 1941-1945 yillardagi urush qatnashchilari jumhasidan bo'ladish hachiy xizmatchilar, 1941-1945 yillardagi urush mag'lublari va urushning 1 guruh mag'lublarga hamrohlik qilyuchi 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 yuk 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:

$$D_{\text{aro.tash}}^{\text{shaharlar}} = T_{1\text{km}} \cdot l_{\text{yo'l}} \text{ (so'm)}.$$

Bunda $T_{1\text{y.km}}$ – bir yo'lovchi kilometr tarifi, so'm;
 $l_{\text{yo'l}}$ – yo'lovchini tashish masofasi, km.

Shahar atrofi yo'nalishlari qabul o'tgan qishloq hududlarida maktab o'quvchilari maktabga borishda va qaytishda avtobusdan bepul foydalaniladi. Shahar atrofi yo'nalishlarida ham bepul yurish huquqidan 1996 yil 30 avgustdagi O'zbekiston Respublikasining qonunida ko'rsatilgan toifadagi shaxslar foydalanadilar.

Shahar atrofi yo'nalishlarida qatnaydigan avtobuslarda o'rnatma chiptalarning asosiy va qo'shimcha turlaridan foydalaniladi.

Yo'lovchining yuki uchun ham o'rnatma chiptalar ishlatiladi. Yo'lovchi o'lehami 75% 50% 30 qm dan katta o'lehamdagi har bir o'rin yuki uchun belgilangan tarif asosida kira haqi to'laydi.

Yo'lovchiga o'zi bilan birgalikda 7 yoshga ham bo'lgan bitta bolani tuganda u alohida o'rin egallamasdan bepul olib yurishga ruxsat qilinadi. Yo'lovchi o'zi bilan 7 yoshga cha bo'lgan bolalardan bir nechtasini olib ketayotgan bo'lsa, bittasidan boshqa bolalarga to'liq kira haqi to'laydi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shahar atrofi avtobus yo'nalishlarida kira haqi qanday aniqlanadi?

2. Shahar atrofi yo'nalishlarida yuki haqi qanday aniqlanadi?

3. Shahar atrofi yo'nalishlarida yo'lovchilarga qanday xizmatlar ko'rsatiladi?

5.2.3. Shaharlararo avtobus yo'nalishlarida tashish tarifi va qo'llaniladigan chiptalarning turlari

Shaharlararo avtobus yo'nalishlarida tashish haqi belgilangan tariflarga asoslan olinadi.

Mamlakatlararo ahmetyangga ega shaharlararo avtobus yo'nalishidagi tarifda sug'urta haqi belgilangan qiymatda hisobga olingan bo'ladi.

Shaharlararo avtobus yoʻnalishlarida tashish kira haqi bir yoʻlovchi kilometr tarifining yoʻlovchini tashish masofasiga koʻpaytmasi bilan aniqlanadi.

$$D_{\text{uro.tash}}^{\text{shaharlar}} = T_{1y.km} \cdot l_{yo'l} \text{ (so'm).}$$

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 oʻrindiqli raqami kabi yozuvlar aks ettiriladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Shaharlararo yoʻnalishlarda tashish haqi qanday aniqlanadi?

2. Shabudalararo yo'nalishlarida qanday avtomobillardan foydalaniladi?

3. Shabudalararo yo'nalishlarida yo'lovchilarga qanday imtiyozlar berilgan?

5. 2. 4. Yengil avtomobil taksi tartibida tariflar

Yuzilar Mahallasi qaroriga asosan O'zbekiston Respublikasining huddolarida yengil avtomobil taksi tartibidan foydalanilganda belgilangan tarif bo'yicha kim haqqi olinadi.

Yo'lovchidan undiriladigan kim haqqi tarkibiga:

1. Kibernetika masofa,

2. Taksi ga chiqish (qosalkan) va 1 soat mijoz ishtiyori bilan to'xtab turish tartiblaridan tashkil topadi.

Yengil avtomobil taksi tartibida yo'lovchilarni tashish daromadli belgilangan tariflar asosida hisoblanadi va quyidagi formula bilan aniqlanadi:

$$T_{\text{maksim-h}}^{\text{yengil}} = T_{\text{kim}} T_{\text{masofa}} + T_{\text{chiqish}} N_{\text{chiqish}} + T_{\text{mijoz}} T_{\text{soat}}$$

Unda T_{kim} – 1 km masofa tarifi, so'at,

T_{chiqish} – taksi ga chiqish tarifi, so'at,

$T_{\text{mijoz}}^{\text{mijoz}}$ – mijoz ishtiyorida 1 soat to'xtab turish tarifi, so'at,

T_{masofa} – yo'lovchi bilan yurish masofasi, km,

$N_{\text{chiqish}}^{\text{mijoz}}$ – taksi ga chiqishlar soni,

$T_{\text{soat}}^{\text{mijoz}}$ – mijoz ishtiyorida to'xtab turish vaqti, soat.

Yo'lovchilardan kim haqqini undirib olishda yengil avtomobil taksi tartibida o'rnatiladigan 1-90 turidagi taksiometri asbobidan foydalaniladi. Yengil avtomobil taksi mijoz ishtiyorida bo'lganida taksiometri asbobi $\frac{1}{2}$ kil ish tartibida ishlaydi.

1. Yengil avtomobil taksi 10 km/soat tezlikkacha harakat qilganda va mijoz ishtiyorida 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 loyihalashtirish 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 vositalari majmuasini boyvatish uchun berilgan ma'lumotlarga quyidagilar kiradi:

- shaharning rivojlanishining boshqa turdagi materiallari;
- shahardagi yo'lovchi transportlari tashitishning texnik ekvivalentlari va iqtisodiy ko'rsatkichlari;
- shaharning joylashuvi va transportlari harakatchiligi ma'lumotlari;
- yo'lovchi oqimlari o'rganish va yo'l harakati jadaligi ma'lumotlari.

Shahardagi barcha turdagi yo'lovchi transportlari harakatini rivojlantirish natijasida quyidagilar ta'minlanadi:

- bir transport turidan ikkinchi transport turiga o'tishlar sonining kamayishi;
- o'tiq turda harakatlanayotgan yo'lovchilarning yo'lovchi bilan ma'yorlan o'tiq turidagi kamaytirish;
- shaharning transportga bo'lgan ma'lumotlari va unda harakatchiligi vaqt sarfini kamaytirish;
- harakatlanayotgan yo'lovchilarning umumiy va shahar transporti korxonalarining iqtisodiy ko'rsatkichlari o'sishi.

Transport turidagi harakatini rivojlantirishning juda muhim ushbu bo'limi boshqarishning yagona tizimi hisoblanadi. Tashitish shaharda qatnashayotgan buyon yo'lovchi transportlari tayyorat, avtomobil taksi, trolleybus, tramvay, metro harakatiga yagona boshqarish tizimi jori qilingan.

Hozirgi kunda shahar transport tizimni ko'rsatishni yanashitish va transportlar harakatining ma'muriyatini oshirish maqsadida Yozilgan Ma'muriyatning qaroriga binoan ma'muriyatdagi shahar boshqarishlari tarkibida yo'lovchi tashitish transporti boshqarishlari tashkil qilingan.

Shahar atrofi va shaharlararo aloqalarda yo'lovchilar avtomobil (avtobus va yengil avtomobil taksi, yengil avtomobil) temiryo'l, suv va havo transportlarida tashiladi. Ushbu transportlar harakatini muvofiqlashtirish quyidagilarni o'z ichiga oladi:

– ayrim turlar orasida yo'lovchi tashish hajmini to'g'ri taqsimlashni;

– yagona transport tarmog'ini va yo'nalish tizimini kelishuvga asosan tuzishni;

– avtobuslar harakati jadvalini temiryo'l poyezdlari va samolyotlarning yo'nalishlari, jo'nash va kelish vaqtlariga moslab tuzishni;

– transport inshootlari va dispetcher aloqa vositalaridan birgalikda foydalanishni;

– yagona yo'lovchi chiptasiga asosan to'g'ri aralash aloqani tashkil qilishni;

– barcha turdagi yo'lovchi transportlaridan foydalanish qoidalarining kelishuvini.

Ayrim turdagi transportlar harakatini muvofiqlashtirishning to'g'ri tashkil qilinishi yagona tarif tizimining qo'llanilishiga, dastlabki hisob va hisobotni hamda hujjatlarning aylanishini bir xil shaklga keltirishga imkoniyat tug'diradi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Yagona transport tarmog'ini muvofiqlashtirish natijasida qaysi masalalar samarali yechiladi?

2. Transport sxemalari majmuasini tayyorlash uchun qanday ma'lumotlarga asoslanadi?

3. Transport harakatini muvofiqlashtirish natijasida nimalar mo'ljallanadi?

4. Transport harakatini muvofiqlashtirish nimalarni o'z ichiga oladi?

2.4. YO'LOVCHI AVTOMOBIL TRANSPORTIDA NAZORAT QILISHNING TASHKIL ETILISHI

Yo'lovchilar va ularning yuklarini tashishdan tashqirigan jod tashuvchilarining to'liqligi alohida 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 nazorat asosida tashkil qilishdan va daromadning to'liq yig'ilib olinishini ta'minlashdan iborat bo'ladi. Taftish va nazorat xizmati quyidagi ishlarini bajaradi:

taftishning to'g'ri qo'llanilishini, yo'lovchilar va yuklarning tashish qoidalariغا 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 maldag'larotug' o'zlashtirilishiga qarshi kurashish.

Avtomobil transportida taftish va nazorat qilish uslublarini tartibiga quyidagilar kiradi:

yo'lovchilardagi chiptalarning haqiqiylikini va boshqalarni nazorat qilish;

tashish haqi bahosiga rioya qilinib, yo'lovchilarga chiptalarning to'g'ri berilishini kuzatish;

dastlabki hujjatlarni va chiptalarni hisolga olish quyidagilarining to'g'ri rasmiylashtirilishini nazorat qilish;

avtobuslar harakati munozaraligini va harakat jadvaliga rioya qilinishini nazorat qilish;

avtoalohidlik, avtoalohidliklar so'zlarini va chipta kasbalari ishini nazorat qilish.

Safardagi nazoratchilarning asosiy ishi konduktor va haydovchilarning pul tushum rejalarini bajarishlari uchun yordam berishga yo'naltiriladi.

Avtobuslarning ishi butun safardagi vaqtda nazorat qilinadi. Ayrim hollatlarda taftish va nazorat xizmati tomonidan ish kuni davomida yalpi davriy nazoratlar ham o'tkaziladi. Bunda asosiy e'tibor shahar atrofi va shaharlararo avtobus yo'nalishlaridagi kechki hamda tungi soatlardagi ishlarni nazorat qilishga qaratiladi.

Yengil avtomobil taksilarning safarga chiqish va qaytish grafiklari asosida yo'nalish nazoratchilarining ish tartiblari belgilanadi.

Yengil avtomobil taksilar yo'nalish nazoratchilari vazifasiga quyidagilar kiradi:

- avtomobil taksilarga yo'lovchilarning chiqishlarini kuzatish;

- avtomobil taksilaridan foydalanish qoidalariga haydovchilarning amal qilishlarini nazorat qilish;

- taksometr asbobi va spidometrning texnik sozligini, ulardagi plombalarning butunligini va ko'k chiroqning sozligini kuzatish;

- avtomobil taksi kuzovi bo'yog'ining holati, o'rinliqlarning tozaligi va butunligini, avtomobil saloni ichi va kuzovining tozalanganligini kuzatish;

- yo'lovchilar bilan qilinadigan hisoblarni tekshirish.

Safardagi yo'nalish nazoratchilari asosiy e'tiborlarini kechki va tungi soatlarda taksometr asbobining vaqtida ishlatilishiga qaratadilar.

3.5. XUSUSIY AVIOTRANSPORT KO'CHURMALARIDA YO'LOVCHILAR TASHISHINI TASHKIL ETISH VA UNING DAVLAT TOMONIDAN NAZORAT QILINISHI

Aviomobil transportida yo'lovchilarni kamida yuqorini tashlashda har qil muvofiqlikka erishilgan xo'jalik yurituvchi subyektlar orasida eng'bon va erkin raqobatli ta'minlashga faqat ochiq tenderlarni o'tkazish orqali erishish mumkin. Shuning uchun ham tenderlar o'tkazish va uni takomillashitirish masalalari alohida yuqori sifatli transport xizmatini ko'rsatishni ta'minlashda katta ahamiyatga ega.

Tender inglizcha so'z bo'lib, saydo (tender) ma'nosini anglatadi. Tenderlar qaysi maqsadga o'tkazilishiga va ahamiyatiga qarab bir nechta turlarga bo'linadi:

- a) ochiq tenderlar;
- b) yopiq tenderlar;
- c) ko'p (balki ikki) bosqichli tenderlar;
- e) mu'assaslashtirilgan tenderlar.

Davlat muhofazasi yoki uni bilan bog'liq masalalar bo'yicha tenderlar o'tkazilishi zaruriyatini tug'lganda yopiq tenderlar o'tkaziladi va unga faqat muassos o'zidan qo'yilgan shartlarga javob bera oladigan subyektlar taklif etiladi, tender yopiq tarzda o'tadi. Bunday tenderlar *yopiq tenderlar* deb ataladi.

Davlat tenderlarini o'tkazishda uncha qatnashishni istalgan barcha talabqo'lar taklif etiladi. Ularning ichidan tender talablar darajasiga javob bera oladiganlari qoldiriladi va ular orasida tender o'tkaziladi. Bunday tenderlar *ikki bosqichli tender* deb ataladi.

Hugungi kunda eng ko'p tarqalgan tender turi bu *ochiq tenderlardir*. Ochiq tenderlarga qatnashuvchilar soniga hech qanday cheklama qo'yilmaydi. Istalgan xo'jalik yurituvchi subyektlar 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 sifatliligini 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-

lislarning ahamiyatligi va olarning rentabelligi hisobga olinadi. Tenderda kamida ikkita qatnashchi mavjud bo'lishi, agar yo'nalishlar paketiqa faqat bitta tashuvchi talabgor bo'lsa, tender o'tkazmasdan ushbu tashuvchiga yo'nalishlarni taqdim etishga harajati beriladi. Tenderda qatnashishi uchun buyurtmalar bo'lmagan hollarda tender komissiyasi tomonidan talabni tashkil etilishi kerak. Bunda yo'nalishdarga qo'yilgan 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'lovchilarni tashish sohasidagi tadbirkorlik faoliyatining sharoitini yanada yaxshilash maqsadida tashish sohasidagi tadbirkorlik faoliyatini amalga oshirishni taqviy qilish to'g'risidagi» PK-303-sonli qaroriga ko'ra avtomobil transportida yo'lovchilarni shahar, shahar atrofi, shaharlara, xalqaro yo'nalishlarda tijorat asosida tashish faoliyati faqat yuridik shaxslar tomonidan amalga oshirilishi belgilab qo'yilgan.

1. Tadbirkorlik subyektlari (juzumiy shaxslar) tadbirkorlik bilan shug'ullanishlari, o'z huquqlarini kamida ma'muriy hujjatlar bilan tasdiqlash maqsadida o'z mulkiy va ma'muriy asosida yoki jalle etilgan mulkiy asosida o'zaro bitirish bilan tashkil etilgan jamiyatlar mas'uliyati cheklangan jamiyatlar (MChJ) deb ataladi va ular O'zbekiston Respublikasi fuqarolik kodeksining 19-moddasiga ko'ra yuridik shaxs hisoblanadi.

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

MChJ ta'sischilarning jamiyatga qo'shgan ulushlari asosida tashkil topadi va ular quyidagi usullar orqali tashkil topishi mumkin:

– xususiy 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'sischi-lari imzolagan shartnoma ta'sischi-lar tasdiqlagan nizom hisoblanadi. Agar mas'uliyati cheklangan jamiyatni bir kishi ta'sis qilsa, uning ta'sis hujjati nizom hisoblanadi.

Mizom fondining maqolasi ta'sischi bilan qo'shgan ulash qabul qilingan va mizom fondida qayd qilinadi. Mizom fondining maqolasi taqat davlat hisobiga olish reyestrida qayd qilingandan keyinlikda o'zgartirilishi mumkin.

Fondning shartida MO'HI atag Mizom Tashkent shahar hududining 2006-yil 27-marchdagi « Foshkent shaharida avtomobil transportida yo'lchular tashish xizmatidagi ta'dibkorlik faoliyatining alohida turini amalga oshirishni ta'minlash to'g'risidagi 146-xonli qarorga asoslanib»

Qarorga tayayn etilgan darajaga ko'ra mas'uliyati cheklangan jamiyatning Mizom fondning filial yaratishida ma'di. Filial yaratishning yuqori chap tomonida MO'HIning qaysi davlat organida ro'yatga olingani va reyestr taqatid ko'rsatiladi. Yaratilgan yuqori atag fondlar bilan ta'sischi bilan yig'ilish o'tkazilgan va tasdiqlangan amaliy hunda bayonnomani taqatid ko'rsatiladi va umumiy yig'ilish ma'sul tomonidan tasdiqlanadi. Filial yaratilgan o'rtacha ma'suliyati cheklangan jamiyat nomi yoziladi.

MO'HIning mizom bir qancha bo'limlardan iborat bo'ladi. Mizomning birinchi bo'limi *umumiy qotilish* deb nomlanadi, unda ta'sischi bilan to'g'risidagi ta'sischi bilan ta'sischi yaratish ma'nosi, MO'HI ning nomi, filialni joylashgan ma'nosi hunda qayst qonun yoki hujjatlar asosida faoliyat ko'rsatish ma'nosi bilan ko'rsatiladi.

Mizomning ikkinchi bo'limi ma'nsuliyat o'zlashtirish bilan bog'liq maqsad to'g'risidagi o'zlashtirish bilan bog'liq faoliyat turini bilan shug'ullanishi (lisensiyasi asosida alohida transport xizmatini ko'rsatadi).

Xizmat ko'rsatish boshqa boshqaruv shartlarini o'zlashtirish, O'zbekiston Respublikasidagi qonun hujjatlarida taqatid ko'rsatilgan boshqa faoliyat turini bilan bog'liq o'zlashtirish.

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'sisчилarga 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'sisчилar o'z ulushlarini to'liq kiritganlaridan so'ngra ko'paytirishlari mumkinligi alohida qayd qilinadi. Bunda Nizom fondining miqdori ta'sisчилarning qo'shimcha ulushlari yoki Jamiyat hisobidan ko'paytirilishi mumkin. Jamiyat ta'sisчилariga 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 ijarahilar ogohlantirilishi va ommaviy axborot vositalarida e'lon qilinishi kerak. Nizomning ushbu moddasiga ko'ra ta'sisчилar o'z Nizom fondidagi ulushlaridan voz kechishlari yoki boshqa ta'sisчилarga o'z ulushlarini sotishlariga ham ruxsat etiladi. Jamiyat Nizom fondidagi ulushlarining kamida 10% ega bo'lgan ta'sisчилari Jamiyat oldida o'z majburiyatlarini qo'pol ravishda buzgan yoki uning faoliyat ko'rsatishiga xalaqit berayotgan ta'sisчилini sud orqali jamiyatdan chiqarilishini talab etishi mumkin. Jamiyatdan chiqqan ta'sisчилining ulushi Jamiyat hisobiga o'tadi.

Nizomning 5-bo'limida jamiyatning moliya-xo'jalik faoliyati natijasida vujudga kelgan sof foyda, ta'sisчилar o'rtasida ularning Nizom fondiga kiritilgan ulushlariga teng miqdorda moliyaviy yil natijalari bo'yicha taqsimlanishi, foydani taqsimlash to'g'risida qaror ta'sisчилarning

umumiy yig'ishni to'rtinchi darajada qabul qilinishi ta'kidlanadi.
Ta'limchilarning harakatlari, majburiyatlari va javobgarligi
Bilimning 6 bo'limida sanab o'tiladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Tadbir va nazorat xizmatining asosiy vazifalari nimelardir?
2. Tadbir va nazorat qilish xizmati qanday ishlatiladi bajariladi?
3. Tadbir va nazorat qilish usulidagi tadbirlar nimelardir?
4. Yangi tadbir qanday nazorat qilinadi?

V bo'lim BOYRUQ VA HUKMLARNI TAKRIMLASH USULI

182. Aholiga transport xizmatini ko'rsatishda kamchiliklarni yuzaga keltiruvchi qanday sabablar mavjud?

1. *Tezlik xizmat ko'rsatish qanchalik tezlik e'tilganligi*
2. *Yo'nalishlarning umumiy aylanalar bilan ta'riflanmaganligi*
3. *Sharoit va haddi-hisoblar yo'nalishlarida transport jarayoni tezlik e'tilishi bilan ta'riflanmaganligi*
4. *Ta'limchilarning ishlarining o'z vaqtida bajarilishi*
5. *Uyushma va resurslar*

183. Hushqartishning sifat tizimi uchun vazifani o'z ichiga oladi?

1. 9 ta
2. 4 ta
3. 5 ta
4. 7 ta
5. 8 ta

184. Tadbir nima asosida belgilanadi?

1. Daromad
2. Tovarlar

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 ichki avtobus yo'nalishlarida qanday tarif joriy qilingan?

1. Indiviyuzli tarif
2. Baholi tarif
3. Masofaga bog'liq bo'lingan tarif
4. Indiviyuzli va baholi tarif
5. Belgilangan tarif

190. Yo'lovchilarning olti to'layotgan yuldarini uchun tashish yuldarini olishda qanday shipta qo'llaniladi?

1. O'rindi
2. Nazorat
3. Poyxali
4. O'rindi va nazorat
5. O'rindi va poyxali

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'risidagi O'zbekiston Respublikasining qonuni qachon qabul qilindi?

1. 1996 yil 10 avgust
2. 1997 yil 30 iyul
3. 1995 yil 1 iyun
4. 1995 yil 10 iyun
5. 1997 yil 10 mart

193. Shahar atrofi yo'nalishlarida bir yul o'ltirani qancha?

1. 100x70x 10 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. Shaharlardan avtobus yo'nalishlarida bir yul o'tish qancha?

1. 100g 50g 10 sm
2. 75g 50g 10 sm
3. 90g 70g 25 sm
4. 85g 55g 25 sm
5. Ixtiyoriy va boshq.

199. Shaharlardan avtobus yo'nalishlarida bir to'a yul uzunligi qanchadan oshsa tashish masofasiga qarab bira ko'pl olinadi?

1. 100 sm
2. 150 sm
3. 200 sm
4. 220 sm
5. 250 sm

200. Shaharlardan avtobus yo'nalishlarida qanday aloqalar ishlatiladi?

1. Poyuzli
2. O'ramli
3. Blazond
4. Blazond va o'ramli
5. Blazond va poyuzli

201. Shaharlardan avtobus yo'nalishlarida yo'lovchi o'zi bilan usha yoshigacha bo'lgan bitta bolani bepul olib yurishi mumkin?

1. 7 yoshigacha
2. 9 yoshigacha
3. 8 yoshigacha
4. 10 yoshigacha
5. 18 yoshigacha

202. Shaharlardan avtobus yo'nalishlarida yo'lovchi 10 yoshigacha bo'lgan bolaga bira ko'plning usha ko'plni to'laydi?

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. Shabhar atrofi va shabharlararo aloqalarda yo'lovchilar qanday transportlarda tashiladi?

1. Avtomobil tashiladi, singil avtomobil tashiladi
2. Temiryo'l
3. Suv
4. Havo
5. Barcha javoblar to'g'ri

208. Yo'l-yo'nalish va ularning yuklarini tashishdan tashqari qanday qanday tashkilotlarda to'liqligi o'tkazilgan bo'lgan?

1. Altdin ko'rsatiladigan shtat hududiga
2. Nazoratning boshqarilishiga
3. Yo'l-yo'nalishiga
4. 1 va 2 javoblar to'g'ri
5. To'g'ri javob yo'q

209. Tashish va nazorat shtatining asosiy xarakteristikalaridan iborat?

1. Avtomobil transporti tashish asosida avtomobil va yengil avtomobil tashiladi ishni boshqarish
2. Avtomobillarni liniyaga chiqarish
3. Davomiy to'liq ta'minlash
4. 1 va 3 javoblar to'g'ri
5. Avtomobillarning salomatligi ishni nazorat qilish

210. Tashish va nazorat shtatini qanday ishlarini bajaradi?

1. Tashish to'g'ri qo'llanilishi, yo'l-yo'nalish va ularning yuklarini tashish qo'llanilishi to'g'ri nazorat qilish
2. Chiqarilish, salomatligi, hujjatlarni to'g'ri ta'minlash va chiqarish shtatini boshqarish
3. Avtomobil tashiladi javoblariga to'g'ri qo'llanilishi nazorat qilish
4. Avtomobil transportidagi barcha ishni o'tkazilishiga qo'llanilish
5. Barcha javoblar to'g'ri

VI b o b.

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, manman rahbar yetakchilardan qutulish, iqtidorli, bilimdon rahbarlar safi kengayishi ayni muddaodir.

Bugungi kunda avtotransport sohasida har bir rahbar menejerlik ilmini egallab, texnik xodimlarni malakali boshqarishga erishmogi 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-

Hayat olib borish va foyda olishni bilish, uni ko'paytirish jarayonidir. Shu maqom nazardan boshqaruv – bu o'ziga xos yubash amri va ma'naviy talab qilyuvchi turdov asosida qaror qabul qilish va uning bajarilishini nazorat qilishdir. Har qanday faoliyatning ijobiy natija berishi, eng avvalo tashvini to'g'ri bajara olishiga, uni qul va ishonchli qarorni qabul qila olishiga hamda bu qarorning bajarilishini nazorat qila olishiga bog'liq.

Boshqarish nazariyasining dastlabki kiritilari qat'iy za'monlarga borib taqallib, Yuliy Kezar, Iskandar Zohiqnamayn, Turktistonda esa o'zda asarlarda Amir Temur hukmronligi vaqtidan boshlab shakllana boshlagan. Dastlabki paytda u oddiy bo'lib, asosan, harbiy maqomga ega edi.

O'zida davr menejmentlari harbiy intizamni o'rnatish maqsadida odamlarni jazo bilan qo'rqitish, har qanday buyruq va farmonlarga so'zsiz itoat etish kabi usullarni qo'llaganlar. Bunday boshqaruvga ma'naviy resurslar bilan foydalanish, ulardan doji tortib ko'proq qo'shimcha qiymat undirishning g'oyabla samarali usuli, deb qaralgan. XVIII asrning oxirlarida Angliyada bo'lgan sivilizatsion inqilob boshqaruvga bo'lgan qiziqishni yanada kuchaytirdi. Boshqaruv sohadalarini 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 ma'naviy bilimlarni talab etuvchi faoliyatning ma'naviy sohaga aylantirdi.

Management – korxonalarining a'zmal ko'rsatishi faoliyatini rejalashtirish, ma'lum jarayonini tashkil qilish, korxonam 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 funktsiya uchun ish hajmi asoslarini tashkil etadi, boshqaruvchilar sonini belgilaydi va boshqaruv tizimini loyihalashtiradi.

Boshqaruv organlari asosiy va aniq funksiyalarga bo'linadi. Asosiy funktsiya 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 boʻlinmalarni tartibga keltirish. Menajmentni tashkil etish, avvalo, eng muqaddimlikdagi tashkilotlar qurish, muallim, mehnat, amaliyotiy resurslardan amudani boydalanish, boʻlinmalarni tashkilotdagi munosabatlarni uyuldirish.

Amaliyotiy boshqarish – texnik, iqtisodiy, ijtimoiy masalalarni birga hal etilada barcha boʻlinmalarning funktsiyalarining kelishishi. Bunda oʻzaro aloqa oʻrnatiladi, amaldagi meʼyori va meʼyoriy hujjatlardan cheklanib, uyuldiriladi.

Har boshqarish – bu inson omilini demokratiya asosida faollashtirish, uning manfaatlari yoʻlida gʻamxoʻrlik qilishni boshqarish.

Uzab va nazorat – bu boʻlinmalarning tizim holatini nazorat va tuzatish, ishni bir meʼyorda taʼminlashni boshqarish.

Agar boʻlinmalarning oʻziga xos xususiyatlariga ega boʻlsa, boʻlinmalarning funktsiyalarini ham faoliyat koʻrsatadi. Biroq korxonada quyidagi aniq funktsiyalarini ajratish mumkin:

- 1) aniq ishlab chiqarishni boshqarish;
- 2) yordamchi ishlab chiqarishni boshqarish;
- 3) mahsulot sifatini boshqarish;
- 4) mehnat va ish hajmini boshqarish.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Boʻlinmalarning funktsiyalarini nimadan iborat?
2. Marketing funktsiyasiga nimalar kiradi?
3. Korxonada aniq funktsiyalarini ajratish kerakmi?

6.1.2. Menajment usullari

Menajment usullari boshqarish faoliyatida muhim oʻrin tutadi. Bu usullar bir-biri bilan bogʻlangan. Boʻlinmalarning faoliyatida menajmentning 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 korxonalar 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 korxonalar

larda iqtisodiy va ma'muriy tashkilotlar barcha shakllarda bo'ladi. Ana shu tashkilotlar uy-joyga qarama ko'lay, nafqa ta'minoti, o'qitish, davolash, ma'naviy-maishiy ehtiyojlar amalga oshiriladi. Ushbu tashkilotlar hammasi ishlovchilarni topshirilgan ishga o'ziga qaratib yondashish, tashabbus ko'rsatishga undaydi. Uzun so'z bilan ta'kidlanadigan tashabbuskor, ijodkor bo'lish, ishni bitirish, kerak bo'lsa ayakkal qilishni talab etadi. Uzun munosabatlari sharoitida iqtisodiy boshqaruv usullari cheksiz funktsiyalar yaratadi.

Uzun iqtisodiyot qonunlari boshqaruv hujjat tanoyil-larining bajarilishini boshqaruv obyektiga va boshqaruv obyektiga o'z ta'sirini o'tkaza oladigan usullar tizimidir. Ular iqtisodiy boshqarish usullarini ta'kidlaydi. Davlat ma'muriy ma'muriy hujjatlar asosida boshqaruv organlari tuzilish, boshqariluvchi tizimlarga ta'sir ko'rsatadi. Tashkiliy-taqsimlovchi usullar — tashkiliy amaliy, tashkiliy tuzilmalar, har bir boshqaruv bo'limlar funktsiyalari, boshqaruv apparati so'zlarini ishni samarali va muvaffaqiyatli, kadrlarni tanlash, o'ziga qaratib, qayta o'qitish, ma'laka oshirishni ta'minlaydi.

Tashkiliy taqsimlovchi usullarni uch guruhga ajratish mumkin: tashkiliy muvofiqlashtiruvchi, funktsiyalar va tuzilmalar ta'sir.

Tashkiliy muvofiqlashtiruvchi ta'sir qo'shima ishlarini tashkil etish, funktsiyalarni taqsimlash, majburiyat, mas'uliyat, vakolat, tartib o'rnatish, ish munosabatlari o'rnatishga mo'ljallangan.

Tashkiliy muvofiqlashtiruvchi ta'sirga quyidagilar misol bo'la oladi: kassalar haqidagi qonun bo'lim, mansab va daryomlari haqidagi nizom, kuni tartibi va boshqalar. Funksiyalar bilan ta'sirning xarakteristi boshqaruv apparati ishini amaliy barcha boshqaruv bo'limlari va ehtiyojlar ishini bir ma'nodan ishlatishni ta'minlaydi. Funksiyalar usullari buyruq ko'rsatma, funktsiyalar berish va boshqalar hujjatlar yo'li bilan amalga oshiradi. Buyruq va funktsiyalar

larga korxonalar 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'rinishi. 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 usullari kuzgunga va jamoat tashkilotlari fikriga asoslanadi. Ta'sir shartnomalari, o'zaro manfaatliyat yuklash, ishlovdakilarning ijtimoiy talab va qiziqishlari, taqsimot usullari umda aks etadi. Ma'lum jamoatidagi a'loiy hodisani yaxshilashda ijtimoiy muvofiqlashtirish usullaridan foydalaniladi. Axbanga erkin munomala, turli masalalar yuzasidan erkin fikrlash, jamoa maqsad va vazifalarini tushunib yetishi, rahbarlarning ishlovdakilarga e'tibori, ular haqida doimiy munosabatlik kiradi.

Bozori munosabatlari, mulkchilikning turli shakllari olamlarining ijtimoiy va iqtisodiy xususiyatlarini yuksak darajada namoyon etishga imkon beradi. Axbangdagi qo'manda bilan ijtimoiy va iqtisodiy me'yordagi ilg'or iqtisod shakllari axbangga oshiriladi.

Umumtasviiy iqtisodiy etika va iqtisodiy etika me'yori iqtisodiy o'z aksini topadi va undagi to'qatirishi hammasi uchun manfaatlidir. Moddiy rag'batlantirish bilan bir qatorda ma'naviy rag'batlantirishning turli shakllarini qo'llash yoki natija beradi. Ma'naviy rag'batlantirishga quyidagilar ta'siriy yordamlar bilan munosabatlash, o'rnak ko'rsatqandarni taqdirlash, ta'siriy muvondar berishi, sozlan va medallar bilan taqdiratlash, talimotuvon va hushqatlar kiradi. Hushqatirishning a'loiy usullari olamlar o'rtasida *qo'lg'or mahallat hush qiladi, shaxsning a'loiy xususiyatlarini o'chadi*. Axbangning a'loiy xususiyatlariga quyidagilar kiradi: olamlar qiziqishi va muvilligi, qo'lliyati, hayratli, ta'latvori. Hushqatirishda rahbari a'loiyning hammasi qo'llarini o'rganishi lozim. Daldan go'yoki a'loiy shaxs bilan hushqatiruvchi shaxsning o'z xususiyati. Daldan go'yoki bir cholg'uchini talishi kerak. Talishqatirishda shaxs ko'rsatadiki, rahbarlarning ishlovdakilarning ta'latirishining 27-30 ta'latirish ijtimoiy masalalar bilan bog'liq. Axbangning a'loiy shaxsning shunday shaxsning yaratishi kerakki, u kuzgunga o'z uyi deb talish.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Amaliyotda qanday usullar qo'llaniladi?
2. Iqtisodiy usullar nimalarga bog'liq?
3. Bozor xo'jalik rahbaridan nimalarni talab etadi?
4. Bozor munosabatlari sharoitida iqtisodiy usullar qanday imkoniyatlarni yaratadi?
5. Tashkiliy-ma'muriy usullarining mohiyati nimalardan iborat?
6. Tashkiliy-ma'muriy usullar yordamida qanday masalalarni hal etish mumkin?
7. Tashkiliy-ma'muriy usullar qanday shakllarda amalga oshiriladi?
8. Farmoyish qachon hududiy hujjatga aylanadi?
9. Shaxsning qanday ruhiy xossalarini bilasiz?
10. Ma'naviy rag'batlantirish deganda nimani tushunasiz?

6. 2. AVTOTRANSPORT KORXONALARIDAGI MENEJMENT JARAYONIDA BOSHQARUV QARORLARI VA AXBOROT KOMMUNIKATSIYASI

Qaror – bu bajarilishi lozim bo'lgan ishning aniq bir yo'lini tanlab olishdir. Boshqacha qilib aytganda, qaror u yoki bu yo'lni tanlab olishda bir to'xtamga yoki muayyan bir fikrga kelishdir. Bunday qarorlarni har birimiz bir kunda o'nlab, 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 bo'lgan holati bilan mos tushmasligi natijasida yuzaga keladi. Masalan, hukumat tomonidan qat'iy belgilab qo'yilgan tashish tariflari bozor iqtisodiyoti sharoitida o'z funksiyasini bajara olmaydi. Shu sababli tashish tariflarini transport birligiga to'g'ri keladigan xarajatlarni qo'llash va ko'zda tutiladigan tashish samaradorligini ta'minlaydigan haq to'lash to'g'risida qaror qabul qilinadi.

Hosilqaruv qarorlarini qabul qilish imkoniyatining muqobil yo'llari bo'lganda radlan ulardan eng muqobilini tanlaydi. Radlan qarorning eng sarmalistlar toqishi uchun aytib o'chiladi, bu kassa muqobiliga rioya qilishi darajasi. Foyda o'ylab topilishi bilan shik qanbatli qimmatga oshirishni quyidagi misol bilan ko'rish mumkin. Masalan, Toshkent - Jizzax katta yo'lining uchun qismini qayta aylash to'g'risida bir nechta marta oshirilgan qabul qilingan qarorlar natijasida davlatning qanchadan qarorlar imoblag'i belanda oshirangan. Foydali yo'lni ikkiga ajratib amal qilish ajratuvchi bo'lib, ustunlarda ibtidoiy bo'lgan. Bir rahbarning qarori bilan ulan olib tashlanib, o'rniga asfalt qo'yilgan. Keltiruvchi yo'lni o'ziga, boshqa rahbar qarori asosida ulan tiklanib, yo'lni ikkiga ajratilgan. Bir yil o'tgach, ulan olib tashlanib, o'rniga balandligi bir metrlik temir beton ustunlarda qo'yilgan. Shunday qilib, asoslanmagan bu qarorlar xalq ko'pchiligiga milliyatlar so'm zarar keltirgan.

Qabul qilingan qarorlar, topshiriq, buyruq, farmon va barmoyishlar o'zida yuridik kuchga kiribiladi va amalga oshiriladi. Shu muqayy nazardan qarorni hosilqaruv barmoyishning poydevoni deyish mumkin.

Qarorlarning sarmali bo'lishi bir nechta omillarga bog'liq. Ulardan asosiy lari quyidagilari:

rahbarning shaxsiy sifati;

qaror qabul qilish jarayonida oshirish ta'mini;

tashkiliy ko'rsatiladigan omillar;

texnik omillar;

qaror qabul qilish va amalga oshirishdagi vaqtinchi barmoyish omillar.

Hosilqaruv qarorlar quyidagi xususiyatlarga ega bo'lishi kerak:

1. Qarorlardag'i ilmiy asoslangandigi;

2. Qarorlarning barmoyish.

3. Qarorlarning adolatligi, 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 korxonalar rahbarining qabul qilgan rejalarni, shuningdek, shu rejalarni asosida har bir xodim uchun tuzilgan reja yoki topshiriqlarni bajarish demakdir.

Qarorlarning bajarilishiga rahbarlik qilish – bu korxonalar 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 tayyanadi. Korxonalar 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 bog'liq bo'ladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Hozirgi vaqt qandaydir?
2. Hozirgi vaqt qanchalik samaradorligi qanday omillarga bog'liq?
3. Hozirgi vaqt qanday xususiyatga ega bo'lishi kerak?
4. Qanday qaror qilib olinadi va kommunikatsiyaning o'zini?
5. Qarorlarning bajarilishiga rahbarlik qilish deganda nima ni tushunadi?

6.2.1. Qabul qilingan qarorning bajarilish tartibi

Qabul qilingan qarorni amalga oshirish tartibi, faqatgina muayyan yoki reja tuzish bilan boshlanadi. Qara natijada kim, qancha, qanday muddatda nima qiladi kabi savollarga javob beradi, balki ayni bir ahvolda ishda qaysi muddatda, qanday usullar bilan bajariladi, qarorni bajarish uchun maqsadning qanday shaklidan foydalaniladi kabi vaziyatni o'z ichiga oladi.

Mutakabab qarorlar qabul qilingan hollarda qabul qilingan qarorning bajarilish rejasini tuzish maqsadga muvofiq. Masalan rejada butun ish hajmining vaqt va obyekti bo'yicha taqsimoti, ijrochilar malakasi, tashkilotchilik qabuliyati ko'zga tutiladi.

Eng muhim qarorlar ijrochilarga o'z vaqtida ko'rsatilgan, ijrochi uchun tushunarli shaklda bo'lishi kerak. Ko'pincha qarorlar qabul qilinib, turli sabablarga ko'ra joylarga kechi yetib boradi, natijada sharoit, hadda o'zganigan bo'ladi. Qaror qabul qilish, leytin tuzish vaqtida ijrochilarning o'zini bir ishga jalb etish qarorni ijrochilarga yetkazilganing

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 mutaxassislariga, ular qo'llayotgan nazorat va o'lehov 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

Menagement ishini tashkil etishga turli shart-sharoitlar va omillar ta'sir ko'rsatadi. Menagement faoliyatining maqsadlari va vazifalari bevosita bozor talablaridan kelib chiqadi.

Ma'lumki, bozor iqtisodiyoti sharoitlarida avtotransport korxonalari o'zlarining natijalariga transportda tashish xizmatlarini ko'rsatganda ko'pinog to'yda olishga, natijalar esa o'z mavjudida kamroq haq to'lashga intiladilar. Avtomobil transporti korxonasi va buyurtmachi natijalarining manfaatini bozordagi baholalar mexanizmi orqali muvofiqlashtiriladi.

Avtomobil transportining menagement faoliyatiga iqtisodiyotning sotsialy mustaqillik talabiyati qaratilgan. Bunda avtotransport korxonalari amaldagi O'zbekiston Respublikasi qonunlari, qarorlari doirasida ish yuritadi. Umumiy faoliyat erkinlik talabiyati ham avtotransport unayvan iktisodiyotlarining bo'lishini ko'zda tutadi. Haddadan ko'zjalik faoliyati erkinligi, tashish erkinligi, shartnomalar tuzish, birlashtirish va imzolash qilish, o'z muhtimni o'z xohishiga qarab toylalanish huquqi va shu kabilar.

Meneger mehnatining turli shundaki, uning mehnati ilmiy, ijodiy, sertashtirish faoliyatidir. Transportda meneger bevosita transport mahsulotlari yo'lovchi tashishi ishtirok etmisa-da, uning mehnati transport mahsulotiga kiradi va meneger mehnati natijalari bevosita baholanadi.

Meneger mehnatida ashoaralarni olish, saqlash va qayta tashlashga kelgan mehnat sarajaffari ham salimgoqli o'rin egallaydi.

Meneger mehnati transportda tashishni tashkil etishda va boshqarishda amalga oshirilayotgan jarayonlarda unayvan bo'ladi. Meneger mehnat faoliyati shunaysi:

harakat – natija – maqsad» uzluksiz boshqarish jarayoni boʻlib hisoblanadi.

Avtomobil transportida menejer mehnati quyidagi masalalarni yechishga yoʻnaltiriladi:

– transport vositalarini, uskuna-inshootlarni ishlatish, transport jarayonini takomillashtirish, asosiy vositalar va aylanma mablagʻlardan foydalanishga;

– transport vositalariga texnik xizmat koʻrsatish va taʼmirlash bilan bogʻliq jarayonlarni loyihalashtirishga;

– iqtisodiy munosabatlarni takomillashtirish va muvojiqlashtirishga iqtisodiy yondashish;

– boshqaruv tizimlarini takomillashtirish, reklama va axborot taʼminoti, ularni tayyorlash, muhandis texnik va xizmatchilar malakasini oshirishga bogʻliq tashkiliy ishlarga;

– ijtimoiy munosabatlarni takomillashtirish va muvojiqlashtirishga bogʻliq ijtimoiy masalalarni hal qilishdan iborat.

Menejerning mehnati xodimlarni boshqarishga qaratilgan boʻlib, korxonaning ishlab chiqarish va moliyaviy faoliyatiga sezilarli taʼsir koʻrsatadi. Avtomobil transportida menejer ish boshqaruvchi boʻlib hisoblanadi. Boshqaruvchi menejer mehnati «Avtomobil transporti haqida»-gi 1998-yil 29-avgustda qabul qilingan № 674-I sonli qonuni; Oʻzbekiston Respublikasi Prezidenti farmonlari va hukumat qarorlari; korxonalar tuzilmalari haqidagi nizom va boshqaruv xodimlarining mansab yoʻriqnomasi asosida yuritiladi.

Boshqaruvchi menejer halol, soʻzida turadigan, yuksak kasb mahoratiga ega, ish yuzasidan muomala qilish koʻnikmalarini oʻzlashtirgan, notiq, maslahatchi, pedagog va psixolog mahorati kabi xislatlarga ega boʻlishi kerak.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Avtomobil transportining menejment faoliyatidagi ta'moyillar nimadandir iborat?
2. Menejment faoliyatining maqsadlari va vazifalari qaylar ta'moyillardan kelib chiqadi?
3. Avtomobil transportida menejer mehnati qanday mas'uliyatlar va xetmalarga yo'naltiriladi?
4. Axborotiyda menejer qanday mas'uliyatlarga ega bo'lishi kerak?

6. 3. 1. Turk shaklidagi korxonalar

Korxonalarni ko'plab belgilarga ko'ra tasniflash mumkin. Korxonalar u's turlar qat'i man, agar u yetilgan mahsulotlarni hal qilishni taklif qilsa va talabni qandirsa, muvaffaqiyatga erishishi mumkin. Korxonalar turlari o'rtasidagi asosiy farqlar keltirilgan to'ya tadbirlar. Moddiy to'ya olish tipidagi korxonalarining maqsadi hisoblanasa, ma'muriy to'ya olish natijalari korxonalarining maqsadi hisoblanadi.

Tadbirkorlik yuridik shaxs tashkil qilgan hadda hamda yuridik shaxs tashkil qilmagan hadda biznesni amalga oshirishlari mumkin.

Yuridik shaxs tashkil qilmagan hadda tadbirkorlik bilan quyidagi shakllarda shug'ullanish mumkin:

yakka tartibdagi tadbirkorlik,

jamiyiy shaxslarning yuridik shaxs tashkil etmagan haddagi faolligidagi tadbirkorligi

Yakka tartibdagi tadbirkorlik — yuridik shaxs tashkil etmagan hadda jamiyiy shaxs tomonidan tadbirkorlik faoliyatining amalga oshirilishi.

Yakka tartibdagi tadbirkorlik tadbirkor tomonidan xodimlarni yollash talqinlarsiz, moliy talqinlari asosida o'ziga tegishli bo'lgan yoki to'ydalarida talqinlari asosidagi moliy talqinlari asosida 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 tomondan 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 korxonalar.

Tashkiliy-huquqiy shakli bo‘yicha:

- xususiy korxonalar;
- dehqon xo‘jaligi;
- fermer xo‘jaligi;
- to‘liq shirkat;
- kommandit shirkat;
- mas‘uliyati cheklangan jamiyat;

- qo'shimcha mas'uliyatli jamiyat;
- aksiyadalar jamiyati (ochiq va yopiq turdagi);
- ishlab chiqarish kooperativlari;
- miltat korxonasi va boshqalar.

Finansiyat va'nalishi bo'yicha:

- ishlab chiqarish yo'nalishidagi;
- xizmat ko'rsatish yo'nalishidagi;
- tijorat yo'nalishidagi;
- moliyaviy yo'nalishidagi;
- konsalting tashkiloti yo'nalishidagi va boshqalar.

Harmonik tarkibi bo'yicha:

- sanoat sohasidagi;
- qishloq xo'jaligi sohasidagi;
- savdo va umumiy xizmatlarni 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 sohasidagi.

Finansiyat muvondarligiga ko'ra:

- to'yiqlikni muqobil qilib qo'ygan tujaratchi;
- to'yiqlik emas, balki iqtisodiy samarati — huquqiylik, xavfli va to'g'ri yordamni muqobil qilib qo'ygan tujaratchi bo'lmagan.

Texnik mahsulotning muvondarligiga ko'ra:

- ishlab chiqarish vositalarini ishlab chiqaruvchilar;
- iste'mol mahsulotlarini ishlab chiqaruvchilar.

Texnologik umumiyliklarga ko'ra:

- ishlab chiqarishda kimyoviy jarayonlarning ustunligi asosidagi;
- ishlab chiqarishda mexanik jarayonlarning ustunligi asosidagi.

Yil davomida ishlash muddatiga ko'ra:

- mavsumiy;
 - yil boʻyi faoliyat yurituvchi.
- Ixtisoslashuv darajasiga koʻra:***
- 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 oʻrtasidagi oraliq guruhni tashkil qiluvchi korxonalar kiritiladi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Yuridik shaxs tashkil qilmagan holda tadbirkorlik bilan qanday shakllarda shugʻullanish 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 korxonalar

Oʻzbekiston Respublikasining 2003-yil 11-dekabrda qabul qilingan «Xususiy korxonalar toʻgʻrisida»gi qonun 3-bandiga muvofiq «Mulkdor yagona jismoniy shaxs tomonidan tuzilgan va boshqariladigan tijoratchi tashkilot ***xususiy korxonalar*** deb eʼtirof etiladi. Xususiy korxonalar tadbirkorlik subyektlarining tashkiliy-huquqiy shaklidir.

Xususiy korxonalar oʻz mulkida alohida mol-mulkka ega boʻladi, oʻz nomidan mulkiy va shaxsiy nomulkiy huquqlarga ega boʻlishi hamda ularni amalga oshirishi, majburiyatlarni bajarishi, sudda daʼvogar va javobgar boʻlishi mumkin.

Xususiy korxonalar o'z majburiyatlarini bo'yi bilan o'ziga qarashli barcha mol-mulk bilan javob beradi. Xususiy korxonalar mulkdor korxonaning mol-mulki yetarli bo'lmagan taqdirda xususiy korxonaning majburiyatlarini bo'yi bilan o'ziga qarashli mol-mulk bilan qaram bo'ljalariga muvofiq subsidiyalar javobgar bo'ladi.

Xususiy korxonalar to'liq firma nomi bilan ega bo'lishi lozim va qisqartirilgan firma nomiga ega bo'lishga bo'lgan. Xususiy korxonaning to'liq firma nomi uning to'liq nomini va o'z xususiy korxonalar degan so'zlarni o'z ichiga olgan bo'lishi kerak. Xususiy korxonaning qisqartirilgan firma nomi uning qisqartirilgan nomini va o'z xususiy korxonalar degan so'zlarni yoki «XK» abjadlarini o'z ichiga olishi kerak.

Xususiy korxonalar yuridik shaxs hisoblanadi, mustaqil bahariga, mulkiga, banklarda hisob-kitob yaratgacha, o'z hollari shart korxonalarini va vakolatnomalarini tashkil etish huquqiga ega.

Xususiy korxonalar mulkdor nomidagi uning tegishli mol-mulki negizida tuziladi. Mulkdor xususiy korxonaning

niyatini tasdiqlaydi.

korxonalar rahbari sifatida vakolatlarni beradi.

Korxonalar nomidagi talon-hisoblar ish ko'radi, uning muammaslarini hisoblaydi.

xususiy korxonaning pul mablag'larini banklarda boshqarib mol-mulki tasarruf etadi.

shartnomalar, shartnomalar, meknat shartnomalarini tuzadi, talon-hisoblar beradi.

banklarda hisob yaratqalar ochadi, talon-hisoblarini tasdiqlaydi, korxonaning barcha xodimlari uchun majburiyat bo'lgan buyurtmalar chiqaradi va ko'rsatmalar beradi.

Xususiy korxonalar mulkdor xususiy va aylana mablag'lar, shuningdek, qiyomat korxonaning mustaqil baharida aks ettiriladigan boshqa pul mablag' bo'liklar tashkil qiladi.

Xususiy korxonalar o'z mahsuloti (xizmatlar)ni, mustaqil yoki shartnoma asosida belgilangan narxlar va tariflar bo'yicha xizmat ko'rsatish huquqiga ega.

Korxonalar egasining barcha ishlab chiqarish xarajatlari qoplangandan, soliqlar, yig'inlar 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 korxonalar to'g'risidagi qonunning 3-bandini sharhlang?
2. Xususiy korxonalar qanday mol-mulk negizida tuziladi?
3. Xususiy korxonalar 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

5) muassasada xo'jalik shirkatlari va jamiyatlariga quyidagicha ta'rif beriladi: «Ushlarga qo'shilgan hissasalar yoki muassasalarning (shahirokchilarning) aksiyalariga bo'lingan ustav fondi (ustav kapitaliga ega bo'lgan tijoratli tashkilotlar xo'jalik shirkatlari va jamiyatlari hisoblanadi. Muassasalar (shahirokchilari) qo'shilgan hissasalar yoki ular sotib olgan aksiyalar hisobiga vujudga keltirilgan, shuningdek, xo'jalik shirkati yoki jamiyati o'z faoliyati jamiyatida ishlab chiqargan va sotib olgan moddiylikni mukommopi asosida unga tegishlidir».

Xo'jalik shirkatlari O'zbekiston Respublikasining 2001 yil 6 dekabrda qabul qilingan «Xo'jalik shirkatlari to'g'risida»gi Qonun bilan tartilga solib turiladi.

Muassasalarning (shahirlarga) hissasalariga bo'lingan ustav fondiga ega bo'lgan tijorat tashkiloti xo'jalik shirkati hisoblanadi, bunday shirkatda muassasalar yoki ulardan ayrimlari shirkat nomidan tadbirkorlik faoliyatini yuritishda shaxsan taluk etadilar.

Xo'jalik shirkati qonun hujjatlarida taqyiflanmagan har qanday turdagi faoliyatni amalga oshirishi mumkin. Hujyati qonunlarda belgilanmagan faoliyatning ayrim turlari bilan xo'jalik shirkati faqat litsenziya asosida shug'ullanishi mumkin.

Xo'jalik shirkati faqatgina yuritish shaxslarining muassasalar (shahirokchilari) bo'lishi, vakolatlangan va birlashtirish tashkiloti etishi mumkin.

Xo'jalik shirkati to'liq firma nomi davlat tilida idoralangan va shirkatning joylashgan manzili ko'rsatilgan dumaloq modaga ega bo'lishi kerak. Shuningdek, u o'zining firma nomi yozilgan shartnomalarga va blankalariga, o'z ramziga, belgilangan tartilda to'vutga olingan tovar belgisiga va boshqa o'z belgi alomatlari ega bo'lishiga haqlidir.

Xo'jalik shirkatlari to'liq shirkat yoki kummuonli 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'-

sharhining nomi kiritilgan bo'lsa, bunday hissa qo'shuvchisi to'liq shirkatga aylanadi.

Kommandit shirkat faoliyatini boshqarish to'liq shirkatlar tomonidan amalga oshiriladi. Hissa qo'shuvchilar kommandit shirkatni boshqarishda va uning ishlarini yuritishda ishtirok etishga ishonchbuzmasiz uning nomidan ish ko'rishga haqli emaslal. Hissa qo'shuvchilar shirkatni boshqarish va uning ishlarini yuritish bo'yicha to'liq shirkatning «atti harakatlari» asosida to'hisla shishga haqli emaslal.

Yakka ta'dbirkorlar va tijoratli tashkilotlar to'liq shirkatning ishtirokchilari harada kommandit shirkatda to'liq shirkatlar bo'lishlari mumkin.

«o'jalik shirkat ishtirokchilari quyidagilarga haqli dirlar:

• «o'jalik shirkatining ishlarini boshqarishda qatna shish;

• «o'jalik shirkatining faoliyati to'g'risida xabard olish, ta'ala shartnomasida belgilangan tartibda bay'gultari va daltarlari va boshqa hujjatlar bilan taushish;

• loydani taqsimlashda ishtirok etish;

• «o'jalik shirkat tugatilgan hujjatda, kreditolar bilan hisob-kitob qilingandan keyin qolgan mol-mulkning far qismini yoki uning qiymatini qonun hujjatlarida nazarda tutilgan tartibda olish.

Shirkatning nizam haddi nizam kapitali uning ishti rokchilari ulushlarining nominal qiymatidan tarkib topadi.

Qonunhlikda shirkat nizam haddi nizam kapitali ning muqpot shirkatni darba o'lyatidan o'tkazish uchun hujjatlarni taqdim etish amashidagi hohatga ko'ra qonun hujjatlarida belgilangan eng kam oylik ish haqining etlik haravaridan kam ha'baasligi belgilangan.

Shirkat ishtirokchilarning shirkat nizam haddi nizam kapitalidagi ulushining muqpot frazlarida yoki kasi ko'ri nshida belgilanadi. Shirkat ishtirokchisi ulushining muq

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 jamiyatlarni 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 ishtirokchilarini 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-mulkulari 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

jamiyate soʻzlarini oʻz ichiga olishi kerak. Uoʻshincha masʼuliyatli jamiyatning qisqartirilgan forma nomi uning toʻliq yoki qisqartirilgan nomini harada oqoʻshincha masʼuliyatli jamiyat oʻ soʻzlarini yoki QMJ abbasviatunasini oʻz ichiga oladi

Jamiyat bir shars tomondan tashis etilishi mumkin boʻlib, u jamiyatning yagona ishirokchisiga aylanaadi. Jamiyat keyinchalik bir ishirokchisi boʻlgan jamiyatga aylanishi mumkin. Jamiyat ishirokchilarining soni etlik kishi dan ashmasligi lozim. Agar jamiyat ishirokchilarining soni ushbu meʼyordan ashib ketse, jamiyat bir yil ichida oahiq akalyadorlik jamiyati yoki ishlab chiqarish kooperativi etib qayta tuzilishi kerak. Agar koʻrsatilgan nuahlat davomida jamiyat qayta tuzilmasa va ishirokchilarining soni belgilangan meʼyonga qalar kamaymasa, u yaridik sharslarini davlat toʻvsatiblar oʻthasvchil oqganing talaluga binomay sind tuzibila tugatishli kerak.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Soʻjalik shirkatlarga tushuncha bering
2. Soʻjalik shirkatlari qanday qaram bilan tuziliga sath tuziladi?
3. Soʻjalik shirkatlari qanday shad bla tuziladi?
4. Soʻjalik shirkati ishirokchilari nuahlariga haqlidirlar?
5. Maʼsuliyati cheklangan va qoʻshincha maʼsuliyatli jamiyatlar qanday qaram bilan tuziliga sathiladi?
6. Maʼsuliyati cheklangan jamiyat oʻz ichiga nuahni oladi?
7. Uoʻshincha maʼsuliyatli jamiyat ishirokchilarining soni qanday boʻladi va agarda meʼyordan ashib ketse qanday qayta tuzilishi kerak?

6.4. MENEJMENT MADANIYATI VA USULI

«Madaniyat» tushunchasi koqg qamroyli unahidrasvchil tushuncha. Masalan, jamiyat madaniyati alohida shars madaniyati, masou faahiyatining ayrim koʻrinahilari 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. Korxonada 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 taqatlanishi bilan bosh qayish imkoniyatiga ega bo'ladi.

Har bir menejer o'ziga xos boshqaruv uslubiga ega. Uslub – bu ishlash, boshqarishdagi o'ziga xos yo'l, usul ma'nosini anglatadi. Bular o'rtida quyidagi tushunchalarni ajrata bilish kerak:

- boshqaruv usuli;
- ish usuli;
- rahbarning ish usuli.

Boshqaruv usuli – bu boshqaruv jarayonida yuzaga chiqadigan muammolarni hal qilish usullari yo'llaridir. Ish usuli – bu boshqaruv vazifalarini samarali bajarish maqsadida biron rahbarning bo'yusuvchilarga aniq va aloqadan boshqara ta'sir ko'rsatish usuli yo'llaridir.

Rahbarlik ish usuli – bu boshqaruv jarayonida biron 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 usuli, belgisi va bo'yusuvchilarga 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 noma'krashgan ta'sir ko'rsatish avtoritar usulning asosidir. Bu usul jamoa qiyin ahvolda tushganda qo'llaniladi.

2. Liberal rahbarlik. Bu rahbar o'z qo'l ostidagilarga to'liq erkinlik beradi. Rahbar har qanday sharoitda o'ziga xos mas'uliyat qilib, qo'l ostidagilarning ishni bajarishlari uchun sharoitlar bilan ta'minlaydi. Bunday sharoitda rahbar o'z ishini va faoliyatini mustaqil rejalashtiradi, rahbaridan faqat kerak bo'lsagina yordam so'raydi.

3. Demokratik rahbarlik. Bu usulda barcha rahbar o'z qo'l ostidagi shaxsiy iste'fomlik tashkildan iborat bo'lsa, mustaqil ish yuritishga imkon beradi va shu bilan bir vaqtda boshqaruv jilovini ushlab tutadi. Bu usulda barcha

rahbar qoʻl ostidagilarning ish natijasini nazorat qiladi va maslahatlar beradi. Rahbar xodimlar fikriga quloq soladi, jamoada ishchan va hamkorlik muhitini hosil qiladi.

Aytib oʻtilgan rahbarlik uslublari sof holda uchramaydi. Hayotda har bir rahbarning ish uslubi har xil boʻladi, 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 oʻrganish biznesni samarali boshqarish, korxonalar moliyaviy holatini baholash, ularni kelgusida mustahkamlash toʻgʻrisidagi zaruriy qarorlar qabul qilish imkonini beradi. Avtotransport menejerlari tomonidan boshqaruv ilmini chuqur egallash ular orasida ish faoliyatiga nisbatan qiziqish uygʻotadi, ularning izlanuvchanlik qobiliyatini oshiradi va mehnatidan manfaatdorligini taʼminlaydi.

Tajribalar shuni koʻrsatadiki, boshqaruv sirlarini yaxshi egallash ishlab chiqarishda yangi texnika va texnologiyalarni joriy etishda ham yuqori samara berishi mumkin. Har qanday menejerlik vazifasi korxonada tashkiliy-hududiy shakli va uni ishlab chiqarish bosqichlari orqali aniqlanadi. Masalan, tadbirkorlik faoliyatining boshlangʻich davrida barcha vazifalar tadbirkorning oʻz zimmasiga yuklatiladi, uning soʻnggi bosqichlarida esa maxsus menejerlarni

jaldy etish taloniyati tug'iladi va shuning asosida ularga korxonalarini boshqarishni tashkil etish majburiyati yuklanadi.

Boshqarish bo'yi

- addimlar ko'ra talish,
- tashkil etish,
- nazorat etish,
- kelishish,
- nazorat qilish kabi tushunchalarni o'z ichiga oladi.

Ular qanday korxonalar ikki tizim ko'rinishida namoyon bo'ladi boshqaruvchi va boshqariluvchi tizimlar.

Korxonabuda boshqaruvchi bo'g'inga korxonani idarib boshqariluvchi boshqaruvchilar, boshqariluvchi bo'g'inga bo'lin va ishchi o'rinlar kiradi.

Korxonani idarib qo'yilgan masala yechimiga erishishda boshqaruvchi bo'g'im va boshqariluvchi bo'g'imlarning birgalikda ta'kidiyat ko'rsatishi boshqaruv jarayonini tashkil qiladi. Boshqaruv jarayoni quyidagi bosqichlarni o'z ichiga oladi.

Maqсад bodat muammasi yechim.

Boshqaruv jarayonining mazmuni uning funksiyalari da ko'rinadi. Boshqaruv funksiyasi deganda boshqaruvga doir mu'amm masalani yechishga yo'naltirilgan bir turdagi ishlar yig'indisi tushuniladi.

Avtotransport korxonalar boshqaruvining asosiy funksiyalar quyidagilar hisoblanadi.

- rejalashtirish,
- tashkil etish,
- tug' birlashtirish,
- hisob va nazorat,
- tartibga solish.

Avtotransport korxonalarining tarkibiy qismi va bo'linlari qaratilish kam bo'lsa, management tashkilotlari shunchalik uyushgan bo'ladi. Boshqaruv bo'g'imlari o'rala

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 biriktirib 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, korxonada 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 ma'lum jihatlarida sog'lom ruhiy holatni yuzaga keltirish kerak. U zara hamkorlik, yordam, ma'lumot tizimini, jumladan, iddidaagi mas'uliyat yubash insoniy fazilatidir. Inson shaxsiga hamma uni tarkibiyot va talablariga hisoblanad bo'linaslik muvaffaqiyatli boshqaruvning g'arabidi.

Mustaqil tayyorlanish uchun savollar

1. Korxonadani boshqarishning asosiy eallishi qanday amalga oshiriladi?
2. Boshqaruv jarayoni boshqariladimi ayting.
3. Boshqaruv tuzilishi nima imi ayting.
4. Boshqaruvning asosiy funktsiyalarini ayting.
5. Boshqaruv usullarini ayting.

6. 5. 1. Korxonani boshqarish

Umuman, kadrlar deganda turli sohndagi mutaxassislar im, shuningdek, bajarayotgan ishi muassis kash buyruqchiligi talab qiladigan mahabali ishchilar tushuniladi. Mahabali ishchilar — bu odamlar, ular muassis, kash hunar choppy yotiladimi, muassis kadrlar imi bitingan, ishi tajribasiga ega bo'lgan ishchilardir. Boshqaruv kadrlari deganda kash faoldiyati to'la ishlab chiqarish boshqaruvchi yuzifusini bajarish bilan bog'liq bo'lgan xizmatchilar tushuniladi.

Boshqaruv kadrlari tashkilotlari bilan quyidagi ikki tushunchalar kadrlar siyosati va kadrlar bilan ishlash bog'liq **Kadrlar siyosati** bu usul davriga mo'ljallangan bo'lib, zaruriy ishlabaruvchilik, kashlar va shaxsiy shaxslarga ega yuzifur mahabali boshqaruv kadrlari taraqqiyoti va raddilish tushuniladi. Kadrlar siyosatining maqsadi korxonada kadrlar tayyorlash va qayta tayyorlanishning usul mahabali dasturini ishlab chiqarish bilan iborat.

Boshqarishda ega asosiy holat inson bilan ishlabaruv tushuniladi. Management tizimida inson korxonani faoldiyat

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'rnini va ahamiyatini iqtisodiyotni rivojlantirish

muammosining yechilishiga qoʻshilgan hissa sifatida qaratilishi mumkin.

Yirik korxonaga nisbatan kichik biznesda kadrlar manbalari cheklangan boʻladi. Maʼlumki, kadrlar manbalarining barqarorlikli gʻarabiga boʻlinishi mumkin. Ichi manbalar va tashqi manbalar. *Harakat* boʻlinishi yirik tashkilotlarda quyidagilarni bildiradi:

• ichki manbalarga xodimlarning muvofiqasini koʻtarishi, gʻarabdan rotatsiya, lavozimlarni oshirishi va xodimlarni oʻqitishi;

• tashqi manbalarga maʼlum darajasi, maʼlumotda oʻlchovni qoʻllab quvvat qilish, talimiyotlar orasidan kadrlarni tanlash va toʻkayotib kirishi.

Kichik biznesda manbalarning tashqi va ichkiga boʻlinishi tashkilot tashqiruviga arabastirish hamda uning muvofiqasini saqlash muvofiqasidan kelib chiqadi. Maʼlumki, shaxsni muvofiq davrida oʻzini taʼsir oʻtkazishi muvofiqasiga ega. Kichik biznesda maʼlum jamoasi kichik boʻlganligi sababli oʻzini taʼsir tashqiruv faoliyati va tartibini oʻzgartirishi mumkin boʻladi. *Harakat* tashqiruv yangi xodim oʻzining qodiriyatlar bilan kirib keladi va shakllangan ichki muvofiqasini taʼsir qilishi mumkin.

Ushbu sabablar kichik biznesda manbalar tashqiruvlarida oʻziga xos muvofiqatlarni namoyon qiladi.

• ichki manbalarga muvofiq xodimlarning olib va yaqinlari kiritiladi. Ularning yashash muhiti kichik biznesda shakllangan muhiti oʻzlasaydi va biznesning faoliyat yoʻnalishiga xos boʻlmaydi. *Harakat* tashqiruv xodimlarning lavozimni oshirish ham cheklangan ravishda ichki manba hisoblanishi mumkin. Xodimning lavozimni oshirish lavozimlar hamdigi bilan cheklanadi va xodimning oʻzlasini taʼsir qiladi.

• tashqi manbalarga tashkilot egasiga yoki muvofiqasiga bogʻliq boʻlmagan kadrlar manbalari kiritiladi. Kichik biznes, odatda, maʼlum darajasi, taʼlim muvofiqasiga,

omnaviy 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 kadrlarni 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 kadrlarni 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 subyektivi 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'rovlariga javob beradi. Mayjud ishlat o'rganilib, alohida ishlar bo'yicha xodimlarga ehtiyoj aniqlanadi.

Rejalashtirilishi tahlil natijalariga tayyanib ishlovchi buning *sani sanni haunda kashiy va malaka tarkibi* miqdorlaradi. Buning uchun ishlab chiqarish dasturi, ishlab chiqarish me'yori, mehnat umumiyatligini oshirish va ishlar tarkibini yaxshilashning rejalashtirilgan o'sishi hisobga olinadi.

Kichik korxonalar xodimlarga bo'lgan ehtiyojni tahlil qilish va rejalashtirish boshqarishning muhim amilidir. Tahlil jarayonida quyidagi asosiy masalalar qaratiladi:

- qancha xodim ishlaydi, qanday malakadagi, qayenda kadrlarga talab borligi,
- kadrlar jali etish talabiyatini va zaruratini,
- xodimlardan samarali foydalanish yo'llari,
- xodimlarni rivojlantirish shart sharoitlari,
- rejalashtirilgan ishlar uchun ma'lum* manfaatni ko'rsatish.

Kadrlarga bo'lgan ehtiyojni rejalashtirishda ushbu ma'lumotlarni istiqbol ham ko'zda tutiladi. Hunday hisob kitobdan uch yildan ortiq vaqt uchun amalga oshiriladi. Bunda turli me'yordalar foydalaniladi.

Oldinda, yangi xodimlar imeriyavi shiray davri bilan ishga qabul qilinadi. Amerikada ko'pincha bu sanblar 90 kun deb belgilanadi, bizda esa 2 oy atrofida. Shu davrning oxirida xodim o'z ishidan qanchalik qoniqganligini aniqlashga qaratilgan bahodish o'tkaziladi. Shundaydek, qo'labitma shiray muddatini belgilash amaliyoti ham mayjud. Bu 1 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

yoqitg'i qayari, dvigatellarni ta'mirlar, busgalteriya bilan
tdai yurish, kameralarni yurish, evkuatarni bosloqtandii.
U'ubon — juda yaxshi yigit. U juda mehnatkash va an-
ijalarga juda yaxshi shariat ko'rsatadi. Yillar davomida
uning biznesi daromiy o'sib bardi. Hiyojbarchah shu darajaga
yetdiki, U'ubon avvalgidak barcha ishini o'zi bajara olmas-
ligini his etdi. U yordamchi yo'llash kerak, degan qarorga
keldi. Hamday qarorni usulilikcha qabul qilmadi, albatta.
Sababi shu o'tgan davr umlaynida u faqat bir o'zi ish-
ladi. Markaz kichik korxonalar yaxshi so'limlarni qo'lga
kiritish va o'zida saqlab qolish yo'llari duch kelayotgan
barcha muammolardan sabablar edi. Ammo U'ubon agar
ishga yo'llash jarayoni to'g'ri amalga oshirilsa, boshqa
balkichkorlar duch kelayotgan muammolarni o'zlarida o'tish
imkoni mavjud bo'ladi, fikriga keldi. U quyidagi mulo-
hazalarga asoslandi: »Hajiqatda, leki muammo mavjud.
Birinchisi, kerakli odamlarni topish, ikkinchisi, shu odamlarni
o'qitgandan so'ng biznesda ishlash qolish. Yaxshi so'limni
qo'l bilan olibqurib yuborish oson. Boshqa balkichkorlar uni
o'qitgandan so'ng me'moran tortib olishga urinishadi.

Kerakli odamlarni tanlaganiga ishonch hosil qilish
uchun quyidagilarni yo'l tutaman:

1. Avvalambor, qaysi vazifalarni idrovtning zimmasiga
yuktashni, qaysilarni o'z zimmasida qoldirishni aniqlab
olaman.

2. Yangi so'lim bajarishi lozim bo'lgan ishlarni yozma
ravishda belgilab qo'yaman. Bu yigit melan o'zida kutayot-
ganimni anglashi uchun bajarilishi lozim bo'lgan ishlarni
hatafsil yozib chiqtaman.

3. Qo'ng'oz yamaqla ishga yollashni istayotgan inson-
ning qanday bo'lishi kerakligini yozib chiqtaman. Mening
korxonamda istiyoriy odam ishlay oladi, fikriga ega odamlar-
larni ko'rishni sohlamayman. Mening biznesim men uchun
juda muhim. Menga yoqitg'i qaytish va avtomobilhuga

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

ajratil olaman. Ammo to'la ishonch his qilish uchun bunga ko'p savollar borammi.

6. Agar da'yog'ga menga yoqsa, munda bir nechta mijozlarga xizmat ko'rsatishini, dlyqatel moyini almashtirishini, yoki yulmasi qatnini moylash, unga ko'prik karteridagi va qatnalar qatishlagi moyini almashtirish va biron birisni qayach qatishni so'rayman. Ko'p hildik qo'liban hamma ish keladiga boshqalarni ishlatishlarga harakat qiladi, ammo amalda bunday emas. Dunday shovdan o'tkazish menga qo'shimcha yana qanday o'qitish talab etilishini ko'rsatib beradi. Albatta, men birinchi o'qitishga qasdi emasman, ammo bunga juda ko'p vaqt ham sarf etolmayman.

6. Alhamdulillah so'ng menga hammasidan ko'proq yoqpan da'yog'ga tadbir olaman va ular uchun qo'shimcha shov o'tkazaman. Ular menga oldin qayerda ishlaganliklarini, qayerdan kelganliklarini va ularni kim tavsiya etib olishi haqida papirile boshqalarni berib beradi. Dunda oldin men aylanagan ko'psona talablarini uchrayman. Ular bir qarashda yaxshilik tuyulgan ishlarini ishga yollashgan, ammo orada bir hilm vaqt o'tishi bilan bu ishlarini muammasi muammasiga aylangan. Men esa ayvat tadbir da'yog'larini biladigan hildiklarni tayyor va, ularning eng muqim ish boshqalarni izlab topishga va ularni shoshirishlarga harakat qilaman. Men alhamdulillah da'yog'larining oblingi ish boshqalarni ko'rib kelaman, sababi ko'p hildik talabkalar shaxsiy mavzudagi muammasini og'zaki telefon orqali yoki yuzma ravishda berishni xush ko'rsatmaydi.

7. So'ng ishga yollash uchun eng muvofiq da'yog'ni tadbir olaman. Menga bir xodim kerak, shuning uchun mening ilimicha, boshqalardan yaxshiroq ishlay oladigan kishilarga ish talab olaman. Men unga muvofiq soatlay muhbir haqini bildir olaman. Agar da'yog' ko'proq marsh

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 almashirilgan 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 olib borish, uhar o'rtasidagi munosabatlarni ijtimoiy jihatdan boshqarish tushuniladi. Keng ma'noda aytganda, iqtisodiy munosabatlari bir xilda ijtimoiy munosabatlari hamdir. Chunki uhar 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 jamoalari a'zolari o'rtasidagi munosabat. Bu uchularda ijtimoiy munosabatlari o'zaro nazariy bog'liq ijtimoiy boshqaruvning har qanday bosqichida inson asosiy boshqaruv obyekti hisoblanadi. Ishlovchilarni boshqarish — ijtimoiy munosabatlarni boshqarishdir. Ijtimoiy munosabatlari mohiyati bo'lgan odamlarni boshqarish o'z mavjudida osha shu munosabatlarni boshqarish demakdir.

Ijtimoiy munosabatlarning dastlabki ikki bosqichida davlat Konstitutsiya, Guman va qonunlarga muvofiq boshqaradi. Ijtimoiy munosabatlarning mehnat jamoalari o'z darajasini ko'rsatma mu'ammoyati mehnat jamoalari ishlovchilarda boshqaradi.

Ko'rsatma faoliyatida boshqarishni ishlab chiqarish jamoasi o'z yuraydi. Ko'rsatma ishining samaradorligini o'z ayyabi o'z ishni yaxshi biladigan, mas'uliyatli, ekin mehnat qiluvchi kashar belgilaydi.

Ishlovchilarni boshqarishdan ko'zlangan maqsad:

1. Ular bir odamlarning ijtimoiy odini, ishlab chiqarishdagi (o'rni, vazifasi) rdi, funktsiyasi, tanqul va barchalarini aniqlash. Inson ko'rsatmayotgan har qanday ish jamoa hal etayotgan masalaga, tayyorgarlik darajasiga, uning qobiliyati va qishqichidagiga bog'liq. Uhar turli xil qonunlar, ishlovchilarning ma'yuri va vakolatlar bilan munosabatlarni tanadi.

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. Korxonalar 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. Korxonalar 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'zgartirish kiritadi. Bozor uchun uddaburon, ishga ijodiy

munosabatda bo'laydi, menejment, marketing va biznesni biluvchi kishilar kerak.

Iqtisodiy rivojlanishda kadrlarni ustadbikamlash va ularning qo'llanishligini yo'qotish katta rol o'ynaydi.

Uchinchi guruh tadbirlari asosida turmush darajasi va oshirishiga qaratilgan (ish haqini o'z vaqtida berish, maoldiy eng batlantirishni takomillashtirish va boshqalar), ularning ma'daniy maishiy sharoitlarini yaxshilash (turar joy sharoiti, ma'daniy maishiy xizmat, umumiy ovqatlanish, dam olishni tashkil etish va boshqalar).

Ijtimoiy rivojlanish tadbirlari ijtimoiy asoslangan va faqat ijtimoiy tadbirlar bilan uyviy bog'langan bo'lishi kerak. Boshqa tomondan faqat ijtimoiy tadbirlar ijtimoiy tadbirlarni amalga oshirish uchun xizmat qiladi, bunda ham, mehnat jamiyatining har tarafkama ijtimoiy talab ehtiyoqlarini qondiradi. Shunday qilib, mehnat jamiyatining ijtimoiy rivojlanishi kerakda umumiy biznes rejasining bir qismidir.

Ko'pincha muvaffaqiyatli boshqarish uchun mehnat jamiyatida sog'lom ruhiy holatni yuzaga keltirish kerak. O'zaro burchkorlik, yordam, mehnat intizomi, jamiyatdagi mas'uliyat yuksak insoniy fazilatlar, inson sharafiga hurmat, uni takomil va talablariga bepisand bo'lmashlik muvaffaqiyatli boshqaruvning guruhi.

Har bir to'laning o'z ijtimoiy ishini bajarishi. Bunga faqat o'zini qaytishda maoldiy va ma'naviy eng batlantirish, umumiy va kasbiy tayyorgarlik, intizomlilik va mas'uliyat bilan erishiladi.

Inson ayvabi bilan jamiyatning a'zosi ekan, undagi faqatlar mehnat qilayotgan jamiyatga hech qanday bog'liqligi shart emas.

Jamiyatning ijtimoiy rivojlanishi imasidra ijtimoiy va ijtimoiy masalalarning yechilishida ko'rish kerak. Bu yerda inson hayotiga bog'liq turkum masalalarni (ejali 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 taraqqiy 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. Korxonalar va buyurtmachi mijozlar manfaatlari yakka va guruh turida bo'ladi. **Yakka manfaat** bu ayrim shaxsning yoki xonadonning manfaatini bildiradi. Bozor iqtisodiyoti uchun yakka manfaat birlamchi bo'ladi. Ammo uni yuzaga chiqarish uchun guruh manfaat bilan ham hisoblashishga to'g'ri keladi. Manfaatlar aniq iqtisodiy maqsadga aylanadi va shu maqsad yo'lida boshqalar bilan raqobatga kirishiladi.

Avtotransport koronavirusning maqsadi joyda olishdan iborat va shunga erishish uchun u tayyinhomali mijozlar bilan hozirda 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'minlash uchun yetarli raqobatlilik muhitini talab qiladi. Raqobatlilik muhitining asosiy belgilari quyidagicha:

– savoliy mulk erkinligining mavjudligi;

– iqtisodiy tanlov erkinligining bo'lishi;

– narxlarining erkin shakllanishi;

– iqtisodiy birlashuv usullarini erkin tanlab olish imkoniyatining mavjudligi.

Raqobatlilik muhiti erkin iqtisodiy sharoitning bo'lishidir. Shu sababli O'zbekistonda iqtisodiyotni erkinlashtirish haqiqiy raqobat muhitini yaratish bilan uyviy bog'liq deb hisoblanadi. Yo'llovchi tashish va xizmat ko'rsatish oltin avtomobilalar monopoliyasi cheklangan transport jamiyatlar o'rtasida davlat sog'lom raqobatinilki yo'l bilan yaratadi.

– raqobatlashuvchi transport va xizmat ko'rsatuvchi korxonalar salting kengayishiga sharoit yaratadi;

– monopoliyaga qarshi siyosat yuzgizadi.

O'zbekistonda raqobatga yo'l olish uchun 1997-yildan e'tiboran monopoli davlat narxlaridan erkin bozori narxlariga o'tildi, bu ma'sadan raqobatlashuv vositasi sharti-da foydalanishiga imkon beradi.

O'zbekiston Respublikasida monopoliyaga qarshi siyosat korxonalar faoliyatini tartibga keltirishga qaratilgan bo'lib, bu Davlat monopoliyasidan chiqarish va iste'molchilar haqqini mulohaza qilish komiteti tomonidan

dan amalga oshiriladi. Ushbu qo'mita avtotransportda tashish 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. Qaram qabul qilishning eng mas'uliyatli bosqichi qandaydir?

1. Maqsadni aniqlash
2. Eski takliflarni yig'ish
3. Turlari va variantlarini ishlab chiqish
4. Usul kasbi va maqsad variantini qabul qilish
5. Qaramni bajarishni boshlab olish

214. Management faoliyatining maqsadlari va vazifalari qanday tamsoyillardan baholilab chiqadi?

1. Hezon tamsoyli
2. Uchlik tamsoyli
3. Qonun ustuvorligi tamsoyli
4. Mustaqillik tamsoyli
5. Kuchli ijtimoiy himoya

215. Menajer mehnat faoliyatida ustubus boshqaruv jarayonlari nimalardan iborat?

1. Maqsad – harakat – natija – maqsad
2. Maqsad – natija
3. Maqsad – harakat – natija
4. Harakat – natija
5. Maqsad – natija – harakat

216. Management madaniyatini baholash darajasi nima?

1. Boshqaruv obyektlarining texnik ipodiy ko'rsatkichi
2. Xodim madaniyati, boshqarish shakllari, mehnat sharoitlari
3. *Tehnologiya darajasi, xodimlar bilan munosala mehnat yoti*
4. Iste'xoslar va boshqaruv sharoitlari yaratish ko'rsatkichi
5. Jamoadagi ijtimoiy ruxiy muhit

217. Boshqarish jarayonida asbob-uskunalar menejeri qanday me'yorlarga amal qiladi?

1. Mehnat, mehnat va mehnatga qaratilgan sarajati me'yorlari
2. O'zlarida bilim baholada sub' me'yorlari

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.

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		

I LOVALAR

1-ilova

Kelgusi davrga mo'ljallangan shahar ichi avtobuslari rusumlarining o'lchamlari

Asosiy o'lchamlari	Sig'imi						
	Juda kichik	Kichik	O'rtacha	Katta	Juda katta		
					Yakka	Uzaytirilgan	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
O'tiradigan o'rindiqlar soni (kamida)	10	20	25	30	35	45	60
Umumiy sig'imi (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
Yo'lovchilar uchun mo'ljallangan eshiklar soni	1	2	2	2	3	4	2+2
Eshiklar eni, mm (kamida)	900	900	1200	1200	1200	1200	1200

C' rindlar em. mm	450	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500
Yadrolar em. 1000, 2000, 3000	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
C' rindlar aralig' idaq. 100, 200 em. mm	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500
Esnik bo' soy asl zunar som.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Esnik bo' soy asl balandlig. mm	500	450	450	450	450	450	450	450	450	450	450	450
Deraza ayvalar balandlig. mm kamini	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
C' rindlarining ayvalari	4-qavat	4-qavat	4-qavat	4-qavat	4-qavat	4-qavat	4-qavat	4-qavat	4-qavat	4-qavat	4-qavat	4-qavat

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

Средний диаметр, мм	400	400	400	400	400	400
Средняя длина, мм	450	400	400	400	400	400
Средняя влажность, %	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Средняя температура, °C	30	30	30	30	30	30

Kelgusi davrga mo'ljallangan shaharlararo avtobuslar rusumlarining o'lchamlari

Asosiy o'lchamlari	Sig'imi			
	Kichik	O'rtacha	Katta	Juda katta (tirkama 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

Övermåttat utslag (ca 200 cm, mm)	400	400	400	400
Vid för lim, i mm	20	20	20	20
Skivans tjock	Svartkakt	Svartkakt	Enligt svartkakt, samtidigt utslut	Enligt svartkakt, samtidigt utslut
Övermåttat utslag (ca 200 cm, mm)	400	400	400	400

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

**keçgizel davrga mo'ljallangan sayyoblik avtomatlar
o'lchamlarining o'lchamlari**

Asosiy o'lchamlari	Sig'imat		
	Duda kubik	Kubik	40 litarda
Uzunligi, m	4,5-5,0	7,0-7,5	9,0-9,5
Qirindilgan o'rindiqdar soni	10	20	30
Uchta o'rindiq balandligi, mm (shartda)	900	900	900
<i>Marasta filici</i>		Dafet ovqitgich	Dafet ovqitgich, sanitar tugum
Tashkari o'ram	1	1	1
Tashkari son, mm (shartda)	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.

U H O B Q O N U N C I L I K A R O S L A R I
O'ZBEKISTON RESPUBLIKASINING
«SHAHAR YO'LOVCHILAR TRANSPORTI
TO'G'RIKIDA»G I Q O N U N I
(15.04.1997 y. № 419 I)

1-moddada Ushbu Qonunning maqsadi

Ushbu Qonunning maqsadi O'zbekiston Respublikasida shahar yo'lovchilar transporti faoliyatining loqiy asoslarini shakllantirishdan iboratdir.

2-moddada «Shahar yo'lovchilar transporti to'g'risida»gi qonun hujjatlari va Qonunning amal qilish solmasi

«Shahar yo'lovchilar transporti to'g'risida»gi qonun hujjatlari ushbu Qonundan va boshqa qonun hujjatlaridan iboratdir.

Ushbu Qonun Toshkent shaharida, viloyat va tumanni tarkib qilmaydigan shaharlarda, shuningdek, shahar hududida shahar yo'lovchilar transporti subyektlariga nisbatan tatbiq etiladi.

Qoraqalpog'iston Respublikasida shahar yo'lovchilar transporti solmasidagi munosabatlar Qoraqalpog'iston Respublikasida qonun hujjatlari bilan ham tartibga solinadi.

3-moddada «Shahar yo'lovchilar transporti to'g'risida»gi qonun hujjatlari

«Shahar yo'lovchilar transporti to'g'risida»gi qonun hujjatlari O'zbekiston Respublikasida faoliyatda bo'lgan, shahar hududida yo'lovchilar bilan barga) tashishga mo'ljallangan avtomobil va elektr transporti tashkil etiladi.

4-moddada Shahar yo'lovchilar transportining muhtashakllari

Shahar yo'lovchilar transporti umumiy yoki xususiy muhtashakllarda tashilishi 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 korxonaga, 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 taraffaridir:

tashuvchi – mulk huquqi asosida yoki boshqa qonuniy asosda transport vositasiga ega bo'lgan, shaharda tijorat

asosida yo'lovchilar tashish xizmati ko'rsatadigan va to'loqga mansabga mansabkorligi (litsenziyasi) bo'lgan yuridik shaxs;

yo'lovchi - tashuvchining xizmatidagi yo'lovchilarni o'z ichiga olgan shaxs;

Tashish shartnomasi bo'yicha tashuvchi yo'lovchilarni va uning bagajini belgilangan manzilga olib qayishi shart. Yo'lovchi belgilangan yo'l haqqini, bagaj haqqini, bagaj tashish haqqini ham to'lashi shart.

8-madda. Tashuvchining asosiy vazifalari

Quyidagilar tashuvchining asosiy vazifalaridir:

1) bagajlarning tashishga bo'lgan ehtiyoqlarini qondirish;

2) shahar yo'lovchilar transportining bir maqsadga ish tashishni ta'minlash;

3) yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish sifati va amaliyotini oshirish;

4) yo'lovchilarning hayoti va sog'lig'i saqlanishini, transport vositalari harakatining xavfsizligini, shuningdek, atrof muhitni amaldarga qo'yish talablarini bajarilishini ta'minlash.

9-madda. Shahar yo'lovchilar transporti faoliyatini davlat tomonidan tartibga solish

Davlat shahar yo'lovchilar transporti faoliyatini litsenziyalash, soliq solish, kreditlash, modiyalash va nazorat belgilash, investitsiya, yagona ilmiy texnika siyosatini amalga oshirish, shuningdek, qonun hujjatlarida nazarda tutilgan boshqa vositalar bilan tartibga soladi.

10-madda. Shahar yo'lovchilar transportini davlat tomonidan boshqarish

Shahar yo'lovchilar transportining davlat boshqaruvi O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasini, ma'lumiyat davlat boshqaruvi tashkilotlari, shuningdek, Vazirlar Mahkamasini mansab 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 us-tun 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 obo-donlashtirish masalalarini hal etish;

– yoʻlovchilar tashish ishining sifati ustidan nazorat qilish;

– qonun hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish.

14-madda. Shahar yoʻlovchilar transportini boshqarish organining vakolatlari

Shahar yoʻlovchilar transportini boshqarish organining vakolatlari jumlasiga quyidagilar kiradi:

– tashuvchilar bilan shartnomalar tuzish va ularning faoliyatini muvofiqlashtirish;

– barcha turdagi shahar yoʻlovchilar transportining bir marta da ishlashini taʼminlash;

– yagona texnika siyosatini yuritish;

– barcha turdagi shahar yoʻlovchilar transportini rivojlantirish va yoʻlovchilarga xizmat koʻrsatish *hizmini* talqinlashtirish, ularga koʻrsatiladigan xizmatlarning hajmlari va turlarini boshqarish yuzasidan kompleks tadbirlar ishlab chiqish va ularni roʻyobga chiqarish;

– yoʻlovchilarga xizmatlar koʻrsatish tartibi va qoidalarini belgilovchi normativ hujjatlar ishlab chiqish;

– avtobuslar, tramvaylar, trolleybuslar, shuningdek, yoʻnalishli taksilarda yoʻlovchilar tashish yoʻnalishlari va harakat jadvalini tashqirish;

– yoʻlovchilarning huquqlari taʼminlanishini nazorat qilish;

– shahar yoʻlovchilar transporti subyektlari uchun yagona chipta *hizmini* joriy etish, yoʻl chiptalari, vanaqilari, shuningdek, ayrim toʻldagi fuqarolarga transportda tashuvchi yuritish huquqini beradigan hujjatlar tayyorlash;

– qonun hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish.

15-madda. Shahar yoʻlovchilar transporti faoliyatini litsenziyalash

Tashuvchi shaharda yoʻlovchilar tashishni maxsus tashkilotga (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, budjet 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 dispatcherlik manzillarini loyihalash, qurish, obodonlashtirish va saranjom saqlash, shuningdek, yangi tramvay va trolleybus yo'llari qurish Mahalliy budjet 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 budjet 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 bargoj tashish haqi olinmaydi.

18-madida, Shahar yo'lovchilar transporti vositalarini boshqarish huquqi

Shahar yo'lovchilar transporti vositalarini boshqarish huquqi tegishli madalarga ega bo'lgan va tibbiy tekshiruvdan o'tgan shaxsga beriladi.

Yo'lovchilar transportini boshqarishga doir madalar talablari va tibbiy tekshiruvdan o'tish tartibi qonun hujjatlarida belgilanadi.

19-madida, Yo'nalishlarni tashkil etish, Bekatlar, to'satib o'tish va dispetcherlik manzillari

Mahalliy davlat hokimiyati organlari va shahar yo'lovchilar transportini boshqarish organlari, alohidning alohidiylariga qarab yo'nalish tartimlarini 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 ochildish va ishlatilish turganlarini o'zgartirish, bekatlarni, to'satib o'tish va dispetcherlik manzillarini joylashtirish yerni aniqlash shahar yo'lovchilar transportini boshqarish organi tomonidan mahalliy davlat hokimiyati organlari bilan kelishgan holatda amalga oshiriladi.

Yo'lovchilarning, shu jumladan, nogironlar va bolalar yo'lovchilarning transport vositasiga chiqishi va ulardan tashishning xavfsizligini ta'minlash maqsadida bekatlar va to'satib o'tish manzillari holatida jilovlangan supachalar bo'lishi lozim.

Bekatlar va to'satib o'tish manzillarida mahalliy davlat hokimiyati organlarining xizmati bilan alohida xizmatlar ko'rsatish obyektlari joylashtirilishi mumkin. Bunda yo'lovchilarning hayoti va sog'lig'i xavfsizligi hamda transport harakati xavfsizligi ta'mindantishi kerak.

Bekatlar, to'satib o'tish va dispetcherlik manzillari mazkur turlagi tashvirlarga qo'yiladigan qamitartiya 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.

Metropolitan 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 avtomobillar bilan tanqaruvchi raqam belgilari bo'lishi lozim.

Yo'nalishsiz taktilar uchun muammyo belgilar Vazirlar Mahkamasini tomonidan tasdiqlanadi.

22 madda. Shahar yo'lovchilar transportida reklama

Tashuvchilar yuridik va jismoniy shaxslarning reklamasini transport vositalarida qonun hujjatlarida belgilangan tartibda joylashtiradilar.

23 madda. 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 hayot va sog'lig'i xavfsizligini ta'minlashi,

– mehnatni muhofaza qilish, yong'indan saqlash xavfsizligi, ishlab chiqarish amnatidaryosi va ekologiya talablarini bajarishi,

– harakat xavfsizligini, shahar yo'lovchilar transportidan texnik foydalanish va uni ishlatish qoidalariга rioya etilishini ta'minlashi,

– fuqarolarning aytim toifalarini ixtiyoriy tashishi,

– qonun hujjatlarida nazarda tutilgan boshqa talablarni bajarishi shart.

Tashuvchilarning belgilangan yo'nalishdan o'tish shartchilik bilan chetga chiqishi, harakat jadvolini buzishi hunda yo'lovchilarga qonun hujjatlarida nazarda tutilmagan biron bir talabni qo'yishi man etiladi.

24 madda. 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 qoidalarga 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-uskunalari 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-moddada. Shahar yo'lovchilar transportida ixtiyozli yurish

Aytilgan talfdagi hujjatlarga qonun hujjatlarini bilan shahar yo'lovchilar transportida ixtiyozli yurish huquqini belgilanadi

Transportda ixtiyozli yurish huquqidan foydalanadigan shaxslarning qo'l yurdi va bagaj olib yurishi umumiy asoslarda amalga oshiriladi.

Transportda ixtiyozli yurish huquqini beradigan hujjatlar ta'viyda ketayotgan yo'lovchilar uchun shahar yo'lovchilar transportida amal qilyotgan tashish qoidalari majburiydir.

27-moddada. 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'ladi.

Chiptalarni, yo'l varaqalarini va shahar yo'lovchilar transportida ixtiyozli yurish huquqini beradigan hujjatlarini qabul qilishning uchun javobgarlik qonunda belgilab qo'yiladi.

**O'zbekiston Respublikasining
Prezidenti**

I. KADIMOV

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, pochmani (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 tartihga solinadi.

Muhim yoʻlovchilarni tashish sohasidagi muhim vazifalarni Oʻzbekiston Respublikasining aʼhli bilan yoʻlovchilar transporti toʻgʻrisidagi Qonuni bilan ham tartibga solinadi.

Yoʻlovchilar, bagaj va yuklar tashish, harakat xavfsizligini taʼminlash qoidalari Oʻzbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasini tayinlash boshqaruvi tomonidan tasdiqlanadi.

Agar Oʻzbekiston Respublikasining xalqaro shartnomasida Oʻzbekiston Respublikasining avtomobil transporti toʻgʻrisidagi qonun hujjatlarida nazarda tutilganidan tashqari qoidalari belgilangan boʻlsa, xalqaro shartnomani qoidalari qoʻllanadi.

4-moddasi. Avtomobil transportining mulk shakllari

Oʻzbekiston Respublikasida avtomobil transporti muassisy va umumiy mulk asosida faoliyat koʻrsatishi mumkin. Avtomobil transportining tashish tadbirlari tashiq hujjatlarga ega boʻlgan va qonun hujjatlarida belgilangan qoidalarni qoʻllanadi.

5-moddasi. Avtomobil transporti yoʻllari

Avtomobil transporti faoliyatini taʼminlash uchun yoʻllar yetarli toʻgʻrisidagi qonun hujjatlarida belgilangan tartibda umumiy foydalanishga beriladi.

6-moddasi. Avtotransport vositalarini tasniflash

Avtotransport vositalari yoʻlovchilar avtotransporti, yuk avtotransporti va maxsus avtotransporti vositalariga boʻlinadi.

Yoʻlovchilar avtotransporti vositalari jumlasiga avtobuslar, mikroavtobuslar, yangil avtomobillar, yoʻlovchilar tashiladigan tirkamalar va yatro tirkamalar kiradi.

Yuk avtotransporti vositalari jumlasiga yuk avtomobillar, shababki avtomobillar, tirkamalar va yatro tirkamalar kiradi. *Konstruktiv jihatidan* bunda qay nusxalarda foydalanilishiga koʻra yuk avtotransporti vositalari umumiy va maxsus transport vositalariga boʻlinadi.

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 kilometr-dan 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 ahaliyatga ega bo'lgan tashkilot uchun ta'riflar-
ni shakllantirish, yagona ilmiy texnika siyosatini o'zlashtirish
yo'li bilan, shuningdek, qonun hujjatlarida nazarda tutil-
gan boshqa shakllarda amalga oshiriladi.

*Avtomobil transportining davlat boshqaruvi O'zbeki-
stan Respublikasi Vazirlar Mahkamasini avtomobil trans-
portini boshqarish bo'yicha vakolat bergan davlat organi
tomonidan, shuningdek, davlat hokimiyati mahalliy or-
ganlari tomonidan amalga oshiriladi.*

Davlat hokimiyati va boshqaruv organi ta'siriyati-
larining xarakteristik faoliyatiga aylanishiga, shuningdek, ular-
ning ekspluatatsiya sharoiti sharoitlarini boshqa ishlariga
jall etishga harbi etmas, qonun hujjatlarida nazarda tutil-
gan hollar bundan mustasno.

10-madde. Avtomobil transportini boshqaruvchi davlat organining asosiy vakolatlari

Avtomobil transportini boshqaruvchi davlat organi-
ning asosiy vakolatlari quyidagilardan iborat:

– avtomobilda tashishlarni tashkil etish va takomil-
lashtirishga doir normativ hujjatlarni ishlab chiqish,

– avtomobil transportini rivojlantirish milliy dasturlari
kontsepsiyasini ishlab chiqish,

– respublika va shaharning tashishlarga bo'lgan davlat
ehtiyoqlari istiqbodini ishlab chiqish,

– avtomobil transporti sohasida yagona investitsiya,
ilmiy texnika va ijtimoiy siyosatni shakllantirish va yurit-
tish,

– avtotransport xizmatlari bozorini shakllantirish va
rivojlantirishga ko'rib chiqish,

– yo'l-ayvoni, bagaj va yuklar tashishni litsenziya-
lashtirish tashkil etish va takomillashtirish,

– tashuvchilar va olinmalarining huquqlari va manfaat-
larini himoya qilish,

– kadrlarni o'qitish va ularning malakasini oshirishni
tadbir 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 vakolatlariga 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 vakolatlariga 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-moddada, Avtomobilda tashishlarni litsenziyalash.
Avtomobilda tashishlar tashuvchilar tomonidan maxsus maqsadga (litsenziya) asosida amalga oshiriladi.

Avtomobilda tashishlar uchun litsenziya berish tartibi O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasini tomonidan belgilanadi.

14-moddada, Avtotransport vositasini boshqarish huquqi

Avtotransport vositasini boshqarish huquqi tegishli mamlakatga ega bo'lgan va tilidagi tekshiruvdan o'tgan jismoniy shaxsga beriladi. Avtotransport vositasini boshqarish huquqi belgilangan hammajihatli hujjat bilan tasdiqlanadi.

Bilomatligiga ko'ra avtotransport vositasini boshqarishga yaroqli yoki yaroqsiz ekanligi mezarini O'zbekiston Respublikasi Ang'liq ligidan saqlash vazirligi tomonidan belgilanadi.

Avtotransport vositalarini boshqarishga doir ma'lumot talablari qonun hujjatlar bilan belgilanadi.

15-moddada, Yo'llovchilar, bagaj va yuklar tashish shartnomasi

Yo'llovchilar, bagaj va yuklar tashish shartlari va to'loqlarining javobgarligini nazarda tutuvchi tashish shartnomasi asosida tashiladi.

Yo'llovchilar, bagaj va yuklarni tashigavchilik uchun tashish shartnomasida belgilangan huq qilinadi.

Qonun hujjatlariga muvofiq avtomobilda tashishlarning ayrim turlari uchun davlat bokinmiyati mahalliy organlari tomonidan tartibga soluvchi tartiblar belgilanishi mumkin. Tartibga soluvchi tartiblar ko'pchilik tashishda munosabat bilan tashuvchilarning xizmatlarini qoqdash O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasini tomonidan belgilangan tartibda tegishli mahalliy budjet ma'bu'lag'larini hisobidan amalga oshiriladi.

Tashuvchilarning qonun hujjatlariga muvofiq imtiyozlar berilgan, shu jumladan, bepul yurish huquqi berilgan

fuqarolarning ayrim toifalarini tashish bilan bogʻliq xarajatlari davlat budjeti mablagʻlari hisobidan belgilangan tartibda qoplanadi.

Avtomobil transportida yoʻlovchilar, bagaj va yuklarni temiryoʻl, dengiz, daryo, havo transporti va transportning boshqa turlari bilan oʻzaro hamkorlikda tashish yagona transport hujjatidan hamda shunday tashishni tashkil etish tartibidan foydalangan holda amalga oshirilayotgan paytda yuzaga keladigan munosabatlar tashuvchilar oʻrtasidagi bitim bilan tartibga solinadi.

Aholiga avtotransport xizmati koʻrsatuvchi avtovokzallar va yoʻlovchilar bekatlari qurish tashuvchilar, davlat budjeti mablagʻlari hamda qonun hujjatlarida taqiqlanmagan boshqa manbalar hisobidan amalga oshiriladi.

16-modda. Favqulodda holatlarda avtomobil transportining ishi

Favqulodda holatlar (zilzila, toshqin, yongʻin, epidemiya va boshqa tabiiy ofatlar) yuzaga kelgan taqdirda tashuvchilar va mijozlar oʻrtasidagi shartnoma munosabatlari Oʻzbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi yoki davlat hokimiyati mahalliy organlarining qaroriga binoan tabiiy ofatlar yoki ularning oqibatlarini tugatish davrida toʻxtatib turilishi mumkin.

Tashuvchilarning favqulodda holatlarda, shuningdek, safarbarlik holatini, fuqaro mudofaasi va avariya-qutqaruv ishlariga oid tadbirlarni taʼminlash bilan bogʻliq tashishlarni amalga oshirishga doir xarajatlari davlat budjetidan qoplanadi.

17-modda. Tashuvchining huquqlari

Tashuvchi quyidagi huquqlarga ega:

– umumiy foydalanishdagi barcha avtomobil yoʻllari, shuningdek, idoralarga qarashli umumiy foydalanish uchun ochiq avtomobil yoʻllari orqali oʻtish;

– joʻnatilayotgan yuk oʻz sertifikatiga muvofiq ekanligini tasdiqlovchi hujjatlarni olish;

inqirdat hayotiga, yo'l harakati xavfsizligiga talabid o'luvchi, ekologiya va sanitarlya normalari buzilishiga yoki boshqa g'ayriqonuniy harakatlarga sabab bo'luvchi holatlarda tashislabdan yoz ko'rilish.

Tashuvchi qonun hujjatlariga muvofiq boshqa hujjatlariga ham ega bo'lishi mumkin.

18-madde. Tashuvchining majburiyatlari

Mijozga xizmat ko'rsatish chog'ida tashuvchi:

- tashish hujjatini beruvchi litsenziyaga ega bo'lishi,
- sertifikatga ega bo'lgan va O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasini tomonidan belgilangan tartibda to'yintilgan 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 ettib qo'yishi. Agar etib qo'yish imkonlari tashish shartnomasida belgilanmagan va nazarda tutilmagan bo'lsa, etib qo'yish oqilona muddatlarda amalga oshirilishi lozim,
- yo'lovchining xavfsizligini, xizmat ko'rsatishning zarur qulayliklari va shartlarini ta'minlashi,
- bagaj va yuklarning tashilarga qabul qilib olingan paytdan boshlab o'luvchiga 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,
- avtomobilida 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 ki-
logrammdan oshmaydigan og'irlikdagi bagajni, shahar-
lararo va xalqaro yo'nalishlarda belgilangan o'lcham-
lardagi bagajning bir o'rinni o'zi bilan topul, ko'rsatib
o'tilgan normalardagidan qat'iyatli bagajni esa toq eva-
ziga olib yurishi,

– tashish shartnomasidan kelib chiqqan topshirish va
uning uchun to'langan summaning qo'tarib olish, to'lan-
gan summaning tashuvchi kompaniyalar qaytarilishi haqida
qonun hujjatlari bilan belgilanadi,

– yo'lavchilarni tashuvchi rayalar ko'chaklar yoki be-
kar qilingan topilarda yotkazilgan ziyorat va ma'naviy
zararni qonun hujjatlariga muvofiq o'lattirish va qo'ndat-
tirish

Ushbu modda ikkinchi qismning uchinchi va to'rtin-
chi boshliqlarida keltirilgan tashuvchilarni tashiq qilish O'z-
bekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasini tomonidan
belgilangan tartibda tashuvchining maldagi birlar hisobidan
amalgga oshiriladi

20-modd. Mijozning majburiyatlari

Mijoz

– tashish shartnomasi shartlariga rioya qiladi,

– tashish qoidalarida o'ziga qo'yilgan talablarni bajar-
ishi,

– tashilayotgan yukning tashish shartnomasiga muva-
fiqligini tasdiqlaydigan zarur hujjatlarni tashuvchining talab-
larga bitimdan taqdim etishi,

– aviotransport vositalarining tashilishi bo'yida ko'rilgan
yuk yoki bagaj yoniga bema'lul va xavfsiz kiritib bora-
olishini ta'minlashi,

– qonun hujjatlarida nazarda tutilgan tashiq majburi-
yatlarini bajarishi shart

21-modd. Tashish shartnomasidan kelib chiqadi- gan majburiyatlar bo'yicha javobgarlik

Tashish shartnomasidan kelib chiqadigan majburi-
yatlarini bajarmagan yoki topshiri shartjaha bajaruvagan

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-

oldi qonun hujjatlarida belgilangan tartibda javobgarlikdan ozod qilinadi.

24-moddada, 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'lmaydigan kuch, tabiiy harakatlar, muayyan yo'nalishda yuk tashish to'xtatilib yoki cheklangan yilganligi tufayli yuz bergan bo'lsa, mijoz qonun hujjatlarida belgilangan tartibda javobgarlikdan ozod qilinadi.

25-moddada, Yo'lovchini jo'natib yuborish kechiktirilgan uchun tashuvchining javobgarligi

Yo'lovchilarni tashish uchun avtotransport vositasini jo'natish kechiktirilgan yoki u belgilangan muddatda kechikib kelgan taqdirda (shahar va shahar atrofida ta'sislaridan tashqari) tashuvchi, agar kechiktirish yoki kech yetib berish tashuvchiga bog'liq bo'lmagan hodisalar tufayli yuz berganligini isbotlay olmasa, yo'lovchiga jarima to'lovida munosiblik bo'ladi. Jarima miqdori va uni to'lash tartibi qonun hujjatlarida 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 udda jo'natishdan voz kechgan taqdirda, tashuvchi yo'lovchiga kimsa haqini va u qilgan hushqir xarajatlarini qaytarishi shart.

26-moddada, Yo'lovchining hayati 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'lmaz 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 tashilish-tashilish ishleri amalda oshiriladigan haddlarda o'ta xavfli tegralar hisoblanadi. O'ta xavfli tegralarda bo'lish va unda ish-larni amalda oshirish qoidalari qonun hujjatlarida belgilanadi.

Zaharlovchi, portlovchi, abangalanuvchi, radioaktiv, zaharli va boshqa xavfli yuklar faqat bunday yuklarni ta-shilish qoidalariга muvofiq tashilishi lozim. Mijoz va ta-shuvchi ularning bog'atar tashilishi, otilishi va tashilish olinishini ta'minlashlari shart. Xavfli yuklarni qo'ng'irash va ko'zlab ko'rish yukni jo'natuvchilar yoki oluvchilar tomonidan butun yo'l davomida ta'minlanadi.

Xavfli yuklar to'yvoti va ularni tashilish qoidalari O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasini tomonidan tasdiqlanadi.

40-madda. Nizolarni hal qilish

Tashuvchi va mijoz o'rtasida yuzaga keladigan nizolar sind tartibida hal etiladi.

41-madda. Avtomobil transporti to'g'risidagi qo-nun hujjatlarini buzganlik uchun javobgarlik

Avtomobil transporti to'g'risidagi qonun hujjatlarini buzilishida aybolar bo'lgan shaxslar belgilangan tartibda javobgar bo'ladi.

**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 Avtomobillar yo'lovchilari tashishi xavfsizligini ta'minlashga doir talablarni tasdiqlashi to'g'risida 1997-yil 31-iyuldagi 378 son qarori o'z kuchini yo'qotgan deb hisoblanadi.

4. Mazkur qarorning bajarilishini nazorat qilish O'zbekiston Respublikasi Hukm vazirining birinchi o'rinbosari K. N. To'laganov zimmasiga yuklanadi.

**O'zbekiston Respublikasining
Hukm vaziri**

O. SULTONOV

**Vazirlar Mahkamasining 2003-yil 4-noyabrda
482-son qaroriga
1-ILOVA**

**Avtomobil transportida
yo'lovchilar va bagajni tashish
QOIDALARI**

Mazkur Qoidalarga 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 Qoidalar (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 saqlash uchun ajratilgan qator shartnomalari bilan ham tartibga solinadi.

5. Yo'l chiptalari, yo'l va chiptani hisobiga olish viza-qabari rekvizitlari, yo'lovchilar, avtovozzalar (avtostanoviyalar) pasportlari, avtomobil transportida yo'lovchilar va bagajni tashishga taalluqli shakllar va yo'riqnomalar metodik hujjatlar O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi tomonidan tashiqilamadi.

ILBOB. YO'LOVCHILAR VA BAGAJNI TASHISH

1.6. 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;

avtovozzal (avtostanoviya) — transport ekipajidagi, tashish faoliyatini amalga oshiruvchi va yo'lovchilarga boshqa xizmatlar ko'rsatuvchi tashkilot;

avtopavilon — yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishga mo'ljallangan avtomobil yo'lidagi tashkilot;

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 bagaj to'lagan holda avtobusdan foydalanishga bo'lgan huquqini hamda yo'lovchi va tashuvchi o'rtasida tashuvchi yuzasidan oshkorta 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'rindiqqa 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 – reysi bajarish vaqti, joyi va tashkili to'g'risidagi ma'lumotlar mavjud bo'lgan grafik (jadval);

reys – avtotransport vositasining yo'nalishining tashkilotchidan ushbu tashkilotga bo'lgan yo'li;

mas'ul 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 borganlarni tashish uchun belgilangan to'lov miqdori;

tasharet – yo'lovchilarni yo'nalish to'g'risida xabar berishga mo'ljallangan ko'rsatkich.

2.6. Tashishlarning turlari va ularni tashkil etish

7. Yo'lovchilarni tashish quyidagi turlarga bo'linadi:

- a) shaharda tashish;
- b) shahar atrofida tashish;
- c) shaharlarni tashish;
- e) viloyatda tashish.

Yo'lovchilar:

- a) yo'nalishi avtobuslarda;
- b) yuridik va jismoniy shaxslarga ularning buyurtma nomlari tatyurnomalariга yoki tashishning boshqa shart nomlari bo'yicha beriladigan avtobus va yengil avto mobillarda;
- c) yo'nalishi tabakalarda;
- e) yo'nalishi tabakalarda tashiladi.

8. Yo'nalishi avtobuslar va yo'nalishi tabakalari hara-kati:

a) shahardagi yo'nalishlarda – shaharlarning hududliklari yoki shaharlar hududliklari tomonidan tashkil etilgan shahar yo'lovchilar tashish transportini boshqarish organlari tomonidan;

b) shaharlar atrofidagi va viloyatlar ichidagi shaharlarni yo'nalishlarda – viloyatlar hududliklari yoki Qonun

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'tkazish protokoli va avtotransport vositasining harakatlashi vaqti stromometriji;

e) avtotransport vositasining yo'nalishi bo'yicha harakatlantirish jadvali;

f) yo'l haqi tartillari.

11. Yo'lovchilarning ayrim turlariga transportda imtiyozli (shu jumladan, bepul) yurishi haqqini beriladi.

Avtomobil transportida imtiyozli yurishi haqqiga ega bo'lgan yo'lovchilar to'libdori 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 bunda yo'lida yurishi vaqti davomida saqlashi va uni nazoratchidagi bironchi talabga ko'ra ko'rsatishi shart.

13. Yo'lovchilar yo'l chiptalarini kassalardan yoki kunduktorlardan (haydovchilardan) sotib oladi.

14. Yo'nalishidagi avtotransport vositasini mosuz foydalanishda yo'lovchilarga berilgan yo'lida yurish hujjatlari aynan shu yo'nalishidagi boshqa avtotransport vositasida yurish uchun haqiqiy hisoblanadi. Yo'lovchilarni boshqa avtotransport vositasiga o'tkazish mosuz avtotransport vositasining haydovchisi tomonidan amalga oshiriladi.

Yo'lovchilar yo'qotilsa qo'ygun chiptalar tiklanmaydi, ular uchun to'langan pul qaytarib berilmaydi.

15. *Avtobusda*

a) yo'lovchilarning mas'abida yurishi;

b) yo'lovchilar yoki haydovchilarning ehtokishi;

c) haydovchi (kunduktorning ruhsatlatilgan o'ynalarini o'tkash;

e) o'ynalarni tashqiriga o'tkash;

f) tez yomruqdan, portlovchi, zudalarovchi, zaharli, qo'lgansa, radioaktiv moddalar va ashyolarini, gilofats o'qotuv qurol, tig'it va keskir ashyolarini olib yurish;

g) o'lchami 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

haliyada o'tkaziladigan avtotransport vositalarining texnik ko'rsatkich va haydovchilarning tibbiy ko'rsatkichlarini o'rganiligi haqidagi qaydlarga;

qatnov jadvallig' va yo'nalish xaritasiga ehtiyoj atrofida, shaharlararo va shahar yo'nalishlarida — uning aholi yashash joylaridan o'tish vaqti, o'zgarish, dan o'tish, tungi o'tish vaqti va joyl ko'rsatilgan holda ega bo'lishi kerak.

5.8. Yo'lovchilar tashuvchi avtotransport vositalari ishini hisobga olish

20. Quyidagilar yo'lovchilar tashuvchi avtotransport vositalari ishini hisobga olish uchun asosiy hujjatlar hisoblanadi:

a) avtotransport vositalarining yo'l xaritasini;

b) shaharlar, shahar atrofida va shaharlararo qatnovchi (yo'nalishsiz) taksi-lardan tashqari avtotransport vositalarining chiptalarini hisobga olish xaritasini;

c) avtobus va yengil avtomobillarning buyurtma nomlari tazyimnomalari va boshqa shartnomalar bo'yicha tashishi yuzasidan topshiriqnomalar.

e) chiptalarni sotish yordamchisi (yo'nalishsiz) taksi-lardan tashqari).

21. Avtotransport vositalaridagi yo'l xaritalari va chiptalarni hisobga olish xaritalari bilan buyurtma nomlari tazyimnomalari va boshqa shartnomalar bo'yicha tashishi yuzasidan topshiriqnomalar bilan qat'iy hisoblar tuzatilgan hollarni hisobga olish va shqsh qoidalari bo'yicha hisobga olish va tashuvchida saqlanishi kerak.

22. Yo'l hujjatlarida tuzatishlar va o'zgarishlar yuzasidagi yo'l qo'yilmaydi. Haydovchi guruhlar, yo'lida, o'sha qatnov nomzillariga kirib o'tishda va o'zimgi nomzillarda yo'l hujjatlaridagi barcha qaydlarning to'g'riligini kuzatib o'tishi 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, oyinging 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

tashtirilotlari va bevosita tashuvchi xizmati amalga oshiriladi.

Yo'l-kira kartochkasi bog'ajni bepul tashish huquqini bermaydi.

Yo'l-kira kartochkalar seriyalar, transport turini ko'rsatib beriladi va yo'lovchilarning barcha toifalari uchun, imtiyozli kartochkalar esa pensionerlar, nogironlar, talabalar va o'qovchilar uchun haqiqiy hisoblanadi.

Maktab transportida taydalaniladigan barcha seriya va turdagi yo'l-kira kartochkalar takstlar, shahar atrofidagi va shaharlardan (viloyatlardan va viloyat) yo'nalishlar uchun haqiqiy hisoblanmaydi.

3.8. Transportda yurish shartlari

26. Yo'lovchilarni transportga chiqarish va undan tushirish haqiqat to'rtal o'rtali manzillarida amalga oshirilishi mumkin. Yo'nalishda o'talarga ko'ra to'rtal joylari mavjud bo'lganda yo'lovchi taydovchiga avtotransport vositasini ko'rsatish zarurligi to'rtal o'rtali o'rtali ma'lum qilishi kerak.

27. Yo'nalishli yoki yo'nalishsiz takstlar yo'lovchilarini chiqarish va tushirish yo'lovchilar talabiga ko'ra yo'llarda harakatlantirish savlsizligi qoidalariga to'rtal o'rtali qilingan holda amalga oshiriladi.

28. Yo'l-kira kartochkasi yoki avtotransportda yurish huquqini tashtirlovchi boshqa hujjati bo'lgan yo'lovchi uni avtotransportga chiqarish vaqtida ko'rsatishi shart.

29. Shahardagi avtotransport yo'nalishlarida yo'lovchi yetti yoshga to'rtal bo'lgan bolalarni o'rtal bilan birga bepul olib yurish huquqiga ega.

30. Maktabdagi avtotransport turidagi bolalar, ko'rinadigan ayollar, nogironlar va keksa fuqarolar uchun avtotransportda, ming yo'lovchi sig'irimga qarab 6 ta o'rtali joylar ajratiladi. Ushbu joylarni egallagan bolalar va yo'lovchilar ularni maktab sharoitlar uchun ko'rsatishlari 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 santimetrdan 100 sm x 50 sm x 30 santimetrgacha bo'lgan va uzunligi 150 santimetrdan 200 santimetrgacha bo'lgan buyumlarni, shuningdek, o'lchamidan qat'i nazar, og'irligi 20 kilogrammdan ortiq bo'lgan bagajni olib yurish tarifga 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 HADISA HAJAJINI TASHIHI

1.6. Umumiy qoidalar

17. Aholiga xizmat ko'rsatish sifatsiyatiga muvofiq shahar atrofi, shaharlarnaro va xalqaro yo'nalishlar quyidagi tar ushlar ish rejimiga ega bo'lishi mumkin:

a) sutka, hafta kimbali, oylarning belgilangan davri mobaynida amal qiladigan dequmiy yo'nalishlar;

b) dam olish zomabari, sport sug' landashirish kom-plekslari, yarmarkabalar va shu kabalar faoliyat ko'rsatadigan davrda tashkil etiladigan mavsumiy yo'nalishlar;

d) ishlabilar, oqumassalar va xizmatchilarni ish joyiga va uyga tashish uchun tashkilotlar tomonidan tashkil etiladigan mavsumiy yo'nalishlar.

18. Shahar atrofi yo'nalishlaridagi bekatlar yo'lov- chilarining u yerga xavfsiz va qulay kelibilar ta'minlashini hamda qumun hujjatlar talablarini hisobga olgan holda joylashtirish va ular quyidagilarga ega bo'lishi kerak:

a) pavilyonni joylashtirish uchun asfaltlangan may- donchalar va yo'lovchilarning bekatga kelishi uchun as- faltlangan yo'llalar;

b) yo'lovchilarning yomg'ir, qur, shamsholun bekitishi uchun pavilyon;

d) bekatning nomi yozilgan ko'rsatkich;

e) yo'nalishlar ko'rsatkichi, unda quyidagilar ko'rsatiladi:

yo'nalishdarning tartib raqamini, ularning ostigi man- zili nomi (qumun yo'nalishlar bo'yicha), harakatlantirish oraliqi. 30 minutdan ortiq bo'lganda ushlar nimmabilar ayatobuslarning jo'nash jadvali. Yo'nalishda ayatobuslar qumunoyi oraliqi. 30 minutdan kam bo'lganda jadvall o'rtiga qumunoylar oraliqi jadvall ko'rsatilishi mumkin. Unda ayatobuslarning birinchi va ostigi 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-

shaharlarda ushbu to'xtab o'tish manzili bo'lgan avtotransport vositalarining qatnov jadvallari oshib qo'yiladi.

2.6. Yo'l haqi to'lash

Shahar atrofi yo'nalishlarida

42. Shahar atrofi yo'nalishlaridagi avtobuslarda yurish chiqdalan haydovchilari mavjud bo'lganda – kunduz to'rtin tomonidan, chipta sotish kassalari tashkil etilgan yo'nalish to'xtab o'tish manzillarida esa kassalar 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'zgarib ketib aytilmagan va ko'rsatilmagan bo'lsa, avtobus jo'nashidan 5 minut oldin qaytarib berilishi mumkin.

Shaharlarda va xalqaro yo'nalishlarda

45. Yo'lovchi avtotransport vositasida yurish uchun chiptalarni:

a) joriy kungi troykaga – shaharlarda va xalqaro yo'nalishlarning boshlang'ich manzillaridagi kassalardan avtobus jo'nayotgan kunda;

b) oqaliq manzillardagi kassalardan – avtobusda bo'lish o'rinlar mavjudligi to'g'risida ma'lumot olingan vaqtdan boshlab;

di kassalardan chiptalar sotish tashkil etilmagan to'xtab o'tish manzillarda avtobus jo'naguncha unga chiqish vaqtida haydovchidan;

e) oldindan chipta sotish kassalaridan tashkil etilgan va oqaliq manzillarda, shuningdek, transport ekspedito'lik va boshqa manfaatlar tashkilotlar tomonidan tashkil etilgan manzillarda – oldindan chipta sotish jo'nash kuni anafa-

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'yanlik 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 hujjatlari 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 tayyorlangan, lekin hali to'lanmagan chiptalar oldindan chipta sotish kassasida sotiladi va yo'lovchi tomonidan aytdana poyezdlar kassasida 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 farisadani bepul alohida o'rinsiz, besh yoshdan o'n yoshgacha bo'lgan bolani chiptaning to'liq bahosini 50 foiz chegirtilgan holda alohida o'rin berilgan holda olib yurish imkoniyati egadir, o'n yoshgacha bo'lgan ikki nafar va undan ko'proq bolalar olib yurilganida ulardan bittasi bepul, qolganlari chipta to'liq bahosining 50 foiz chegirtilib, alohida o'rin berilgan holda olib yuriladi.

1.8. Aytotransportda yurish shartlari

51. Yo'lovchilarning shahar atrofi yo'nalishlarida aytotransport vositalarida yurishi ushbu Qoidalarining 26-28 va 30-31 bandlariga muvofiq amalga oshiriladi.

52. Shaharlararo yo'nalishlarda tashishda aytotransport vositasidagi yo'lovchilar sarti o'rtinchiqar soatidan 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 aytodanida haydovchining dam olishi uchun poy-jituzlangan to'lishi va qatnovga ikki nafar haydovchi chiqarilishi kerak.

54. Aytotransport vositasi haydovchilar qatnov judaylida nazarda tutilgan aytovokzallar (aytdostansiyalar)da muntaz sharoitda to'xtatilib va aytokassalarda yovutid bo'lgan manzillarda chiptalarni hisobga olish yutuqida ketish va ketish vaqti, shuorog'och, sotilgan chiptalar sarti to'g'ri shahar belgi qo'yilishi shart.

55. Shaharlararo yo'nalishlarda tashish yo'lovchilarni majburiy ravishda chiptalar bilan to'rtinilgan 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 madhiyadagi avtovokzal tayvostansiyalarga hamda avtokassalarga majburiy ravishda kirib o'tishi shart.

59. Qatnov tugallanganidan so'ng haydovchi tinish uchun tashiyatni to'xtatish joyga yoki qatnov jadvallarda nazarda tutilgan avtovokzal tayvostansiyaga ketadi.

60. Chipta sotib kassasi mavjud bo'lgan avtovokzal tayvostansiyalarda va to'xtab o'tish manzillarida yo'lovchilar avtotransport vositasiga faqat kassadan sotib olingan chiptalarni ko'rsatgan holatida oldiradi. Chiptalar, agar o'ziga hali to'xtalarning kelishuvida qayd etilmagan va chiptalarni sotishda e'ton qilinmagan bo'lsa, faqat ularda ko'rsatilgan kun va avtolus qatnovi uchun haqiqiy hisoblanadi.

61. Avtolusga oldirish bo'yicha mavbatli chiptalari vaqtida yo'lovchilarda yo'l chiptalari mavjudligini tekshiradi. Chiptalari bo'yicha mavbatli bo'lmagan punktlarda chiptalarni haydovchi tekshiradi.

62. Mshakularda va salpura yo'nalishlarda, agar o'ziga hali to'xtalarning kelishuvida qayd etilmagan va chiptalarni sotishda e'ton qilinmagan bo'lsa,

63. Chipta sotib olingan avtotransport vositasiga uning jo'nash vaqtidan hisoblab uch soat atrofida, kasallik yoki boshqa holatda ruqibatida uch uch sutka davriyda kechirilganida yo'lovchining vohishiga ko'ra avtolusda yurish haqqi chipta bahosining 25 foizini qo'shish uchun ravishda to'latgan holda tiklanadi yoki unga chiptaning to'langan bahosi 25 foiz cheginilgan holda qaytarib beriladi.

Yo'lovchining avtolusga kasallik yoki boshqa holatda ruqibatida kechirilganligi davolashi muassasasining ma'humotiga yoki boshqa holatda ruqibatida dabo bilan ma'lumot berish kerak.

64. Chipta avtovokzal tayvostansiyasida kassasiga avtotransport vositasiga jo'nashdan kechi bilan 2 soat oldin qaytarilgan holatida, 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

qoʻlning bir toʻlovsiz ketishga haqlidir. Avtobus almashganini toʻlovchida eʼlon qilingan vaqtdan boshlab chiptalar, yoʻlovchilarning tegishli tashishda oqibdaning holda belgilangan yuqoriroq tarif boʻyicha sotiladi.

64. Agar yoʻlovchi qatnov yoʻlida tayayotgan avtotransport vositasidan oʻz aybi bilan qolib ketse, chipta keyingi qatnovga qayta rasmiylashtirilmaydi va yurilgan masofa uchun pullar qaytarib berilmaydi.

65. Tashkilotlar tomonidan ularning oʻhridan sotib olingan transportda yurish hujjatlari avtovokzalda (avtostansiyalarda) kasalxonalarga avtotransport vositasidan (chunki oʻhridan qaytarib berilgan taqdirda, agar oʻziga ha hol tomonidaning kelishuvda va chiptalarni sotishda eʼlon qilinmagan boʻlsa, ularga yurish hujjatlari qiymati, ularning oʻhridan sotilgan uchun toʻlovni chiqargan holda qaytariladi. Yurish hujjatlari ushbu muddatdan kechikib qaytarilganda yoʻl haqi qiymatining 15 foizi ushlab qolindi.

Avtotransport vositasining joʻnashi bekor qilinganda yoʻl yurish hujjatlarini qaytarishda ularni qaytarish muddatidan qatʼi nazar yoʻl haqi qiymati summasi ushlab qolilmaydi.

66. Qaytarib berilgan foydalanilmagan chiptalar va boshqa yurish hujjatlari qiymatini toʻlash yurish hujjatlari sotib olingan joyda amalga oshiriladi.

4.5. Qoʻl yuki va bagajni tashish

68. Tashishga topshiriladigan bagaj paxta oʻrali joylangan boʻlishi kerak. Tashishga qabul qilib olingan bagaj uchun bagaj chiptasi beriladi.

Avtomobilning bagaj boʻlimi parametrlariga koʻra tashiychi, avtomobilning umumiy sigʻimi va yuk koʻtarmasligini oshirmasdan, tashishga qabul qilib olinmaydigan bagaj oʻrindani sarti va ogʻirligini koʻpaytirishga haqlidir.

Shahar atrofi yo'nalishlarida

68. Yo'lovchi hajmi 60 sm x 40 sm x 20 santimetrgacha va og'irligi 20 kilogrammdan ortiq bo'lmagan, 150 santimetrgacha uzunlikdagi qo'l yukini, shuningdek, qafasga solingan holdagi mayda hayvonlar va parrandalarni, aravachani (bolalar, nogironlar aravachalari va boshqalarning aravachalarini), kichik bog' jihozlarini, bolalar chanalarini o'zi bilan birga bepul olib yurish huquqiga ega.

69. Shahar atrofida tashishlarni hamda aviayo'lovchilarni aeroportlarga va aeroportlar o'rtasida tashishlarni amalga oshiruvchi bagaj bo'limi (otseki) mavjud bo'lgan avtobuslarda yo'lovchi ikkita bagaj o'rni uchun haq to'lagan holda har birining hajmi 100 sm x 50 sm x 30 santimetrdan ortiq bo'lmagan va 150 dan 200 santimetrgacha uzunlikdagi buyumlarni o'zi bilan birga olib yurish huquqiga ega.

70. O'lchami 69-bandda ko'rsatilgan eng katta hajmlarning hatto bittasidan ortiq bo'lgan bagaj belgilangan parametrlarga nomuvofiq hisoblanadi.

71. Shahar atrofi yo'nalishlaridagi avtotransport vositalarida bagajni olib yurishga chiptalar haydovchilar (mavjud bo'lganda – konduktorlar) tomonidan, chipta sotish kassalari tashkil etilgan yo'nalishlarning oxirgi manzillarida esa kassirlar (perron nazoratchilari) tomonidan sotiladi.

Shaharlararo va xalqaro yo'nalishlarda

72. Yo'lovchi shaharlararo (xalqaro) yo'nalishlardagi avtotransport vositalarida o'zi bilan birga:

a) hajmi 60 sm x 40 sm x 20 santimetr bo'lgan va og'irligi 30 kilogrammdan ortiq bo'lmagan qo'l yukini, shu jumladan, qafasga solingan holdagi mayda hayvon va parrandalarni yoki bir juft chang'ini (bolalar chanalarini), 150 santimetrgacha uzunlikdagi buyumni – bepul;

b) bagaj bo'limi (otseki) mavjud bo'lmagan avto-

hollarda – hajmi 100 sm × 50 sm × 30 sm dan ortiq bo'lmagan va og'irligi 60 kilogrammdan ko'p bo'lmagan bagajni bitta joy uchun taqriban bir yilga haq to'lagan holda.

d) bagaj bo'lini to'satib mavjud bo'lgan avtomobillarda hajmi 100 sm × 50 sm × 30 santimetrdan ortiq bo'lmagan, har birining og'irligi 60 kilogrammdan ko'p bo'lmagan bagajni va 150 santimetrdan 200 santimetrgacha o'rtacha qavatli joy uchun haq to'lagan holda olib yurish huquqiga ega.

73. Bagajning o'lehandani 72 bandda ko'rsatilgan eng katta o'lehandalaridan bittasining o'lehandalar oshsa, belgilangan parametrlarga mos bo'lmaydigan hisoblanadi.

5.6 Bagaj mashinalarida bagajni tashish

74. Yo'lovchi, bagaj (yuk) avtomobilini harakati tashkil etilgan shaharlarda (shahar) yo'nalishlarda, bagaj avtomobillarida bagajni tashishga topshirish huquqiga ega.

75. Yo'lovchilarning bagajlari yo'l chiptasini tayinlanib etilganda, bagaj avtomobillariga tashish uchun qabul qilinadi. Har bir yo'l chiptasiga (to'rt yoki undan ortiq chiptasiga) umumiy og'irligi 150 kilogrammdan yuqori bo'lmagan bagaj qabul qilinishi mumkin. Tashuvchi bagaj avtomobilining parametrlariga bog'liq holda, tashishga qabul qilingan bagajning joyini va og'irligini ko'rsatish huquqiga ega.

76. Tashish uchun topshirilayotgan bagaj o'zining o'lehandalari, o'rami bunda xususiyatlari bo'yicha bagaj avtomobiliga yuklash va joylashishda qiyinliklar tug'diradigan, shuningdek, boshqa yo'lovchilarning bagajiga zarar yetkazmasligi kerak. Uchun tashish vaqtida bagajning o'lish va o'rami butunligini va saqlanishini ta'minlash kerak.

Bagaj o'ralganda bagajni yo'qotish xavfi yoki tuzatishni mumkin bo'lgan kamchiliklar bo'lganda, ba'zilar

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 kунidan 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 (avtostansiyalar) naybatchisi, boshuvchining naybatchi dispetcheri yoki topilmaalar bironasi xodimi topilgan buyumlarni olib kelgan shaxs ishlatilganda namatlangan buyumlarining to'liq yoki bilan ikki nusxada dalolatnomasini tuzishi shart.

85. Dalolatnomasini tuzilganidan keyin omborxonadan ikki nusxaga ham tildir olinib, bittasi boshuvchida qoldiriladi, boshqasi esa omborxonaga topalinish uchun omborxonaga barcha buyumlar bilan birgalikda beriladi.

86. Avtovokzal (avtostansiyalar) naybatchisi yoki boshuvchining naybatchi dispetcheri yo'lovchining avto-transport vositasida namatlangan qoldirilgan buyumlarini qoldirilgan tegishli belgi va sanyetlariga tushurinishi berishi shart.

V B O B. Y O' L O V C H I L A R A V T O V O K Z A L L A R I (A V T O S T A N S I Y A L A R I)

87. Avtovokzal (avtostansiyalar) aholi yashash joylarida hamda avtomobil yo'llari tashkilotlarida yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish va xalqaro, shaharlarga hamda shahar atroflarda qatnashuvchi avtobus yo'nalishlarida avtobuslar harakatiga to'xtatib qoldirish, to'xtatish xizmat ko'rsatish va haydovchilarning dam olish xizmatlarini joylashtirish uchun tashkil etiladi.

Ular bir avtovokzal belgilangan nomdagi o'z pasportiga ega bo'lishi kerak. Pasport O'zbekiston avtomobil va daryo transport agentligi tomonidan beriladi.

88. Avtovokzal (avtostansiyalar) muayyan toifa va klasslarga bo'linadi. Yo'lovchilar avtovokzal (avtostansiyalar)ni toifalarga va klasslarga kiritish tartibini, ularning funktsiyasini, ularning texnologik jihatlarini belgilovchi Buzum O'zbekiston avtomobil va daryo transport 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 buyurtmanomalari (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 guruhlarini o'qituvchilarning yoki maxsus belgilangan katta yoshdagi kishilarning

chitta katta yoshdagi kishiga 15 boladan ko'p bo'lmagan kuzatib borilish shartlari bajarilganida qabul qilinadi. Maktab yoshidagi bolalar guruhlari tashkilida ularga hamohlik qilish uchun tibbiyot xizmatlari ajratiladi.

94. Bolalarni umumiy ravishda tashishda Yo'l harakati qoidalarida belgilangan bolalar savbiizligi bo'yicha qo'shimcha chora tadbirlar ko'riladi.

2 §. Yo'l haqini to'lash

95. Hiyuntiruvchilar, hayvotchilar yoki boshqa tashish shartnomalari bo'yicha beriladigan aytdahlar va yangil avtomobillarda yo'lovchilar va bagajni tashishga bittar natijalari tashiychi bilan mijoz o'rtasidagi shartnoma asosida belgilanadi. Ayratlayotgan aytdahlar va yangil avtomobillar ishlatgan to'lov vaqtlari yoki ishlay tariflari bo'yicha belgilanishi mumkin.

96. Aytdah va yangil avtomobil bilan foydalanish vaqti, uning qaralar chiqish vaqtidan qararga qaytish vaqtigacha haydashning davr olish vaqti chiqarib tashlangan holda, buyurtmavalar hayvotchilar yoki boshqa tashish shartnomalarini rasmiylashtirishda hisoblab chiqiladi.

VII BOB. YO'NALISHSIZ TAKSILARDA YO'LOVCHILAR VA BAGAJNI TASHISH

1 §. Umumiy qoidalar

97. Yo'nalishsiz taksilar yukka tartibida foydalanish tartibida shahar, shahar atrofi, shaharlarda va shahar tashish bo'yicha xizmat ko'rsatishga mo'ljallangan.

yo'lovchilarni

to'lov yo'nalishsiz taksilarning maxsus jilvachangan to'lov tashiq jaylarida.

to'lov yo'nalishsiz taksilarning tartibidagi to'lov tashiq tashiq etilgan ko'cha yo'l larning foydalanishida.

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. Mshakat chetiga yo'nalishsiz taksiarni yo'lga chiqarishga buyurtmalar dispetcher tomonidan telefon orqali va shaxsan yo'lovchidan qabul qilinadi.

Yo'nalishsiz taksi ni yo'lga chiqarish qiymati buyurtmachi tomonidan buyurtma bo'yicha belgilangan tartibga muvofiq taksoneti ko'rsatkichi bo'yicha to'lanadi.

104. Yo'nalishsiz taksi yo'lovchining iltimosiga ko'ra tomonlaridag o'zaro kelishuviga ko'ra alohida to'lov evaziga yo'lovchini uning iltimosiga tomon kutib turadi.

4.6. Qo'l yukini va bagajni tashish

105. Yo'nalishsiz takslarning bagaj bo'limlarida bagajni tashish hujjat yopiq bagajxonaga bo'lganda ruxsat beriladi.

Yo'nalishsiz takslarning salonda avtomobil eshigi orqali bernalol qilgan, saloni qoplamashtir va uning uskunalarini buzmaydigan va illos qilmaydigan, haydovchining avtomobilni tashqarishiga hamda orqani ko'rish ko'ziga oqidan foydalanishiga xalaqit bermaydigan turdagi buyumlar va ashyolarni tashishiga ruxsat beriladi.

Mushaklar, ilaroni o'ziga va to'rtinchi mayjud bo'lganda munshuqilovlarda, kichik podyoqlarni savatlarida, sumkalarida hamda qushlarni qafuslarda 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'mandaning hujjatlarini tashish hujjatlarini bo'yicha transportda yurishi rasmiylashtirilgan shaxslar hamda ustidagi 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 (avtostansiyalarda) 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 tashishga chiptalar olish uchun mo'ljallangan.

Harbiylarni tashish hujjatlariga quyidagilar taalluqli-dir:

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 avtovokzalari (avtostansiyalari) kassalarida bagaj

chiptalariga yoki kvitansiyalariga almashtiriladi. Harbiy turdagi harbiylarni tashish hujjatlari jamoah shaxslar haqida chipta kassalarida umumiy shakldagi chiptalarga, bagaj chiptalariga yoki kvitansiyalarga almashtiriladi.

IX BOB. AVTOTRANSPORTDA IMTIYOZLI YOKI BEPUL YOKI YURISH HUQUQIDAN FOYDALANUVCHI YO'LOVCHILAR UCHUN UMUMIY QOIDALAR

110. Avtotransportda bepul yoki imtiyozli yurish huquqiga ega bo'lgan shaxslarga, mansubligi yoki mulkiylik shaklibilan qat'iy nazar yo'nalishda avtobuslarda 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 shaxmatlar ko'rsatish uchun to'lovlar umumiy asoslarda amalga oshiriladi.

X BOB. TASHUVCHILARNING, YO'LOVCHILARNING VA BUYURIMANOMA (BUYURITMA) 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 mo'ljaliy 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 haqida yuzasidan avtovokzal (avtostansiyada) ning naybatchi dispetcheri tomonidan dalolatnomma tuziladi. Dalolatnommada avtotransport vositasining tasdiqlangan jadval bo'yicha jo'nash (yetib kelish) vaqti va haqiqatda jo'nagan (yetib kelgan) vaqti ko'rsatiladi. Dalolatnomma naybatchi dispetcher va ikki yo'lovchi tomonidan imzolayadi. Avtovokzalda (avtostansiyada) naybatchi dispetcher bo'lingan taqdirda, dalolatnomma kamida uchta yo'lovchi tomonidan imzolayadi.

Avtotransport vositasining jo'nashi (yetib kelishi) kechiktilganligi uchun yo'lovchiga to'lanadigan jarima miqdori - jo'nash (yetib kelish) kechikkanligining birinchi to'liq soati uchun (60 minut) chiqim bahosining 10 foizi hisobidan uning davomiyligiga bog'liq holda, jo'nash (kelish) kechikkanligi har bir keyingi 15 minut uchun esa chiqim bahosining 3 foizi hisobidan oshiriladi. Jarima umumiy summasi chiqim bahosining 50 foizidan oltiq bo'lmaydi.

Yo'lovchiga jarima tashuvchi tomonidan yoki avtovokzal (avtostansiyada) boshlig'ining yozma ko'rsatmasi bo'yicha to'lanadi.

Yo'lovchiga to'langan jarima, amaldagi qonun hujjatlariga muvofiq avtotransport vositasining jo'nashiga kechikkanligi yoki uning belgilangan manzilga yetib kelishi kechikkanligi qabulida yo'lovchiga yetkazilgan zararni unga to'lash majburiyatidan ozod qilmaydi. Avtotransport vositasining jo'nashi kechikkanligi sababli bo'yicha yo'lovchi tashiladigan mahalliy taqdimda, tashuvchi yo'lovchiga yo'l haqi to'lovchi hamda u tomonidan ko'rilgan boshqa zarajatlarni qaytarishi shart.

117. Tashuvchi yo'lovchining hayvot va sog'lig'iga yetkazilgan zarar uchun qonun hujjatlariga muvofiq javab beradi.

2-§. Yo'lovchilarning va buyurtmanoma (buyurtma) bergan yoki boshqa tashish shartnomasini tuzgan shaxslarning javobgarligi

118. Yo'lovchilar qonun hujjatlariga muvofiq avto-transport 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 manzildan 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 bo'ydanlash vaqtidan kelib chiqqan holda aytdalash va yangil avtomobillardan bo'ydanlash qiymatining 10 foizini to'laydi.

1.6. E'tirozlar, da'volar

1.23. Yo'lovchilar va bagajni tashish jarayonida paydo bo'ladigan e'tirozlar tashuvchiga jo'natilgan yoki yetib kelish manziliida e'tiroz bildiruvchining xohishi bo'yicha berilishi mumkin.

E'tiroz arizalariga e'tirozni tasdiqlovchi hujjatlar iloya qilinishi kerak.

1.24. Tashuvchiga e'tirozlar 6 oy muddaynida, jarimalar to'lash to'g'risidagi e'tirozlar esa 45 kun muddaynida berilishi mumkin.

ko'rsatilgan muddatlarda

—ni bagajning buzilganligi, shikastlanganligi yoki ta'minoti uchun to'lovlar to'g'risidagi e'tirozlar bo'yicha bagaj berilgan kundan;

—ni bagaj yo'qolgandagi uchun zararni qoplash to'g'risidagi e'tirozlar bo'yicha — bagaj yetkazib berilgan muddatdan tugagandan 10 kundan keyin;

—ni qolgan barcha hodisalarda — e'tiroz bildirish uchun asos bo'ladigan vaqtlar bo'lgan kundan hishtab hisoblanadi.

1.25. Tashuvchi e'tiroz olingan kundan hishtab quyidagi muddatlarda

—ni avtomobil qatnovidagi tashishlardan paydo bo'ladigan e'tirozlar bo'yicha — 1 oy muddaynida;

—ni to'g'ri aralash qatnovlarda paydo bo'ladigan e'tirozlar bo'yicha — 6 oy muddaynida;

—ni jarima to'lash to'g'risidagi e'tirozlar bo'yicha — 45 kun muddaynida bildirilgan e'tirozni ko'rib chiqishi va uning qanoatlantirishi to'g'risida arizachiga xabar berilishi 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. Ruff «Avtomobillarda tashish» Etyax, «Izoshko», 1968

M. D. Blatnov «Avtomobillarda yo'lovchilar tashishi» Moskva, «Transport», 1977

R. S. Min «Avtomobillarda yo'lovchilar tashishi» Toshkent, «O'qituvchi», 1990

A. M. Bolshakov, E. A. Kravchenko, S. I. Chernikova «Yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish sifatini oshirish va avtomobilning samaradorligi» Moskva, «Transport», 1982

«Ishlab 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 maydagi 482 son qaroriga 1-iloza «Avtomobil transportida yo'lovchilar va bagajni tashish qoidalari»

R. F. Ganchukovich, V. H. Ganchukovich «Avtomobillarda tashish» Minsk, «Gily mektab», 1988

I. H. Murodov, I. N. Saitmurodov «Management nazariyasi» O'zbekiston, 2001

S. G'ulomov «Insoniy talant ostida» «Management va biznes nazariyasi» Toshkent, «Mehnat», 1997

A. O'limov, A. Yuldasov «Iqtisodiyot nazariyasi», «Iltiq», 2006

D. N. Kadamova, Z. F. Yuldashev, D. Kadamov «Management» Akademiya, 2003

Z. Yuldashev, K. Holmurov, A. Murodov, F. Murodov, M. Baitov, R. Saitmurodov «Bullatchilik va biznes nazariyasi» Ilim Ziyi, 2009

Avtomobillarda yo'lovchilarni tashish va yuklarni taqdimat tashish qilish va normativ hujjatlar bilan foydalanish O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi boshlig'i, professor A. A. Abduravliyev talant ostida «Norm standart» nashriyoti, 2012

MUNDARIJA

Kirish 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 tatablar. Yo'nalishlardagi harakat jadvallari turlari	53

2.6.2. Harakat jaryalini tuzish uchun kerakli ma'lumotlar Harakat jaryalini tuzish usullari	54
2.7. «Fig'iz» paytida shahar to'liq ayolara yo'nalishlarida mahallaning boshini e'tiboli	56
2.8. Tashish uchun har qotilarni tashkil qilib	58
2.9. Shahar atrofi yo'nalishlarida ayolara harakatlari tashkil etish Kulpara yo'nalishlarida yo'lovchilar tashish	61
2.9.1. Shahar atroflarda va shaharlarda yo'lovchilar tashish	61
2.9.2. Shahar atrofi va shaharlarda yo'nalishlarida tashish harakatini aniqlash	65
2.9.3. Shaharlarda ayolara shaharida tashish harakatini aniqlash	66
2.9.4. Shaharlarda ayolara yo'nalishlarida yo'lovchilar harakatini aniqlash	67
2.9.5. Shaharlarda ayolara yo'nalishini tashish	68
2.9.6. Shahar atroflarda ayolara yo'nalishini tashish	70
2.9.7. Ayolara harakat tashish	71
2.9.8. Kerakli ayolara harakatini aniqlash	73
2.9.9. Shaharlarda yo'nalishlar harakat jaryalini	74
2.9.10. To'g'ri va boshqa tashishni tashkil qilib	75
2.9.11. Kulpara yo'nalishlarida yo'lovchilar tashish	76
2.10. Shartshart, boshshart va oraliq boshshart harakatini tashkil qilib va filozofiyat	79
2.11. Harakat — akskoratya, unisara va boshshart ayolara shaharida tashishni tashkil qilib va boshshart tashish	82
II bo'lim yeha boshshartni tekshirish testi	87

III bo'lim. Yangi avtomobillarda yo'lovchilar tashish

3.1. Takabarda yo'lovchilar tashishni tashkil etish	105
3.1.1. Avtomobil yangi avtomobil takabarga bo'lgan talabini aniqlash maqsadli	110
3.1.2. Takab harakat joylari va ularning filozofiyat	112
3.1.3. Takab harakatini tashish harakatini aniqlash	113
3.1.4. Yangi takabarda tashish harakatini	116
3.1.5. Takab harakatini tashish takabarda yo'lovchilar tashishni tashkil qilib	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. Shubhanlikni asstolon yo'nalishlarida tashish usuli va qo'llaniladigan shiptalarning turlari	169
5.2.4. Yangil avtomobil tashishda tashish	171
5.3. Avtomobil va tashish turidagi yo'lovchi transportlar tashish amalashi	172
5.4. Yo'lovchi avtomobil transportida nazorat qilishning usullari	175
5.5. Xususiyl avtotransport korxonalarida yo'lovchilar tashishni usullari va uning davlat tomonidan nazorat qilinishi	177
5.6. Yo'lovchi tashishni mas'uliyati ehtiyojlarini qamrov	179
V bobi. Ichki tashishni tashish usullari	181

VI bo'lib. Avtomobil transportda menejment

6.1. Menejmentning mohiyati va turlari	190
6.1.1. Menejment funksiyasi (tasviri va turlari)	192
6.1.2. Menejment usullari	193
6.2. Avtotransport korxonalaridagi menejment tashish usullari tashish usullari va usullari	198
6.2.1. Qabul qilingan qarorning bajarilishi usullari	201
6.3. Avtotransport korxonalarida menejment mahiyatini tashish	203
6.3.1. Tashish usullari korxonalar	203
6.3.2. Xususiyl korxonalar	208
6.3.3. Xususiyl korxonalar, mas'uliyati ehtiyojlarini qamrov usullari va usullari	210
6.4. Menejment mahiyatini va usullari	215
6.5. Hozirgi vaqtda ishlatiladigan avtomobil transportda menejment usullari va usullari	218
6.5.1. Korxonalar tashish usullari	221
6.5.2. Xususiyl tashish usullari	221
6.6. Avtomobil transportda raqobat va menejment	234
VI bobi bo'yicha tashishni tashish usullari	236
<i>korxonalar</i>	238
<i>korxonalar</i>	242
<i>korxonalar</i>	243

E. KARIMOV

**AVTOTRANSPORT
VOSITALARIDA YO'LOVCHILAR
TASHISHNI TASHKIL ETISH**

Kash-hunar kollejlari uchun darslik

«Sharq» nashriyot-matbaa
aksiyadorlik kompaniyasi
Bosh tahririyati
Toshkent – 2012

Muharrir *N. O'rolova*
Badiiy muharrir *T. Qanoatov*
Texnik muharrir *L. Nijova*
Sahifalovchi *L. Balseva*
Musahhithi *Sh. Xurramova*

Nasir Husainiyah A I No 201, 2008, 2011, 1

Ishtirok etabrini 2003, 2013. Dastlabki maqali etabrini 2003? Hujjatlar 84-108/14, «Times New Roman» formatida. Olingan maqalalarni shartli hisobga olingan 1333. Dastlabki maqalalarni olingan 1333. Adabi 2018. Hujjatlar № 133.

Uzbekiston Matematika va asboblar agentligining
O'zbekiston Respublikasining matematika jamiyatida etabrini 2008.
100138. Tashkent shahri, Shayxontohur ko'chasi, 80-uy.
www.gilii.uz, e-mail: info@gilii.uz

K 25 Karimov, E.

Avtotransport vositalarida yo'lovchilar tashishni tashkil etish: 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», 2012. – 320 b.

УДК 629.349(075)

ББК 39.808я722

ISBN 978-9943-00-504-7