



АВТОМОБИЛЬ ЙЎЛЛАРИ ВА
АЭРОДРОМЛАР

Тошкент архитектура-қурилиш
институтининг ҳузуридаги тармоқ
маркази

**АВТОМОБИЛЬ ЙЎЛЛАРИ
СОҲАСИНИНГ РИВОЖЛАНИШ
ИСТИҚБОЛЛАРИ**

ТОШКЕНТ-2020

Мазкур ўқув-услубий мажмуа Олий ва ўрта махсус таълим вазирлигининг 2020 йил 7 декабрдаги 648-сонли буйруғи билан тасдиқланган ўқув режа ва дастур асосида тайёрланди.

Тузувчилар: ТДТУ, т.ф.д., проф. И.С.Содиқов
т.ф.д., проф. А.Х.Уроков

Тақризчи: т.ф.н., проф. Қ.Ҳ.Азизов

Ўқув -услубий мажмуа ТАҚИ Кенгашининг 2020 йил 11 декабрдаги 2-сонли қарори билан нашрга тавсия қилинган.

МУНДАРИЖА

I. ИШЧИ ДАСТУР	4
II. МОДУЛНИ ЎҚИТИШДА ФОЙДАЛАНИЛАДИГАН ИНТЕРФАОЛ ТАЪЛИМ МЕТОДЛАРИ	11
III. НАЗАРИЙ МАШҒУЛОТ МАТЕРИАЛЛАРИ	17
IV. АМАЛИЙ МАШҒУЛОТ МАТЕРИАЛЛАРИ.....	83
V. КЕЙСЛАР БАНКИ	92
VI. ГЛОССАРИЙ	99
VII. АДАБИЁТЛАР РЎЙҲАТИ.....	102

I. ИШЧИ ДАСТУР

Кириш

Дастур Ўзбекистон Республикасининг 2020 йил 23 сентябрда тасдиқланган “Таълим тўғрисида”ги Қонуни, Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги “Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида”ги ПФ-4947-сон, Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2018 йил 2 апрелдаги “Қурилиш соҳасида давлат бошқаруви тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида” ги ПФ-5392-сонли, Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2018 йил 14 ноябрдаги “Қурилиш соҳасини давлат томонидан тартибга солишни такомиллаштириш қўшимча чора-тадбирлари тўғрисидаги” ПФ-5577-сонли, 2019 йил 27 августдаги “Олий таълим муассасалари раҳбар ва педагог кадрларининг узлуксиз малакасини ошириш тизимини жорий этиш тўғрисида”ги ПФ-5789-сон, 2019 йил 8 октябрдаги “Ўзбекистон Республикаси олий таълим тизимини 2030 йилгача ривожлантириш концепциясини тасдиқлаш тўғрисида”ги ПФ-5847-сонли Фармонлари ҳамда Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2019 йил 23 сентябрдаги “Олий таълим муассасалари раҳбар ва педагог кадрларининг малакасини ошириш тизимини янада такомиллаштириш бўйича қўшимча чора-тадбирлар тўғрисида”ги 797-сонли Қарорида белгиланган устувор вазифалар мазмунидан келиб чиққан ҳолда тузилган бўлиб, у олий таълим муассасалари педагог кадрларининг касб маҳорати ҳамда инновацион компетентлигини ривожлантириш, соҳага оид илғор хорижий тажрибалар, янги билим ва малакаларни ўзлаштириш, шунингдек амалиётга жорий этиш кўникмаларини такомиллаштиришни мақсад қилади.

Дастур мазмуни олий таълимнинг норматив-ҳуқуқий асослари ва қонунчилик нормалари, илғор таълим технологиялари ва педагогик маҳорат, таълим жараёнида ахборот-коммуникация технологияларини қўллаш, амалий хорижий тил, тизимли таҳлил ва қарор қабул қилиш асослари, махсус фанлар негизида илмий ва амалий тадқиқотлар, технологик тараққиёт ва ўқув жараёнини ташкил этишнинг замонавий услублари бўйича сўнгги ютуқлар, педагогнинг касбий компетентлиги ва креативлиги, глобал Интернет тармоғи, мультимедиа тизимлари ва масофадан ўқитиш усулларини ўзлаштириш бўйича янги билим, кўникма ва малакаларини шакллантиришни назарда тутди.

Дастур доирасида берилаётган мавзулар таълим соҳаси бўйича педагог кадрларни қайта тайёрлаш ва малакасини ошириш мазмуни, сифати ва уларнинг тайёргарлигига қўйиладиган умумий малака талаблари ва ўқув режалари асосида шакллантирилган бўлиб, бу орқали олий таълим муассасалари педагог кадрларининг соҳага оид замонавий таълим ва инновация технологиялари, илғор хорижий тажрибалардан самарали фойдаланиш, ахборот-коммуникация технологияларини ўқув жараёнига кенг татбиқ этиш, чет тилларини интенсив ўзлаштириш даражасини ошириш ҳисобига уларнинг касб маҳоратини, илмий фаолиятини мунтазам юксалтириш, олий таълим муассасаларида ўқув-тарбия жараёнларини ташкил этиш ва бошқаришни тизимли таҳлил қилиш, шунингдек, педагогик вазиятларда оптимал қарорлар қабул қилиш билан боғлиқ компетенцияларга эга бўлишлари таъминланади.

Қайта тайёрлаш ва малака ошириш йўналишининг ўзига хос хусусиятлари ҳамда долзарб масалаларидан келиб чиққан ҳолда дастурда тингловчиларнинг махсус фанлар доирасидаги билим, кўникма, малака ҳамда компетенцияларига қўйиладиган талаблар такомиллаштирилиши мумкин.

Модулнинг мақсади ва вазифалари

“Автомобиль йўллари соҳасининг ривожланиш истиқболлари” модулининг мақсади - Олий таълим муассасалари “Автомобиль йўллари ва аэродромлар” таълим йўналишлари ва мутахассисликлари профессор-ўқитувчиларининг педагогик фаолиятига назарий ва касбий тайёргарликни таъминлаш ва янгилаш, касбий компетентликни ривожлантириш асосида таълим-тарбия жараёнларини самарали ташкил этиш ва бошқариш бўйича билим, кўникма ва малакаларни такомиллаштиришга қаратилган.

Модулнинг вазифаси: педагогик кадрлар тайёргарлигига қўйиладиган талаблар, таълим ва тарбия ҳақидаги ҳужжатлар, Кўприклар ва транспорт тоннеллари муҳандислиги фанининг долзарб муаммолари ва замонавий концепциялари, педагогнинг шахсий ва касбий ахборот майдонини лойиҳалаш, педагог кадрларнинг малакасини ошириш сифатини баҳолаш ишлари, Транспорт иншоотлари муҳандислиги ва Йўл активларини бошқариш соҳасидаги инновациялар ва долзарб муаммолар мазмунини ўрганишга йўналтиришдан иборат.

Модул бўйича тингловчиларнинг билими, кўникмаси, малакаси ва компетенцияларига қўйиладиган талаблар

Кутилаётган натижалар: Тингловчилар “Автомобиль йўллари соҳасининг ривожланиш истиқболлари” модулини ўзлаштириш орқали қўйидаги билим, кўникма ва малакага эга бўладилар:

- Автомобиль йўллари соҳасининг ривожланиш истиқболларини ва сўнгги ютуқларини, ҳамда хорижий технологияларни;
- Автомобиль йўллари соҳасининг ривожланиш истиқболлари фанини ўқитишдаги илғор хорижий тажрибаларни ва методикаларни;
- Автомобиль йўллари соҳасининг ривожланиш истиқболлари соҳасида илмий тадқиқотларни ва уларни олиб бориш усулларини;
- замонавий йўл қурилиш материалларини қўллашни ва уларни сифатини баҳолашни;
- йўл қурилиш соҳасидаги инновацияларни, илғор ва энергия тежамкор технологияларни;
- автомобиль йўллари ва аэродромларни лойиҳалаш, қуриш ва эксплуатация қилишдаги геодезик ишларда геоахборот тизимларини қўллашни, электрон тахеометрлардан оқилона фойдаланишни;
- Автомобиль йўллари соҳасининг ривожланиш истиқболларини ва уларни самарали ташкил қилишни;
- йўл қурилиш соҳасидаги долзарб масалаларни *билиши* керак.

Тингловчи:

- таълим жараёнида ахборот-коммуникация технологияларидан фойдаланиш;
- виртуал лаборатория ишларини яратиш ва қўллаш;
- хорижий тилдаги манбалардан педагогик фаолиятда фойдалана олиш;
- электрон ўқув материалларини яратиш технологияларини билиши ҳамда улардан таълим жараёнида фойдаланиш;
- қурилиш бозорига кириб келаётган замонавий ва узоққа чидамли йўл қурилиш материалларини амалиётда қўллай олиш;
- автомобиль йўлларини қуриш ва эксплуатация қилишдаги геодезик ишларни замонавий тахеометрлар ва электрон ўлчов қурилмаларида самарали ташкил қилиш;
- йўл қурилиш соҳасидаги инновацияларни ўқув жараёнига тадбиқ этиш;
- йўл хўжалигининг ишлаб чиқариш корхоналари ва базаларида илғор ва энергия тежамкор технологияларни қўллай олиш;

- Ўзбекистон Республикасининг автомобиль йўллари ва аэродромлар соҳасидаги меъёрий ҳужжатлар тизимидаги ўзгаришларни амалиётга тадбиқ эта олиш **кўникмаларига** эга бўлиши лозим.

Тингловчи:

- Автомобиль йўллари соҳасининг ривожланиш истиқболлари фанидан инновацион ўқув машғулотларини лойиҳалаш, амалга ошириш, баҳолаш, такомиллаштириш;
- Автомобиль йўллари соҳасининг ривожланиш истиқболлари фанларини ўқитишнинг дидактик таъминотини яратиш;
- коммуникатив вазифаларни ҳал этиш технологиялари, касбий мулоқот усулларидан фойдаланиш, ҳамкорлик ишларини олиб бориш;
- йўл пойини қуришда сифат назорати ва ишларни қабул қилиш, йўл пойини қуриш ишларини ташкил қилиш;
- йўлларни лойиҳалаш, қуриш, реконструкция қилиш, эксплуатация қилиш, таъмирлаш ва сақлаш, жиҳозлаш ва ободонлаштириш;
- йўл тўшамаларини қуриш, автомобиль йўллари ва аэродромларни реконструкция қилиш, автомобиль йўллари ва аэродромларни эксплуатация қилиш технологияларини ташкил этиш **малакаларига** эга бўлиши зарур.

Тингловчи:

- автомобиль йўллари ва аэродромларни автоматлаштирилган лойиҳалаш ва лойиҳалашда геоахборот тизимларини қўллаш, автомобиль йўллари ва аэродромларни қуриш, реконструкция ва эксплуатация қилиш **компетенцияларига** эга бўлиши лозим.

Модулни ташкил этиш ва ўтказиш бўйича тавсиялар

“Автомобиль йўллари соҳасининг ривожланиш истиқболлари” курси маъруза ва амалий машғулотлар шаклида олиб борилади.

Курсни ўқитиш жараёнида таълимнинг замонавий методлари, педагогик технологиялар ва ахборот-коммуникация технологиялари қўлланилиши назарда тутилган:

- маъруза дарсларида замонавий компьютер технологиялари ёрдамида презентацион ва электрон-дидактик технологиялардан;

- ўтказиладиган амалий машғулотларда техник воситалардан, экспресс-сўровлар, тест сўровлари, ақлий ҳужум, гуруҳли фикрлаш, кичик гуруҳлар билан ишлаш, коллоквиум ўтказиш, ва бошқа интерактив таълим усулларини қўллаш назарда тутилади.

Модулнинг ўқув режадаги бошқа модуллар билан боғлиқлиги ва узвийлиги

Модул мазмунини ўқув режадаги “Кўприқлар ва транспорт тоннеллари муҳандислиги”, “Транспорт иншоотлари муҳандислиги”, “Йўл активларини

бошқариш” ва бошқа барча блок фанлари билан узвий боғланган ҳолда уларнинг илмий-назарий, амалий асосларини очиб беришга хизмат қилади.

Модулнинг олий таълимдаги ўрни

Фан олий таълим муассасалари педагог кадрларининг касбий тайёргарлиги даражасини ривожлантириш, уларнинг илғор педагогик тажрибаларни ўрганишлари ҳамда замонавий таълим технологияларидан фойдаланиш, хорижий давлатлар нуфузли таълим муассасалари тажрибаларини ўзлаштириш бўйича малака ва кўникмаларини такомиллаштиришга қаратилганлиги билан аҳамиятлидир.

Модул бўйича соатлар тақсимооти

№	Модул мавзулари	Тингловчининг ўқув юклараси, соат			
		Ҳаммаси	Аудитория ўқув юклараси		
			Жами	Жумладан	
		Назарий		Амалий	
1	Йул соҳаси ютуқлари , муаммолари, истикболли ривожланиш йўллари. Йул соҳасини Ўзбекистон Республикасини социаль-иктисодий ривожланишидаги роли ва ҳозирги ҳолати. Дунё мамлакатлари автомобиль йўлларининг ҳолатини таҳлили. МДХ автомобиль йўлларининг ҳолати ва ривожланиш истикболлари. Ўзбекистон Республикаси автомобиль йўллари тармоғининг замонавий ҳолатини таҳлили ва ривожланиш тенденциялари. Автомобиллаштириш даражасини ҳаракат хавфсизлиги даражасига таъсири. Йул тармоқлари узунлиги, зичлигини аҳоли сонига нисбатан йул транспорт ходисаси огирлик даражасига боғлиқлиги. Йул тармоқларида автома-	8	8	4	4

	гистралларни нисбий узунлигини уртача йул-транспорт ходисаси сонига таъсири.				
2	Умум фойдаланадиган автомобиль йуллари ривожланиш муаммолари. Лойihalаш меъёрларини такомиллаштиришда бажариладиган мухим стратегик кадамлар. Йул тушамаси конструкциясини такомиллаштириш йуллари. Узбекистон Республикаси йул сохаси ривожланиш муаммолари.	6	6	2	4
3	Йул хужалиги инновацион фаолиятини ривожлантириш. Янги технологиялар, техникалар, иншоотлар ва материалларни куллаш. Магистрал йулларни, энергия ва ресурсларни тежайдиган технологияларни, мустахкам йул иншоотлари ва материалларни лойihalаш ва ишлатиш учун янги ишлаб чиқилган стандартларни куллаш. Йул хужалиги сохасида инновациялардан фойдаланиш ва ривожлантиришга тусик омилларни бартатаф этиш.	6	6	2	4
	Жами	20	20	8	12

НАЗАРИЙ МАШҒУЛОТЛАР МАЗМУНИ

1-Маъруза: Йул сохаси ютуқлари, муаммолари, истикболли ривожланиш йўллари. Йул сохасини Узбекистон Республикасини социаль-иқтисодий ривожланишидаги роли ва ҳозирги ҳолати.

Дунё мамлакатлари автомобиль йўлларининг ҳолатини таҳлили, МДХ автомобиль йўлларининг ҳолати ва ривожланиш истикболлари. Ўзбекистон Республикаси автомобиль йўллари тармоғининг замонавий ҳолатини таҳлили ва ривожланиш тенденциялари. Автомобиллаштириш даражасини ҳаракат хавфсизлиги даражасига таъсири. Йул тармоқлари узунлиги, зичлигини аҳоли сонига нисбатан йул транспорт ходисаси огирлик даражасига боғлиқлиги. Йул тармоқларида автомагистралларни нисбий узунлигини уртача йул-транспорт ходисаси сонига таъсири.

2-Маъруза: Умум фойдаланадиган автомобиль йуллари ривожланиш муаммолари. Лойихалаш меъёрларини такомиллаштиришда бажариладиган муҳим стратегик кадамлар.

Умум фойдаланадиган автомобиль йуллари ривожланиш муаммолари. Лойихалаш меъёрларини такомиллаштиришда бажариладиган муҳим стратегик кадамлар. Йул тушамаси конструкциясини такомиллаштириш йуллари. Ўзбекистон Республикаси йул соҳаси ривожланиш муаммолари. Йул хужалиги инновацион фаолиятини ривожлантириш. Янги технологиялар, техникалар, иншоотлар ва материалларни куллаш. Магистрал йулларни, энергия ва ресурсларни тежайдиган технологияларни, мустаҳкам йул иншоотлари ва материалларни лойихалаш ва ишлатиш учун янги ишлаб чиқилган стандартларни куллаш. Йул хужалиги соҳасида инновациялардан фойдаланиш ва ривожлантиришга тусик омилларни бартатаф этиш.

3- мавзу. Йул хужалиги инновацион фаолиятини ривожлантириш.

Йул қурилиши ҳозирги ҳолатини баҳолаш. Янги технологиялар, техникалар, иншоотлар ва материалларни куллаш. Магистрал йулларни, энергия ва ресурсларни тежайдиган технологияларни, мустаҳкам йул иншоотлари ва материалларни лойихалаш ва ишлатиш учун янги ишлаб чиқилган стандартларни куллаш. Йул хужалиги соҳасида инновациялардан фойдаланиш ва ривожлантиришга тусик омилларни бартатаф этиш. Республика автомобиль йуллари тармоғини халқаро йул тармоғларига боғланиш лойиҳалари (ТРАСЕКА, ЦАРЭС ва б.) таҳлили

АМАЛИЙ МАШҒУЛОТ МАЗМУНИ

1-Амалий машғулот. Дунё мамлакатлари автомобиль йулларининг ҳолатини таҳлил қилиш

Дунё мамлакатлари автомобиль йулларининг ҳолатини таҳлил қилиш ва баҳолаш, МДХ ва Ёвропа давлатларининг автомобиль йулларини таҳлил қилиш.

2-Амалий машғулот. Йул тармоғининг мавжуд ҳолатини таҳлил қилиш ва баҳолаш

Автомобиль йўлларидаги транспорт харажатларини аниқлаш. Автомобиль йўлларидаги транспорт харажатларини келиб чиқиш сабабларини ўрганиш ва тахлил қилиш.

3-Амалий машғулот. Йўл шароитига боғлиқ ҳолда транспорт харажатларини аниқлаш

Автомобиль йўлларининг ҳолатини ўрганиш орқали мавжуд муаммоларни бартараф этиш. Автомобиль йўлларининг ҳолатини тахлил қилиш, тахлил қилинган маълумотларни баҳолаш.

ЎҚИТИШ ШАКЛЛАРИ

Мазкур модул бўйича қуйидаги ўқитиш шаклларидан фойдаланилади:

- маърузалар, амалий машғулотлар (маълумотлар ва технологияларни англаб олиш, ақлий қизиқишни ривожлантириш, назарий билимларни мустаҳкамлаш);

- давра суҳбатлари (қўрилаётган лойиҳа ечимлари бўйича таклиф бериш қобилиятини ошириш, эшитиш, идрок қилиш ва мантиқий хулосалар чиқариш);

- баҳс ва мунозаралар (лойиҳалар ечими бўйича далиллар ва асосли аргументларни тақдим қилиш, эшитиш ва муаммолар ечимини топиш қобилиятини ривожлантириш).

II. МОДУЛНИ ЎҚИТИШДА ФОЙДАЛАНИЛАДИГАН ИНТЕРФАОЛ ТАЪЛИМ МЕТОДЛАРИ

“SWOT-таҳлил” методи.

Методнинг мақсади: мавжуд назарий билимлар ва амалий тажрибаларни таҳлил қилиш, таққослаш орқали муаммони ҳал этиш йўллари топишга, билимларни мустаҳкамлаш, такрорлаш, баҳолашга, мустақил, танқидий фикрлашни, ностандарт тафаккурни шакллантиришга хизмат қилади.



Автомобиль йўллари тармоғининг ҳозирги кундаги ривожланиш жараёнларни SWOT таҳлилини ушбу жадвалга туширинг.

S	Автомобиль йўллари тармоғининг ҳозирги кундаги ривожланиш жараёнларни кучли томонлари	Технологияларнинг замонавийлиги, сифат даржасини юқорилиги, илғорлиги...
W	Автомобиль йўллари тармоғининг ҳозирги кундаги ривожланиш жараёнларни кучсиз томонлари	Технологияларни қўллашда маҳаллий шароитни ҳисобга олинмаганлиги...
O	Автомобиль йўллари тармоғининг ҳозирги кундаги ривожланиш жараёнларни имкониятлари (ички)	Тезкор ва замонавий машина механизмларнинг ГАТ тизимлари орқали бошқариш имконияти...
T	Тўсиқлар (ташқи)	Маҳаллий мутахассисларнинг ушбу технологиялардан самарали фойдаланиш кўникмаларини етарли эмаслиги...

Хулосалаш» (Резюме, Веер) методи

Методнинг мақсади: Бу метод мураккаб, кўптармоқли, мумкин қадар, муаммоли характеридаги мавзуларни ўрганишга қаратилган. Методнинг моҳияти шундан иборатки, бунда мавзунинг турли тармоқлари бўйича бир хил ахборот берилади ва айна пайтда, уларнинг ҳар бири алоҳида аспектларда муҳокама этилади. Масалан, муаммо ижобий ва салбий томонлари, афзаллик, фазилат ва камчиликлари, фойда ва зарарлари бўйича ўрганилади. Бу интерфаол метод танқидий, таҳлилий, аниқ мантиқий фикрлашни муваффақиятли ривожлантиришга ҳамда ўқувчиларнинг мустақил ғоялари, фикрларини ёзма ва оғзаки шаклда тизимли баён этиш, ҳимоя қилишга имконият яратади. “Хулосалаш” методидан маъруза машғулотларида индивидуал ва жуфтликлардаги иш шаклида, амалий ва семинар машғулотларида кичик гуруҳлардаги иш шаклида мавзу юзасидан билимларни мустаҳкамлаш, таҳлили қилиш ва таққослаш мақсадида фойдаланиш мумкин.

Методни амалга ошириш тартиби:



тренер-ўқитувчи иштирокчиларни 5-6 кишидан иборат кичик гуруҳларга ажратади;



тренинг мақсади, шартлари ва тартиби билан иштирокчиларни таништиргач, ҳар бир гуруҳга умумий муаммони таҳлил



ҳар бир гуруҳ ўзига берилган муаммони атрофлича таҳлил қилиб, ўз мулоҳазаларини тавсия этилаётган схема бўйича таркатмага



навбатдаги босқичда барча гуруҳлар ўз тақдимотларини ўтказадилар. Шундан сўнг, тренер томонидан таҳлиллар

Замонавий техника ва технологиялар					
Асфальтётқизгичлар		Катоклар		Автогрейдерлар	
афзаллиги	камчилиги	афзаллиги	камчилиги	афзаллиги	камчилиги
Хулоса:					

“Кейс-стади” методи

«Кейс-стади» - инглизча сўз бўлиб, («case» – аниқ вазият, ҳодиса, «stadi» – ўрганмоқ, таҳлил қилмоқ) аниқ вазиятларни ўрганиш, таҳлил қилиш асосида ўқитишни амалга оширишга қаратилган метод ҳисобланади. Кейсда очик ахборотлардан ёки аниқ воқеа-ҳодисадан вазият сифатида таҳлил учун фойдаланиш мумкин. Кейс ҳаракатлари ўз ичига қуйидагиларни қамраб олади: Ким (Who), Қачон (When), Қерда (Where), Нима учун (Why), Қандай/ Қанақа (How), Нима-натижа (What).

“Кейс методи” ни амалга ошириш босқичлари

Иш босқичлари	Фаолият шакли ва мазмуни
1-босқич: Кейс ва унинг ахборот таъминоти билан таништириш	<ul style="list-style-type: none"> ✓ якка тартибдаги аудио-визуал иш; ✓ кейс билан танишиш(матнли, аудио ёки медиа шаклда); ✓ ахборотни умумлаштириш; ✓ ахборот таҳлили; ✓ муаммоларни аниқлаш
2-босқич: Кейсни аниқлаштириш ва ўқув топшириғни белгилаш	<ul style="list-style-type: none"> ✓ индивидуал ва гуруҳда ишлаш; ✓ муаммоларни долзарблик иерархиясини аниқлаш; ✓ асосий муаммоли вазиятни белгилаш
3-босқич: Кейсдаги асосий муаммони таҳлил этиш орқали ўқув топшириғининг ечимини излаш, ҳал этиш йўлларини ишлаб чиқиш	<ul style="list-style-type: none"> ✓ индивидуал ва гуруҳда ишлаш; ✓ муқобил ечим йўлларини ишлаб чиқиш; ✓ ҳар бир ечимнинг имкониятлари ва тўсиқларни таҳлил қилиш; ✓ муқобил ечимларни танлаш
4-босқич: Кейс ечимини ечимини шакллантириш ва асослаш, тақдимот.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ якка ва гуруҳда ишлаш; ✓ муқобил вариантларни амалда қўллаш имкониятларини асослаш; ✓ ижодий-лойиха тақдимотини тайёрлаш; ✓ якуний хулоса ва вазият ечимининг амалий аспектларини ёритиш

Кейс. Автомобиль йўллари ва аэродромлар қопламаларида таъмирлашлараро муддатидан олдин деформация ва бузилишлар юзага келди. Бунга жорий йилда молиялаштириш назарда тутилмаган. Қопламадаги бузилишлар жадаллашмоқда ва ҳажми ортиб бормоқда.

Кейсни бажариш босқичлари ва топшириқлар:

- Кейсдаги муаммони келтириб чиқарган асосий сабабларни белгиланг (индивидуал ва кичик гуруҳда).
- Автомобиль йўлини бузилиш жараёнини тўхташиш ва олдини олиш тадбирларини, бажариладиган ишлар кетма-кетлигини белгиланг (жуфтликлардаги иш).

“Инсерт” методи

Методнинг мақсади: Мазкур метод тингловчиларда янги ахборотлар тизимини қабул қилиш ва билмларни ўзлаштирилишини енгиллаштириш мақсадида қўлланилади, шунингдек, бу метод тингловчилар учун хотира машқи вазифасини ҳам ўтайди.

Методни амалга ошириш тартиби:

- ўқитувчи машғулотга қадар мавзунинг асосий тушунчалари мазмуни ёритилган инпут-матнни тарқатма ёки тақдимот кўринишида тайёрлайди;
- янги мавзу моҳиятини ёритувчи матн таълим олувчиларга тарқатилади ёки тақдимот кўринишида намойиш этилади;
- таълим олувчилар индивидуал тарзда матн билан танишиб чиқиб, ўз шахсий қарашларини махсус белгилар орқали ифодалайдилар. Матн билан ишлашда талабалар ёки қатнашчиларга қуйидаги махсус белгилардан фойдаланиш тавсия этилади:

Белгилар	1-матн	2-матн	3-матн
“V” – таниш маълумот.			
“?” – мазкур маълумотни тушунмадим, изоҳ керак.			
“+” бу маълумот мен учун янгилик.			
“– ” бу фикр ёки мазкур маълумотга қаршиман?			

Белгиланган вақт якунлангач, таълим олувчилар учун нотаниш ва тушунарсиз бўлган маълумотлар ўқитувчи томонидан таҳлил қилиниб, изоҳланади, уларнинг моҳияти тўлиқ ёритилади. Саволларга жавоб берилади ва машғулот якунланади.

“Блиц-ўйин” методи

Методнинг мақсади: тингловчиларда тезлик, ахборотлар тизimini таҳлил қилиш, режалаштириш, прогнозлаш кўникмаларини шакллантиришдан иборат. Мазкур методни баҳолаш ва мустаҳкамлаш мақсадида қўллаш самарали натижаларни беради.

Методни амалга ошириш босқичлари:

1. Дастлаб иштирокчиларга белгиланган мавзу юзасидан тайёрланган топширик, яъни тарқатма материалларни алоҳида-алоҳида берилади ва улардан материални синчиклаб ўрганиш талаб этилади. Шундан сўнг, иштирокчиларга тўғри жавоблар тарқатмадаги «якка баҳо» колонкасига белгилаш кераклиги тушунтирилади. Бу босқичда вазифа якка тартибда бажарилади.

2. Навбатдаги босқичда тренер-ўқитувчи иштирокчиларга уч кишидан иборат кичик гуруҳларга бирлаштиради ва гуруҳ аъзоларини ўз фикрлари билан гуруҳдошларини таништириб, баҳслашиб, бир-бирига таъсир ўтказиб, ўз фикрларига ишонтириш, келишган ҳолда бир тўхтамга келиб, жавобларини «гуруҳ баҳоси» бўлимига рақамлар билан белгилаб чиқишни топширади. Бу вазифа учун 15 дақиқа вақт берилади.

3. Барча кичик гуруҳлар ўз ишларини тугатгач, тўғри ҳаракатлар кетма-кетлиги тренер-ўқитувчи томонидан ўқиб эшиттирилади, ва ўқувчилардан бу жавобларни «тўғри жавоб» бўлимига ёзиш сўралади.

4. «Тўғри жавоб» бўлимида берилган рақамлардан «якка баҳо» бўлимида берилган рақамлар таққосланиб, фарқ булса «0», мос келса «1» балл қуйиш сўралади. Шундан сўнг «якка хато» бўлимидаги фарқлар юқоридан пастга қараб қўшиб чиқилиб, умумий йиғинди ҳисобланади.

5. Худди шу тартибда «тўғри жавоб» ва «гуруҳ баҳоси» ўртасидаги фарқ чиқарилади ва баллар «гуруҳ хатоси» бўлимига ёзиб, юқоридан пастга қараб қўшилади ва умумий йиғинди келтириб чиқарилади.

6. Тренер-ўқитувчи якка ва гуруҳ хатоларини тўпланган умумий йиғинди бўйича алоҳида-алоҳида шарҳлаб беради.

7. Иштирокчиларга олган баҳоларига қараб, уларнинг мавзу бўйича ўзлаштириш даражалари аниқланади.

«Автомобиль йўллари таъмирлаш ва сақлаш ишлари таснифи» кетма-кетлигини жойлаштиринг. Ўзингизни текшириб кўринг!

Ҳаракатлар мазмуни	Якка баҳо	Якка хато	Тўғри жавоб	Гуруҳ баҳоси	Гуруҳ хатоси
Жорий таъмирлаш					
Мукамал таъмирлаш					
Сақлаш					
Қишки сақлаш					
Кўкаламзорлаштириш					

III. НАЗАРИЙ МАШҒУЛОТ МАТЕРИАЛЛАРИ

1-мавзу: Йул соҳаси ютуқлари , муаммолари, истикболли ривожланиш йўллари. Йул соҳасини Ўзбекистон Республикасини социаль-иқтисодий ривожланишидаги роли ва ҳозирги ҳолати.

режа :

- 1.1. Дунё мамлакатлари автомобиль йўлларининг ҳолатини таҳлили.
- 1.2. МДХ автомобиль йўлларининг ҳолати ва ривожланиш истикболлари.
- 1.3. Ўзбекистон Республикаси автомобиль йўллари тармоғининг замонавий ҳолатини таҳлили ва ривожланиш тенденциялари.
- 1.4. Автомобиллаштириш даражасини ҳаракат хавфсизлиги даражасига таъсири.
- 1.5. Йул тармоқлари узунлиги, зичлигини аҳоли сонига нисбатан йул транспорт ходисаси огирлик даражасига боғлиқлиги.
- 1.6. Йул тармоқларида автомагистралларни нисбий узунлигини ўртача йул-транспорт ходисаси сонига таъсири.

Таянч сўз ва иборалар: Йул соҳаси ютуқлари , муаммолари, истикболли ривожланиш йўллари, дунё мамлакатлари автомобиль йўллари, МДХ автомобиль йўлларининг ҳолати, Автомобиллаштириш даражаси, ҳаракат хавфсизлиги даражасига, йул тармоқлари узунлиги, зичлиги, ЙТХ. Йул тармоқларида автомагистралларни нисбий узунлигини ўртача йул-транспорт ходисаси сонига таъсири.

1.1 1.1 Дунё мамлакатлари автомобиль йўлларининг ҳолатини таҳлили.

Ўзбекистон Республикасида йўллар иқтисодиётнинг йирик асосий тармоқларидан бири, саноат ва ижтимоий инфратузилманинг энг муҳим қисми бўлиб, мамлакатнинг ижтимоий-иқтисодий ривожланишида муҳим рол ўйнайди.

Йўл тармоғи мамлакатнинг барча ҳудудларини бирлаштиради, бу унинг ҳудудий яхлитлиги, иқтисодий маконининг бирлиги учун зарур шартдир, у иқтисодий ўсиш шартларини белгилайди, миллий иқтисодиётнинг рақобатбардошлигини ва аҳолининг ҳаёт сифатини яхшилайди. Йўллар республиканинг ташқи иқтисодий алоқаларини ва унинг

global iqtisodiy tizimga integratsiyalashuvini ta'minlash uchun moddiy asos b'ulib, k'ushni davlatlarга киришни таъминлайди.

Республиканинг географик хусусиятлари хорижий мамлакатларнинг транзит ташишларини ўз йўл коммуникациялари орқали амалга оширишда унинг транзит салоҳиятини рўёбга чиқариш бўйича мамлакатнинг рақобат устунликларини ривожлантиришда устувор ролни белгилайди.

Республикада йўлдан ташқари ҳолатлар олиб ташланди, барча аҳоли пунктлари туман ва вилоят марказлари билан, темир йўл станциялари, аэропортлар ва пойтахт Тошкент билан қаттиқ, яхшиланган йўллар тармоғи орқали барқарор ва ишончли алоқага ега.

Иқтисодий мажмуадаги йўлларнинг аҳамияти унинг салмоқли улуши (2.96 %), саноатни ривожлантириш учун инвестицияларда (2.96%) ва уларда банд бўлган ходимлар сони (0.15%) ҳамда мамлакат иқтисодиётини тавсифловчи бошқа бир қатор муҳим кўрсаткичлардан ҳам далолат беради. Бу ҳолатларнинг барчаси йўлларни иқтисодиётнинг устувор тармоқлари қаторига киритиш имконини беради. Автотранспорт юк ташиш умумий ҳажмининг 91% ини ташкил этади ва transport хизматлари бозорининг муайян сегментларида автотранспорт рақобатбардошлиги ошиб бормоқда. Автотранспорт улуши жами йўловчи ташиш транспортининг 98,8 % ни ташкил этади. Хавфсиз ва юқори сифатли йўл тармоғига кириш ишлаб чиқариш, бизнес ва ижтимоий хизматларнинг самарадорлиги ва ривожланишини белгилайди. Шу муносабат билан мамлакат ижтимоий-иқтисодий тараққиётида йўл тармоғининг ўрни унинг бир қатор сифат хусусиятлари билан белгиланадики, улар йўллар фаолиятининг тезлиги, хавфсизлиги ва экологик жиҳатдан дўстлиги билан боғлиқ.

Алоқа тезлиги иқтисодий муносабатлар самарадорлигига ва аҳолининг ҳаракатчанлигига таъсир қилади. Товарлар ва йўловчилар етказиб бериш тезлигининг ошиши моддий иқтисодий ва ижтимоий samara беради.

Юокларни ташишда айланма маблағларни корхоналардан чиқаришда, йўловчиларни ташишда еса – бошқа мақсадларда фойдаланиш мумкин бўлган одамларнинг бўш вақтларини чиқаришда ифодаланади.

Асосий йўлларда арзон ва тезроқ ташиш мамлакатнинг чекка худудларини бирлаштиради, аҳолининг ҳаёт сифатини ва ишбилармонлик даражасини яхшилайти, мамлакатнинг худудий бирлигини мустаҳкамлайди ва ҳар бир минтақанинг потенциал иқтисодий ва ижтимоий имкониятларини рўёбга чиқариш учун янада қулай шарт-шароитлар яратади.

Мамлакат ривожланишда давом етар екан, унинг ички ва ташқи transport - иқтисодий алоқалари кенгаяди, ишлаб чиқариш ҳажми кенгаяди ва аҳоли турмуш даражаси ошади, йўлларнинг аҳамияти ва уларнинг тизим шакллантирувчи омил сифатидаги роли фақат ошади. Бундай шароитда йўлларни ривожлантиришнинг стратегик йўналишларини шакллантириш мамлакат ижтимоий-иқтисодий ривожланишининг умумий йўналишлари ва кўлами ҳамда иқтисодиётдаги global global global стратегик тенденциялар билан яқин муносабатдаги ҳозирги ҳолати ва ривожланиш муаммоларини ҳар томонлама таҳлил қилишга асосланиши лозим.,

Йўл тармоғи transport инфратузилмаси ва Ўзбекистон Республикаси халқ хўжалигининг енг муҳим елемементи ҳисобланади. Унинг самарали фаолият кўрсатиши ва барқарор ривожланиши иқтисодиётни барқарорлаштириш ва тикланишга ўтиш, мамлакат яхлитлиги ва миллий хавфсизлигини таъминлаш, савиясини кўтариш ва аҳоли турмуш шароитини яхшилашнинг зарурий шартидир.

Мамлакат йўл тармоғи ҳозирги кунда жамиятнинг сиёсий, ижтимоий ва иқтисодий еҳтиёжларини тўла қондирмаяпти. Мамлакатда иқтисодиётни давлат тасарруфидан чиқариш, моддий-техник қўллаб-қувватлаш, аҳолига истеъмол моллари етказиб беришга ўтиш бошланди. Шу муносабат билан Ўзбекистон Республикаси йўлларидаги вазият кескин ўзгарди. Вилоятлар ўртасида, шунингдек, Тошкент ва бошқа йирик маъмурий марказларга келиш талаб етилмайдиган чегара давлатлари билан кўплаб transport алоқалари

мавжуд. Давлат йўл сиёсатини Ўзбекистон Республикаси иқтисодиёти ва ижтимоий соҳасини ислоҳ қилишнинг мақсадлари ва реал шарт-шароитлари билан мувофиқлаштириш, шунингдек, Ўзбекистон Республикаси йўл тармоғини ривожлантиришнинг янги стратегиясини шакллантириш зарурлиги Ўзбекистон Республикаси Президентининг 7.02.2018 йилдаги Фармони билан белгиланган. Но у-4947" Ўзбекистон Республикаси янада ривожлантириш учун бир стратегия тўғрисида " Ўзбекистон Республикаси иқтисодиёти ва ижтимоий соҳани ислоҳ даврида халқаро ва минтақалараро transport йўналишларга автомобил интенсив ўсиши ва бизнес билан унинг ривожланишини босқичма-босқич уйғунлаштириш еришилади йўл тармоғини ривожлантириш, янги ва анъанавий transport коридорлари яратиш, қўллаб-қувватлаш тармоғи техник даражасини ошириш талаб қилади.

Йўл муаммосининг мураккаблиги ва кўп қирралилиги тизимли ёндашувни қўллаш ва уни ҳал етишда дастурий усуллардан фойдаланишни тақозо этади. Бугунги кунга келиб, Ўзбекистон Республикаси йўл тармоғини ривожлантириш бўйича мақсадли дастурларни ишлаб чиқиш ва амалга ошириш орқали йўл муаммосини ҳал етиш бўйича айрим тажриба тўплади.

Автомобил йўлларини янада ривожлантириш, автомобил йўлларига инвестициялар самарадорлигини ва йўл фойдаланувчиларига кўрсатиладиган хизматлар сифатини ошириш, йўл хавфсизлигини таъминлаш ва давлат йўлларини қуриш, реконструкция қилиш, таъмирлаш ва сақлаш учун қўшимча молиявий ресурсларни олиш.

Автомобилсозлик даражасининг йўл ҳаракати хавфи кўрсаткичларига таъсири

Шахс хавфсизлигини таъминлаш чора-тадбирлари тизимида ишончли йўл ҳаракати хавфсизлиги тобора муҳим аҳамият касб етмоқда. Шундай қилиб, БМТ Жаҳон Соғлиқни сақлаш ташкилоти маълумотларига кўра, йўл-transport ҳодисалари жиноий жароҳатлардан сўнг, жиддий жароҳатланиш

сабаблари орасида иккинчи ўринни егаллайди. Ҳар йили 1,2 миллионгача одам йўл-transport ҳодисалари қурбонига айланади ва 50 миллионгача одам турли даражада оғир жароҳатланади.

Мамлакат йўлларидаги бундай аянчли статистиканинг асосий сабаблари transport воситаларининг тезлик хусусиятларини ошириш, жаҳолат, шунингдек, унинг иштирокчилари томонидан йўл қоидаларини қўпол равишда менсимасликдир. Шу билан бирга, пиёдалар томонидан йўл ҳаракати қоидаларининг бузилиши фақат уларнинг соғлиғига таҳдид солса, transport воситалари ҳайдовчиларининг шу каби ҳаракатлари ҳайдовчиларнинг ўзлари учун ҳам, бошқа йўл фойдаланувчилари – бошқа transport воситалари ҳайдовчилари, йўловчилари ва, хусусан, пиёдалар учун ҳам жиддий оқибатларга олиб келади.

2017-2021-йилларда Ўзбекистон Республикаси тараққиётининг бешта устувор йўналиши бўйича ҳаракат стратегиясига мувофиқ республикада йўл ҳаракати хавфсизлиги, йўл транспортида ҳаракатланиш маданияти ва пиёдалар ҳаракатини яхшилаш борасида кенг қўламли ислохотлар амалга оширилмоқда.

Шу билан бирга статистик кўрсаткичлар шуни кўрсатадики, ҳар йили республика ҳудудида ўртача 9-10 мингга яқин йўл-transport ҳодисалари, шу жумладан, уларнинг 2 мингдан ортиғи инсон ҳалокати билан содир бўлмоқда.

Йўл ҳаракати хавфсизлиги соҳасида амалга оширилган чора-тадбирлар мажмуасини батафсил ўрганиш натижалари автомобил йўллари учун муайян талабларни тартибга солишда бир қатор муаммолар мавжудлигини кўрсатади, бу еса transport воситалари ва пиёдаларнинг хавфсиз ҳаракатини таъминлашга масъул бўлган давлат органлари кучлари ва воситаларини бошқариш самарадорлигини пасайишига олиб келади. Хусусан, халқаро, миллий ва маҳаллий аҳамиятга молик йўлларга қўйиладиган талабларни аниқ белгилаш ҳамда улардан хавфсиз фойдаланиш учун замонавий ва ҳар томонлама қулай инфратузилмани яратиш масалалари ҳал этилмай қолмоқда.

Шу муносабат билан қуйидаги асосий йўналишларни ўз ичига олган 2018-2022 йиллар мобайнида Ўзбекистон Республикасида йўл ҳаракати хавфсизлиги концепциясини амалга ошириш орқали йўл ҳаракатини ташкил этиш ва юритиш соҳасида давлат бошқаруви самарадорлигини ошириш вазифасига концептуал жиҳатдан янгича ёндашувларни шакллантириш алоҳида аҳамият касб этади:

Йўл ҳаракати хавфсизлиги соҳасидаги норматив-ҳуқуқий базани янада такомиллаштириш, жумладан, йўл ҳаракати қоидаларини қўпол равишда бузганлик учун жавобгарликни сезиларли даражада ошириш;

Йўл инфратузилмасини ҳар томонлама такомиллаштириш, йўл сифатини яхшилаш, transport воситаларининг хавфсиз ҳаракатланиши учун ишончли шароит яратиш;

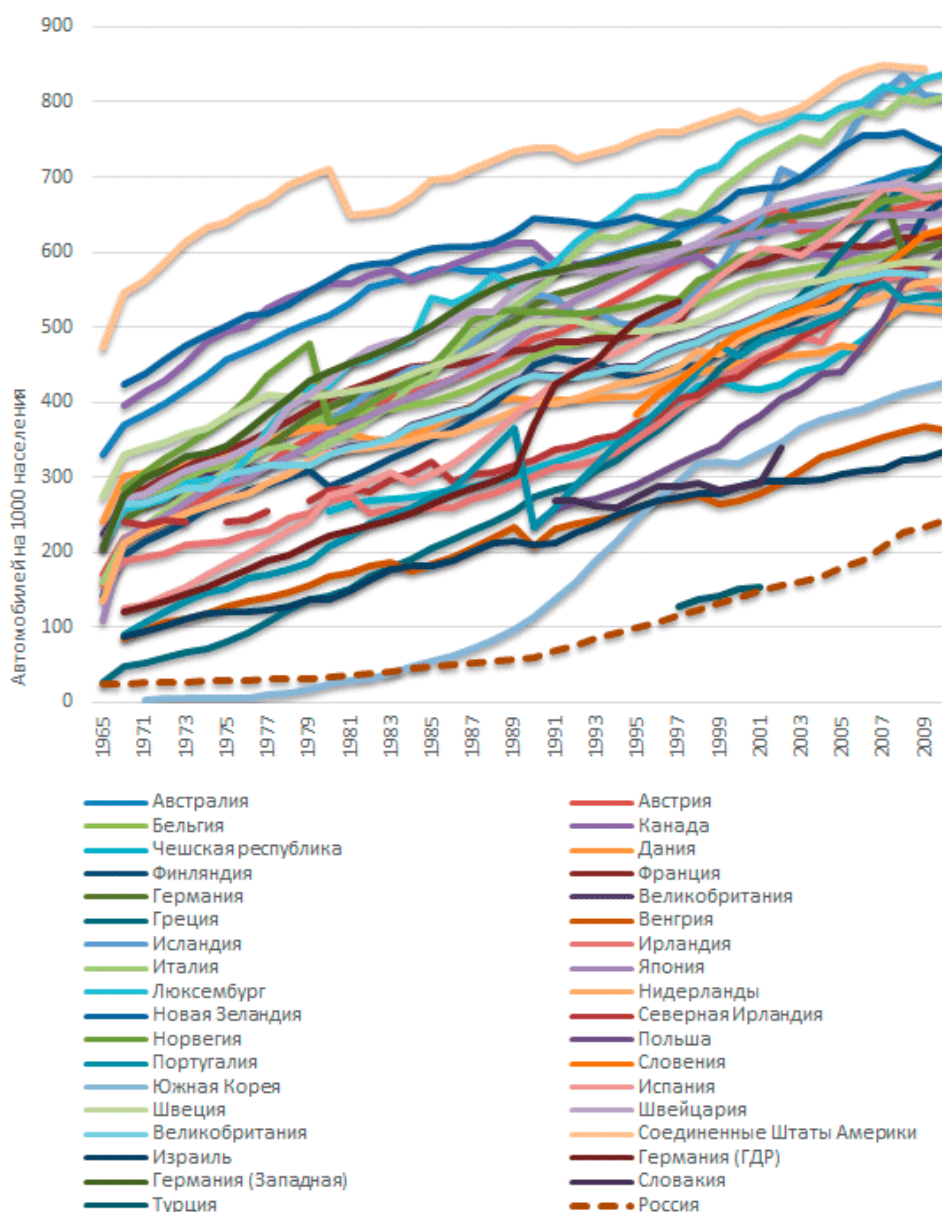
Йўл фойдаланувчиларининг ҳуқуқий маданиятини, зарур билим ва кўникмаларини такомиллаштириш, уларнинг интизомини мустаҳкамлаш

Авариялар даражасининг ошишига флотда transport воситалари сонининг ўсиши ва аҳоли билан боғлиқ ҳаракатчанлиги ва йўл ҳаракати жадаллиги ёрдам беради.

Турли мамлакатларда йўл ҳаракати жароҳатлари, transport воситалари сони ва иқтисодий ривожланиш ўртасида мураккаб муносабатлар мавжуд. Бу боғланишлар XX аср давомида Ғарб олимлари томонидан бир неча бор тадқиқот объектига айланган. Иқтисодий ўсиш даврлари одатда одамларнинг ҳаракатчанлиги ошиши ва transport воситаларига бўлган талабнинг ортиши билан кечади. Шунингдек, айти пайтда transport оқимлари ҳажми ўсиб бормоқда ва у билан авариялар ва жароҳатлар сони ортиб бормоқда.

Бугунги кунда, 600 бошига автомобиллар 1,000 одамлар Европа мамлакат учун жуда normal ўртача. Европа мамлакатларининг кўпчилигида 250-300 автомобилнинг даражаси XX асрнинг 1960 ва 1970-йилларида, XX асрнинг биринчи ярмида еса АҚШ да еришилган. Россия Европа

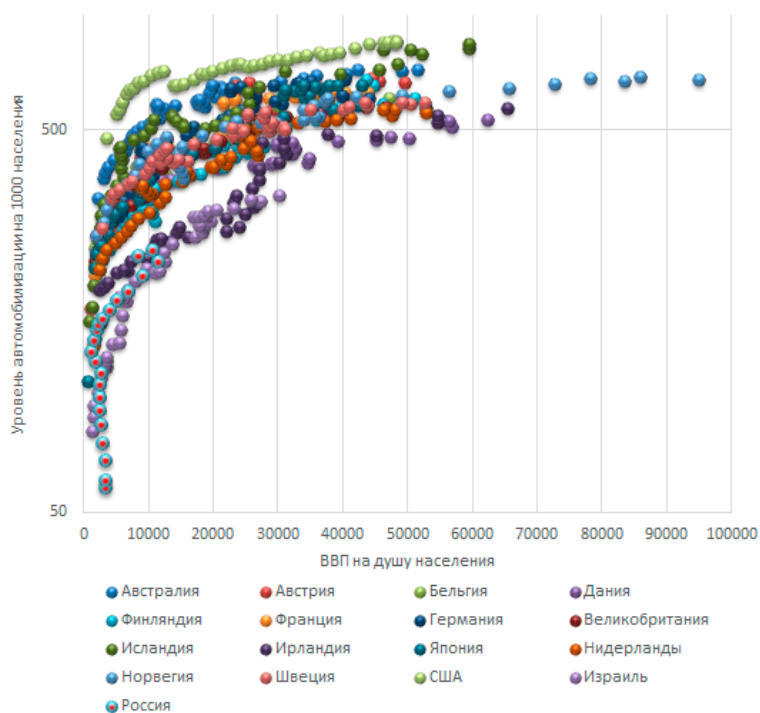
мамлакатлари фонида жуда камтарона кўринадиди (Фиг. 5). Мамлакат учун ўртача қиймат ҳали 1000 аҳолига 300 та автомобилга етмаган. Россиянинг айрим вилоят ва шаҳарларида бу даража аллақачон ошиб кетган.



1-расм. Россия ва дунёнинг айрим мамлакатларида автомобиллаштириш даражаси, 1965-2010 (1000 аҳолига йўловчи автомобиллари сони) Манба: ИРТАД маълумотлари асосида ҳисоблаш

Иқтисодий ўсиш билан аҳоли даромадлари ошади, бу еса барча transport хизмат турларига, жумладан, йўловчи автомобилларига бўлган

талабга қўшимча талабни юзага келтиради. Аммо, еҳтимол, моторизациянинг ўсиши учун маълум бир чегара мавжуд. Автомобилсозликнинг энг юқори даражаси Қўшма штатларда (2010 йилда 1000 аҳолига 843 йўловчи автомобил) кузатилмоқда. Сўнгги йилларда, йиллик автомобил километр ва Америка Қўшма Штатларида автомобиллаштириш даражаси барқарорлашди. Бу даража анча вақтгача ўзгармади ва у аҳоли жон бошига 45-50 минг долларлик ЯИМ даражасида барқарорлашди. Яна бир қизиқ мисол Норвегия, узок вақт давомида автомобиллаштириш даражаси 1000 аҳоли бошига 700 йўловчи автомобил ошмайди ва аҳоли жон бошига ЯИМ деярли 100 минг dollar каерда. Ақш ва Норвегия ўртасидаги фарқ, еҳтимол, Европа мамлакатларида янада қатъий асосга ега бўлган transport қонунчилиги соҳасида ётади.

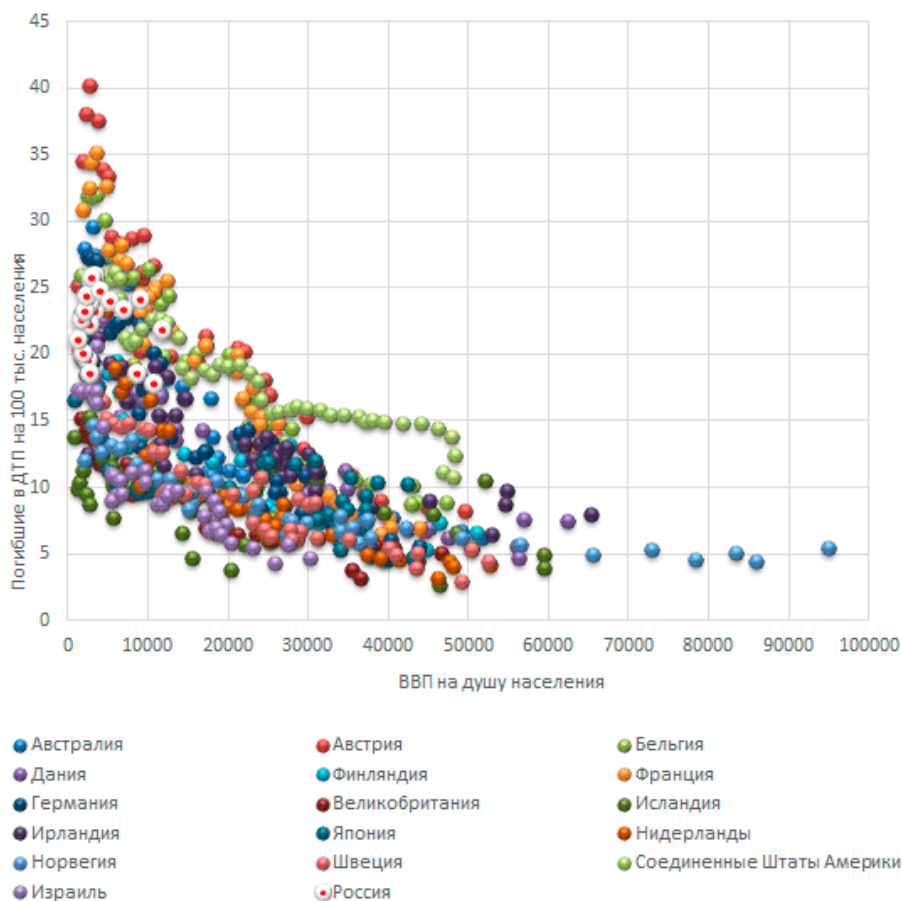


2-расм. Россияда ва дунёнинг айрим мамлакатларида автомобиллаштириш даражаси ва аҳоли жон бошига ЯИМ ўртасидаги муносабатлар
Манба: 1965-2010 йиллар даври учун ИРТАД маълумотлари асосида ҳисоблаш.

Шу билан бирга, биз моторизация даражасининг ўсиши учун иккита шартли чегарани ажратишимиз мумкин. Биринчиси, "Amerika" деб аталиши мумкин, максимал моторизация даражаси, бу 1000 аҳолига тахминан 850-900 автомобил (баъзан кўпроқ) ва 1000 аҳолига максимал даражада 650-700 автомобил бўлган иккинчи "Европа". Автомобильлаштириш даражаси 1000 аҳолига ёки ундан кўп (Монако, Лихтенштейн) га 1000 та автомобил етадиган мамлакатлар бор. Лекин бу мамлакатлар истисно эмас, балки қоида бор.

Шуни таъкидлаш жоизки, автомобиллаштириш даражасини ҳисоблашда кўрсаткич аҳолининг 1000 бошига ҳисобланиб, унга бир қатор сабабларга кўра бундай харидни амалга ошира олмайдиган аҳолининг автомобил, кам таъминланган ва маржинал гуруҳларини ҳайдаш ҳуқуқига ега бўлмаган болалар киради. Бу шарт-шароитларнинг барчаси йирик мамлакатларда ҳар 1000 аҳолига 1000 та автомобилнинг моторизация даражасига чиқиш имконини бермайди.

Халқаро ташкилотлар ҳалокатларни таҳлил қилиш учун ҳар 100 минг кишига ўлимлар сонини ва 10 минг автомобилга ўлимлар сонини қўллашни тавсия етмоқда. Йўл ҳаракати жароҳатлари ва бошқа ижтимоий-иқтисодий кўрсаткичлар ўртасидаги муносабатларни ўрганиб чиққан кўплаб тадқиқотлар мавжуд. Мисол учун, аҳоли жон бошига умумий ўлим даражаси (100,000 аҳоли бошига ўлим) ва ЯИМ ўртасида муносабатлар мавжуд. Жаҳон банкининг битта ҳисоботида 1963 йилдан 1999 йилгача 88 мамлакат учун маълумотлар ўрганилган. Ушбу тадқиқотнинг асосий хулосаларидан бири бу ялпи ички маҳсулот (Яим) ўсиши билан жон бошига ўлим кўрсаткичининг кескин ўсишини аниқлаш еди, лекин фақат жон бошига Яимнинг паст даражаларида, максимал 6100-8600 гача УСД. Ушбу максимал даражага етганидан сўнг, жон бошига ўлим даражаси пасайишни бошлайди.

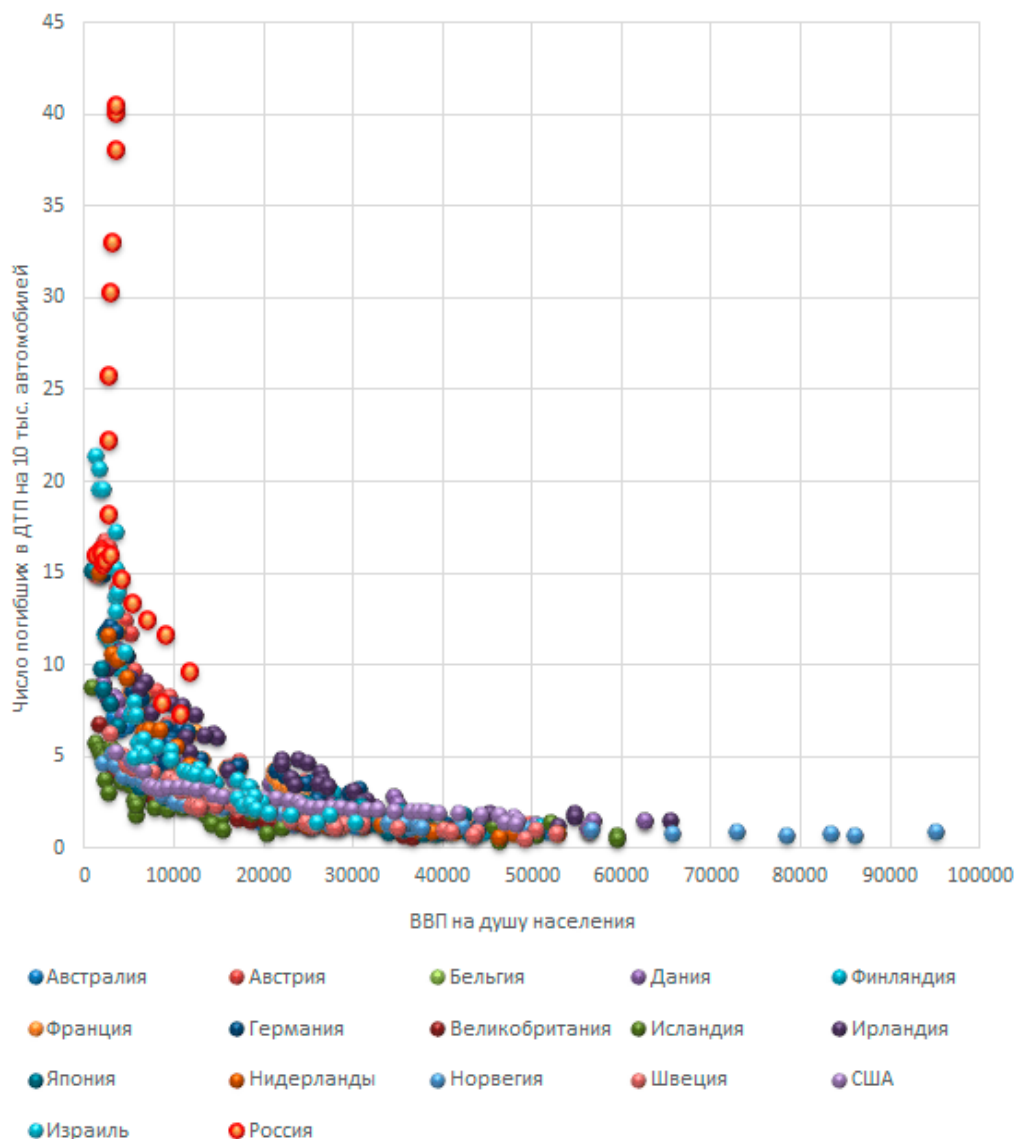


3-расм. Ижтимоий хавфлар даражаси (100,000 аҳоли бошига йўл-transport ҳодисаларида ўлганлар сони) ва аҳоли жон бошига ЯИМ ўртасидаги муносабатлар

Манба: 1965-2010 йиллар даври учун ИРТАД маълумотлари асосида ҳисоблаш.

Юқорида қайд етилган ҳисобот натижалари, шунингдек, аҳоли жон бошига ЯИМ 1,180 Ақш долларидадан ошганда (1985-йилда долларнинг халқаро қийматида) автомобил учун ўлим даражаси кескин пасайганлигини кўрсатди. Тақдим етилган эмпирик натижалар иқтисодий ривожланишнинг ҳаракатчанликка муҳим ҳиссасини кўрсатади, бу еса моторизация ва заифликнинг ошишига олиб келади. Кўпгина тадқиқотлар йўл ҳаракати жароҳатлари муаммоси кўп қиррали эканлигини кўрсатди; у иқтисодий ва

ижтимоий даражада кўплаб шароит ва ҳодисаларнинг динамик ривожланишини акс эттиради.



4-расм. Transport рисклари даражаси (10 минг transport воситаси бўйича йўл-transport ҳодисаларида ўлганлар сони) ва аҳоли жон бошига Ямм ўртасидаги муносабатлар

Манба: 1965-2010 йиллар даври учун ИРТАД маълумотлари асосида ҳисоблаш.

Автомобиллаштириш даражаси йўл ҳаракати хавфи кўрсаткичларига бевосита таъсир кўрсатади. 4-расмда аҳолининг автомобиллаштириш даражасининг йўл ҳаракати хавфига таъсирини кўрсатувчи муносабатлар

кўрсатилган (Европа ва Осиёдаги 50 дан ортиқ мамлакатлар маълумотларига кўра).

Ушбу рақамдан кўриниб турибдики, автомобиллаштириш даражаси ошиши билан ҳар 100 минг аҳолига ўлим сони ортиб бормоқда. Тез автомобиллаштириш даврини бошидан кечирган мамлакатларда қатор хорижий тадқиқотлар шуни кўрсатадики, ҳаракатчанлик ва автомобиллаштиришнинг ўсиши аварияларнинг юқори даражаси муқаррарлиги ва йўл-transport ҳодисаларида жабрланганлар сонини билдирмайди. Шундай қилиб, ўрганиш, агар таъкидлади ь

ижтимоий-иқтисодий жиҳатларни ҳисобга олган ҳолда, масалан, аҳолининг даромад даражаси, автомобил учун ўлим кўрсаткичлари дастлаб аҳоли бошига ялпи ички маҳсулот (ЯИМ) ўсиши билан ортиб боради(ва бу муносабатлар паст иқтисодий ривожланишга ега бўлган мамлакатлар билан чамбарчас боғлиқ) ва кейин барқарорлашади ва камаяди.

Бу йўл-transport ҳодисалари ўлим нисбатан ижтимоий-иқтисодий кўрсаткич ҳисобга автомобиллаштириш жараёни йўл инфратузилмасини ривожлантириш ва йўл хавфсизлигини ошириш учун тегишли чоратадбирлар компенсирует билан изчил бўлган даражасини олиш учун емас, балки, агар, юқори даромад учун етарли кўрсаткич бўлиши тўхтайди, деб очиқ-ойдин емас. Давлатларнинг (ёки уларнинг минтақаларининг) ижтимоий-иқтисодий ривожланиш даражаси асосан аҳолининг автомобиллаштириш даражасини белгилайди, бу еса ўз навбатида йўл ҳаракати хавфсизлиги даражаси, жамият ва transport жараёни иштирокчиларининг ушбу муаммога бўлган муносабатини анча кўрсатувчи кўрсаткич сифатида қараш мумкин. Тадқиқотда олиб борилган қиёсий таҳлиллар асосида авариялар даражаси ва аҳолининг моторизация даражаси ўртасида умумий намуна белгиланди:

1 минг аҳоли бошига 400 дан ортиқ автомобил аҳолининг автомобиллаштириш даражасида хавфсизлик даражаси кам 15% ҳодиса ставкалари қийматлари билан характерланади ҳодиса даражаси энг паст даражаси, кузатилади;

1 минг аҳолига 250-400 автомобил оралиғида аҳолининг автомобиллаштириш даражасида авария ҳолатлари ўртача қийматлардан паст (хавфсизлик даражаси — 15-50%), бу еса авариялар паст даражасига тўғри келади;

1 минг аҳоли бошига 100-250 автомобил оралиғида аҳолининг автомобиллаштириш даражаси билан, ҳодиса ставкалари авариялар жоиз даражасига мос ўртача қадриятлар (50-85% хавфсизлик даражаси) дан юқори бўлади.

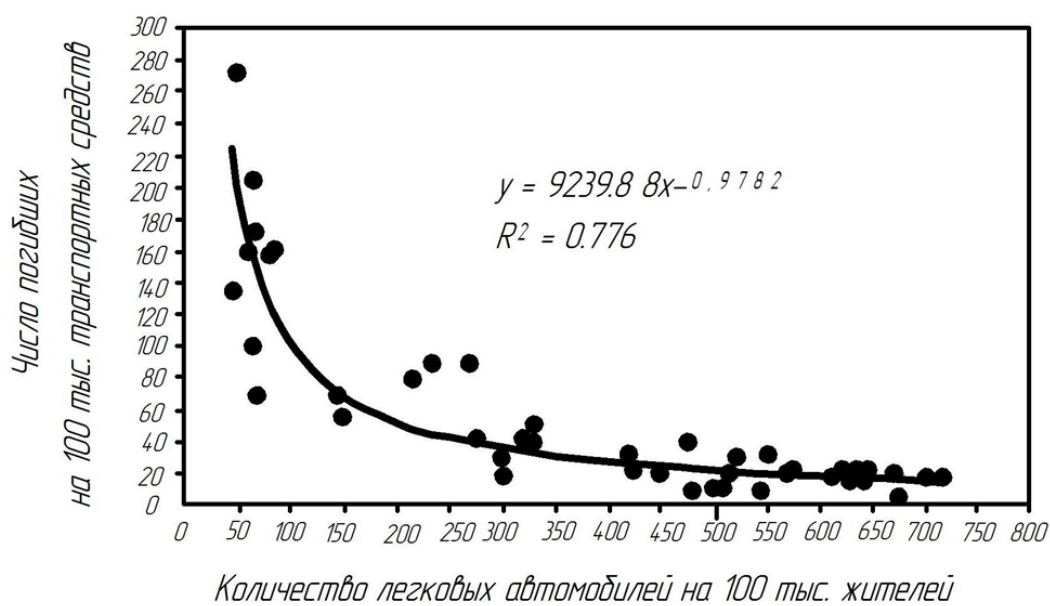


Рис. 5 Влияние уровня автомобилизации на относительное число погибших в ДТП

Йўл транспортида умумий узунлик, зичлик, йўлларнинг функционал қиймат ва категориялар бўйича тақсимланиши, жамиятнинг ижтимоий-иқтисодий еҳтиёжларига мослиги билан ажралиб турадиган йўл тармоғининг ривожланиш даражаси аварияларнинг шаклланишида муҳим рол ўйнайди. Йўл тармоғининг ривожланишидаги номутаносибликлар нотекис юклагага бевосита таъсир кўрсатади.

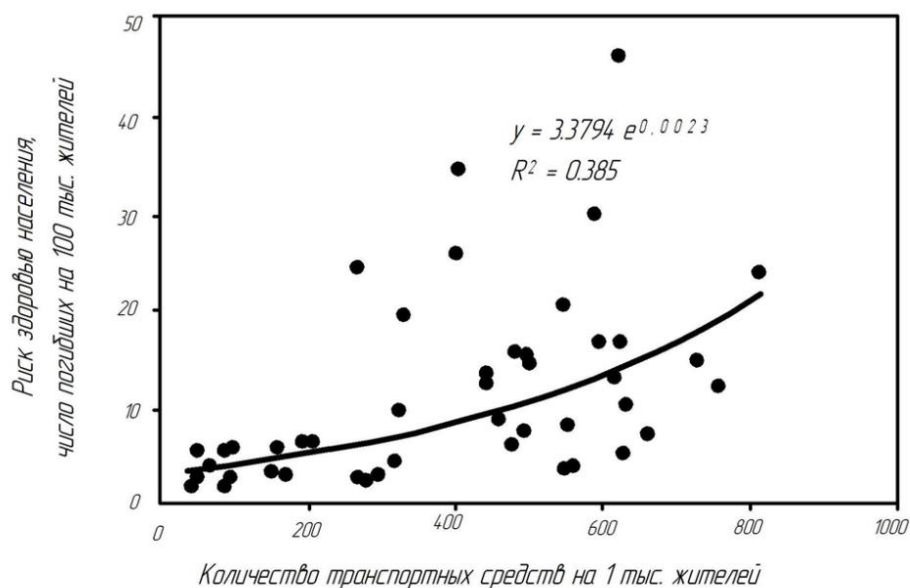
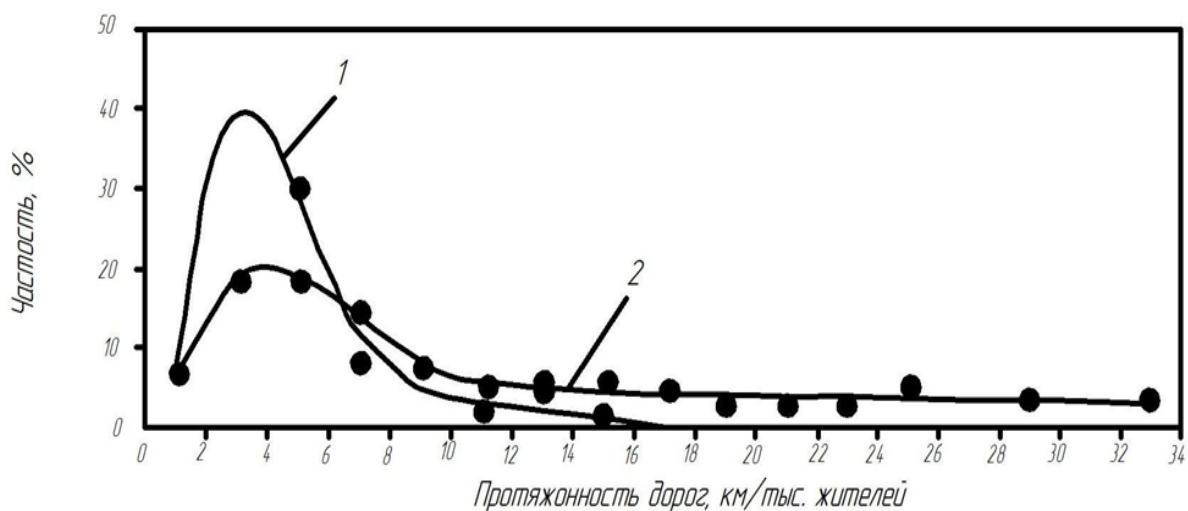


Рис. 6 Зависимость показателей риска здоровью населения от количества автомобилей на 1 тыс. жителей

йўл ҳаракати ва шунга мос равишда авариялар хавфи ортишини рағбатлантиради, айниқса қуввати 7-расмда кузатилган йўл ҳаракати интенсивлигига жавоб бермайдиган жойларда.

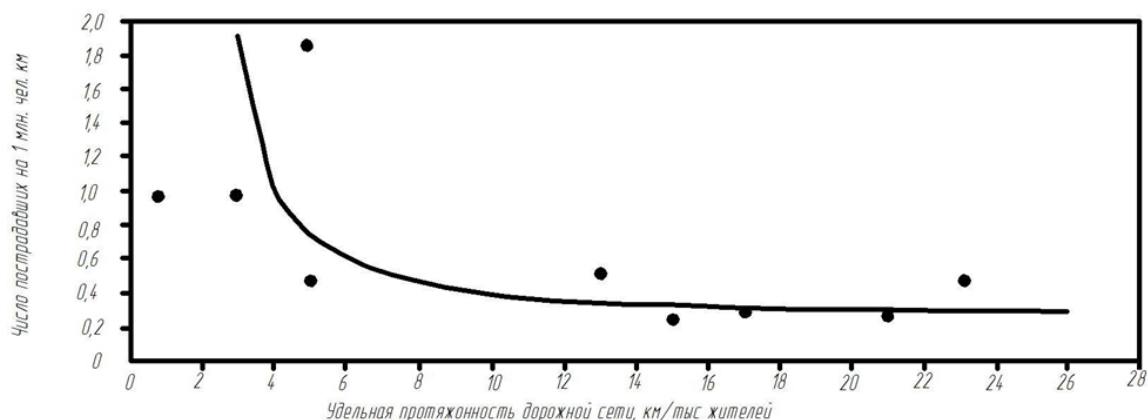


7-расм. 1 минг аҳолига асфалтланган йўллар узунлигининг тақсимланиши: 1 - Россия Федерацияси ҳудудлари бўйича; 2-Европа ва Шимолий Америка мамлакатлари бўйича

Йўл тармоғи узунлигининг тақчиллиги муаммосини ҳал қилиш, йўлларни ривожлантириш олдидан флотда transport воситалари сонининг тез ўсишини ҳисобга олган ҳолда, долзарб аҳамият касб етмоқда.

Давлат йўлларининг узунлиги йўқлиги йўл фойдаланувчиларига шикаст етказиш хавфининг ўртача даражасига ва аварияларнинг умумий хавфига салбий таъсир кўрсатади. Маълумотлар шакл келтирилган. 6 шуни кўрсатадики, йўл тармоғининг ўзига хос узунлиги ва камида олтитасининг 1 минг аҳолиси асосида шикастланиш хавфи кескин ошади.

8-расмда йўл фойдаланувчиларига шикастланиш хавфининг аҳоли сонига нисбатан йўл тармоғининг ўзига хос узунлигига боғлиқлиги кўрсатилган

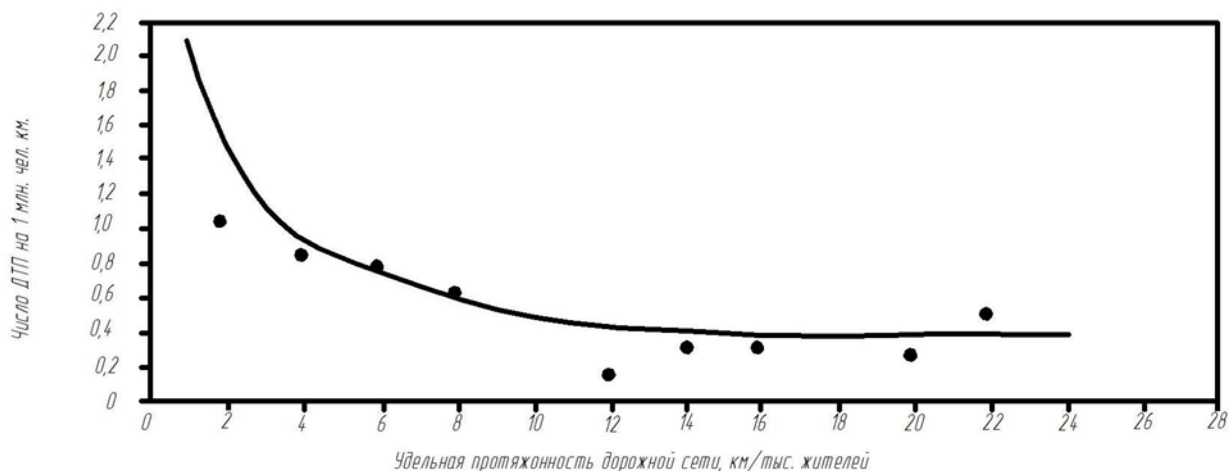


8-расм. Йўл фойдаланувчиларига шикастланиш хавфининг аҳоли сонига нисбатан йўл тармоғининг ўзига хос узунлигига боғлиқлиги

1 минг аҳолига 6 дан 12 км гача бўлган йўл тармоғининг ўзига хос узунлигидаги ўзгаришлар оралиғида одамларни аварияларга жалб қилиш нисбий хавфининг аста-секин пасайиши кузатилади. Агар кўриб чиқиладиган кўрсаткичнинг қийматлари 12 дан ошса, 1000 нафар аҳоли бошига тармоқ узунлигининг янада ошиши аварияда шикастланиш нисбий хавфининг кейинги камайишига деярли таъсир кўрсатмайди.

Ўз навбатида, 1 минг аҳолига йўл тармоғининг узунлиги 14 км дан ортиқ бўлганда авариянинг ўртача хавфи барқарорлашади ва енг паст қийматга ега (4-расм). 6). 1 минг аҳолига 14 дан 4 км гача бўлган йўлларнинг ўзига хос узунлиги янада камайиши билан авариялар хавфи аста-секин ортиб боради ва

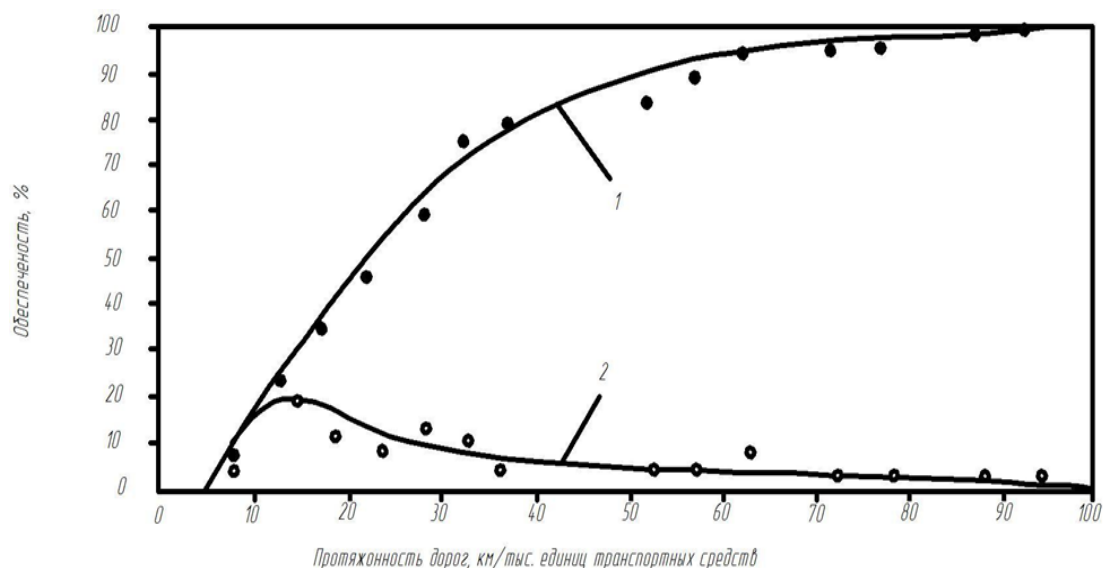
ўзига хос узунлиги 4 км дан кам бўлган ҳолда кескин ортади.



9-расм. Йўл тармоғининг ўзига хос узунлигининг авария хавфи кўрсаткичига таъсири

Йўл тармоғининг ўзига хос узунлиги камайиши билан аҳолининг солиштирма автомобиллаштириш даражасида transport оқимларининг зичлиги ва шунга мос равишда йўл-transport ҳодисаларининг зичлиги ва уларда жароҳатланган йўл фойдаланувчиларининг сони ошишини ҳисобга олсак, бу намуна тасодифий эмас.

Худди шундай ҳолат ривожланган автомобилсозлик мамлакатлари учун хос бўлган ўртача қийматлардан сезиларли даражада кам бўлган чет елдаги автомобил флотлари сонини ҳисобга олувчи йўллар узунлигини таққослашда ҳам кузатилади.

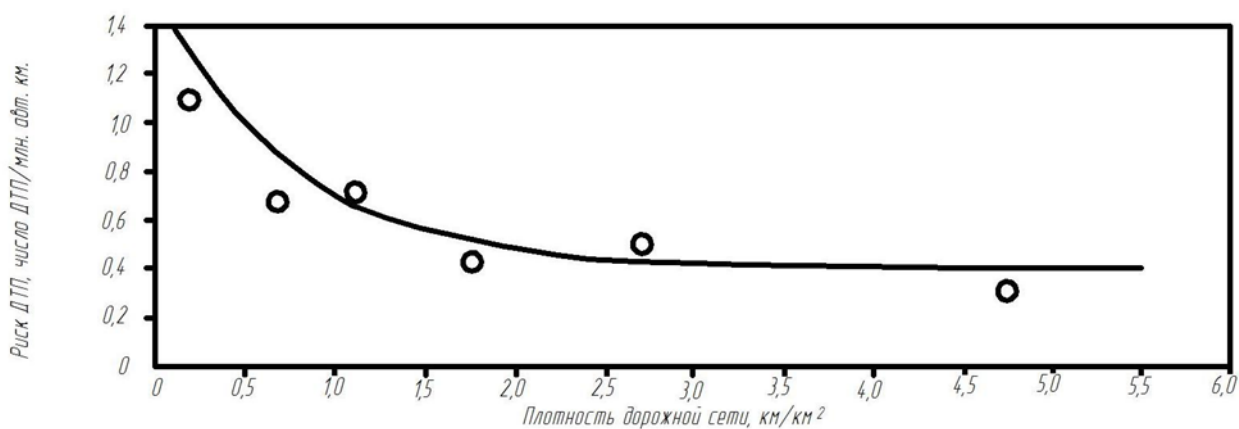


10-расм. Автомобил транспорти ривожланган мамлакатларда автомобил транспортлари сонига нисбатан йўллар узунлигини бахолаш учун умумлаштирилган маълумотлар: 1-тўпланган частота; 2-частота

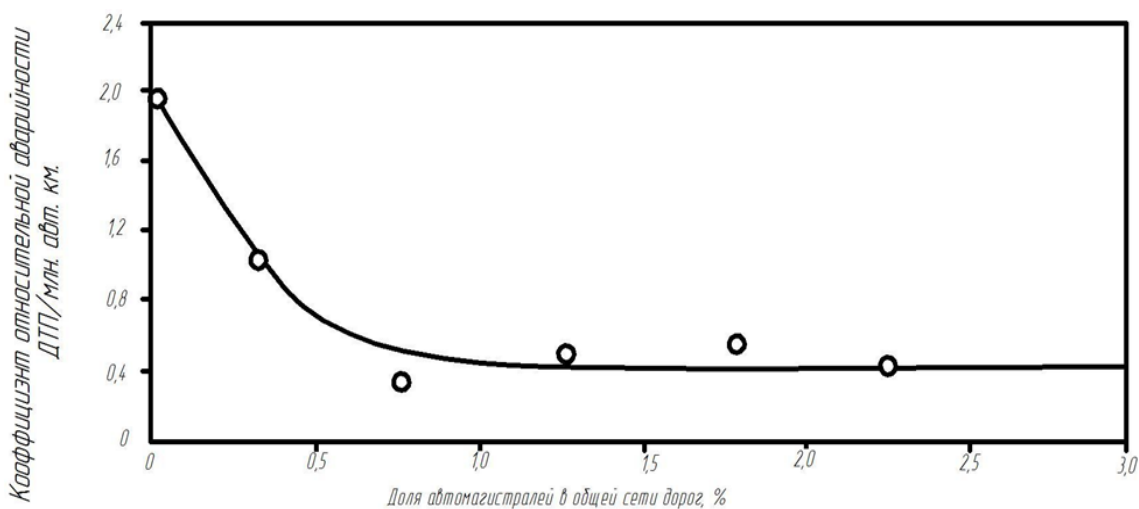
Шу муносабат билан, унинг барқарорлаштириш даражасига ҳодисалари хавфини камайтириш мақсадида, йўл тармоғи янада ўсиш йўл хавфсизлиги таъсир кўрсатмайди қачон, йўллар умумий узунлиги камида икки баробар бўлиши керак, ва йўлка қаттиқ турлари билан йўллар олиб лозим 1600 аҳолининг автомобиллаштириш жорий курси минг км, ва шундай қилиб аста-секин тенгсизлик бартараф. Табиийки, йўл тармоғининг бундай кенг қўламли ривожланиши узок муддатли дастурнинг предмети бўлиши ва нафақат йўл ҳаракати хавфсизлиги мезонлари асосида ҳисоб-китобларга, балки бюджет имкониятлари ва инвестицияларнинг иқтисодий самарадорлигини ҳисобга олган ҳолда йўл тармоғини ривожлантиришга инвестицияларни батафсил асослашга асосланиши керак. Йўл тармоғи зичлиги ва аҳоли зичлиги ўртасидаги муносабатлар бўйича ривожланган автомобиллашган мамлакатлар учун ўртача статистик маълумотлар 11-расмда кўрсатилган. Рис.11. Взаимосвязь плотности дорожной сети и населения в странах Европы и Северной Америки

Йўл тармоғи зичлигини ошириш ва уни йўл-transport еҳтиёжлари билан мос келтириш йўл ҳаракати хавфсизлиги даражасини ошириш нуқтаи

назаридан тубдан муҳим аҳамиятга ега. Бу хулоса ҳодиса хавфи кўрсаткичининг 12-расмда кўрсатилган йўл тармоғи зичлигига боғлиқлиги аниқ кўрсатилган.



12-расм. Ҳодиса хавфи кўрсаткичининг йўл тармоғи зичлигига боғлиқлиги
 Автомобил йўлларининг умумий йўл тармоғидаги улуши камида 1% бўлганда йўл ҳаракати хавфсизлигининг юқори даражасига еришилади, 13-расм



13-расм. Автомобил йўлларининг мавжудлиги ва нисбий узунлигининг йўл тармоғидаги аварияларнинг ўртача хавфига таъсири
 Автомобиллаштириш даражаси-мамлакат аҳолисининг йўловчи автомобиллари билан жиҳозланган кўрсаткичи бўлиб, у 1000 нафар аҳоли

учун алоҳида йўловчи автомобиллари сони ҳисобланади. Йўловчи автомобили-йўловчиларни ва бағажни ташиш учун мўлжалланган, 2 дан 9 нафаргача бўлган, шу жумладан ҳайдовчини ташиш учун мўлжалланган йўл transport воситаси (икки ғилдиракли transport воситаларидан бошқа). Миллий статистика ва халқаро ташкилотлар маълумотлари асосида халқаро йўл Федерацияси (International Road Federation) методологияси бўйича ҳисобланади. Ахборот манбаи - "Жаҳон йўллари статистикаси" маълумотлар базаси бўлиб, у ҳар йили янгиланиб борилади. Аҳолининг автомобиллаштириш даражаси аҳоли фаровонлигининг муҳим кўрсаткичларидан бири бўлиб ҳисобланади: одамлар фаровонлиги даражаси қанчалик юқори бўлса, улар автомобил сотиб олиш еҳтимоли шунчалик кўп бўлади. Аҳолининг автомобиллаштириш даражасининг ошиши давлат инфратузилмасининг сезиларли даражада ўзгаришига, одамларнинг ҳаракатчанлиги ва одамларнинг иқтисодий юксалишига олиб келади. Автомобил салбий оқибатлари автомобил йўллари бўйлаб ҳаво ва ер ифлосланиши ўз ичига олади, шаҳар ва шаҳар атрофи атроф-муҳит шовқин ифлосланиши, автомобил ҳодисалари ва уларнинг қурбонлари сони ортиб бораётган, автомобил салбий оқибатлари, шунингдек, жамиятнинг ортиб бораётган боғлиқлиги, давлат йўловчи ташиш анча юқори бўлса-да, ўз машинада саёҳат пайтида танлаш еркинлиги даражаси ортади,

1-жадвал

№	Страна	1 минг, автомобиль	Баҳолаш йили
1	Сан-Марино	1 263	2014
2	США	910	2017
3	Монако	899	2014
4	Новая Зеландия	774	2017
5	Лихтенштейн	750	2014
6	Исландия	745	2014
7	Австралия	740	2017
8	Люксембург	739	2014
9	Мальта	693	2014
10	Италия	679	2014
11	Гуам	677	2014
12	Канада	662	2016

13	Финляндия	612	2011
14	Испания	593	2014
15	Япония	591	2017
16	Греция	586	2014
17	Норвегия	584	2014
18	Австрия	578	2014
19	Франция	578	2014
20	Германия	572	2014
21	Польша	567	2011
22	Швейцария	543	2016
23	Литва	560	2010
24	Бельгия	559	2010
25	Португалия	548	2010
26	Словакия	546	2016
27	Словения	537	2014
28	Бахрейн	537	2009
29	Катар	532	2007
30	Кипр	532	2010
31	Нидерланды	528	2010
32	Кувейт	527	2010
33	Швеция	520	2010
34	Великобритания	519	2010
35	Ирландия	513	2009
36	Бруней	510	2008
37	Ирак	496	2014
38	Чехия	485	2010
39	Дания	480	2010
40	Эстония	476	2010
41	Барбадос	469	2007
42	Европа	468	2000
43	Южная Корея	459	2014
44	Ливан	434	2014
45	Болгария	393	2010
46	Израиль	384	2017
47	Хорватия	380	2010
48	Беларусь	362	2010
49	Малайзия	361	2010
50	Тринидад и Тобаго	353	2007
51	Венгрия	345	2010
52	Саудовская Аравия	336	2014

53	Тайвань	333	2016
54	Черногория	326	2016
55	Россия	324	2017
56	Латвия	319	2010
57	Аргентина	314	2007

Автомобил йўллари кўкаламзорлаштириш ва меъморий-ландшафт дизайни

Дарахтлар ва ўсимликлар нафақат биологик ва экологик функциясини бажаради, балки уларнинг хилма-хиллиги ва ранг-баранглиги ҳар доим инсоннинг "кўзини қувонтиради".

Йўллари қор кўчиш, шамол ерозияси ва бошқа ҳимоя жараёнларидан ҳимоя қилиш учун яратилган йўллар бўйлаб яшил жойлар transport мажмуасининг ажралмас қисми ҳисобланади. Бундан ташқари, плантациялар атроф – муҳитни йўл-transport объектлари-юк автомобиллари, автобуслар, автомобиллар томонидан киритилган турли моддалар билан ифлосланишдан ҳимоя қилишда муҳим экологик рол ўйнайди, космосда ифлослантирувчи моддаларни тарқатиш ва қайта тақсимлашни тартибга солишнинг самарали воситаси бўлиб хизмат қилади. Бундан ташқари, яшил жойлар ҳимоя функцияларини бажаради, лекин фақат хиёбонлар ва булварлар ҳосил қилувчи чизиклар етарлича кенг бўлса, ривожланиш олдида жойлашган ва газга чидамли дарахт ва буталар турларидан иборат. Декоратив кўкаламзорлаштириш йўлнинг табиий муҳит билан алоқасини мустаҳкамлаш ва янги дарахтлар екишни емас, балки йўл ёқасидаги мавжуд ўсимликларни сақлашни ҳам ўз ичига олиши керак.

Автомобил йўллари бўйлаб ҳимоя чизиклар қор ва қум drifts қарши ҳимоя қилиш учун мўлжалланган, лой кўчки, кўчки, кўчки, кўчки, автомобил йўллари туташ ер шамол ва сув ерозияси, шовқин камайтириш, санитария ва эстетик вазифаларни амалга, ва салбий аэродинамик таъсир дан ҳаракат воситалари ҳимоя.

Йўлларнинг яшил жойлари турли функцияларни бажаради ва уларнинг турини танлашда бир неча омиллар ҳисобга олинади. Йўл ободончилигининг

ўзига хослиги-плантацияларнинг йўл ҳолати ва йўл ҳаракати хавфсизлигига зид таъсири. Шунинг учун автомобил йўлларини қуриш ва реконструкция қилишни лойиҳалашда ушбу ўзига хос шароитларда ҳар бир қўниш турининг барча хусусиятлари ҳисобга олинади.

Автомобил йўлларини меъморий-бадий лойиҳалаш даражасини ошириш, ландшафт дизайни элементларини жорий етиш, яшил майдонларни жойлаштиришга ягона тизимли ва интеграциялашган ёндашувни шакллантириш ва йўл ҳаракати хавфсизлиги ва атроф-муҳитни муҳофаза қилиш бўйича замонавий талабларга яқинлаштирилган ҳолда республика автомобил йўллари бўйлаб йўл ёқаларини такомиллаштириш зарур.

Ташкил етиш ва ҳисобга олиш илғор ресурс тежайдиган технологияларни жорий этишни инобатга олган ҳолда, ободонлаштириш, меъморий ва бадий дизайн ва автомобил ландшафт дизайни жиҳатидан замонавий ёндашувлар шакллантириш ва амалга ошириш бўйича ягона давлат сиёсати орқали, автомобил йўллари тўғри йўл-йўл тасмали жойлашган йўл ҳудудлари парваришlash билан боғлиқ ишлар тизимли асосида амалий амалга ошириш.

Республикамизнинг ҳар бир вилояти иқлим шароитини ҳисобга олган ҳолда автомобил йўлларини кўкаламзорлаштириш соҳасида илғор замонавий технологиялар ва халқаро стандартларни кенг қўллаш ҳамда ахборот технологияларини жорий етишни ҳисобга олган ҳолда илмий-тадқиқот ишларини ташкил етиш.

Ресурс таъминоти

Автомобил йўллари тармоғини яратиш ва ривожлантириш Давлат концепциясини амалга оширишни молиявий қўллаб-қувватлашнинг асоси, уларни шакллантириш, мақсадли ва самарали фойдаланишнинг мавжуд тартибини сақлаган ҳолда республика йўл жамғармаси даромадларининг назоратли ўсишига босқичма-босқич ўтишдир.

Республика йўл жамғармаси маблағларининг тақчиллиги шароитида қарзни тўлаш, солиқ тўловлари учун товар қопланиши билан йўл ишларини молиялаштириш амалиётини давом еттириш ва кредит линияларини очиб, енг муҳим ва муҳим қурилиш лойиҳаларини узлуксиз молиялаштириш механизми қўлланилиши зарур.

Бундан ташқари, бюджетдан ташқари молиялаштириш манбаларини жалб қилиш режалаштирилмоқда:

- дастурларни амалга оширишда иштирокчиларнинг ҳиссаси, шу жумладан иқтисодиётнинг давлат ва нодавлат секторларидаги корхона ва ташкилотлар;

- дастурларни амалга оширишдан манфаатдор корхоналар фойдасидан мақсадли ажратмалар;

- банк кредитлари;

- жамғармалар ва жамоат ташкилотлари маблағлари;

- дастурлар амалга оширилишидан манфаатдор бўлган хорижий инвесторларнинг маблағлари.

Ўзбекистон Республикасида автомобил йўллари тизимини яратишга катта еътибор қаратиш лозим.

Пуллик йўллар нисбатан узоқ вақт давомида мавжуд бўлган ва йўл тармоғи узунлигининг 2-3 дан 10% гача бўлган хорижий мамлакатлар тажрибаси, шунингдек, кичик тадқиқотлар шуни кўрсатадики, Ўзбекистон Республикасида толл йўлларни яратиш мумкин ва фойдаланувчилар тушунчасига жавоб беради, шунингдек, вакиллик ва ижро етувчи ҳокимият органлари. Инвесторлар учун ўртача вақт ичида толл йўллар қуриш инвестиция қайтиш фақат юқори transport интенсивлиги да тақдим етилади, чексиз 20-40 минг автомобиллар. кунига. Бу борада, енг аввало, магистрал йўллар, кўприк кечувлари, оверпассес ва туннелларнинг толқинли қисмларини яратиш орқали толқинли йўллар тармоғи ривожлантирилади.

Пуллик йўллар тизимини яратишда, у Италия ўхшаш йўлдан бориш керак, Франция ва толл йўллар ривожланган тармоғи билан бошқа

мамлакатлар, учун бошланғич босқичида Республика йўл жамғармаси ҳисобидан деярли тўлиқ молиялаштириш дан 70-100% янги қурилишида толл йўллар ишга даромад қайта инвестиция билан хусусий инвесторлар ҳисобидан молиялаштириш.

Ҳозирги кунда толқинли йўлларни яратиш ва ишлатиш бўйича меъёрий базани шакллантириш лозим. Чет елда манзарали ўсимликлар янги турдаги сотиб олиш орқали, шу жумладан манзарали ўсимлик кўчатлари етиштириш учун республика ҳудудларида ихтисослаштирилган манзарали ўсимлик боғчалари яратиш, қўшимча даромад олиб келади, ихтисослаштирилган манзарали ўсимлик боғчалари инвестиция қайтиш 5-6 йил қаерда. Бундан ташқари, фойдаланиш самарадорлигини ошириш ва қўшимча молиявий ресурсларни жалб етиш учун transport воситаларининг ички оғирлигини назорат қилиш тизимини кенгайтириш, йўл ёқаси ҳудуди ва унда жойлашган йўл инфратузилмаси объектларидан самарали тижорат мақсадида фойдаланиш ва ҳ.к. чора-тадбирларни қўллаш лозим. Бу йўналишда республика йўл жамғармаси воситаларидан мақсадли ва самарали фойдаланишни ҳисобга олиш, таҳлил қилиш ва назорат қилиш тизимини такомиллаштиришни ҳам назарда тутиш зарур:

- кенг қамровли иқтисодий таҳлил қилиш ва йўл бошқаруви ташкилий-техник даражасини таҳлил қилиш мақсадида йўл бошқаруви органлари мулк ҳолати ҳақида тенг ва ишончли маълумот билан таъминлаш, мол-мулк, мажбуриятлар ва иш операциялари учун бухгалтерия бир хиллигини таъминлаш, назорат чора-тадбирлар ўтказиш учун ягона услубий асосларини такомиллаштириш;

- давлат назорат органлари билан ўзаро ҳамкорликни ташкил етиш, йўл хизмати бўлимлари, шунингдек, йўл соҳасида назорат вазифаларини бажаришга ваколатли ташкилотлар ишини мувофиқлаштиришни мустаҳкамлаш;

- амалга оширилган назорат тадбирлари асосида тайёрланган зарур маълумотлар билан йўл хизматининг тегишли бўлимларини идоравий назорат қилиш ва тезкор таъминлашнинг ягона ахборот тизимини ташкил этиш.

Молиявий ресурслардан фойдаланиш самарадорлигига йўл ишларининг нарх-наво сиёсати ва рақобат муҳитини шакллантириш учун шароит яратувчи йўл ишлари-пудрат савдоларига буюртмаларни жойлаштириш усулларини такомиллаштириш сезиларли таъсир кўрсатади.

Нарх даражасини реал харажатларга мос келтириш ва уларнинг асоссиз ўсишининг олдини олиш мақсадида ишлаб чиқаришнинг standart таннархини аниқлаш учун ресурс усулларини қўллашга асосланган йўл хўжалигининг асосий қуйи тармоқларида нархлашни такомиллаштириш дастурини шакллантириш кўзда тутилган.

Йўл тармоғини ривожлантиришнинг янги мафкурасига ўтиш ресурсларини бошқаришнинг тармоқ тизими фаолияти технологик сиёсатни ва илмий-техник қўллаб-қувватлаш, логистик қўллаб-қувватлаш ва йўл қурилиши саноати ва йўл муҳандислиги, кадрлар сиёсатини шакллантириш ва амалга оширишни ўз ичига олади ва ахборот хавфсизлиги саноатини яхшилайдди.

Техник сиёсатнинг асосий йўналишлари қуйидагилардан иборат:

- йўл фойдаланувчилар манфаатлари техник сиёсат reorientation;
- узлуксиз назорат ва йўл элементлари ва иншоотлар техник орқали, шу жумладан, йўллар ва бинолар, сифатини ва чидамлилиқ яхшилаш, трафик ўсиши билан ўз вақтида таъмирлаш, ҳисобга мавсумий шароитлар, вазн назорат қилиш ва йўллар техник хизмат кўрсатиш метрологик хизматлар тизимини такомиллаштириш кенгайтириш олган ҳолда трафикни бошқариш яхшиланди;
- ишлаб чиқиш ва қурилиш хизмат муддатини ошириш ва энергия истеъмоли, моддий истеъмол ва transport харажатларини камайтириш янги дизайнлаштирилган ва технологияларни жорий этиш, кенгайтириш ва синган

қопламали реконструкция қилиш учун махсус технологиялар, шу жумладан,, совуқ тегирмон ёрдамида қопламалар текислаш, ва бошқалар.;

- ески асфалтбетон, чиқинди ишлаб чиқариш ва маҳаллий қурилиш материалларини қайта ишлатиш учун янги технологиялар ва ускуналарни ишлаб чиқиш ва жорий этиш;

- йўлларнинг муҳандислик тартибини такомиллаштириш, йўл ҳаракати хавфсизлиги, экологик хавфсизлик ва естетик талаблар ошишини таъминлаш;

- йўл қурилиш материаллари сифатини оширувчи технологияларни яратиш;

- тубдан янги материаллар ва тузилмаларни яратиш;

- молиявий ресурсларни концентрацияси, ускуналар харид марказлаштириш афзалликларидан фойдаланиш, йўл бўлими ускуналар таъминлаш соҳасида ягона техник сиёсат учун рухсат, тармоқ лизинг компанияси яратиш билан лизинг муносабатларини жорий этиш орқали йўл бошқариш техник қайта жиҳозлаш амалга ошириш, муомала жараёнини яхшилаш, технология фойдаланиш;

- йўл ишлари бўйича самарали сифат назорати тизимини яратиш.

Йўл transport воситалари ва механизмларини такомиллаштириш соҳасидаги техник сиёсат:

- автомобил ва ҳаво ғилдиракли тракторлар асосидаги мураккаб йўл transport воситаларидан кенг ўрин алмашувчан кўшимчалар ёрдамида фойдаланиш, шунингдек, анъанавий машиналарга кўшимча ишчи органларни ўрнатиш туфайли ускуналар қаторини қисқартириш (флотни унификациялаш) ;

- кузатилган transport воситалари ўрнига ҳаво ғилдиракли transport воситалари ёрдамида transport воситаларининг ҳаракатчанлигини ошириш;

- барча машиналарнинг бирлик қувватини ва унумдорлигини ошириш, шу

жумладан, ишчи органларнинг гидравлик юритмалари, автоматик ишлашни бошқариш тизимлари ва бошқалар орқали.;

- иш машиналарининг экологик тозалигини яхшилаш, иш ўринларининг қулайлиги ва қулайлиги;

Ҳозирги босқичда йўл соҳасидаги илмий-техник сиёсатнинг стратегик мақсади йўл ишларининг унумдорлиги ва сифати жиҳатидан жаҳон даражасига еришишдир. Замонавий шарт-шароитларнинг муҳим хусусияти шундаки, илмий ва технологик тараққиётни таъминловчи занжирнинг барча бўғинларида ишлайдиган корхона ва ташкилотлар сўнгги йилларда иқтисодий мустақилликка еришдилар ва аслида фуқаролик кодекси нормалари билан белгиланган ҳуқуқий соҳада фаолият юритадилар. Жорий вазиятни таҳлил ва мавжуд яхшилаш ва янги технологиялар ва ишлаб чиқиш учун саноатнинг енг ўткир муаммоларни аниқлаш ва бу технологияларни амалга ошириш машина ва ускуналар намуналарини ишлаб чиқариш-йўл соҳасида илмий ва технологик тараққиёт жорий асосий воситаси давлат қўллаб-қувватлаш ва занжирнинг барча қисмларида рақобат ривожлантириш ёрдамида, рағбатлантириш лозим.

Фан - техника сиёсатининг асосий вазифалари:

- нарх ва сифат кўрсаткичларида ифодаланган амалга ошириш самараси асосида янги иқтисодий ва мустаҳкам материаллар ва конструкцияларни жорий етишда инвестиция жараёнининг барча иштирокчиларининг ўзаро қизиқишини таъминловчи иқтисодий механизмларни яратиш;

- магистрал йўлларга қўйиладиган умумий техник талабларни шакллантириш уларнинг Европа автомобил йўллари тармоғига интеграциялашувини таъминлаш;

- йўл-transport коммуникацияларини шакллантиришнинг ягона тамойилларига ва уларга қўйиладиган техник талабларга риоя қилган ҳолда техник сиёсатни амалга оширишдаги минтақавий ўзига хосликларни ҳисобга олиш;

- янги иқтисодий шарт-шароитларни ҳисобга олган ҳолда йўналтирилган

йўл секторининг меъёрий-ҳуқуқий базасини такомиллаштириш, йўл ишлари харажатларини камайтириш, ички ва Европа стандартларини уйғунлаштириш;

- йўл тармоғининг ривожланиши ва ҳолатини бошқаришнинг илмий асосларини яратиш;

- автомобил йўллари, кўприклар ва оверпассаларни лойиҳалаш ва қуриш усулларини такомиллаштириш.

Йўл тармоғини ривожлантириш учун янги мафкурага ўтишда асосий моддий-техника ресурсларига бўлган еҳтиёжларни қондириш қуйидаги омилларни ҳисобга олган ҳолда амалга оширилиши лозим:

- чиқарилган ресурсларнинг бир қисмини бошқа тармоқлардан жалб қилиш ва бозорда ресурслар сотиб олиш имконияти мавжуд моддий ресурслар ва ишлаб чиқариш активларидан самаралироқ фойдаланиш шарти билан;

- илмий ва технологик тараққиётнинг таъсири, янги технологияларни жорий етиш;

- халқаро бозорга чиқиш имконияти.

Автомобил ва йўллар қурилиши юқори моддий истеъмол билан тавсифланади. Йўл қурилишининг тахминий қийматида материаллар қийматининг солиштира оғирлиги табиий-географик шароитга қараб 40 дан 60% гача бўлади. Йўл ишларини қуриш ва реконструкция қилиш, мавжуд йўл тармоғини мураккаб таъмирлаш қўламини келгусида кенгайтириш инobatга олиниб, келгусида асосий йўл қурилиш материалларига бўлган еҳтиёжнинг сезиларли даражада ошишини кўзда тутиш мумкин. Шу билан бирга, йўл ишларида иккиламчи ресурслар - ишлатилган йўл иншоотларидан йўл қурилиш материаллари, металлургия, кимё, нефтни қайта ишлаш ва бошқа тармоқлардаги чиқиндилардан фойдаланишга катта еътибор қаратилади. Йўл соҳасидаги мавжуд йўл техникаси парки кўп маркали машина ва ускуналар,

муҳим ескириш ва машиналарнинг кўплаб ескирган моделлари билан ажралиб туради. Ушбу ускунанинг мавжудлиги даражаси паст, ҳатто жамоат йўлларини сақлаш учун ускуналарга бўлган еҳтиёж фақат 21.4% га тенг. Шунинг учун, юқорида айтиб ўтилган машиналар ва механизмларнинг техник даражасини яхшилаш зарурати билан бирга, йўл ишлаб чиқариш ташкилотлари учун ускуналар мавжудлигини яхшилаш чораларини кўриш керак.

Йўл қурилиши саноатини ривожлантириш қуйидаги асосий йўналишларда кўзда тутилган::

- юқори қувватли майдаланган тош, кум, шағал, шунингдек mineral кукун, битумли эмулсиялар-inert материаллар ишлаб чиқариш корхоналарини яратиш. Шу билан бирга, ушбу материалларни ташиш доирасини ҳисобга олган ҳолда корхоналарни иқтисодий жиҳатдан мақбул жойлаштиришни таъминлаш зарур;

-маҳаллий машинасозлик базасидан, жумладан, турли тармоқлардаги корхоналардан йўл жиҳозлари ишлаб чиқариш учун фойдаланиш.

Кадрлар ва ижтимоий сиёсатни шакллантириш ва амалга ошириш йўл хўжалиги органлари мутахассисларини йўлларни ривожлантиришни режалаштиришнинг янги усулларида, шу жумладан, ҳудудларда тегишли мониторингни ташкил етишда ўқитиш ва тайёрлашни такомиллаштиришга қаратилган бўлиши керак; йўл хўжалиги ташкилотлари ва корхоналари ходимлари томонидан йўл маблағларидан мақсадли ва самарали фойдаланишни баҳолаш усуллари ишлаб чиқиш.; йўл пудрат компанияларининг етакчи мутахассисларини йўл ишларига буюртмаларни жойлаштириш, йўл хўжалиги ташкилотларини бошқаришнинг кадрлар тузилмаларида ўзгартиришнинг рақобатчилик тизими усулларида тайёрлаш. Малака ошириш ва қайта тайёрлаш режаларини амалга ошириш асосий фаолият йўналишлари бўйича дастурларни амалга ошириш орқали амалга оширилади. Автомобил йўллари тармоғини яратиш ва ривожлантириш аҳоли бандлигини таъминлаш давлат вазифасини ҳал етишга ёрдам беради.

Иқтисодиётнинг бошқа тармоқларидан бўшаган меҳнат ресурсларидан фойдаланиш мақсадида Россия йўл секторида давлат ишлари тизими жорий этилмоқда:

- табиатда вақтинчалик ёки мавсумий бўлган йўл ишларини бажаришда ҳудудлар ва ташкилотларнинг еҳтиёжларини қондириш ҳамда ижтимоий-иқтисодий ривожланишнинг мақсадли дастурларини амалга ошириш бўйича ишлар;

фуқароларни вақтинчалик даромад (даромад) кўринишида моддий қўллаб-қувватлаш);

- узоқ вақт ишдан бўшаган ёки иш стажига ега бўлмаган кишилар учун меҳнат қилиш мотивациясини сақлаш.

Яратиш ва йўл тармоғини ривожлантириш учун ахборот қўллаб-қувватлаш тизими йиғиш, узатиш, қайта ишлаш ва давлат ва саноат статистика материаллари, йўл диагностикаси маълумотлар, шу жумладан, ҳукумат federal ва ҳудудий даражадаги учун тегишли статистик маълумотларни фойдаланиш учун қуйи тизимлари ўз ичига олиши керак, йўлларда transport оқимлари тадқиқотлар ва уларнинг таркиби, дастур чоратадбирлар ва кўрсаткичлар амалга ошириш ҳақида маълумот, йўл назорати анкеталар маълумотлар, маблағларнинг мақсадли ва самарали фойдаланиш audit. Ахборотни қўллаб-қувватлашнинг таркибий қисмларидан бири бу мақсадда турли оммавий ахборот воситаларини кенг жалб қилиш билан ошкоралик бўлиши керак.

2- мавзу Умум фойдаланадиган автомобиль йуллари ривожланиш муаммолари. Лойихалаш меъёрларини такомиллаштиришда бажариладиган муҳим стратегик кадамлар.

Режа:

- 2.1 Умум фойдаланадиган автомобиль йуллари ривожланиш муаммолари.
- 2.2 Йўл тармоғини узоқ муддатли режалаштиришнинг мавжуд камчиликлари.
- 2.3 Йул тушамаси конструкциясини такомиллаштириш йуллари.
- 2.4 Ўзбекистон Республикаси йул соҳаси ривожланиш муаммолари.
- 2.5 Йул хужалиги инновацион фаолиятини ривожлантириш.
- 2.6 Янги технологиялар, техникалар, иншоотлар ва материалларни куллаш.
- 2.7 Магистрал йулларни, энергия ва ресурсларни тежайдиган технологияларни, мустаҳкам йул иншоотлари ва материалларни лойихалаш ва ишлатиш учун янги ишлаб чиқилган стандартларни куллаш.
- 2.8 Йул хужалиги соҳасида инновациялардан фойдаланиш ва ривожлантиришга тусик омилларни бартатаф этиш.

2.1 Умум фойдаланадиган автомобиль йуллари ривожланиш муаммолари.

Муаммонинг тавсифи Автомобил йўллари яшаш жойларини, иш ва дам олиш жойларини танлаш эркинлигининг моддий ифодасидир. Улар иқтисодий ва ижтимоий хулқ-атворнинг янги стандартларини ишлаб чиқишга ёрдам беради. Автомобил йўллари Россия фуқароларининг асосий конституциявий ҳуқуқларини амалга ошириш ва демократик қадриятларни ўрнатишни таъминлайдиган шартдир. Автомобил йўллари ҳам Россия transport тизимида енг муҳим element ҳисобланади. Ҳисоб-китоблар ва хўжалик объектларининг темир йўл станциялари, портлар, аэропортлар, терминаллар билан боғланишларини таъминлаш ва ягона transport жараёнида алоҳида transport режимларининг ўзаро таъсир этиш имкониятини яратади. Автомобил йўллари ривожлантиришнинг камчиликлари ягона transport тизими самарадорлигига, биринчи навбатда, transport самарадорлиги ва transport операцияларига сарфланган вақтга зарарли таъсир кўрсатади. Мамлакат, вилоятлар ва турли тармоқларнинг барқарор ривожланишини таъминлаш йўл тармоғини ривожлантиришга нисбатан қаттиқроқ экологик ёндашувларни талаб этади. Экологик ёндашув автомобил йўллари

инновацион ривожлантиришнинг бошланғич нуктасидир, чунки у энергия ва mineral ресурслардан оқилона фойдаланишга асосланган бўлиб, чиқинди ва чиқиндиларнинг minimal миқдорини шакллантиради, шунингдек, аҳолининг ҳаёт сифатини яхшилашга ёрдам беради. Ҳозирги вақтда автомобил йўллари ҳолати Россияда автомобилсозлик, автомобил саноати ва хизмат кўрсатиш соҳаларининг ривожланишига тўсқинлик қилувчи асосий омиллардан бирига айланиб бормоқда, бу аслида мамлакат ЯИМ қийматини пасайтиради ва ҳудудларни иқтисодий ривожлантиришнинг зарур даражасига еришишни қийинлаштиради. Россия Федерациясининг optimal йўл тармоғини танлаш муқаррар равишда савол туғдиради – optimal тармоқ нима? Бироқ, муаммо шундаки, transport фақат ички тузилишига асосланган ҳолда ўз-ўзидан яхши бўлмайди. Тармоқнинг оптималлиги асосан ташқи омилларга боғлиқ: турар-жой тури, саноатнинг тақсимланиши, transport ҳаракатчанлиги ва бошқалар. Шунинг учун аввал минтақанинг эволюцияси натижасида қандай турдаги турар-жой ривожланишини тушунишингиз керак ва фақат бунинг учун optimal transport тармоғини танланг. Аҳоли таркибини ўзгартириш ва уни демографик жараёнлар натижасида ҳудудда жойлаштириш, одатда, мавжуд transport инфратузилмасининг янги жамоат transport еҳтиёжларини мос келмаслигига олиб келади. Бу тез-тез илгари қурилган, афтидан optimal ва яхши мўлжалланган йўл тармоғи, тез-тез ўзгарди вазият асосида бутунлай асоссиз бўлиб чиқади, деб чиқади. Ва йўл қурилиши харажатларининг миқдори ва тизимнинг умумий инерцияси ҳисобга олинса, бундай режалаштириш хатолари жамият учун қабул қилинмайди. Бу муаммо тез ўсаётган мегаполислар ва уларнинг атрофида агломерациялар айниқса ўткир бўлади. Айни пайтда, демографияда ҳар қандай ўзгаришлар transport тармоғининг етарлилигини сақлаб қолиш имконини берадиган тармоқни қуриш бошидан мумкин.

Мавжуд шаҳарча transport оқимлари таъсир қилади каби, transport шаҳарча таъсир қилади, шунинг учун. Уларнинг еволюциясида бу икки тизим бир хил аҳоли зичлиги ҳолатига, ёки мунтазам ёки бошқа тарзда бир хил такрорланади. Тизим, шунингдек, ҳудуддаги жамият фаолиятининг максимал самарадорлигини таъминловчи йўлларнинг бир текис зичлигига интилади. Ҳақиқатан ҳам, зичликнинг камлиги билан ҳудуд имкониятларининг камлиги кузатилади, зичликнинг ошиши билан тармоқнинг ишлаши учун давлат харажатларининг нархи сезиларли даражада ошади, бу еса аҳоли самарадорлиги ва бизнес фаолиятининг пасайишига олиб келади. Шундай қилиб, йўл тармоғининг optimal структурасини шакллантириш вазифаси соф transport масалалари доирасидан ташқарига чиқади. Аҳоли ва иш фаолияти ягона тарқатиш учун ҳудудлар еволюцияси тезис нафақат бутун дунё бўйлаб тадқиқотчилар бир қатор назарий асарларида тасдиқланган, балки ғарбий Европада юқори urbanized ҳудудларни бир қатор мавжудлиги билан амалда, Америка қўшма Штатлари Шарқий соҳилида. Бундай ҳудуд аллақачон Москва ва Москва вилоятида шакллана бошлайди. Вазифа ҳудуд ривожланишининг барча оралик босқичларини четлаб ўтиб, улар учун мақбул бўлган ушбу турдаги ҳудудлар учун transport тармоғининг бундай конфигурациясини қуришдан иборат. Бу нафақат transport компонентининг лағмонини жамиятнинг ҳозирги еҳтиёжларидан олиб ташлаш, балки ҳудуддаги ижтимоий ривожланишни жадаллаштириш, барча ижтимоий жараёнларни transport ёрдамида рағбатлантириш имконини беради. Муаммонинг аҳамияти optimal тармоқ конфигурацияларининг ўнлаб фоиз, айрим ҳолларда еса мавжудларига қараганда бир неча баробар самаралироқ еканлиги билан изоҳланади. Transport саноати айланмасини ҳисобга олган ҳолда, бу миллий Яимнинг фоизига тенг бўлган катта миқдордир. Бундан ташқари, улар ҳар йили тизимли асосда сақланади.

2.2. Йўл тармоғини узоқ муддатли режалаштиришнинг мавжуд камчиликлари.

Ҳозирги кунда ўз-ўзидан ҳам, режалаштириш натижасида ҳам йўл тармоғини шакллантириш одатда аҳоли ва юк оқимларини, тadbиркорлик фаолияти ва аҳоли тақсимотини кузатиб боради. Бу йўлларнинг самарадорлигини баҳолашнинг мавжуд механизмлари, тармоқни ривожлантиришнинг энг самарали вариантларини лойиҳа таҳлили нуқтаи назаридан танлаш алгоритмлари орқали амалга оширилади. Янги йўлларнинг мумкин бўлган имкониятлари орасидан мавжуд тармоқни ва бинобарин, мавжуд оқимларни ҳисобга олган ҳолда энг катта samara берадиган бирини танланг. Шундай қилиб, дарҳол optimal тармоқни қуриш ўрнига, мавжуд тармоқни ривожлантириш механизми келгуси йиллар учун ривожланиш режалари билан ишлайди. Ва кўпинча бу иррационал ва ҳатто зарарли қарорлар олиб келади. Саноатнинг жорий еҳтиёжларидан келиб чиққан ҳолда (масалан, конлар жойларига) йўлларнинг қурилиши transport тармоғининг тузилишини тез ўзгарувчан бозор шароитларига гаровга қўяди ва ҳудуднинг узоқ вақт барқарор ривожланишини секинлаштириши мумкин. Оқимлардан сўнг саноат ва аҳолининг мавжуд фазовий тузилишини сақлаб қолиш, шунингдек, transport оқимларининг тузилиши, оқимларнинг ортиқча концентрацияси ва бизнес фаолияти марказлари каби салбий ҳодисаларга олиб келади. Бу еса, ўз навбатида, жамиятнинг дунёдаги ўзгарган ташқи шароитларга етарли даражада жавоб беришига, ҳудуд фаолиятини ташкил етишнинг янги шаклларининг тормозланишига, жамиятнинг normal ва тез еволюциясига тўсқинлик қилади. Ушбу турдаги энг йирик мисоллардан бири мавжуд Москва – Санкт-Петербург йўлининг чизиғи деб аташ мумкин. Натижада хўжалик фаолияти автомагистрал бўйлаб фақат битта полосали катта майдондан тортиб олинмоқда. Ижтимоий-иқтисодий нуқтаи назардан, Шимолий-Ғарбда ва Россия Федерациясининг Марказий қисмида аҳоли ва

transport оқимларининг полицентрик тақсимотини амалга ошириш тўғри бўлади. Мен transport тармоғи самарадорлиги ҳали optimal емас, лекин иложи яхшилаш ортиқча олиб келади, чунки, аллақачон иқтисодий мумкин бўлса, тармоқ ривожлантириш ўлик-енд вариантларининг пайдо вазиятни таъкидлаш истардим ва, шунинг учун, optimal transport тармоғи емас. Яъни ҳаддан ташқари тармоқ зичлиги, бу жуда зарарли омил, чунки у ортиқча ресурслар компанияларини transport ҳаракатларининг ўзига хос хусусиятларини пасайтиради. Кейин йиқитиш ва яна қуриш керак, қайси автомобил йўллари каби inertial ва қиммат саноати учун, айниқса, қабул қилиниши мумкин емас. Шундай қилиб, Россия учун зарур бўлган рамка йўл тармоғи табиатда асосан areal бўлиши керак, яъни, биринчи навбатда, алоҳида объектлар ўртасидаги алоқани емас, балки ҳудудга киришни таъминлайди.

3. Мавжуд radial-ҳалқа конструкциясининг камчиликлари Тармоқни ривожлантиришга "оқимга ергашиш" ёндашуви тармоқнинг radial-ҳалқа конструкциясини яратишга олиб келади. Бу, айниқса, йирик метрополитенларда аниқ кўринади. Аммо бу муаммо Москва минтақасининг ҳукмронлиги билан Россиянинг бутун марказий Европа қисми учун ҳам хосдир. Дарҳақиқат, ҳудудни ривожлантириш бошида ҳудуднинг периферик қисмидан унинг transport марказигача radius қурилиши энг фойдали ҳисобланади. Иккинчи қадам - аккорд йўлини қуриш. Кейинчалик такомиллаштириш одатда самарасиз. Бироқ, transport оқимларининг интенсивлиги ошгани sayin, бундай transport схемаси умуман ҳудуднинг transport комплекси самарадорлигининг сезиларли пасайишига олиб келади. Бу қуйидаги салбий жараёнларга олиб келади:

1. Transport оқимларининг перифериядан марказга қайта тақсимланиши мавжуд бўлиб, бу тармоқнинг Марказий жойларида transport тикилинчига олиб келади. Бунинг сабаби шундаки, ёзишмаларнинг катта қисми учун start ва энд нуқталарини бирлаштирувчи маршрут тармоқнинг Марказий қисмидан ўца энг қисқа бўлади.

2. Тармоқнинг Марказий бўлимларида бирлик майдони бўйича ортиқча transport фаолияти йўқ, бу еса хизматлар нархи ва яшаш харажатлари ва экологик масалаларни кераксиз равишда кўпайишига олиб келади.

3. Тармоқнинг периферик бўлимларида transport таъминотининг етарли емаслиги чеккадаги аҳоли ва хўжалик юритувчи субъектларнинг кам самарали иқтисодий фаолият кўрсатишига олиб келади, бу еса ҳудудларни ижтимоий-иқтисодий ривожлантириш салоҳиятининг пасайишига олиб келади.

4. Узоқ муддатли режалаштиришдан якуний тармоқ конфигурацияси тузилмасидан ташқари, келажакдаги еҳтиёжларни ҳисобга олган ҳолда кам қувватга ега бўлган йўллар қурилишига олиб келади. Бу, айниқса, тармоқ марказидаги, енг шиддатли transport оқимлари шаклланадиган йўллар учун тўғри келади.

5. Ҳудудларнинг периферик ҳудудлари transport хизматларидан маҳрум бўлиб, аҳоли харажатларида transport харажатларининг улуши ва ишлаб чиқариш харажатларининг ошишига олиб келади, бу ҳудудларнинг ривожланишига тўсқинлик қилади, бу еса охир-оқибат ҳудудларнинг ЯИМ ўсиши ва шаҳарларнинг ўсишига тўсқинлик қилади. Тармоқнинг radial-ҳалқа тузилиши оқибатида юзага келган енг кескин муаммолар Россиянинг Москва ва енг яқин Москва вилояти каби муҳим ҳудуди йўлларида намоён бўлмоқда. Бизнинг фикримизча, Москва атрофида бошқа ҳалқа йўлининг қурилиши (Цкад) мажбурий чора, ҳатто айтиш мумкин-фавқулудда! Россиянинг Марказий Европа қисмининг Москва вилояти атрофидаги radial-ҳалқа тармоғини аста-секин квадрат diagonal тармоққа айлантириш мақсадида қатор аккорд кесиш йўлларини қуриш optimal ечим бўлади.

6. Россияда автомобил йўллари transport тармоғининг optimal конфигурациясини шакллантириш учун таклиф етилган ечимлар.

6.1. Россия Фанлар Академияси Transport муаммолари Н. С. Соломенко институти (ИПТ РАС) юқорида камчиликлари йўқ transport тармоқлари бундай тузилиши билан Россия автомобил йўллари transport тармоғи optimal конфигурацияни шакллантириш концепсиясини ишлаб чиқиш учун зарур билим ва тажрибага ега. Бунинг учун Концепцияда қуйидаги муаммоларни ҳал қилиш йўллари кўриб чиқиш керак:

- * йўл тармоқларининг энг самарали турлари тузилишини ҳамда уларнинг асосий хусусиятларини аниқлаш;

- * мавжуд йўл тармоқларини энг самарали топологияга ега бўлган тармоқларга айлантириш йўллари топиш;

- * мавжуд тармоқ тузилмасининг сифати ёмонлашувига олиб келадиган ҳаракатлар ва режаларнинг олдини олиш учун Россия Федерациясининг мавжуд йўл тармоғининг конфигурациясидаги ўзгаришларни доимий кузатишни ташкил етиш;

- * Россия Федерациясида фойдаланиш имкониятини ўрганиш учун йўл-transport тармоғининг optimal конфигурациясини шакллантиришда хорижий тажрибани таҳлил қилиш. Хусусан, уларнинг transport гетерогенлик даражасини камайтириш ва келгусида уларни квадрат-diagonal тармоққа айлантириш мақсадида мавжуд radial-ҳалқа турдаги тармоқлар конфигурацияларини ўзгартириш бўйича турли чора-тадбирларни амалга ошириш таклиф етилмоқда. Transport тармоқлари структурасини ўзгартириш жараёни ўта узоқ ва қимматга тушади. Шунинг учун барча режалаштириш тузилмаларини мувофиқлаштиришнинг ягона механизмини яратиш зарур.

Тармоқларнинг алоҳида бўлимларига шундай ўзгаришларни ишлаб чиқиш таклиф етиладики, натижада йўл тармоғининг конфигурацияси optimal ҳолатга иложи борича яқин бўлсин. Жамоат транспорти нуқтаи назаридан энг самарали бўлган Россия автомобил йўллари тармоғининг optimal тузилмасининг тури ва хусусиятларини аниқлаш таклиф етилади. Россия ҳудудида мавжуд бўлган йўллар асосида бундай тармоқни қуриш кетма-кетлигини ишлаб чиқиш таклиф қилинмоқда. Бунинг учун топологик

структуранинг optimal конфигурацияси тармоғидаги ҳар қандай ўзгаришларнинг изчиллигини текшириш шароитларини ишлаб чиқиш таклиф этилади.

6.2. ИПТ РАС бир неча йилдан буён мунтазам transport тармоқлари назариясини ишлаб чиқмоқда. Хусусан, айрим асосий кўрсаткичларга кўра, бундай тармоқлар бутун жамиятнинг ижтимоий-иқтисодий манфаатлари нуқтаи назаридан энг самарали ҳисобланади, деб кўрсатилади. Мунтазам тармоқлар жуда хилма-хилдир. Муайян турдаги тармоқни танлаш муаммо баёнига ва исталган тармоққа бўлган талабларни шакллантиришга боғлиқ ва улар асосида маълумотлар тўплаш босқичи ва услубий ҳисоб-китобларни талаб қилади. Институтда мунтазам тармоқларнинг, хусусан, такрорий тармоқ бўлимларининг характерли ҳажми каби асосий параметрларини аниқлашнинг зарур усуллари ишлаб чиқилган. Бироқ, бу назариянинг назарий ишлаб чиқилиши тизимли илмий тадқиқотлар ва чуқур синовларни талаб қилади. Россиянинг ҳозирги ва узоқ муддатли асосий ижтимоий-иқтисодий еҳтиёжлари ва имкониятларидан келиб чиққан ҳолда Россияда йўл тармоғининг optimal тузилишини аниқлаш таклиф этилади. Бундай тармоққа қўйиладиган асосий талаблардан бири уни ривожлантиришнинг барқарорлигига бўлган талаб бўлиши керак. Топилган optimal йўл тузилиши Россия Федерацияси transport мажмуасининг узоқ муддатли ривожланиш дастурлари, шунингдек мамлакатнинг бошқа узоқ муддатли дастурлари учун асос бўлиши керак.

7. Россия Федерацияси ҳудудида йўл тармоғини ривожлантириш учун ИПТ Раснинг таклиф этилаётган ишланмалари

7.1. Россия Федерацияси ҳудудида йўл тармоғини самарали ривожлантиришнинг энг муҳим шарт-мамлакат, вилоятлар ва мамлакат саноат марказларининг transport салоҳиятини автотранспорт жиҳатидан миқдорий баҳолашдир. Ушбу салоҳиятни Реал ва башорат қилинган ҳолат

билан таққослаш Россиянинг transport маконини муҳим ва вақт бўйича модернизация қилиш вазифаларини тартиблаш методологияси учун асос бўлиши мумкин. Рейтинг натижаларидан йўл тармоғини модернизация қилиш режаларини ишлаб чиқишда, уни иқтисодиёт ва ижтимоий сиёсатнинг жорий ва истиқболдаги еҳтиёжларига, режанинг ҳар бир элементини амалга ошириш лойиҳаларига мос келтиришда фойдаланиш лозим. Ушбу режалар автомобил тармоғининг мавжуд имкониятларини ва уларни амалга ошириш бўйича молиявий чекловларни ҳисобга олиши керак. Бу ерда мавжуд transport артерияларини модернизация қилиш яхшироқ бўлган йўл тармоғининг топологиясига қандай ўзгаришлар киритилиши керак ва янгиларини қуриш керак, уларнинг имкониятлари қандай бўлиши керак, турли хил transport тармоқларини мувофиқлаштириш ва ҳоказо. Йўл тармоғининг маҳсулдорлигини баҳолашда нафақат бирлик майдони ёки аҳоли сони бўйича йўлларнинг тармоқ зичлиги кўрсаткичидан, балки тадқиқот соҳасидаги автомобил парки миқдори, ҳудуднинг йўл тармоғи узунлиги, йўллар тоифаси (чизиқлар сони ва ҳаракат қандай).

7.2. ИПТ РАС автомобил йўлларини ривожлантириш моделини ишлаб чиқди ва бу ҳисоб-китоб зоналарида йўлларни ривожлантиришнинг режалаштирилган вариантларини умумий дисконтланган харажатлар мезонидан келиб чиққан ҳолда таққослашни таъминлайди. Белгилаб берувчи мезонларга кўра бирор жой яқинидаги автомагистрални қайта қуриш учун рационал вариантни танлашнинг иерархик модели ишлаб чиқилди. Ушбу моделлар экологик компонентни ҳисобга олган ҳолда Россия Федерациясининг йўл тармоғини ривожлантириш ва шакллантириш бўйича тегишли тавсияларни шакллантириш имконини беради.

7.3. ИПТ РАС икки даражали ўйин-transport оқимларини тақсимлашнинг теоретик модели ва стакелберг мувозанат вазиятини рақобатли маршрутлаш шароитида топиш усулини ишлаб чиқди. Метрополитеннинг чиқиш ва келиш соҳалари ўртасидаги ёзишмаларни ҳисоблаш учун йўл тармоғи тугунларида transport оқимларининг видеоёзув

тизимлари маълумотларидан фойдаланиш усули ишлаб чиқилган. Тадқиқотнинг ушбу натижалари transport оқимларини маршрутлаштириш муаммоларини optimal ҳал етишга кўмаклашади ва йирик шаҳар ва вилоятларнинг йўл тармоғини реконструкция қилиш бўйича қарорлар қабул қилишда фойдаланиш мумкин.

7.4. "Россия Федерациясининг Арктика зонасида transport хизматларини такомиллаштиришнинг илмий асосларини ишлаб чиқиш" тадқиқот иши давомида мамлакат Арктика зонасининг йўл компонентининг муаммолари очиб берилди ва уларни ҳал етишга ёндашувлар таклиф етилди. Россия Федерациясининг Арктика зонаси йўл тармоғининг ривожланиш структурасини аниқлаш усули ишлаб чиқилган. Кўриб чиқилган инфратузилма элементларини янада кичикроқ кластерларга ажратиладиган катта гуруҳларга (кластерларга) ажратиш таклиф етилади ва ҳоказо., гуруҳлаш орқали барча элементларнинг устуворликларини олиш имконини беради. Бу барча элементларни биргаликда қайта ишлашдан кўра самаралироқ жараён.

7.5. Multimodal операторлар учун transport маршрутининг график-аналитик модели ишлаб чиқилган бўлиб, у терминалдан истеъмол нуқталарига юк ташиш жараёнини оптималлаштиради. Ушбу муаммони ҳал қилиш "ешикдан ешикка" ва "ўз вақтида" аралаш transport усуллари билан юкларни етказиб беришнинг халқаро схемасини оптималлаштириш имконини беради.

7.6. Узлуксиз ҳаракатдаги зиддиятли transport тармоқларини функционал лойиҳалаш моделлари ишлаб чиқилган бўлиб, улар transport оқимларини mobil transport объектлари турлари, уларнинг ҳолатлари, transport ташкилоти, алоқа турлари ва ўзаро таъсир тизимлари бўйича параллеллаштириш тамойилларини fundamental даражада ётиш имконини беради.

7.7. ИПТ РАС тизими таҳлил усуллари ва ташкилий тизимларни бошқариш назариясидан фойдаланиб, барқарор ривожланиш концепциясига асосланган минтақа transport мажмуасининг экологик барқарор ривожланишини таъминлаш методологиясини ишлаб чиқди, шу жумладан: * Европа бўйича иқтисодий комиссиянинг тавсиясини ҳисобга олган ҳолда тизимнинг барқарор ривожланиш бўйича белгиланган асосий кўрсатмаларига нисбатан ҳолатини баҳолаш бўйича кўрсаткичлар ишлаб чиқилган.

* Вилоят transport мажмуасининг барқарор ривожланишини таъминлаш мақсадида минтақавий менежментнинг мақсад ва вазифалари тузилмаси яратилди ва бу функцияларни амалга ошириш механизмлари таклиф етилди. ИПТ РАС автомобил йўллари реконструкция қилиш ва қурилиш лойиҳалари бўйича техник ҳужжатларни эксперт технологик ва экологик баҳолаш бўйича катта тажриба тўплади. Масалан, institut ходимлари ЕИА бўлимларини ишлаб чиқишда ва Санкт-Петербург атрофидаги ҳалқа йўли, Вологда, Kaliningrad, Кострома, Leningrad ва бошқа вилоятлардаги автомобил йўллари лойиҳаларини текширишда иштирок етдилар. Институтда чизиқли объектларни яратишнинг турли босқичлари бўйича экологик баҳолаш мезонлари ишлаб чиқилган бўлиб, улар биосферанинг таркибий қисмларига антропоген юкнинг барча турларини баҳолашга имкон беради.

Йўл тармоғининг зичлигига кўра, Ўзбекистон Мдҳнинг тўққиз давлатидан ортда қолмоқда ва 1000 кишига 9-ўринни, 1000 квадрат километрга 6-ўринни егаллайди(2-жадвал).

2-жадвал

Мамлакат номи	Йўлларнинг умумий узунлиги, км	Аҳоли сони, минг.одам.	худуди, тыс.км ²	Йўл зичлиги, км/минг.к м ²	Йўл зичлиги, км/минг. одам.
Азербайджан	18986	9453,734	86,6	219,24	2,01
Армения	7744	2972,824	29,8	259,87	2,60
Беларусь	86491	9481,100	207,6	416,62	9,12

Казахстан	97674	17541,249	2724,9	35,84	5,57
Кыргызстан	18620	5895,062	198,5	93,80	3,16
Молдова	10552	3550,000	33,8	312,19	2,97
Россия	825623	146267,28	17098,2	48,29	5,64
Таджикистан	14074	8307,248	140,8	99,96	1,69
Узбекистан	42676	31022,50	447,4	95,39	1,38

Йўл тармоғини ривожлантириш билан боғлиқ муаммоларни ҳал қилиш механизмлари

Юқорида таъкидланганидек, таклиф етилаётган Концепсияни амалга оширишнинг асосий воситаси йўл тармоғини такомиллаштириш ва ривожлантириш дастурлари ва алоҳида йўллар салоҳиятини ривожлантириш ва оширишда қўлланиладиган дастур усуллари бўлиши керак. Ушбу дастурларнинг ўзига хослиги уларнинг кўп мақсадли табиати ва ҳукуматнинг икки даражасини яқин ҳамкорликда амалга ошириш зарурлигидир.

Дастурларни шакллантириш умумий ижтимоий-иқтисодий самарадорлик мезонининг қийматини ҳисобга олган ҳолда йўл ва иншоотларни ҳудудий доирада қуриш, реконструкция қилиш ва таъмирлаш ҳажмларини объектив тақсимлашга асосланиши лозим. Автомобил йўлларини ривожлантириш учун ушбу вазифаларни ҳал қилишнинг босқичма-босқич табиати ривожланиш объектининг чизиқли табиати билан боғлиқ ва устувор вазифаларни танлаш ва уларни изчил ҳал қилишдан иборат эмас, балки йўл тармоғини ривожлантиришнинг барча йўналишлари орасида алоҳида объектлар учун энг самарали инвестиция лойиҳаларини кузатиш ва амалга оширишда. Мисол учун, бундай объектлар йирик шаҳарлар ҳудудида тезюрар автомобил йўлларининг бош қисмлари ва кўшни аҳоли пунктларига уланиш ва қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини қайта ишлаш жойига автомобил километрларини сезиларли даражада қисқартириш билан

таъминлайдиган қишлоқ жойларидаги йўллар бўлиши мумкин.

Ишлаб чиқилган бизнес-режалардан келиб чиққан ҳолда режалаштирилган тулов объектлари орасидан жамоат юллари учун амалга оширилиши мумкин бўлганларидан кўра тежамкорроқ бўлган енг самарали лойиҳаларни танлаб олиш зарур. Шу билан бирга, қурилиш хатарларини киритиш, толларни йиғиш учун нуқталарни жойлаштириш, муқобил йўлларнинг техник даражасини яхшилаш харажатлари ва анъанавий давлат йўлларига нисбатан кўпроқ техник харажатларни талаб қилиш туфайли толл иншоотлари қимматроқ еканлигини ҳисобга олиш керак. Концепцияни амалга оширишнинг дастлабки барқарорлаштириш босқичида йўл ҳаракати тизимининг ҳаётийлигини тиклаш ва автомобил йўлларини қуриш, реконструкция қилиш ва модернизация қилишнинг муайян объектлари мисолида муайян ҳудудлар шароитида моделлаштириш ва monitoring тизимининг самарадорлигини амалда синаб кўриш учун бошқарув тизимининг ҳаракатларини олиб бориш керак.

Биринчи навбатда солиқ тизимида йўл соҳаси ва умуман халқ хўжалиги манфаатларига жавоб берадиган ўзгаришларга рухсат беришга қаратилган Қонунчилик таклифларини тайёрлаш, мувофиқлаштириш ва жорий этиш лозим. Моделлаштириш ва monitoring тизими самарадорлигининг амалий синови кейинги 1-2 йил ичида чекланган миқдордаги ҳудудларда амалга оширилиши лозим. Йўл тармоғига кичик инвестиция таъсирига жавобан йирик жавоблар - ЯИМ ўсиши, барча даражадаги бюджетларнинг даромад базаси ва Республика йўл жамғармаси олишнинг реал имкониятларини тасдиқлаш зарур. Йўл тармоғини ривожлантиришнинг янги мафқурасига ўтишнинг биринчи босқичининг якунланиши Республика йўл жамғармаси даромадларини уларнинг умумий ҳажми даражасида барқарорлаштиришдан далолат бериши лозим. Биринчи босқичнинг умумий давомийлиги 2-3 йилдан ошмаслиги керак. Шу билан бирга, солиқ тўловчиларнинг республика йўл жамғармасига бўлган қарзларини тегишли равишда тахминан 200 ва 350 млрд.со ғ мга баҳоланган миқдорларда ҳисобдан чиқариш, қайтариш ва қайта

қуриш механизмини "ишга тушириш" зарур.

Концепциянинг барқарорлаштириш босқичи мамлакатда автомобиллаштиришнинг давом етиши билан иқтисодиётдаги инқирознинг кучайиши шароитида амалга оширилади. Концепсияни амалга оширишнинг иккинчи босқичи давомида йўл йиғмаларини йиғишни такомиллаштириш лозим. Шу билан бирга, у туфайли бу тизимлар ёрдамида танланган объектларни ишга тушириш оқибатида республика йўл жамғармаси даромадларининг ўсиши, инвестиция ҳажми аста-секин ўсиши билан, иқтисодиётнинг "ўсиш зоналари" бораётган бир қатор танлаш таъминлаш ва жалб, моделлаштириш ва monitoring тизимлари кўламини кенгайтириш зарур.

Йўл тармоғини ривожлантиришнинг янги мафкурасига ўтишнинг иккинчи босқичини самарали амалга ошириш йўл толларини деярли тўлиқ йиғиш ёндашуви билан бирга олиб борилиши керак, бу еса йўл тармоғини ривожлантириш манфаатлари йўл фойдаланувчиларининг манфаатларига мос келишини кўрсатади. Йўл тармоғини ривожлантириш орқали иқтисодиётнинг "ўсиш зоналари" га таъсирни кенгайтириш Республика йўл жамғармаси даромадларининг барқарор ўсишига олиб келиши керак. Йўл молияси ислоҳоти йўл тармоғининг ривожланишини самарали бошқарадиган ва мамлакатда иқтисодий ўсишга ўтишга имкон қадар ҳисса қўшадиган тизимни яратади.

Иккинчи босқичнинг давомийлиги 5-7 йилдан ошмаслиги керак. Шундай қилиб, йўл тармоғини ривожлантиришнинг янги мафкурасига ўтишнинг умумий муддати 10 йилдан ошмайди. Муваффақиятли амалга ошириш учун давлат томонидан қўллаб-қувватлаш ҳам муҳим аҳамиятга эга, бу еса таклиф етилаётган чора-тадбирларни тартибга солиш учун зарур:

йўл ҳаракати тизимининг ҳаётийлигини устувор тиклаш тўғрисида;

йўл хўжалиги давлат мулкани бошқариш, йўл корхоналарини

Ўзгартириш ва давлат мулкчилигида ўз улушларини бошқариш тўғрисида;

пуллик йўл объектларини яратиш ва улардан фойдаланиш ҳамда инвесторларга кафолатлар бериш тўғрисида. Основой нормативно-правовой базы должны стать следующие наиболее важные законы:

"Автомобил йўллари ҳақида" (янги таҳрирда);

Ушбу қонун лойиҳаси соҳанинг Қонунчилик базасининг ўзагига айланиши, уни янада ривожлантириш йўналишларини белгилаб олиши ҳамда автомобил йўлларини яратиш ва улардан фойдаланиш жараёнида ўзаро ҳамкорлик қилувчи орган ва ташкилотларнинг ҳуқуқ ва мажбуриятларини мустаҳкамлаши лозим. Фуқароларнинг ҳуқуқ ва еркинликларини ҳимоя қилишга қаратилган бўлиб, бу унинг асосий тушунчасидир.

"пулли йўлларда Қонунчилик асослари"

Қонун лойиҳасида халқаро тажрибани ҳисобга олган ҳолда Ўзбекистон Республикасида, шу жумладан, ёнилғи қуйиш шохобчалари ташкил этиш ва улардан фойдаланиш учун тегишли ҳуқуқий асос яратилади.

"Йўл концепцияси тўғрисида" ги мазкур қонун лойиҳаси йўл қурилиши учун кенг имкониятлар очмоқда. Чет елда концессия шартномалари-бу молиялаштириш, тайинлаш ва ўзгартириш тарифлари, қурилиш ва ишлаш сифатига қўйиладиган талаблар, фойдадан фойдаланиш тартиби, иш сифати устидан давлат назорати усуллари, концессия муддати тугагандан сўнг йўлларни давлат тармоғига ўтказиш шартлари ва бошқаларни белгилайдиган енг кенг тарқалган толл йўл хўжалиги ташкилотидир.

"Умумий фойдаланишдаги автомобил йўллари ерларида"

Қонун лойиҳаси ер муносабатларини тартибга солиш учун муҳим аҳамиятга ега. Унда давлат мулкчилигига йўл ерларини тайинлаш принциплари ва тартиби, шунингдек, янги йўллар қуриш учун ер участкаларини олиб чиқиш (сотиб олиш) белгиланган ва бундай ердан тижорий фойдаланиш учун ҳуқуқий нормалар яратилган.

"Республика йўл жамғармаси ҳақида»

Ушбу қонун лойиҳаси маҳаллий бюджетга ажратилган ёқилғи истеъмоли

солиғининг 50% қисмини республика йўл жамғармасига йўналтириш орқали йўл соҳасини молиялаштиришнинг мавжуд тизимини такомиллаштириш орқали молиялаштиришни ошириш Қонунчилик асосининг ўзагига айланиши лозим.

Бундан ташқари, тасдиқланган даражада республика йўл жамғармасига чегириб сақлаб йўл шароитларини яхшилаш натижасида минтақа миллий иқтисодиётида содир ва тўғридан-тўғри фойдаланувчи солиқлар ўтказилиши мумкин эмас қўшимча transport таъсири қисми йўл тармоғининг кейинги ривожланишини молиялаштириш учун ишлатилади таъминлайди, қайси йўл жамғармаси йўл ривожлантириш учун молиялаштириш миқдорини оширади. Бундан ташқари, саноатнинг амалдаги норматив-ҳуқуқий базаси асосан янгилашни керак. Муаммоларни ҳал етишнинг услубий таъминоти ва йўл тармоғини ривожлантиришнинг устувор йўналишларини асослаб бериш бўйича optimal стратегия ва енг самарали инвестиция лойиҳаларини танлаш мақсадида махсус тадқиқотлар ўтказиш ва ахборот-меъёрий базани такомиллаштириш кўзда тутилган.

Бу ҳисобга ҳудудларни ижтимоий-иқтисодий ривожлантириш истиқболларини ҳисобга олган ҳолда, transport ва операцион фазилатлари ва йўллар салоҳиятини баҳолаш учун норматив ҳужжатларни такомиллаштириш, йўл тармоғида transport жадаллигини тахмин, йўл тармоғида трафик ҳажми ва трафик таркиби учун бухгалтерия автоматлаштирилган тизимини яратиш учун беради, такомиллаштириш ва бир бутун сифатида individual йўллар ва йўл тармоғини ривожлантириш учун optimal стратегияларни танлаш, шунингдек, йўл лойиҳаларининг ижтимоий-иқтисодий самарадорлигини баҳолаш.

Бугунги кунда йўл-transport соҳасида давлат ва нодавлат мулкчилик шаклларидаги корхоналар шаклланиб, фаолият кўрсатаётганини, йўл-transport ишлари бозорида фаолият кўрсатаётганини инобатга олиб, давлат,

йўлдан фойдаланувчилар ва аҳоли манфаатларини таъминлашнинг самарали тизимини таъминлаш зарур.

Ушбу устуворликларни амалга ошириш учун йўл хўжалигини бошқарадиган ижро ҳокимиятини йўл хўжалиги давлат унитар корхоналари фаолиятига, шу жумладан, мулкни бошқариш, тасарруф етиш ва мустаҳкамлаш масалаларига таъсирини мустаҳкамлаш учун зарур ваколатлар билан таъминлаш мақсадга мувофиқ кўринади. Шу билан бирга, мулкчилик шаклларида қатъи назар, ҳар қандай корхоналар учун шартнома иш бозорига рақобат асосида тенг киришни таъминлаш зарур, бунинг учун антимонопол сиёсатни амалга оширишни давом еттириш ғоят муҳимдир.

Йўлларни ривожлантиришнинг асосий тамойиллари ва йўналишлари

Концепциянинг асосий мақсади-йўл тармоғини ривожлантириш ва такомиллаштириш, уларнинг ишлашини яхшилаш, иқтисодиётнинг барқарор ва динамик ривожланишини таъминлаш, республика мудофаа ва иқтисодий хавфсизлигини мустаҳкамлаш, аҳоли турмуш даражасининг ўсиши учун жойлар, ёндашувлар ва механизмларни аниқлаш. Бу мақсадга еришишнинг асосий йўли сифат жиҳатидан янги йўл тармоғини яратиш бўйича мақсадли дастурларни шакллантириш ва амалга ошириш ҳамда алоҳида шаҳарларни режалаштириш ва ривожлантиришнинг бош режаларидир.

Ушбу мақсадга еришиш учун асосий вазифалар:

- йўл қурилишини ривожлантириш ва такомиллаштириш соҳасида ягона давлат сиёсати асосларини ишлаб чиқиш;
- мавжудларини реконструкция қилиш ва ривожлантириш, шунингдек, янги transport йўлакларини ташкил етишни таъминловчи:
 - а) минтақавий ва халқаро бозорларга енг қисқа кўп вариантли кириш, ҳар қандай мамлакатга кириш боғлиқлигини бартараф етиш;
 - б) қўшни мамлакатлар ҳудудларини кесиб ўтмасдан республика вилоятлари ўртасида transport воситаларининг самарали ва тўсиқсиз ҳаракати;
 - в) республика ҳудудларини боғловчи стратегик йўлларнинг тоғ ь

участкаларида йўловчилар ва юк ташувларини ишончли йил давомида ташиш;

- халқаро transport йўллари ва йўналишларидан халқаро ташкилотлар ва минтақавий интеграция тузилмалари билан фойдаланишда ҳамкорликни кенгайтириш ва чуқурлаштириш;

- йўл соҳасидаги маблағларни бошқариш, молиялаштириш ва сарфлашнинг самарали тизимини жорий етиш;

- мавжуд йўл тармоғини сақлаш бўйича ишларни устувор амалга оширган ҳолда йўл тармоғи хавфсизлигини таъминлаш;

- йўл юзаси ва бошқа йўл иншоотларининг ескиришини тиклашни таъминлайдиган ҳажмларда таъмирлаш ишларини олиб бориш;

- йўл ҳаракати хавфсизлигини яхшилаш, transport ва йўл мажмуасининг атроф-муҳитга салбий таъсирини камайтириш;

- иқтисодиёт ва аҳоли еҳтиёжларидан келиб чиққан ҳолда йўл тармоғини такомиллаштириш ва ривожлантириш ҳамда давлатнинг стратегик вазифаларини ҳал етиш;

- автомобил йўллари ва кўприкларни лойиҳалаш ва текшириш ишларини сифатини ошириш ва такомиллаштириш, инновацион технологиялар ва материалларни жорий етиш;

- белгиланган вазифаларга еришиш учун лойиҳа ташкилотларининг моддий-техник базасини мустаҳкамлаш ва уларни юқори малакали раҳбар ва муҳандис кадрлар билан кадрлар билан таъминлаш;

- техник жиҳатдан тартибга солиш соҳасидаги меъёрий ҳужжатларни такомиллаштириш ва тизимли асосда уларни ривожлантиришни янгилаш ва қайта ишлаш ҳамда технологик ускуналар билан жиҳозлашни изчил амалга ошириш;

- иқтисодиёт ва аҳоли еҳтиёжларидан келиб чиққан ҳолда йўл тармоғини такомиллаштириш ва ривожлантириш ҳамда давлатнинг стратегик

вазифаларини ҳал етиш;

- белгиланган мақсадларга еришиш учун йўл саноатининг моддий-техник базасини мустаҳкамлаш;

- давлат йўл сиёсатининг асоси сифатида йўл хўжалигининг меъёрий ҳуқуқий-техник базасини янада такомиллаштириш ва йўл қурилишини ривожлантиришни тартибга солиш.

- йирик шаҳарлар ёндашувлар ва улардан транзит оқимларини олиб ташлаш ва атроф-муҳитга салбий таъсир камайтириш мақсадида аҳоли пунктларини четлаб қуриш бўйича автомобил йўллари серкатнов бўлимларини реконструкция қилиш, замонавий transport воситалари қулайлик ва хавфсизлигини юқори даражада таъминлаш учун уларни модернизация томонидан мавжуд йўллар техник даражасини ошириш, анъанавий йўл йўлакларини ривожлантириш;

-халқаро transport коридорлари ичидаги йирик марказлар ва Европа ва Осиё халқаро автомобил йўллари тизимларига интеграциялашуви, мамлакат transport тизимининг енг муҳим transport марказларига, денгиз портларига, терминалларга ва бошқа transport инфратузилмасига киришни таъминлаш орқали мамлакат transport тизимининг уйғун ривожланишини таъминлаш учун кўп тармоқли автомобил йўллари ва экспрессвайс тармоғини шакллантириш ва ривожлантириш;

- вилоят автомобил йўллари тармоғини шакллантириш, вилоят йўл тармоғининг мавжуд тузилмасини тўлдирадиган янги аккорд ва боғловчи йўлларни қуриш, transport воситаларини бекор қилишни бартараф етиш ва туман марказлари ва йирик аҳоли пунктлари ўртасида енг қисқа йўналишлар бўйлаб боғланишларни таъминлаш мақсадида бажарилиши;

- қишлоқ жойларини боғлайдиган хўжаликлараро йўллар инвентаризациясини яқунлаш ва уларнинг йил давомида ишлашини таъминлаш (жами 116 минг км бундай йўллар), қишлоқ жойларда асфалтланган йўллар тармоғини яратиш, барча жойлардаги қишлоқ маъмуриятлари ва хўжаликлари марказлари билан боғланишни таъминлаш,

шунингдек, маълумотнома йўл тармоғи;

- автомобил йўлларида ўтишни рационализация қилиш ва transport оқимларини четлаб ўтишни таъминловчи янги йўл йўналишларини шакллантириш-ривожланаётган ҳудудларнинг асосий йўл тармоғи билан тикилинч йўл жароёнлари, transport-иқтисодий алоқалари;

- чет елларда transport чиқишларини тартибга солиш билан чегарадош ҳудудларда автомобил йўллари ривожлантириш;

- юқори урбанизациялашган ҳудудлар рекреацион ҳудудларида автомобил йўллари ривожлантириш ва такомиллаштириш;

- энг янги компютерлаштириш ва алоқа имкониятларидан фойдаланган ҳолда анъанавий йўл хизмати хизматлари ва автоматлаштирилган йўл ҳаракатини бошқариш тизимларини ривожлантириш орқали йўл фойдаланувчиларига хизмат кўрсатиш даражасини ошириш;

- йўл инфратузилмасининг сафарбарлик тайёргарлигини мамлакат йўл тармоғини ривожлантириш ва такомиллаштириш даражасига мос келтириш.

Йўл тармоғини яратиш ва ривожлантириш чора-тадбирлари мамлакат ҳудудини мудофаа мақсадларида тезкор жиҳозлаш бўйича дастур қоидаларига мос келиши ва мақсадли йўл дастурларида ўз аксини топиши лозим.

Автомобил йўлларида маълумотнома тармоғини қуришнинг асосий тамойиллари бўлиши керак:

- мамлакат йўл тармоғига кириш ва ички ва ташқи бозорларга чиқиш учун тенг имкониятлар;

- йўл тармоғи фаолиятининг иқтисодий самарадорлиги;

- йўл йўллари минтақалараро ва халқаро йўл транспортининг максимал самарадорлигини таъминловчи тарихан ташкил етилган ёки энг қисқа йўналишлар бўйлаб геосиёсий вазиятни ҳисобга олган ҳолда шаклланиши лозим;

- transport турли усуллари ёрдамида энг иқтисодий intermodal transport ривожлантириш максималлаштириш мақсадида transport алоқа, уядан ва transport асосий усуллари терминаллари кириш таъминлаш.

Асосий йўл йўлакларини ривожлантириш янги автомобил йўлларини қуриш ёки мавжуд магистрал йўлларни тубдан реконструкция қилиш орқали уларнинг техник даражасини халқаро аҳамиятга ега бўлган Экспрессларга қўйиладиган талабларга мос келтириш учун амалга оширилади. Шу билан бирга, автомобил йўллари ва мавжуд йўлларнинг бир хил йўналишда, транзит ва маҳаллий трафикни ажратиш билан биргаликда ишлаши ҳам асосий, ҳам маҳаллий transport корреспонденцияларини амалга ошириш учун энг яхши шароитларни таъминлаши керак.

Худудий автомобил йўллари тармоқларини шакллантиришда ҳар бир ҳудуддаги барча аҳоли пунктлари учун мос ёзувлар йўл тармоғига тенг кириш тамойили билан бир қаторда йўлларнинг ижтимоий вазифасини ҳам ҳисобга олиш зарур. Айни пайтда каби, умумий йўллар 80 дан ортиқ% туман марказлари ва қишлоқ хўжалиги корхона марказлари, қишлоқ маъмуриятлари ва бошқа қишлоқ жойларда, шунингдек, қишлоқ жойларда бир-бири билан ва мос ёзувлар йўл тармоғи билан алоқаларни таъминлаш, қишлоқ жойларда маҳаллий йўл тармоғи қурилади.

Жамоат йўлларининг ўтов тармоғини, шунингдек, қишлоқ корхоналари ва хўжаликларининг технологик ва дала йўлларини такомиллаштириш агросаноат мажмуасини фаолият кўрсатиш ва ривожлантириш муаммоларини ҳал этиш ва қишлоқ аҳолисининг ижтимоий турмуш шароитини яхшилашга ёрдам беради.

Мамлакатдаги мавжуд иқтисодий вазият ва йўл соҳасини молиялаштириш билан боғлиқ вазиятдан келиб чиқиб, аҳоли ва бизнес еҳтиёжларига етарли бўлган йўл тармоғини яратиш вазифасини босқичма-босқич ҳал этиш мумкин. Шу билан бирга, санаб ўтилган барча вазифаларни қисқа вақт ичида ҳал қилиш мумкин эмас. Бу тармоқ ривожлантириш учун optimal стратегиясини амалга ошириш ва йўл тармоғини ривожлантириш,

қурилиш, реконструкция ва муайян йўл объектларини модернизация устувор соҳаларда инвестициялар ялпи ички маҳсулот ўсиши шаклида максимал таъсир олиш иборат янги мафкура, кўчиб ўтишга зарур. Белгиланган вазифаларни амалга ошириш механизми автомобил йўлларига инвестициялар тайёрлаш ва қарор қабул қилиш тизимини такомиллаштириш ва йўл ишларини молиялаштиришнинг талаб даражасини таъминлаш, йўл тармоғини ривожлантириш муаммоларини ҳал қилувчи меъерий-услубий ва ҳуқуқий базани яратиш бўйича чора-тадбирлар мажмуасини ўз ичига олиши керак.

Мавжуд йўллар ва иншоотлар тармоғининг transport ва операцион ҳолати яхшилангани сабабли, аввалги йилларда йўлларни таъмирлаш ва техник хизмат кўрсатишнинг устувор молиялаштирилишидан қурилиш, реконструкция ва модернизация қилиш учун ажратилган маблағлар улушини оширишга ўтиш керак.

Йўл тармоғини ривожлантиришни қўллаб-қувватловчи масалаларни батафсил кўриб чиқиш ҳозирги кунда халқаро transport йўлаклари ичидаги йўлларни ривожлантириш дастурлари, дастурлари ва алоҳида асосий ва маҳаллий йўлларни ривожлантиришнинг техник-иқтисодий асослари ва минтақавий йўл дастурлари ишлаб чиқилмоқда. Олдиндан инвестиция ва лойиҳа ишланмалари асосида йўл тармоғини ривожлантиришнинг optimal режалари уларнинг давлат бюджети ва Республика йўл жамғармаси бюджетида тегишли акс етган ҳолда тайёрланади.

Уларни амалга ошириш учун йўл ишларини молиялаштириш миқдори ҳозирги даражага нисбатан камида 1,5 баробар, келажакда еса 3-5 баробар оширилиши керак. Бундай ўсиш учун асос мавжуд. Келажакда иқтисодий ўсиш босқичида йўл соҳасини молиялаштириш ҳажмининг ўсиши transport воситалари флотининг 2-3 марта ошиши ва аҳоли ва бизнеснинг ҳаракатчанлиги (1 автомобилга йиллик километр) - 2 мартагача ошиши билан

аниқланади. Бундай ҳолда йўл тармоғи узунлигининг енг кам талаб қилинадиган миқдорга ошиши яқин келажакда амалга ошиши мумкин.

Замонавий, кенг йўл тармоғини янада такомиллаштириш қўйидаги йўналишларни кўзда тутади:

- миллий ва халқаро transport тизимига самарали интеграция қилиш учун республика, вилоят, туман ва шаҳар учун енг муҳим устувор йўналишларни аниқлаш билан ягона, ички тармоқланган ва ташқи интеграциялашган transport маконини шакллантириш;

- шаҳар кўчалари ва йўллар ядро тармоғини сақлаб қолиш ва янада ривожлантириш жозибадорлигини, рақобатбардошлигини ва халқаро, минтақалараро, ички ва шаҳар йўл transport самарадорлигини таъминлаш учун, жануб билан Шарқ ва Шимол билан Ғарбни боғловчи, туман, шаҳар, вилоят ва мамлакат transport тармоғини ташкил этади;

- пуллик асосда ва давлат-хусусий шериклик асосида тезюрар автомагистралларни (автоуловлар), туннелларни ва магистралларни яратиш;

вилоят, маҳаллий ва шаҳар автомобил йўлларини янада ривожлантириш, уларни таъмирлаш ва тўғри сақлашни таъминлаш.

Йўл ҳаракати хавфсизлиги ва ишончлилиги даражасини яхшилаш йўлида:

- йўлларни трафикни бошқаришнинг техник воситалари билан янада жиҳозлаш, автоматлаштирилган трафикни бошқариш тизимларини жорий этиш ва уларнинг техник ҳолати мониторинги;

- ихтисослаштирилган олий ва ўрта махсус таълим муассасаларида иш юзасидан сиртқи тайёргарликка ега бўлган мутахассислар учун иш ўринлари тайёрлаш курсларини яратиш;

- чет елдаги хорижий компанияларда тажриба алмашиш учун етакчи хорижий таълим муассасаларида ўқув курслари ва стажировкаларни ташкил этиш, шунингдек хорижий мутахассисларни Ўзбекистон Республикасига жалб этиш ва таклиф этиш билан семинарлар ўтказиш;

- қулай ва хавфсиз йўл ҳаракатини таъминлаш учун йўлларнинг тўғри

ишлаши, шунингдек, йўл ҳаракати хавфсизлиги ва фавқулодда вазиятларни назорат қилиш органлари билан ўзаро ҳамкорликни мувофиқлаштириш тизимини такомиллаштириш.

Ривожланган, замонавий йўл бўйи инфратузилмасини яратишнинг асосий йўналишлари билан бирга олиб борилиши лозим:

- йўл бўйи хизматлари ва хизматларини ривожлантириш учун шарт-шароитлар билан таъминлаш;

- тиббий, техник ёрдам кўрсатиш ва йўл-transport ҳодисалари оқибатларини бартараф етиш бўйича йўлларда махсус хизматларни ташкил етиш.

Йўл қурилиши саноати самарадорлигини ошириш йўлида:

- модерниз йўл қурилиш саноати моддий-техник базасини модернизация қилиш;

- қурилиш ва реконструкция қилиш учун зарур бўлган йўл қурилиши саноати объектларини сотиб олиш бўйича лойиҳа ҳужжатларига;

- автомобил йўллари қурилиши саноатининг мавжуд корхоналарини янгидан қуриш ва реконструкция қилиш;

- создание қурилиш материаллари ишлаб чиқариш, хом ашёни қайта ишлаш ва қурилиш-пудрат компанияларини ташкил етиш бўйича хорижий компаниялар билан қўшма корхоналар ташкил етиш;

- йўл қурилиш техникаларига техник хизмат кўрсатиш ва таъмирлаш учун замонавий таъмирлаш ва ишлаб чиқариш объектларини яратиш.

Йўл ишчиларини ижтимоий ҳимоя қилишни такомиллаштириш йўлида:

- шартли равишда Соғлиқни сақлаш вазирлигининг поликлиникалари, врачлик пунктлари, клиник шифохоналарини жалб қилиш йўли билан тиббиёт кўригидан ўтказиш ва йўл хўжалиги ходимларининг соғлиғини касбий экспертизадан ўтказиш тизимини яратиш;

- мактабгача таълим муассасалари, болалар боғчалари ва болалар

боғчаларини ташкил этиш учун биноларни қуриш, тиклаш, қайта қуриш ва реконструкция қилиш, йўл ишчилари оилаларининг фарзандларини ўқитиш ва уларга қарашни таъминлаш;

- Роад йўл ишчилари оилалари фарзандларини ўқитиш ва жисмоний ривожлантириш учун болалар соғломлаштириш оромгоҳларини қайта тиклаш ва янгиларини қуриш;

- йўл ишчилари учун уй-жойлар қуриш.

Саноатни бошқариш тизимини такомиллаштиришнинг асосий йўналишлари

Концепциянинг қоидаларини амалга ошириш ва давлат йўл сиёсатини шакллантиришда зарур ўзгаришларни амалга ошириш, унинг устувор йўналишларини ва амалга ошириш механизмларини аниқлаш учун саноатни бошқариш тизимини мос равишда мослаштириш керак. Ўзбекистон Республикаси автомобил йўллари Давлат қўмитасига юклатилган давлат бошқарувининг вазифалари ўзаро боғлиқ икки блокка бўлинади:

- "Йўл хўжалиги" мажмуасига нисбатан давлат сиёсатини, ижро етувчи, тартибга солувчи, лицензиялаш, назорат қилиш ва бошқа функцияларни амалга ошириш";

- асосий йўллар ва бошқа йўлларни бевосита бошқариш ва уларнинг ишлашини таъминлаш учун зарур бўлган мол-мулк.

Ўзбекистон Республикасида йўл хўжалиги вазифаларини самарали амалга ошириш мақсадида:

- автомобил йўлларини қуриш ва реконструкция қилиш, жумладан, семент-бетон ишлари бўйича ўз фаолиятини қатъий амалга оширувчи қурилиш агрегатларини шакллантиришни тугаллаш;

- ҳудудий (вилоят) ва туман йўл корхоналарига автомобил йўлларини таъмирлаш ва ишлатиш соҳасида ўз фаолиятини қатъий амалга ошириш топширилсин.

Директорларнинг самарали фаолият кўрсатишини таъминлаш учун нотижорат асосда фаолият юритувчи ихтисослашган функционал марказлар

тизимини яратиш кўзда тутилган. Улар ҳуқуқий қўллаб-қувватлаш, ахборот тизимларини шакллантириш ва сақлаш, бозорларни таҳлил қилиш ва тартибга солиш, янги технологияларни жорий етишни ташкил етиш, техник тест ва сўровлар, экологик хавфсизлик ва бошқалар.

Йўл тармоғини ҳолатини самарали бошқариш ва ривожлантириш қуйидаги асосий вазифаларни ташкил етишни талаб қилади:

- автомобил йўлларига инвестициялар тайёрлаш ва қарор қабул қилиш тизимини жорий етиш;

- тармоқни узоқ муддатли, ўрта муддатли ва ҳозирги истиқболга ривожлантириш прогнозларини шакллантириш тартибини такомиллаштириш;

- йўл дастурлари ва лойиҳаларини амалга оширишни бошқаришни такомиллаштириш;

- йўл тармоғининг transport ва эксплуатацион ҳолати ҳамда transport воситаларининг ҳаракат режимлари, автомобилсозлик ва иқтисодиётнинг фаолият юритишини кузатиш тизимини такомиллаштириш ва ривожлантириш;

- қуйи йўллар бўйича амалдаги низомларда белгиланган иш турлари ва ҳажмларини бажарилишини таъминловчи ва уларни сақлашнинг меъёрий даражасига риоя етилганлиги учун маъмурий жавобгарликка тортувчи давлат йўл техник тизимини яратиш;

- йўл ишларига буюртмаларни жойлаштириш бўйича танлов тизимини ишлаб чиқиш ва такомиллаштириш;

- йўл ишлари сифатини назорат қилиш тизимини такомиллаштириш;

- йўл соҳасида фаолиятни лицензиялаш, сертификатлаш ва метрологик қўллаб-қувватлаш бўйича ишларни ташкил етиш;

- замонавий ахборот технологиялари ва алоқа воситалари асосида самарали интеграциялашган ахборот-телекоммуникация тизимини яратиш.

Ўзбекистон Республикаси йўл тармоғини яратиш ва ривожлантириш бўйича давлат инвестиция сиёсатини самарали амалга ошириш мақсадида ишлаб чиқиш ва амалга ошириш таклиф етилмоқда:

- Ўзбекистон Республикаси йўл соҳасига инвестицияларни жалб қилиш тушунчаси;

- Ўзбекистон Республикасида автомобил йўллари тармоғини яратиш ва ривожлантириш дастури;

- Ҳаракат техник ва молиявий қўллаб-қувватлаш бўйича халқаро молия институтлари, шунингдек, Европа Иттифоқи маблағларини жалб қилишни режалаштирмоқда;

- хорижий давлатлар билан йўл тармоқларини ривожлантириш ва йўл инфратузилмасини молиялаштириш соҳасида ҳамкорлик қилиш ва тажриба алмашиш бўйича ҳукуматлараро битимлар;

- автомобил йўлларини истиқболли қуриш учун ер фондидан тижорий фойдаланиш тўғрисида Низом;

- йўл қурилишига инвестицияларни суғурталаш тизими.

Автомобил йўлларига инвестициялар бўйича қарорлар тайёрлаш босқичма-босқич амалга оширилиши кутилмоқда.

Биринчи босқич-йўл тармоғини, шунингдек, алоҳида автомобил йўлларини ривожлантириш схемалари ва дастурларини ўз ичига олган узоқ муддатли прогнозлаш ҳужжатларини ишлаб чиқиш, мувофиқлаштириш ва тасдиқлашни ўз ичига олган Инвестициягача бўлган босқич.

Иккинчи босқич - ишлаб чиқиш, мувофиқлаштириш ва тасдиқлаш, шу жумладан, инвестиция жараёнининг лойиҳа тайёрлаш, иккинчи босқичи: техник-иқтисодий тадқиқотлар (ФС) инвестиция, ўрта муддатли давр учун келгуси йиллар учун қурилиш лойиҳалари рўйхатларига мувофиқ тайёрланган; тасдиқланган инвестиция техник-иқтисодий асос, муҳандислик лойиҳалар асосида ишлаб чиқилган жорий муддатга мўлжалланган объектлар рўйхати.

Учинчи босқич - объектларни молиялаштириш, жумладан, янги

бошланган қурилиш лойиҳалари, давом этаётган қурилиш лойиҳалари ва таъмирлаш объектларининг титул рўйхатларини ишлаб чиқиш, тасдиқлаш ва тасдиқлаш тўғрисида қарор қабул қилиш. Саноатни давлат томонидан тартибга солишнинг енг муҳим йўналиши-йўл тармоғини ривожлантириш бўйича сиёсатни мувофиқлаштирилган шакллантириш ва амалга оширишга, Республика йўл жамғармаси маблағларидан самарали фойдаланиш ва уларнинг даромадларини назорат остига олишга ўтишга қаратилган бошқарув тизимларининг ўзаро ҳамкорлигини яхшилашдир. Республика йўл жамғармаси даромадларининг назорат остида ўсиши асосида бир вақтнинг ўзида ишлаб чиқарилган йўл хизматлари истеъмолчилари ва солиқ тўловчилар бўлган йўл фойдаланувчиларининг манфаатлари билан саноат манфаатларини муросага келтириш зарур. Худудлар ва марказ ўртасидаги ўзаро алоқалар йўл хўжалиги асосий йўналишлари учун ягона норматив-ҳуқуқий базани ишлаб чиқиш, такомиллаштириш ва амал қилишда, кадрлар сиёсатини амалга оширишда ҳам намоён бўлиши лозим.

Давлатчиликни мустақкамлашда давлат йўл сиёсатининг минтақавий жиҳатлари муҳим аҳамият касб етишини ёдда тутиш лозим.

Йўл муаммоларини биргаликда ҳал етишда худудлар ва марказнинг ўзаро ҳамкорлиги жамоат йўллари ва хўжаликлараро йўлларни мувофиқлаштирилган ҳолда ривожлантиришга бўлган қизиқишга асосланади. Бу борада республика йўл жамғармаси маблағларини ажратиш механизмини такомиллаштириш, шунингдек, минтақалараро йўл йўлакларини такомиллаштириш ва ривожлантириш бўйича memorandum ва битимлар тайёрлаш амалиётини кенгайтириш, бу ишларни маҳаллий бюджетлар ва республика йўл жамғармаси маблағлари ҳисобидан биргаликда молиялаштиришни таъминлаш алоҳида аҳамият касб этади. Бошқарув тизимини такомиллаштириш учун зарур йўналиш-бу янги шароитларга мослаштирилган ва биринчи навбатда йўл тармоғи, transport режимлари

ҳолатини, шунингдек, Ўзбекистон Республикаси ҳудудида маҳаллий хўжалик фаолиятини кузатиш учун самарали фаолият кўрсатувчи тизимни яратишга қаратилган бошқарув тартибларини ахборот-услубий қўллаб-қувватлашни доимий ишлаб чиқиш.

Бошқарув тизимининг яна бир муҳим жиҳати-йўл тармоғини ривожлантиришни молиялаштириш учун нодавлат инвесторларнинг маблағларини жалб қилишни рағбатлантириш бўлиши керак. Давлат йўлларида хусусий инвестициялар, жумладан, хорижий инвестициялар учун шарт-шароитларни яратиш ва мақсадли такомиллаштиришга қаратилган тадбирларни босқичма-босқич ва тизимли равишда кенгайтириш зарур. Бундай инвестицияларнинг асосий йўналишлари йўл ёқасидаги толқинли йўл иншоотлари ва йўл хизмати объектларини қуриш ва реконструкция қилиш бўлиши мумкин. Шунингдек олиш зарурки, хусусий инвесторларни йўл соҳасига жалб этиш борасидаги саъй-ҳаракатлар молиявий тузилмалар ва аҳолининг инвестицион фаоллиги ўта паст бўлган шароитда амалга оширилиши керак. Амалда, бу саноат бошқарув тизими молиявий тузилмалар ва аҳолининг умумий инвестиция фаолиятини ошириш жуда қийин вазифани белгилаш ва ҳал қилиш керак, деган маънони англатади. Йўл қурилиши юқори капитал интенсивлиги ва узок инвестиция айланиши билан тавсифланади. Бундай шароитда йўл саноатига инвестиция киритиш учун молия бозорининг бир қатор мавжуд тармоқларига қараганда вазият янада жозибадор шароит яратишни талаб қилади. Пай-йўл объектларини танлаш, масалан, юқори талабларга жавоб бериши керак, биринчи навбатда, самарадорлиги, ёки ҳосилдорлиги, шу каби инвестиция шароитларига ега бўлган маблағларни инвестициялашнинг мавжуд соҳаларининг ҳақиқий рентабеллигидан аниқ устун бўлиши керак. Оширилган талабларга жавоб бериш транспорт алоқалари ва маҳаллий хўжалик фаолиятини моделлаштириш усуллари аниқлиги ва ишончлилигини ривожлантириш ва такомиллаштириш асосида амалга оширилиши мумкин.

Саволлар

1. Йўл тармоғи зичлигининг хусусиятлари.
2. Автомобиллаштириш даражаси қандай?
3. Ўзбекистон Республикасининг йўл тармоғи.
4. Халқаро аҳамиятга ега бўлган автомобил йўллари таснифи
5. Йўл саноатининг ривожланишига таъсир етувчи омиллар.
6. Иқтисодиётнинг ривожланишига йўл-transport инфратузилмасининг яхшиланишига таъсири.
7. Йўл қурилишини ривожлантириш олдида турган устувор муаммолар нималардан иборат
8. Йўл саноатининг инновацион ривожланиши.
9. Йўл соҳасини инновацион ривожлантиришдаги асосий йўналишлар
10. Инновацион фаолият нима?

Список литературы:

1. Сухов, А. А. Освоение инноваций в дорожном хозяйстве / А. А. Сухов, А. В. Чванов, А. В. Кочетков // Инновационная деятельность. 2010. № 2. – С. 12 - 17.
2. Состояние нормативного обеспечения инновационной деятельности дорожного хозяйства / С. П. Аржанухина, А. А. Сухов, А. В. Кочетков, С. В. Карпеев // Качество. Инновации. Образование. 2010. № 9. – С. 40 - 44 с.
3. Румянцев А.Н., Наненков А.А., Ломов А.А., Готовцев В.М., Сухов В.Д. Структурированный асфальтобетон – новое дорожное покрытие / Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика. – Воронеж: Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г.Ф. Морозова, 2013. С. 23-35.

3- мавзу. Йул хужалиги иннавацион фаолиятини ривожлантириш. режа

3.1 Йўл қурилиши ҳозирги ҳолатини баҳолаш.

3.2 Янги технологиялар, техникалар, иншоотлар ва материалларни куллаш.

3.3 Магистрал йулларни, энергия ва ресурсларни тежайдиган технологияларни, мустаҳкам йул иншоотлари ва материалларни лойиҳалаш ва ишлатиш учун янги ишлаб чиқилган стандартларни куллаш.

3.4 Йул хужалиги соҳасида инновациялардан фойдаланиш ва ривожлантиришга тусик омилларни бартатаф этиш.

3.5 Республика автомобиль йўллари тармоғини халқаро йўл тармоғларига боғланиш лойиҳалари (ТРАСЕКА, ЦАРЭС ва б.) таҳлили

3.1 йўл қурилишининг ҳозирги ҳолатини баҳолаш

Республика йўл тармоғининг умумий узунлиги 184 минг км, шу жумладан жамоат йўллари 42654 км, хўжаликлараро йўллар 67274 км, шаҳарлар кўчалари ва бошқа манзилгоҳлар 61664 км, идоровий йўллар 12093 км. Республиканинг барча посёлкалари барқарор йўл алоқасига ега бўлиб, у қўшни туманлар, вилоятлар ва давлатларга киришни таъминлайди. Мустақиллик йилларида Ўзбекистон замонавий йўллар ва шаҳар кўчаларини ривожлантириш, энг муҳим транзит transport артерияларини ҳар томонлама реконструкция қилиш ва таъмирлаш бўйича мақсадли ишларни амалга оширди: "Тошкент-Ўш" Камчиқ довонида иккита tunnel қурилиши билан "Тошкент-Термиз", "Самарқанд-Бухоро-Олот", "Қўнғирот-Беинеу", "Тошкент-Чимган-Чарвак дам олиш ҳудуди". Тошкент ҳалқа йўлининг тўлиқ ишлаши таъминланди. Аму Даря дарёси бўйлаб замонавий кўприклар, йирик турар-жойларнинг ёнбағирлари, мураккаб transport оромгоҳлари ва бошқа бир қатор объектлар бунёд етилди.

Ўзбекистоннинг географик жойлашуви товарлар ва йўловчиларни энг қисқа йўл билан, деярли барча йўналишларда, жумладан денгиз портларига транзит ташишни амалга ошириш имконини беради. Ўзбекистон

Республикаси йўл-transport ва йўллар соҳасидаги 30 дан ортиқ халқаро Конвенсия, битим ва шартномаларга тараф, шунингдек, миллий transport коммуникацияларини такомиллаштириш ва халқаро transport тизимларига интеграциялаш бўйича халқаро ташкилотлар томонидан ишлаб чиқилган қатор дастурларнинг фаол иштирокчиси ҳисобланади.

Худудлар кесимида йўл қурилишининг моддий-техник асосларини жойлаштириш нисбатан бир хилдир, аммо таъмирлаш ишларига бўлган еҳтиёж ортиб бораётган янги ва мавжуд қувватларни яратишни, йўл қурилишининг ягона технологик мажмуасига кирувчи ташкилот ва корхоналарнинг моддий-техник базасини мустаҳкамлашни талаб қилади. Халқаро аҳамиятга ега автомобил йўллари тармоғи кам ривожланган, қайси, фақат устидан узунлиги билан 9% умумий йўл тармоғи умумий узунлиги, беради ҳақида 40% барча йўл трафик. Юқори синф йўлларининг узунлиги етарли емас. Темир йўллар ва асосий йўллар билан кесишмаларда турли даражадаги ўзаро алмашинувлар мавжуд емас. Халқаро аҳамиятга ега бўлган кўпчилик йўлларнинг сиғими уларнинг тайинланган тоифалари учун стандартдан 20-30% паст. Халқаро аҳамиятга ега бўлган автомобил йўллари, айниқса, вилоят марказлари ва бошқа йирик шаҳарларга ёндашувларда transport тикилинчининг юқорилиги билан ажралиб туради. Тошкентдан чиқиб кетаётган йўлларда transport жадаллиги кунига 30 дан 70 мингтагача, аҳолиси 500 мингдан ортиқ бўлган бошқа йирик шаҳарларда - 20 дан 40 мингтагача. вилоят марказларидан узоқлашган сари автомобилларнинг transport интенсивлиги пасайиб боради. Умумий йўллар узунлигининг 25% га яқини transport юкининг optimal даражасидан ошадиган режимда, 30% - optimal юк режимида ва 25% - еркин transport режимида ишлайди. Халқаро аҳамиятга ега бўлган йўллар умумий узунлигининг учдан бир қисмидан ортиғи замонавий оғир transport воситаларини ўтиш учун йўл юзасини мустаҳкамлашни талаб этади. Асосан 6 тонналик акционерлик юки учун

қурилган ҳудудий йўллар ҳам умумий узунлигининг 2/3 қисми учун йўл юзасини мустаҳкамлаш билан модернизация қилиниши керак. Қишлоқ жойларда йўл тармоғининг ривожланмаганлиги мамлакат агросаноат мажмуасининг ривожланишига ва қишлоқ аҳолисининг ижтимоий турмуш шароитини яхшилашга тўсқинлик қилади. Йўл тармоғи конфигурация асосан номукамал ва катта шаҳарлар ва transport воситалари муҳим устидан-ичбурутъ соҳасида асосий йўллар банд бўлимларда transport оқимлари концентрациясини сабаб боғловчи ва аккорд йўллар кам рақами билан айланма ва ҳалқа йўллар бир қатор тўлдирилсин аниқ radial тузилишга ега. Кўпгина ҳудудларда қўшни туман марказларини ёки яқин жойлашган қишлоқ жойларини боғлаш, ўз навбатида, вилоят ва туман марказлари орқали сезиларли даражада туташтирилади. Ички йўллар нафақат техник даражаси, балки йўл бўйи хизмат кўрсатиш объектларини тартибга солиш ва фойдаланувчиларга хизмат кўрсатиш даражаси бўйича ҳам хорижникидан паст. Йўлларнинг узунлиги ва техник даражасининг пастлиги йўл-transport учун катта харажатларга сабаб бўлмоқда. Transport харажатлари деярли 1,5 баробар, ёқилғи сарфи еса ривожланган хорижий мамлакатларга нисбатан 30% га кўпдир. Алоҳида ҳудудлар ва бутун республика тараққиёти учун муҳим бўлган объектларни қуриш, реконструкция қилиш ва таъмирлашга алоҳида еътибор қаратилди. Буларга қуйидаги асосий йўллар киради:

- А-380 «Гузар-Бухара-Нукус-Бейнеу «гр.Республики Қазақстан»»;
- М-37 «Самарқанд-Бухара-Алат-гр.Республики Туркменистан»;
- М-39 «Ташкент-Термез – гр.Афғанистан»;
- А-373 «Ташкент-Ош (гр.Республики Қирғизистан)»;
- М-34 «Ташкент-Душанбе (гр.Республики Тоҷикистан)».

Бундан ташқари, йўл транспортининг хавфсиз ўтишини таъминлаш мақсадида ("Аму-Бухоро" канали устидан кўприкнинг 184 км қисмидаги А380) шошилинич кўприкларни алмаштириш бўйича жамоат йўлларида иш олиб борилди.

Шунингдек, йўл ҳаракати хавфсизлигига ижобий таъсир кўрсатган йўллари сақлаш ва кўприк иншоотларини таъмирлашга йўл маъмурлари томонидан ҳам катта еътибор қаратилди. Таъмирлаш ва техник хизмат кўрсатиш учун ажратилган молиявий маблағлар йўл ҳаракати хавфсизлигини яхшилаш ҳамда йўл ва иншоотлар хавфсизлигини таъминлаш мақсадида енг муҳим иш объектларига устувор вазифа сифатида ажратилди. Йўл ва иншоотларни қўллаб-қувватлаш тармоғининг ҳолати руҳсат етилган қийматлардан юқори бўлган оммавий ва ўқли юкларга ега бўлган оғир transport орқали жуда салбий таъсир кўрсатади. Шунинг учун асосий магистрал йўлларда ва чегара ўтиш жойларида (Камчиқ довони ҳудудидаги а-373) оғирлик назорат постлари яратилмоқда.

20 халқаро transport йўллари ва йўналишлари республика ҳудудидан ўтиб, йўналтирилган:

- Шимолий ва Шимолий-ғарбий йўналишларда Россия Федерацияси, Украина ва Европа мамлакатларига кириш билан;

- ғарбий ва жануби-ғарбий йўналишларда Кавказ, Ерон, Туркия ва Европа мамлакатларига чиқиш имконияти билан;

- Афғонистонга, Еронга ва денгиз портларига (Чахбеҳар, Bandar Аббос) кириш имкониятига ега бўлган Trans-Афғонистон халқаро transport коридорини амалга ошириш учун жанубий йўналишда, шунингдек, Афғонистон орқали Покистонга ва денгиз портларига (Karachi, Қосим, Гвадар); в восточном направлении с выходом в Китайскую Народную Республику.

Ҳудудлар кесимида йўл қурилишининг моддий-техника базаларининг дислокацияси нисбатан бир хилдир.

Йўл тармоғининг зичлигига кўра, Ўзбекистон Мдҳнинг тўққиз давлатидан ортда қолмоқда ва 1000 кишига 9-ўринни, 1000 квадрат километрга 6-ўринни егаллайди (3.1-жадвал).

3.1-жадвал

Мамлакат номи	Йўлларнинг умумий узунлиги, км	Аҳоли сони, минг. одам	худуди минг.км ²	Йўл зичлиги км/минг.км ²	Йўл зичлиги, км/минг.одам.
Азербайджан	18986	9453,734	86,6	219,24	2,01
Армения	7744	2972,824	29,8	259,87	2,60
Беларусь	86491	9481,100	207,6	416,62	9,12
Казахстан	97674	17541,249	2724,9	35,84	5,57
Кыргызстан	18620	5895,062	198,5	93,80	3,16
Молдова	10552	3550,000	33,8	312,19	2,97
Россия	825623	146267,288	17098,2	48,29	5,64
Таджикистан	14074	8307,248	140,8	99,96	1,69
Узбекистан	42676	31022,50	447,4	95,39	1,38

Оммавий йўллар халқаро аҳамиятга ега бўлган, давлат аҳамиятига ега бўлган ва маҳаллий аҳамиятга ега бўлган йўлларга бўлинади ва улар ҳам йўл категорияси ва юза типига бўлинади (4, 5, ва 6-жадваллар).

4-жадвал

Давлат йўлларининг қиймати бўйича тақсимланиши

№	Йўлларнинг аҳамияти	Узунлиги	
		км	%
1	Халқаро аҳамиятдаги	3981	9,33
2	Давлат аҳамиятга	14089	33,01
3	Маҳаллий аҳамиятга	24606	57,66
	жами:	42676	

5-жадвал

Давлат йўлларининг тоифалар бўйича тақсимланиши

№	Йўл тоифаси	узунлиги	
		км	%
1	I	2753	6,45
2	II	5796	13,58
3	III	7642	17,91
4	IV	19071	44,69
5	V	7414	17,37
	жами:	42676	

Давлат йўлларининг қоплама турлари бўйича тақсимланиши

№	Йўл қопламасининг тури	узунлиги	
		км	%
1	Цементобетон қопламали	312	0,73
2	Асфальтобетон қоплама	22352	52,38
3	Қора қопламали	17904	41,95
4	Шағалли	1444	3,38
5	Грунтли	664	1,56
	жами:	42676	

Халқаро аҳамиятга ега бўлган автомобил йўллари 11 та, давлат аҳамиятига ега бўлган – 229 та, маҳаллий аҳамиятга ега бўлган-1,802 та йўлдан иборат. Йўлларнинг 98 % дан кўпроғи асфалтланган, йўлларнинг 9 % га яқини 4 ёки ундан ортиқ бўлакка, 76% 2 бўлакка, 15% еса 1 бўлакка ега. Жамоат йўлларида 167530 км бўлган 7143 та кўприк ва оверпассалар фаолият кўрсатади. Россияда йўл тармоғини ривожлантириш: муаммолар ва ечимлар И. Г. Малйгин, тадқиқотлар бўйича директор ўринбосари, техника фанлари доктори П. П. Бобрик, Россия Фанлар Академияси Transport муаммолари Н. С. Соломенко институти катта илмий ходими, фан Federal Давлат бюджет муассасаси.

1. Муаммоли автомобил йўлларининг тавсифи яшаш жойлари, иш жойлари ва дам олиш жойларини танлаш эркинлигининг моддий тимсоли ҳисобланади. Улар иқтисодий ва ижтимоий хулқ-атворнинг янги стандартларини ишлаб чиқишга ёрдам беради. Автомобил йўллари Россия фуқароларининг асосий конституциявий ҳуқуқларини амалга ошириш ва демократик қадриятларни ўрнатишни таъминлайдиган шартдир. Автомобил йўллари ҳам Россия transport тизимида енг муҳим element ҳисобланади.

Ҳисоб-китоблар ва хўжалик объектларининг темир йўл стансиялари, портлар, аэропортлар, терминаллар билан боғланишларини таъминлаш ва ягона transport жараёнида алоҳида transport режимларининг ўзаро таъсир этиш имкониятини яратади. Автомобил йўлларини ривожлантиришнинг камчиликлари ягона transport тизими самарадорлигига, биринчи навбатда, transport самарадорлиги ва transport операцияларига сарфланган вақтга зарарли таъсир кўрсатади. Мамлакат, вилоятлар ва турли тармоқларнинг барқарор ривожланишини таъминлаш йўл тармоғини ривожлантиришга нисбатан қаттиқроқ экологик ёндашувларни талаб этади. Экологик ёндашув автомобил йўлларини инновацион ривожлантиришнинг бошланғич нуқтасидир, чунки у энергия ва mineral ресурслардан оқилона фойдаланишга асосланган бўлиб, чиқинди ва чиқиндиларнинг minimal миқдорини шакллантиради, шунингдек, аҳолининг ҳаёт сифатини яхшилашга ёрдам беради. Ҳозирги вақтда автомобил йўллари ҳолати Россияда автомобилсозлик, автомобил саноати ва хизмат кўрсатиш соҳаларининг ривожланишига тўсқинлик қилувчи асосий омиллардан бирига айланиб бормоқда, бу аслида мамлакат ЯИМ қийматини пасайтиради ва ҳудудларни иқтисодий ривожлантиришнинг зарур даражасига еришишни қийинлаштиради. Россия Федерациясининг optimal йўл тармоғини танлаш муқаррар равишда савол туғдиради – optimal тармоқ нима? Бироқ, муаммо шундаки, transport фақат ички тузилишига асосланган ҳолда ўз-ўзидан яхши бўлмайди. Тармоқнинг оптималлиги асосан ташқи омилларга боғлиқ: турар-жой тури, саноатнинг тақсимланиши, transport ҳаракатчанлиги ва бошқалар. Шунинг учун аввал минтақанинг эволюцияси натижасида қандай турдаги турар-жой ривожланишини тушунишингиз керак ва фақат бунинг учун optimal transport тармоғини танланг. Аҳоли таркибини ўзгартириш ва уни демографик жараёнлар натижасида ҳудудда жойлаштириш, одатда, мавжуд transport инфратузилмасининг янги жамоат transport еҳтиёжларини мос келмаслигига олиб келади. Бу тез-тез илгари қурилган, афтидан optimal ва яхши мўлжалланган йўл тармоғи, тез-тез ўзгарди вазият асосида бутунлай

асоссиз бўлиб чиқади, деб чиқади. Ва йўл қурилиши харажатларининг миқдори ва тизимнинг умумий инерцияси ҳисобга олинса, бундай режалаштириш хатолари жамият учун қабул қилинмайди. Бу муаммо тез ўсаётган мегаполислар ва уларнинг атрофида агломерациялар айниқса ўткир бўлади. Айни пайтда, демографияда ҳар қандай ўзгаришлар transport тармоғининг етарлилигини сақлаб қолиш имконини берадиган тармоқни қуриш бошидан мумкин.

Мавжуд шаҳарча transport оқимлари таъсир қилади каби, transport шаҳарча таъсир қилади, шунинг учун. Уларнинг эволюциясида бу икки тизим бир хил аҳоли зичлиги ҳолатига, ёки мунтазам ёки бошқа тарзда бир хил такрорланади. Тизим, шунингдек, ҳудуддаги жамият фаолиятининг максимал самарадорлигини таъминловчи йўлларнинг бир текис зичлигига интилади. Ҳақиқатан ҳам, зичликнинг камлиги билан ҳудуд имкониятларининг камлиги кузатилади, зичликнинг ошиши билан тармоқнинг ишлаши учун давлат харажатларининг нархи сезиларли даражада ошади, бу еса аҳоли самарадорлиги ва бизнес фаолиятининг пасайишига олиб келади. Шундай қилиб, йўл тармоғининг optimal структурасини шакллантириш вазифаси соф transport масалалари доирасидан ташқарига чиқади. Аҳоли ва иш фаолияти ягона тарқатиш учун ҳудудлар эволюцияси тезис нафақат бутун дунё бўйлаб тадқиқотчилар бир қатор назарий асарларида тасдиқланган, балки ғарбий Европада юқори urbanized ҳудудларни бир қатор мавжудлиги билан амалда, Америка қўшма Штатлари Шарқий соҳилида. Бундай ҳудуд аллақачон Москва ва Москва вилоятида шакллана бошлайди. Ушбу турдаги ҳудудлар учун transport тармоғининг бундай конфигурациясини қуриш вазифаси бўлиб, улар учун мақбул бўлади, бу ҳудуд ривожланишининг барча оралиқ босқичларини четлаб ўтади. Бу нафақат transport компонентининг лағмонини жамиятнинг ҳозирги еҳтиёжларидан олиб ташлаш, балки ҳудуддаги ижтимоий ривожланишни

жадаллаштириш, барча ижтимоий жараёнларни transport ёрдамида рағбатлантириш имконини беради. Муаммонинг аҳамияти optimal тармоқ конфигурацияларининг ўнлаб фоиз, айрим ҳолларда еса мавжудларига қараганда бир неча баробар самаралироқ еканлиги билан изоҳланади. Transport саноати айланмасини ҳисобга олган ҳолда, бу миллий Яимнинг фоизига тенг бўлган катта миқдордир. Бундан ташқари, улар ҳар йили тизимли асосда сақланади.

2. Йўл тармоғини узок муддатли режалаштиришнинг мавжуд камчиликлари. Ҳозирги кунда ўз-ўзидан ҳам, режалаштириш натижасида ҳам йўл тармоғини шакллантириш одатда аҳоли ва юк оқимларини, тадбиркорлик фаолияти ва аҳоли тақсимотини кузатиб боради. Бу йўлларнинг самарадорлигини баҳолашнинг мавжуд механизмлари, тармоқни ривожлантиришнинг енг самарали вариантларини лойиҳа таҳлили нуқтаи назаридан танлаш алгоритмлари орқали амалга оширилади. Янги йўлларнинг мумкин бўлган имкониятлари орасидан мавжуд тармоқни ва бинобарин, мавжуд оқимларни ҳисобга олган ҳолда енг катта самара берадиган бирини танланг. Шундай қилиб, дарҳол optimal тармоқни қуриш ўрнига, мавжуд тармоқни ривожлантириш механизми келгуси йиллар учун ривожланиш режалари билан ишлайди. Ва кўпинча бу иррационал ва ҳатто зарарли қарорлар олиб келади. Саноатнинг жорий еҳтиёжларидан келиб чиққан ҳолда (масалан, конлар жойларига) йўлларнинг қурилиши transport тармоғининг тузилишини тез ўзгарувчан бозор шароитларига гаровга қўяди ва ҳудуднинг узок вақт барқарор ривожланишини секинлаштириши мумкин. Оқимлардан сўнг саноат ва аҳолининг мавжуд фазовий тузилишини сақлаб қолиш, шунингдек, transport оқимларининг тузилиши, оқимларнинг ортиқча концентрацияси ва бизнес фаолияти марказлари каби салбий ҳодисаларга олиб келади. Бу еса, ўз навбатида, жамиятнинг дунёдаги ўзгарган ташқи шароитларга етарли даражада жавоб беришига, ҳудуд фаолиятини ташкил етишнинг янги шаклларининг тормозланишига, жамиятнинг normal ва тез еволюциясига тўсқинлик қилади. Ушбу турдаги енг йирик мисоллардан бири

мавжуд Москва – Санкт-Петербург йўлининг чизиғи деб аташ мумкин. Натижада хўжалик фаолияти автомагистрал бўйлаб фақат битта полосали катта майдондан тортиб олинмоқда. Ижтимоий-иқтисодий нуқтаи назардан, Шимолий-Ғарбда ва Россия Федерациясининг Марказий қисмида аҳоли ва transport оқимларининг полисентрик тақсимотини амалга ошириш тўғри бўлади. Мен transport тармоғи самарадорлиги ҳали optimal емас, лекин иложи яхшилаш, бу ортиқча олиб келади ва, шунинг учун, optimal transport тармоғи емас, балки қачон, тармоқ ривожлантириш ўлик-енд вариантларининг пайдо вазиятни таъкидлаш истардим. Кашлаков. Ие ўз-ўзидан ўта зарарли омил бўлган ортиқча тармоқ зичлигининг пайдо бўлиши, чунки у transport ҳаракатларининг ўзига хос хусусиятларини камайтирган ҳолда жамиятнинг ортиқча ресурсларини йўналтиради. Кейин йиқитиш ва яна қуриш керак, қайси автомобил йўллари каби inertial ва қиммат саноати учун, айниқса, қабул қилиниши мумкин емас. Шундай қилиб, Россия учун зарур бўлган рамка йўл тармоғи табиатда асосан areal бўлиши керак, яъни, биринчи навбатда, алоҳида объектлар ўртасидаги алоқани емас, балки худудга киришни таъминлайди.

3. Мавжуд radial-ҳалқали структуранинг камчиликлари "оқимларга ергашиш" тармоғининг ривожланишига ёндашиш radial-ҳалқали тармоқ структурасининг қурилишига олиб келади. Бу, айниқса, йирик метрополитенларда яққол кўзга ташланади. Аммо бу муаммо Москва вилоятида ҳукмрон бўлган Россиянинг бутун Марказий Европа қисми учун ҳам хосдир. Ҳақиқатан ҳам, худуднинг ривожланишининг бошида енг даромадли худуднинг периферик қисмидан унинг transport марказига radius қуришдир. Иккинчи босқич-чордал йўлининг қурилиши. Янада яхшилаш, одатда, аллақачон самарасиз бўлади. Бироқ transport оқимларининг интенсивлиги ошган сари бундай transport схемаси умуман худуднинг

transport мажмуаси самарадорлигининг сезиларли даражада пасайишига олиб келади.

Бу куйидаги салбий жараёнларга олиб келади:

1. Transport оқимларининг перифериядан марказга қайта тақсимланиши мавжуд бўлиб, бу тармоқнинг Марказий жойларида transport тикилинчига олиб келади. Бунинг сабаби шундаки, ёзишмаларнинг катта қисми учун start ва энд нукталарини бирлаштирувчи маршрут тармоқнинг Марказий қисмидан ўца энг қисқа бўлади.

2. Тармоқнинг Марказий бўлимларида бирлик майдони бўйича ортиқча transport фаолияти йўқ, бу еса хизматлар нархи ва яшаш харажатлари ва экологик масалаларни кераксиз равишда кўпайишига олиб келади.

3. Тармоқнинг периферик бўлимларида transport таъминотининг етарли емаслиги чеккадаги аҳоли ва хўжалик юритувчи субъектларнинг кам самарали иқтисодий фаолият кўрсатишига олиб келади, бу еса ҳудудларни ижтимоий-иқтисодий ривожлантириш салоҳиятининг пасайишига олиб келади.

4. Узок муддатли режалаштиришдан якуний тармоқ конфигурацияси тузилмасидан ташқари, келажакдаги еҳтиёжларни ҳисобга олган ҳолда кам қувватга ега бўлган йўллар қурилишига олиб келади. Бу, айниқса, тармоқ марказидаги, энг шиддатли transport оқимлари шаклланадиган йўллар учун тўғри келади.

5. Ҳудудларнинг периферик ҳудудлари transport хизматларидан маҳрум бўлиб, аҳоли харажатларида transport харажатларининг улуши ва ишлаб чиқариш харажатларининг ошишига олиб келади, бу ҳудудларнинг ривожланишига тўсқинлик қилади, бу еса охир-оқибат ҳудудларнинг ЯИМ ўсиши ва шаҳарларнинг ўсишига тўсқинлик қилади. Тармоқнинг radial-ҳалқа тузилиши оқибатида юзага келган энг кескин муаммолар Россиянинг Москва ва энг яқин Москва вилояти каби муҳим ҳудуди йўлларида намоён бўлмоқда. Бизнинг фикримизча, Москва атрофида бошқа ҳалқа йўлининг қурилиши (Цқад) мажбурий чора, ҳатто айтиш мумкин-фавқулудда! Россиянинг

Марказий Европа қисмининг Москва вилояти атрофидаги radial-ҳалқа тармоғини аста-секин квадрат diagonal тармоққа айлантириш мақсадида қатор аккорд кесиш йўллари қуриш optimal ечим бўлади.

4. Россия автомобил йўллари transport тармоғининг optimal конфигурациясини шакллантириш бўйича таклиф етилган ечимлар

4.1. Россия Фанлар Академияси Transport муаммолари Н. С. Соломенко институти (ИПТ РАС) юқорида камчиликлари йўқ transport тармоқлари бундай тузилиши билан Россия автомобил йўллари transport тармоғи optimal конфигурацияни шакллантириш концепциясини ишлаб чиқиш учун зарур билим ва тажрибага ега.

Бунинг учун Концепцияда қуйидаги муаммоларни ҳал қилиш йўллари қўриб чиқиш керак:

- * йўл тармоқларининг энг самарали турлари тузилишини ҳамда уларнинг асосий хусусиятларини аниқлаш;

- * мавжуд йўл тармоқларини энг самарали топологияга ега бўлган тармоқларга айлантириш йўллари топиш;

- * мавжуд тармоқ тузилмасининг сифати ёмонлашувига олиб келадиган ҳаракатлар ва режаларнинг олдини олиш учун Россия Федерациясининг мавжуд йўл тармоғининг конфигурациясидаги ўзгаришларни доимий кузатишни ташкил етиш;

- * Россия Федерациясида фойдаланиш имкониятини ўрганиш учун йўл-transport тармоғининг optimal конфигурациясини шакллантиришда хорижий тажрибани таҳлил қилиш. Хусусан, уларнинг transport гетерогенлик даражасини камайтириш ва келгусида уларни квадрат-diagonal тармоққа айлантириш мақсадида мавжуд radial-ҳалқа турдаги тармоқлар конфигурацияларини ўзгартириш бўйича турли чора-тадбирларни амалга ошириш таклиф етилмоқда. Transport тармоқлари структурасини ўзгартириш жараёни ўта узоқ ва қимматга тушади. Шунинг учун барча режалаштириш

тузилмаларини мувофиқлаштиришнинг ягона механизмини яратиш зарур. Тармоқларнинг алоҳида бўлимларига шундай ўзгаришларни ишлаб чиқиш таклиф етиладики, натижада йўл тармоғининг конфигурацияси optimal ҳолатга иложи борича яқин бўлсин. Жамоат транспорти нуқтаи назаридан энг самарали бўлган Россия автомобил йўллари тармоғининг optimal тузилмасининг тури ва хусусиятларини аниқлаш таклиф етилади. Россия ҳудудида мавжуд бўлган йўллар асосида бундай тармоқни қуриш кетма-кетлигини ишлаб чиқиш таклиф қилинмоқда. Бунинг учун топологик структуранинг optimal конфигурацияси тармоғидаги ҳар қандай ўзгаришларнинг изчиллигини текшириш шароитларини ишлаб чиқиш таклиф етилади.

4.2. ИПТ РАС бир неча йилдан буён мунтазам transport тармоқлари назариясини ишлаб чиқмоқда. Хусусан, айрим асосий кўрсаткичларга кўра, бундай тармоқлар бутун жамиятнинг ижтимоий-иқтисодий манфаатлари нуқтаи назаридан энг самарали ҳисобланади, деб кўрсатилади. Мунтазам тармоқлар жуда хилма-хилдир. Муайян турдаги тармоқни танлаш муаммо баёнига ва исталган тармоққа бўлган талабларни шакллантиришга боғлиқ ва улар асосида маълумотлар тўплаш босқичи ва услубий ҳисоб-китобларни талаб қилади. Институтда мунтазам тармоқларнинг, хусусан, такрорий тармоқ бўлимларининг характерли ҳажми каби асосий параметрларини аниқлашнинг зарур усуллари ишлаб чиқилган. Бироқ, бу назариянинг назарий ишлаб чиқилиши тизимли илмий тадқиқотлар ва чуқур синовларни талаб қилади. Россиянинг ҳозирги ва узоқ муддатли асосий ижтимоий-иқтисодий еҳтиёжлари ва имкониятларидан келиб чиққан ҳолда Россияда йўл тармоғининг optimal тузилишини аниқлаш таклиф етилади. Бундай тармоққа қўйиладиган асосий талаблардан бири уни ривожлантиришнинг барқарорлигига бўлган талаб бўлиши керак. Топилган optimal йўл тузилиши Россия Федерацияси transport мажмуасининг узоқ муддатли ривожланиш дастурлари, шунингдек мамлакатнинг бошқа узоқ муддатли дастурлари учун асос бўлиши керак.

5. Россия Федерацияси худудида йўл тармоғини ривожлантириш учун ИПТ Раснинг таклиф етилаётган ишланмалари

5.1. Россия Федерацияси худудида йўл тармоғини самарали ривожлантиришнинг энг муҳим шарти-мамлакат, вилоятлар ва мамлакат саноат марказларининг transport салоҳиятини автотранспорт жиҳатидан миқдорий баҳолашдир. Ушбу салоҳиятни Реал ва башорат қилинган ҳолат билан таққослаш Россиянинг transport маконини муҳим ва вақт бўйича модернизация қилиш вазифаларини тартиблаш методологияси учун асос бўлиши мумкин. Рейтинг натижаларидан йўл тармоғини модернизация қилиш режаларини ишлаб чиқишда, уни иқтисодиёт ва ижтимоий сиёсатнинг жорий ва истиқболдаги еҳтиёжларига, режанинг ҳар бир элементини амалга ошириш лойиҳаларига мос келтиришда фойдаланиш лозим. Ушбу режалар автомобил тармоғининг мавжуд имкониятларини ва уларни амалга ошириш бўйича молиявий чекловларни ҳисобга олиши керак. Бу ерда мавжуд transport артерияларини модернизация қилиш яхшироқ бўлган йўл тармоғининг топологиясига қандай ўзгаришлар киритилиши керак ва янгиларини қуриш керак, уларнинг имкониятлари қандай бўлиши керак, турли хил transport тармоқларини мувофиқлаштириш ва ҳоказо. Йўл тармоғининг маҳсулдорлигини баҳолашда нафақат бирлик майдони ёки аҳоли сони бўйича йўлларнинг тармоқ зичлиги кўрсаткичидан, балки тадқиқот соҳасидаги автомобил парки миқдори, ҳудуднинг йўл тармоғи узунлиги, йўллар тоифаси (чизиқлар сони ва ҳаракат қандай).

5.2. ИПТ РАС автомобил йўлларини ривожлантириш моделини ишлаб чиқди, бу ҳисоб-китоб зоналарида йўлларни ривожлантиришнинг режалаштирилган вариантларини таққослашни таъминлайди, жами 26 дисконтланган харажатлар мезонидан келиб чиқади. Белгилаб берувчи мезонларга кўра бирор жой яқинидаги автомагистрални қайта қуриш учун рационал вариантни танлашнинг иерархик модели ишлаб чиқилди. Ушбу

моделлар экологик компонентни ҳисобга олган ҳолда Россия Федерациясининг йўл тармоғини ривожлантириш ва шакллантириш бўйича тегишли тавсияларни шакллантириш имконини беради.

5.3. ИПТ РАС икки даражали ўйин-transport оқимларини тақсимлашнинг теоретик модели ва стакелберг мувозанат вазиятини рақобатли маршрутлаш шароитида топиш усулини ишлаб чиқди. Метрополитеннинг чиқиш ва келиш соҳалари ўртасидаги ёзишмаларни ҳисоблаш учун йўл тармоғи тугунларида transport оқимларининг видеоёзув тизимлари маълумотларидан фойдаланиш усули ишлаб чиқилган. Тадқиқотнинг ушбу натижалари transport оқимларини маршрутлаштириш муаммоларини optimal ҳал этишга кўмаклашади ва йирик шаҳар ва вилоятларнинг йўл тармоғини реконструкция қилиш бўйича қарорлар қабул қилишда фойдаланиш мумкин.

5.4. "Россия Федерациясининг Арктика зонасида transport хизматларини такомиллаштиришнинг илмий асосларини ишлаб чиқиш" илмий-тадқиқот ишлари давомида мамлакатнинг Арктика зонасининг йўл компонентининг муаммолари аниқланди ва уларни ҳал қилиш учун ёндашувлар таклиф қилинди. Россия Федерациясининг Арктика зонасида магистрал йўллар тармоғини ривожлантириш структурасини аниқлаш усули ишлаб чиқилди. Кўриб чиқиладиган инфратузилма элементларини катта гуруҳларга (кластерларга) ажратиш таклиф этилмоқда, улар кейинчалик кичик кластерларга бўлинади ва ҳоказо, бу гуруҳлаш орқали барча элементларнинг устувор йўналишларини олишга имкон беради. Бу барча элементларни биргаликда ишлашдан кўра самаралироқ жараён.

5.5. Multimodal операторлар учун transport маршрутнинг график-аналитик модели ишлаб чиқилган бўлиб, у терминалдан истеъмол нуқталарига юк ташиш жараёнини оптималлаштиради. Ушбу муаммони ҳал қилиш "ешиқдан ешикка" ва "ўз вақтида" аралаш transport усуллари билан юкларни етказиб беришнинг халқаро схемасини оптималлаштириш имконини беради.

5.6. Узлуксиз ҳаракатдаги зиддиятли transport тармоқларини функционал лойиҳалаш моделлари ишлаб чиқилган бўлиб, улар transport оқимларини mobil transport объектлари турлари, уларнинг ҳолатлари, transport ташкилоти, алоқа турлари ва ўзаро таъсир тизимлари бўйича параллеллаштириш тамойилларини fundamental даражада ётиш имконини беради.

5.7. ИПТ РАС тизими таҳлил усуллари ва ташкилий тизимларни бошқариш назариясидан фойдаланиб, барқарор ривожланиш концепциясига асосланган минтақа transport мажмуасининг экологик барқарор ривожланишини таъминлаш методологиясини ишлаб чиқди, шу жумладан:

* Европа бўйича иқтисодий комиссиянинг тавсиясини ҳисобга олган ҳолда тизимнинг барқарор ривожланиш бўйича белгиланган асосий кўрсатмаларига нисбатан ҳолатини баҳолаш бўйича кўрсаткичлар ишлаб чиқилган.

* Вилоят transport мажмуасининг барқарор ривожланишини таъминлаш мақсадида минтақавий менежментнинг мақсад ва вазифалари тузилмаси яратилди ва бу функцияларни амалга ошириш механизмлари таклиф етилди. ИПТ РАС автомобил йўлларини реконструкция қилиш ва қурилиш лойиҳалари бўйича техник ҳужжатларни эксперт технологик ва экологик баҳолаш бўйича катта тажриба тўплади. Масалан, institut ходимлари ЕИА бўлимларини ишлаб чиқишда ва Санкт-Петербург атрофидаги ҳалқа йўли, Вологда, Kaliningrad, Кострома, Leningrad ва бошқа вилоятлардаги автомобил йўллари лойиҳаларини текширишда иштирок едилар. Институтда чизиқли объектларни яратишнинг турли босқичлари бўйича экологик баҳолаш мезонлари ишлаб чиқилган бўлиб, улар биосферанинг таркибий қисмларига антропоген юкнинг барча турларини баҳолашга имкон беради. Ҳозирги кунда хдм-4 иқтисодий таҳлил модели Ўзбекистонда қўлланилмаган бўлса-да, Осие тараққиёт банки томонидан

молиялаштириладиган халқаро йўл лойиҳалари давомида қисман қўлланилмоқда. HDM-4 модели турли йўл хусусиятлари учун қуйидаги standart қийматларни тавсия қилади. HDM-4 учун тавсия етилган standart қийматлар 7-13-жадвалларда кўрсатилган

7-жадвал

IRI бўйича йўл қопламаларининг раволиги

Йўл қопламасининг раволиги (IRI, м/км)			
Йўл ҳолати	Функциональная классификация		
	Артериальные	Коллекторные	Местные
	йўллар	йўллар	йўллар
Яхши	2	3	4
Қониқарли	4	5	6
Қониқарсиз	6	7	8
ёмон	8	9	10

8-жадвал

HDM-4.йўл геометрия параметрлари учун тавсия standart қийматлари.

Ер хусусиятлари	Кўтарилиш ва тушиш (м / км)	Кўтарилишлар ва тушишлар сони	Горизонтал егри (даража / км)	Ҳажми (%)	Денгиз сатҳидан баландлик (м)	Тезлик (/км/соат)	Тезлик чегарасининг бажарилиш коэффициенти	Йўл бўйи чалғитиш омили	Автомобилсиз транспортдан чалғиш коэффициенти
оддий	1	1	3	2.0	0	110	1.1	1.00	1.00
Асосан текис, баъзан ҳилма-ҳил	10	2	15	2.5	0	100	1.1	1.00	1.00
Кескин бурилишлар билан асосан текис ер	3	2	50	2.5	0	100	1.1	1.00	1.00

Кескин бурилишлар ва тепалик билан	15	2	75	3.0	0	80	1.1	1.00	1.00
Кескин бурилишлар ва жуда тўлқинли	25	3	150	5.0	0	70	1.1	1.00	1.00
Zigzag айланади ва бир оз тўлқинли	20	3	300	5.0	0	60	1.1	1.00	1.00
Zigzag айланади ва оғир тўлқинли	40	4	500	7.0	0	50	1.1	1.00	1.00

9-жадвал

HDM 4 да тавсия этилган кийматлари

Копламанинг кулайлиги	Глубина текстуры (мм)	
	Поверхностная обработка	Асфальтобетонное покрытие
яхши	1.50	0.70
Қониқарли	0.70	0.50
Силлиқ	0.30	0.30

Қорли ва ёмғирли об-ҳаво шароитида ҳайдаш фоизи учун тавсия етилган

HDM-4 стандарти

Иқлим Ҳарорати Таснифи	Ёмғирли об-ҳаво шароитида ҳайдовчининг вақт улуши (%)	Қорли ҳавода ҳайдаш вақтининг улуши (%)
Тропик	20	0
Субтропик-Салқин	15	0
Субтропик-Қовурилган	10	0
Мўтадил-Салқин	5	10
Ўртача Музлатиш	10	20

Кейинги қадам автомобил тухташ жойларининг баҳоланиши зарур бўлган асосий хусусиятларини киритишдир (11-12-жадваллар).

Transport воситаларининг асосий иқтисодий кўрсаткичлари

Автомобилнинг модели	Transport воситаларининг молиявий ёки иқтисодий харажатлари (\$)					
	Янги Машина (\$/Авто)	Янги Шина (\$/шина)	Ёқилғи (\$/литр) (АИ-95, дизел)	Техник хизмат кўрсатиш (\$/соат)	Motor мойи (КИХХ) (\$/литр)	юқоридаги харажатлар (\$/йил)
Мотоцикл Lifan RZ3	1500	20	0,5	2	11,4	40
Легковой автомобиль Matiz	5000	22,75	0,5	5	11,4	100
Внедорожник автомобиль Captiva	2870 0	24,75	0,5	12	11,4	100
Грузовой автомобиль Labo, до 2 т.	8000	21,20	0,5	5	11,4	500
Грузовой автомобиль Isuzi, о т 2 до 5 т.	1462 5	23,75	0,5	15	11,4	2000
Грузовой автомобиль Isuzi , от 5 до 8 т.	1656 2	53,5	0,7	17	11,4	2000
Грузовой автомобиль MAN CLA от 8 т.	5617 5	67,5	0,7	21	11,4	6000
Автопоезд MAN TGS 19.400	1063 87	67,5	0,7	23	11,4	6000

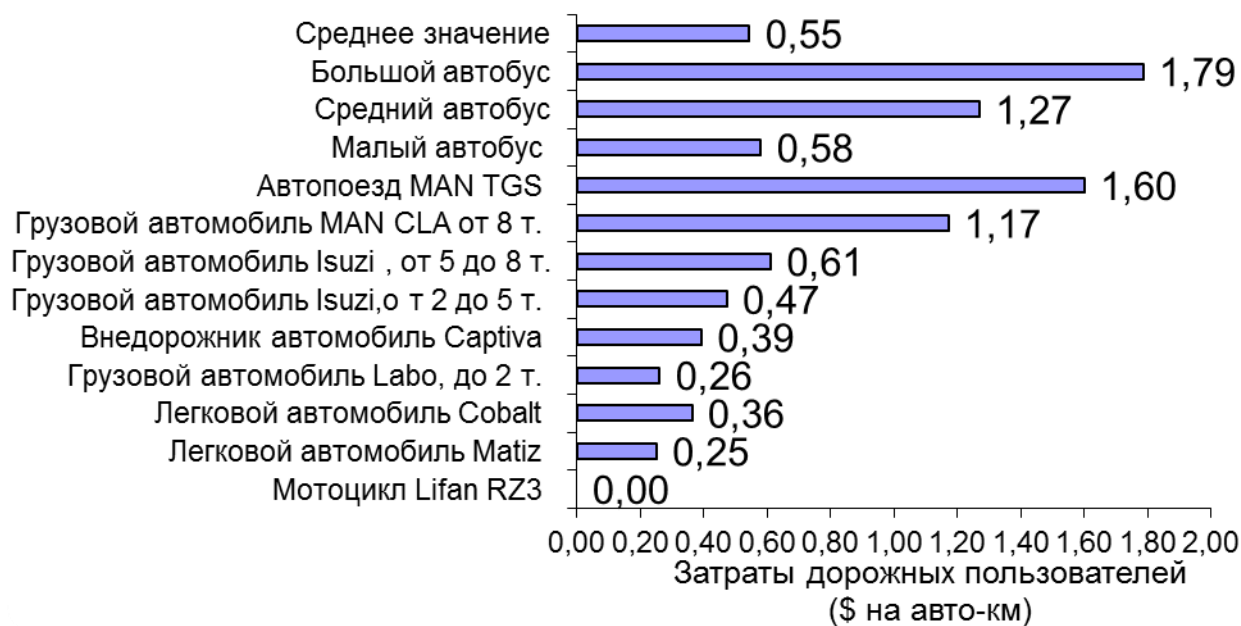
кичик автобус	1875 6	53,5	0,7	17	11,4	2000
ўртача автобус	3428 7	73,75	0,7	21	11,4	4000
катта автобус	6543 8	73,75	0,7	27	11,4	6000

12-жадвал

Transport воситаларининг асосий ишлаш кўрсаткичлари

Автомобил модели	Автомобил флотининг асосий хусусиятлари					
	Йиллик юриш масофаси (км)	Йиллик иш вақти (соат)	Хизмат муддати (йиллар)	Самардорлиги (%)	Йўловчилар сони	Умумий оғирлиги (т)
Мотоцикл Lifan RZ3	14000	400	10	100	1	0,2
Легковой автомобиль Matiz	23000	550	10	100	2	1
Внедорожник автомобиль Captiva	32000	900	10	0	2	2,0
Грузовой автомобиль Labo, до 2 т.	32000	900	10	0	2	2,3
Грузовой автомобиль Isuzi, от 2 до 5 т.	32000	900	10	0	1	3,8
Грузовой автомобиль Isuzi , от 5 до 8 т.	45000	1300	10	0	1	4,2
Грузовой автомобиль MAN CLA от 8 т.	55000	1700	11	0	2	10,3
Автопоезд MAN TGS 19.400	85000	2000	11	0	2	28,0
Малый автобус	55000	1500	10	0	12	3,0
Средний автобус	75000	1900	10	0	30	7,6
Большой автобус	90000	2200	11	0	40	12,7

Дастлабки маълумотлар (11-13-жадваллар) асосида йўл фойдаланувчиларининг харажатлари ХДМ 4 РУЕ дастури ёрдамида ҳисобланди. Ҳисоб-китобларда мотоцикллар Ўзбекистон Республикасида уларнинг сони сезиларли бўлмаганлиги сабабли ҳисобга олинмаган. 4.6-расмдан кўришиб турибдики, энг юқори харажатлар "МАН ТГС" йўл поёзи, йирик автобуслар, автомобил учун қиймати ўртача автобуслар-км: мос равишда 1,6\$, 1,79\$ ва 1,27\$ каби transport воситаларида кузатилмоқда. Барча турдаги transport воситалари учун ўртача қиймат автомобил-км учун \$ 0.55 ни ташкил етди.



14-расм. Автомобил турига қараб йўл фойдаланувчиларининг харажатлари (автомобил учун \$ - км)

Халқаро ИРИ индексига кўра юзанинг ғадир-будурлигига қараб йўл фойдаланувчиларининг харажатлари ҳам таҳлил қилинади. 14-расмдан кўриниб турибдики, юзанинг ғадир-будурлиги ортиши билан йўл фойдаланувчиларининг харажатлари мутаносиб равишда ортиб боради. Бу халқаро индекси ИРИ (м/км) 1 қиймати йўл фойдаланувчи харажатларини кўра қоплама ҳамнесс ошириш билан юк машиналари МАН ТГС учун 5%, катта автобуслар учун 3.5 фоиз, 3% юк машиналари МАН СЛА, ўрта автобуслар учун 2.6%, ва автомобиллар учун 0.55% ортади, деб топилди.

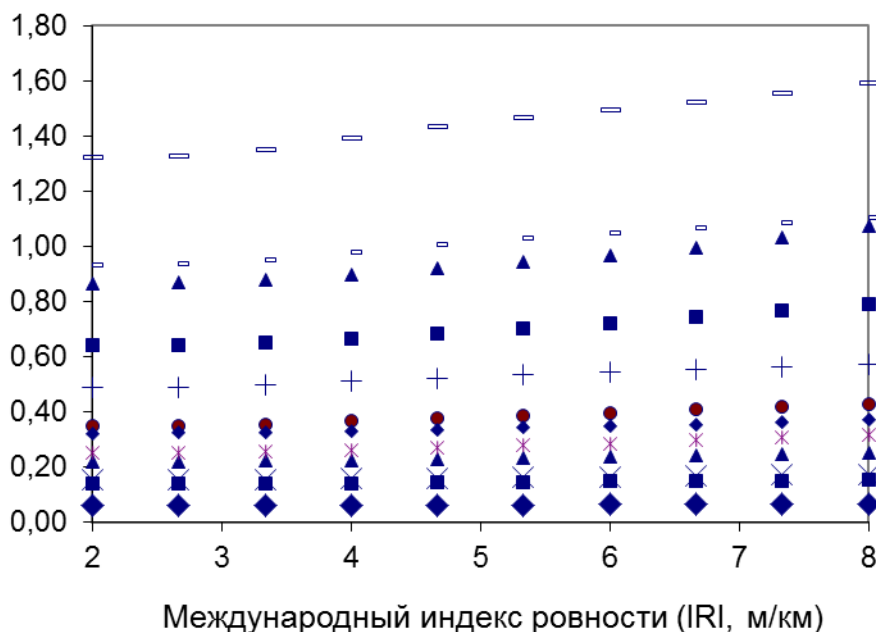


Рис.15. ИРИ юзаси евеннесс индекси турли қийматлари учун йўл фойдаланувчи харажатлар, м / км, (автомобил бошига \$ - км)

Юқоридаги таҳлилларни умумлаштириб қуйидаги хулосаларни чиқариш мумкин

* Йўл фойдаланувчиларининг харажатлари transport воситалари турига боғлиқ.

* Юзанинг ғадир-будурлиги йўл фойдаланувчиларининг харажатларига мутаносиб равишда боғлиқдир.

* Юзасининг текислик ошириш сезиларли катта transport воситалари фойдаланиш йўл фойдаланувчилар ошди харажатларини таъсир қилади.

Transport ва операцион харажатлар йўл фойдаланувчилар харажатларини шер улуши учун ҳисоб. Автомобил йўлларининг бутун ҳаёт сикли давомида

қарор қабул қилишда Transport ва операцион харажатлар муҳим рол ўйнайди. Йўл ташкилотлари автомобил йўлларини сақлаш, қуриш ва ишлатиш билан боғлиқ харажатларни кўтардилар. Лекин йўл фойдаланувчилар харажатлар йўллар ёмонлашуви билан ошириш ва узоқ transport жадаллигини ошириш билан йўл фойдаланувчилар харажатларини ошиб. Шунинг учун йўл инвестицион лойиҳаларини баҳолашда transport ва операцион харажатлар ҳисобга олиниши лозим. Бу харажатларга ёқилғи ва мойлаш материаллари сарфи, шина ескириш, автомобилларни таъмирлаш ва техник хизмат кўрсатиш киради. Шунингдек, бу харажатлар автомобил синфи, йўл юзаси тури, йўл шароити, йўлларнинг геометрик параметрлари, муҳит, тезлик ва бошқа омилларга боғлиқ. Ўтган 30 йил мобайнида ишлаб чиқилган transport ва операцион харажатларни ҳисобга олишнинг турли усуллари мавжуд. Transport воситаларининг ишлаши, яъни маълумотларни тўплаш ва сақлаш бўйича маълумотларнинг йўқлиги туфайли transport ва операцион харажатларни тўғри баҳолашда қийинчиликлар мавжуд. Ушбу тадқиқотнинг мақсади transport ва операцион харажатларни йўл шароитларига қараб баҳолаш бўйича тавсияларни ўрганиш ва ишлаб чиқишдан иборат. Йўлларнинг ҳолатини баҳолашда жаҳон банки йўл тараққиёти ва бошқарув тизимлари (ХДМ) дастури томонидан ишлаб чиқилган халқаро ИРИ индекси (м/км) бўйича юзанинг ғадир-будурлиги кенг қўлланилади).

Transport ва операцион харажатларни баҳолаш учун кўплаб моделлар мавжуд ва бу моделларнинг аксарияти жаҳон банкининг transport ва операцион харажатлар ҳисоби моделларидан маълум даражада қарз олган. Қуйидаги моделларни кўриб чиқинг:

Жаҳон банкининг transport ва операцион харажатлар моделлари HDM 3 ва HDM 4. * Тадқиқот ва ривожлантириш учун Texas институти Transport ва операцион иқтисодий моделлари.

* Мисробенсост transport ва операцион иқтисодий моделлари.

* Saskatchewan transport ва операцион иқтисодий моделлари.

* Буюк Британия transport ва операцион харажатлар моделлари СОБА

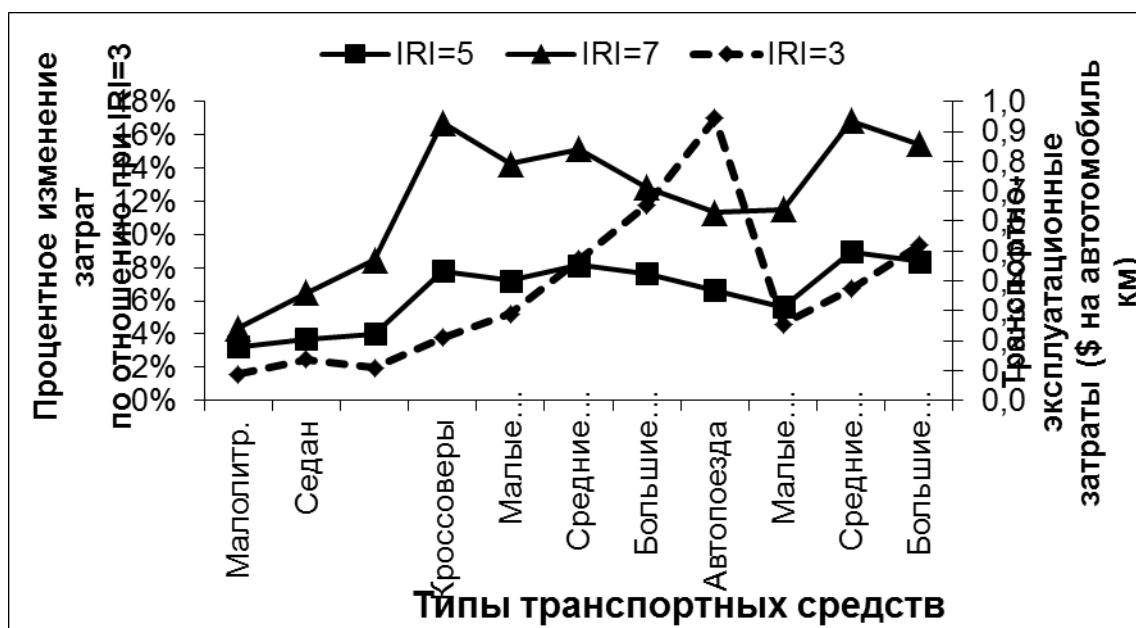
- * Швециянинг ВЕТО Transport ва операцион иқтисодий моделлари
- * Австралия учун НИМПАС transport ва операцион иқтисодий моделлари
- АРФСОМ transport ва операцион харажат моделлари
- * Янги Зеландия transport ва операцион харажатлар моделлари НЗВОС
- * Жанубий Африка transport ва операцион харажатлар моделлари

Йўл таъмирлашни режалаштиришда муҳим кўрсаткичлардан бири йўл фойдаланувчиларининг харажатларидир. Йўл ҳаракати интенсивлиги ошиши билан йўл фойдаланувчиларининг харажатлари йўл ташкилоти харажатларига нисбатан сезиларли даражада ошади (16-расм).

Тадқиқотлар ёқилғи харажатлари, юзаси текислик қараб, таъмирлаш ва автомобил ҳақида 16-18% техник хизмат кўрсатиш учун, тахминан 8-10% енг муҳим улуши бор, деб кўрсатади ва шиналари қиймати умумий transport ва операцион харажатлар ҳақида 2-3% ни ташкил этади.

Жаҳон банки томонидан ишлаб чиқилган transport ва операцион харажатларни (ВОС) ҳисоблаш учун Excel дастуридан фойдаланиб, субкомпакт автомобиллар (Spark), седанлар (Cobalt), тижорат йўловчи автомобиллари (Дамас), кроссоверлар (Captive), кичик юк машиналари (ISUZU), ўрта юк машиналари (ISUZU), катта юк машиналари (МАН), traktor агрегатлари (МАН), кичик автобуслар (ISUZU), кичик автобуслар (Isuzu), йирик автобуслар (Isuzu), йирик автобуслар (Mercedes) ҳисобланади. Transport воситаларининг техник хусусиятлари, transport ва операцион харажатларнинг таркибий қисмлари қиймати очиқ манбалардан олинади ва дастурга киритилади. Учта сценарий ҳисобланади: биринчиси қопламанинг ғадир-будурлиги ИРИ = 3 м / км бўлганда, яъни қониқарли ҳолат; иккинчиси қопламанинг ғадир-будурлиги ИРИ = 5 м/км бўлганда, яъни қониқарсиз ҳолат; учинчиси еса қопламанинг ғадир-будурлиги ИРИ = 7 м/км бўлганда, яъни енг ёмон ҳолат. Ҳар бир шарт учун transport ва операцион харажатлар ҳисоблаб чиқилади ва автомобил тури бўйича ўзгаришлар жадвали тузилади

(16-расм). Бу расмда биринчи сценарий бўйича transport ва операциялар харажатлар (ИРИ = 3 м / км) автомобил км бошига АҚШ долларида (dollar курси = 8000 сўм) кўрсатилган. Иккинчи (ИРИ = 5 м/км) ва учинчи (ИРИ = 7 м/км) сценарийлар учун еса улар биринчи сценарийнинг (яъни асосийнинг) улуши сифатида берилди.



16-расм. ИРИ юзаси (3, 5, 7 м / км flatness да Transport ва операциялар харажатлар)

Сифатида кўриш мумкин дан Кўрсаткич 16, билан ортишига евенесс юзасида ИРИ = 3 м/км ИРИ = 5 м/км, transport ва операциялар харажатларни ошириш дан 3% 9%, қараб турдаги transport, ва билан ортишига евенесс юзасида ИРИ = 3 м/км ИРИ = 7 м/км, улар ошириш дан 4% 17%.

Миқдорий баҳолаш шуни кўрсатдики, агар биз автомобиллар сонини ҳисобга олсак, 3 million (Н), ўртача йиллик километр 20,000 км (П) ва transport ва операциялар харажатлар 0.11 dollar автомобил км (С), кейин тармоқ даражасида жами transport ва операциялар харажатлар (ТС) шаклга ега:

$$TC = N * P * C \quad (1)$$

Ва биринчи сценарийда 6,6 миллиард АҚШ долларини, иккинчи ва учинчи сценарийларда еса мос равишда 7,2 ва 7,7 миллиард АҚШ долларини ташкил этади. Яъни, агар йўллар қоникарли ҳолатда сақланса (ИРИ =3 м / км),

иккинчи сценарийга нисбатан тахминан 500 million Ақш доллари тежалади, учинчи сценарийга нисбатан еса йилига 1,1 миллиард dollar тежалади. Бу Ўзбекистон Республикаси Яимнинг тахминан 1,5 дан 3% ни ташкил этади. Йўллари таъмирлашни режалаштиришда ўз вақтида қарор қабул қилишда муҳим аҳамият ва зарурият муқобил иқтисодий нуқтаи назарнинг энг муҳим устуворлигини таъминлашга кўмаклашувчи автомобил йўлларининг функционал таснифи ўйнайди.

Халқаро transport йўлаклари Ўзбекистон Республикаси ҳукумати томонидан кўрилатган фаол чора-тадбирлар ва ташқи савдо товарларини ташиш учун муқобил transport йўлакларини қидириш ва улардан самарали фойдаланиш билан шуғулланувчи вазирлик ва идораларнинг мувофиқлаштирилган ишлари натижасида халқаро transport йўлакларининг кенг тармоғи яратилди ва такомиллаштирилмоқда. Ҳозирги вақтда Ўзбекистон ташқи савдо юк ташувлари қуйидаги асосий transport йўлаклари бўйлаб амалга оширилмоқда:



Коридор 1 - Болтиқбўйи давлатлари портлари йўналишида (Қозоғистон ва Россия орқали транзит) - Клаипеда (Литва), Рига, Лиенажа, Венцилс (Латвия), Tallinn (Естония);

Йўлак 2-Европа Иттифоқи мамлакатлари томон, Belarus ва Украина орқали (Қозоғистон ва Россия орқали транзит) - чегара ўтиши Чоп (Украина) ва Brest (Belarus);

Йўлак 3 - Илйичевск Украина портига (Қозоғистон ва Россия орқали транзит), қора денгизга кириши билан;

Йўлак 4-ТРАСЕКА йўлаги деб номланувчи қора денгизга чиқиши билан Trans-Кавказ йўлаги (Туркманистон, Қозоғистон ва Озарбайжон орқали транзит) йўналишида;

Коридор 5 - Ероннинг Bandar Abbos портига (Туркманистон орқали транзит) форс кўрфазига чиқиши билан;

коридор 6-шарққа томон Қозоғистон-Хитой чегарасидан ўтиши (Дўстйк/Алашанкоу) орқали Хитойнинг Шарқий портларига, узоқ Шарқдаги Находка порти, Vladivostok ва бошқалар.;

коридор 7-Хитой портларида (Қирғизистон орқали) сариқ, Шарқий Хитой ва Жанубий Хитой денгизини чиқариши билан.

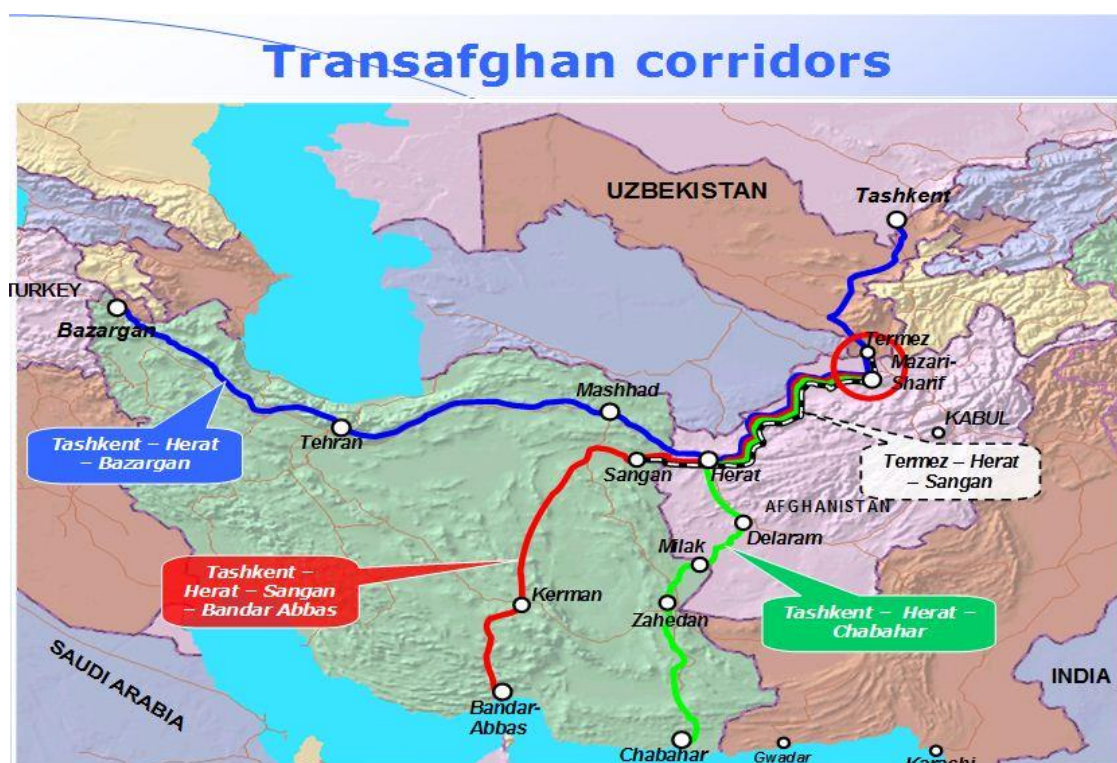
Йўлак 8-Афғонистон муаммосини ҳал этиши муносабати билан Афғонистон орқали Bandar Abbos, Чаҳбаҳар (ИРИ), Гвадар ва Karachi (ИРП) Ерон ва Покистон портларига Жанубий муқобил transport йўлакларини ривожлантириши учун янги истиқболлар очилмоқда.

Халқаро transport йўлакларини ривожлантиришда катта ютуқ Ўзбекистон фаол иштирокида 1996 йил 12 майда, 320 км узунликдаги Тежен-Серахс-Машҳад темир йўлининг жорий етилиши (1520мм дан 1435мм гача

бўлган ғилдирак сетларини Сарахс стансиясида қайта ташкил етиш билан) Ерон ва Туркия ҳудудлари орқали Жаҳон бозорига чиқиш учун янги Trans-Осиё йўлагини очди. Шу йили Серахсда Ўзбекистон, Озарбайжон, Грузия ва Туркманистон раҳбарлари "темир йўл транспорти фаолиятини мувофиқлаштириш тўғрисидаги битим" ва "иштирокчи мамлакатлар ўртасида транзит ташишни тартибга солиш бўйича ҳамкорлик тўғрисидаги битим"ни имзоладилар. 2005 йил Май ойида Машҳад–Bandar Аббос трассасида (Техронни четлаб ўтиб) Ерондаги Бафк-Машҳад темир йўли тугатилиши билан Bandar Аббос портигача бўлган масофа 800 км дан ортик қисқарди. 1998 йил сентябр ойида Озарбайжон, Грузия ва Ўзбекистон ташаббуси билан, шунингдек, Европа Иттифоқи кўмагида Боку шаҳрида "ТРАСЕКА - тарихий Ипак йўлини тиклаш" халқаро конференцияси бўлиб ўтди. Анжуманнинг муҳим натижаси 12 давлат, жумладан, Ўзбекистон раҳбарлари томонидан "Европа-Кавказ-Осиё коридорини ривожлантириш учун халқаро Transport бўйича асосий кўп томонлама битим", шунингдек, халқаро темир йўл транспорти, халқаро йўл транспорти, халқаро тижорат юк ташиш, божхона тартиблари ва ҳужжатларни қайта ишлаш бўйича ушбу битимга техник қўшимчаларнинг имзоланиши бўлди.

Европа-Кавказ-Осиё Transport йўлаги (ТРАСЕКА) - қора денгиз бўйлаб Европадан Кавказ ва Каспий денгизи орқали Ўрта Осиё республикаларига борадиган қуруқлик ва денгиз йўллари тармоғи. Европа ва Осиё ва бир томондан Европада Осиёда асосий ишлаб чиқарувчилар ва истеъмолчилар ўртасида савдо алоқаларини ривожлантириш, шунингдек, бошқа томондан иложи йирик юк-егалик мамлакатлар юк оқимлари пайдо контекстида ТРАСЕКА маршрутни ҳисобга олиб, биз ТРАСЕКА transport йўлак бўйлаб Европага товарлар етказиб бериш жуда жозибадор кўринади, деб хулоса қилиш мумкин. Ёқоҳамадан асосий трансокеаник йўл бўйлаб йирик Ғарбий

Европа портларигача бўлган масофа (Rotterdam, Гамбург, Антверпен ва бошқалар.) ТРАСЕКА маршрутига нисбатан 2 марта узунроқдир. 2003-йил 18-июнда Техрон (Ерон) да Ўзбекистон Республикаси, Афғонистон Ислам Республикаси ва Ерон Ислам Республикаси давлат раҳбарлари ўртасида "халқаро Trans-Афғонистон transport йўлагини ташкил этиш тўғрисидаги битим" имзоланиб, республика ташқи савдо молларини Ерон портларига ташиш масофасини 1,500 км га қисқартиради.



2011 йил март ойида кучга кириши билан "transport ва товарлар транзит соҳасида ҳамкорлик бўйича Покистон ва Ўзбекистон ўртасида битим" ва Афғонистондаги вазиятни барқарорлаштириш тақдирда, ижобий Ерон ва Покистон портлари йўналиши бўйича хорижий товарларни ташиш йўналишларини диверсификация ҳисса ўзбек товарлар транзит учун Афғонистон ҳудудидан фойдаланиш учун янги йўналишлар.



Ўзбекистон ҳам 2001 йилда 341 км узунликдаги Навоий–Учкудук–Султонуиздаг темир йўл линияси ва 2007 йилда 220 км узунликдаги Тошгузар–Бойсун–Қумқўрғон темир йўл линияси қурилиши якунланганидан далолат берувчи мамлакатнинг транзит салоҳиятини ошириш мақсадида асосий темир йўл коммуникацияларини шакллантиришга катта эътибор қаратмоқда. Афғонистонда биринчи бўлиб 75 км узунликдаги Хайратон–Мозори–Sharif темир йўлининг қурилиши ва фойдаланишга топширилиши бутун Марказий Осиё минтақаси учун муҳим воқеа бўлди. Ушбу лойиҳа ОТБ қўмагида "Ўзбекистон темир йўллари" давлат аксиядорлик темир йўл компанияси томонидан амалга оширилди. 2011 йил 25 апрелда "Ўзбекистон ва Туркия темир йўл бошқармалари ўртасида вагонлардан фойдаланиш тўғрисидаги битим" кучга кирди, шу туфайли Туркия йўналишида темир йўл орқали юкларни ташиш янада жозибадор бўлди.

Темир йўл йўналиши Боку–Тбилиси–Ахалкалаки–Карс қуриш ва йўл ҳақи орқали барча йўл сизга Жанубий ва Марказий Европа бозорларига ва яқин Шарқ мамлакатда Мерсин Ўрта порт орқали киритиш учун бу маршрутни фойдаланиш имконини беради ариза ерта тугатиш. В целях развития

международной торговли, широкомасштабного сотрудничества между регионами, по инициативе Узбекистана 25 апреля 2011г. в г.Ашхабад подписано межправительственное соглашение о создании нового транспортного коридора «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман – Катар». Ушбу transport йўлаги Марказий Осиё мамлакатлари билан форс кўрфази ва Уммон денгизи портлари ўртасида йўловчилар ва юкларни ташиш учун ишончли алоқа яратади. Ушбу лойиҳанинг муваффақиятли амалга оширилиши иштирокчи мамлакатлар ўртасидаги ўзаро манфаатли савдо-иқтисодий ҳамкорликни мустаҳкамлаш ва кенгайтириш, транзит юк оқимларини кўпайтириш ҳамда уларга жаҳон бозорларига янги алоқа киришини таъминлайди. ТРАСЕКА Бош режаси ва томонларнинг таклифлари асосида ишлаб чиқилган 2016-2026 йиллардаги Европа-Кавказ-Осиё халқаро коридорини ривожлантириш бўйича ТРАСЕКА ҳукуматлараро комиссиясининг стратегияси. ТРАСЕКА ҳукуматлараро комиссиясининг 2015 йилгача бўлган муддатга мўлжалланган "Европа-Кавказ-Осиё" халқаро коридорини ривожлантириш стратегияси 2006 йил Май ойида ТРАСЕКА ИПС, София, Болгария Республикаси в йиғилишида қабул қилинган. Стратегияни амалга ошириш даври якунида 2015 йилга қадар Европа Иттифоқининг техник ёрдам лойиҳалари ёрдамида ТРАСЕКА давлатлари Европа-Кавказ-Осиё йўлагининг янги ривожланиш босқичини бошлашга тайёр. Европа Иттифоқи техник ёрдам лойиҳаси ЛОГМОС, ТРАСЕКА мамлакатлар билан яқин ҳамкорликда, ТРАСЕКА Master режасини ишлаб чиқди, таҳлил ўз ичига олган кенг ҳужжат, Европа-Кавказ халқаро йўлак янада ривожлантиришга қаратилган чора-тадбирлар амалга ошириш учун ҳулосалар ва тавсиялар. Ушбу ҳужжатда Европа-Кавказ-Осиё йўлагини ривожлантириш бўйича асосий битим томонларининг устувор ҳаракат йўналишлари келтирилган ва ТРАСЕКА Бош режасини ҳуқуқий соҳага жорий этиш, унинг қоидаларини амалга ошириш бўйича изчил сиёсат олиб бориш кўзда тутилган. Келгуси давр коридорнинг барқарор ривожланиши, хусусан, ТРАСЕКА йўналишларининг транзит жозибадорлигини ошириш

учун имкониятлар яратадиган қатор афзалликлар билан боғлиқ: - Европа Иттифоқи ва унинг Шарқий қўшнилари ўртасидаги савдо биржаларида ўзаро қизиқиш

- ТРАСЕКА томонларининг иқтисодий ўсиш суръатлари global ўртача кўрсаткичдан юқори бўлиб, иқтисодий диверсификация фойдасига (а) сиёсат ва (б) transport соҳасида комплементарлик имкониятлари билан биргаликда савдо учун қулай шароит яратади

- Европа Иттифоқи етакчи иқтисодий субъектларининг узок Шарқ минтақасида ишлаб чиқариш объектларининг жойлашишига йўналтирилганлиги ва шунга мувофиқ ташқи таъминот занжирларининг нақшларини Европага ва Европага ўзгартириш тенденцияси

- ХХР давом этаётган иқтисодий ўсиш ва қаратилган расмий Европа Иттифоқи сиёсати (а) Европага денгиз йўллари нисбатан ТРАСЕКА рақобат ўрнини яхшилайти ғарбга иқтисодий жалб маркази ўзгарувчан, ва (б) янада қиммат маҳсулотлар ишлаб чиқариш учун коммутация, қайси transport харажатлари нисбатан етказиб бериш тезлиги ва ишончлилиги аҳамиятини оширади

- "Viking", "бизон" каби контейнер поездлари фаолиятининг муваффақияти»

- Грузия ва Туркия орқали Европага темир йўл алоқасининг бўлажак ривожланиши

- Каспий денгизидати порт объектларини модернизация қилиш давом етмоқда (Ақтау ,Боку / Олот ва Туркманбоши)

- Мавжуд тўсиқларни олиб ташлаш орқали савдони ривожлантириш.

Европа-Кавказ-Осиё йўлаги ривожланишининг асосий вазифалари.

Томонлар кейинги давр учун ТРАСЕКА йўлагини янада ривожлантириш учун асосий мақсадлар бўлишини тан:

- ТРАСЕКА коридорининг ТРАСЕКА худудидан ташқаридаги халқаро савдодаги ўрни ва вазифасини бошқа коридорларнинг муҳим муқобили сифатида оширишга қаратилган саъй-ҳаракатлар;

- товарлар ва йўловчиларнинг равон ва узлуксиз ҳаракатини осонлаштирувчи барқарор multimodal тармоқни таъминлаш, йўлакнинг транзит салоҳиятидан тўлиқ фойдаланиш;

- манфаатдор томонларни transport ва логистика муаммоларини ҳал қилишда миллий сиёсатнинг минтақавий ва халқаро оқибатларини мунтазам баҳолашга ундаш, бу донорлар ва Ифис билан музокараларни осонлаштиради;

- ТРАСЕКА мамлакатларидаги барча манфаатдор томонлар орасида енг яхши минтақавий ва халқаро амалиётлар, замонавий ёндашувлар ва инновацияларни амалга ошириш ва максимал тарқатиш;

- global таъминот занжири логистикасини ривожлантириш ва халқаро амалиётларга асосланган transport жараёнларини ривожлантиришга кўмаклашиш;

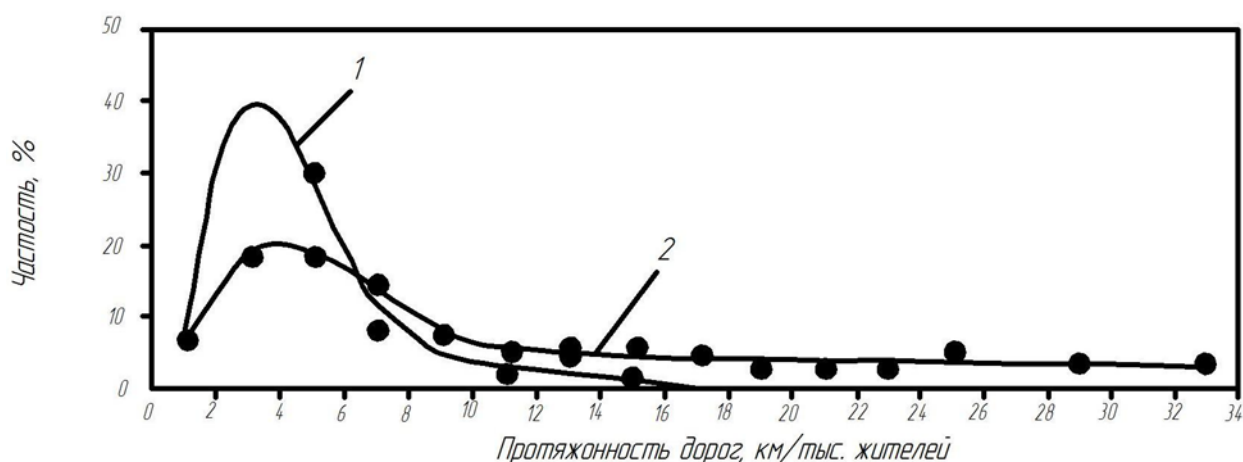
- хусусий секторни денгиз йўллари, халқаро логистика марказларини яратиш ва комбинациялашган лойиҳаларни амалга оширишга жалб қилиш учун optimal шароит яратиш; - инвестиция ва молиялаштириш схемалари бўйича инфратузилма ва бошқа объектларни биринчи ўринга қўйиш;

- инсон ресурслари салоҳиятини мустаҳкамлаш ва ўқитиш.

Шу билан бир вақтда, ЛОГМОС таҳлил асосий муаммо жойлари еканлигини кўрсатади: ноқулай экспорт-import тартиб; чегара ўтиш да умумий бизнес ва коррупция учун норматив атроф-муҳит.

Шунинг учун Трасеканинг кейинги ҳаракатлари савдо ва transport йўлидаги тўсиқларни олиб ташлаш бўйича чора-тадбирларни амалга оширишга қаратилиши лозим. Бу кўпроқ иш-дўст тартиб ва қоидаларга амалга ошириш ҳақида ўйлаш керак, коррупцияга қарши кураш, ва халқаро transport билан боғлиқ ортиқча харажатлар ва кечикишлар сабабларини ҳал. Томонлар Марказий Осиё, жумладан, Хитой, Ғарбий ва Марказий минтақалари (Европа ва Туркия, жумладан яқин Шарқ ва Ўрта ер денгизи минтақасига олиб борувчи йўналишлар) ўртасида савдо-сотикнинг ривожланишини ҳисобга олган ҳолда ТРАСЕКА йўлаги бўйлаб рақобатбардош узок масофали transport хизматлари кўрсатишни таъминлашга ҳаракат қилади. Йўлакни ривожлантиришда муҳим аҳамиятга эга бўлган жиҳат-темир йўл ва денгиз транспортининг йўл ва ҳаво транспортига нисбатан қиймати ва экологик афзалликларини ҳисобга олган ҳолда инфратузилма ва технологияга инвестициялар; чегара ўтиш нуқталарини модернизация қилиш, логистика ва intermodal иншоотларни ривожлантириш зарурати. Сиёсат учун қўшимча ислоҳотлар, қонунлар, қоидаларга, муассасалари ва тартиб қаратилган (а) юк силлиқ ўтиш учун тўсиқларни олиб ташлаш, transport воситалари ва йўловчилар, ва (б) ўзаро манфаатли савдо тарғиб йўлак transport ривожланишига кўмаклашади тегишли ҳукуқий асосларини яратади. Амалдаги ҳукуқий база қоидаларини асосий келишув доирасида самарали ва сўзсиз қўллаш ва амалга ошириш транзит ташишларда йўлак салоҳиятидан тўлиқ фойдаланиш имконини беради, шу орқали минтақага юк оқимларини жалб қилади. Хусусий секторнинг transport ва логистика фаолиятининг барча сегментларига, шу жумладан инвестицияларга, объектларнинг ишлашига ва хизматлар кўрсатилишига фаол жалб етилиши давлат секторининг иштирокини камайтиришга сабаб бўлади. ТРАСЕКАДАН давлат ва хусусий миллий тузилмалар ўртасидаги ҳамкорлик платформаси сифатида янада фаол

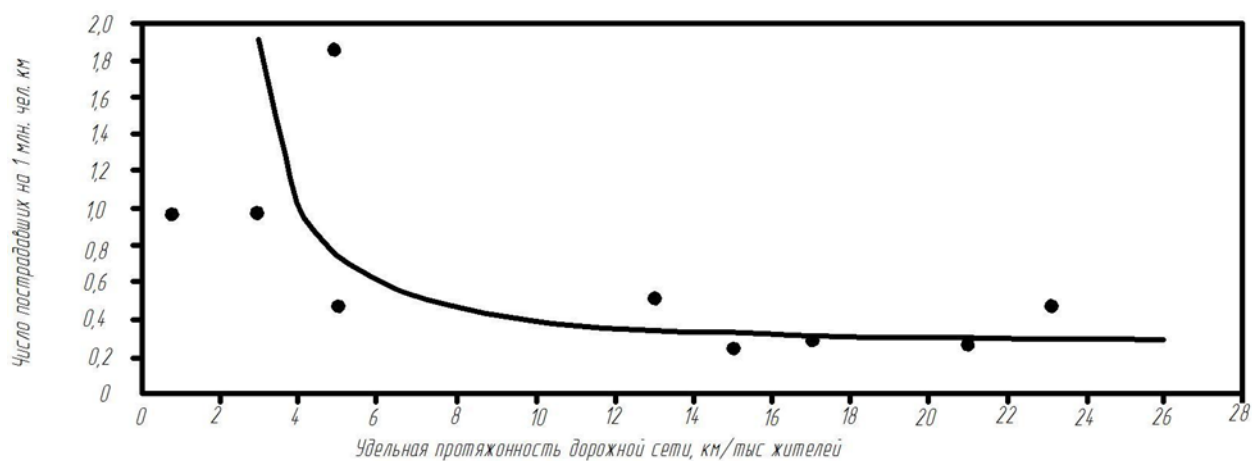
фойдаланиш чегаралардаги давлатлар ўртасидаги, шунингдек, операцион тизимлар ўртасидаги мулоқотни ривожлантиришга ёрдам беради. Томонлар ўртасида савдога қўйилган тўсиқларни олиб ташлаш ТРАСЕКА йўлагининг салоҳиятини ҳам оширади. Шу билан бирга, ТРАСЕКА давлатлари Осиё ва Европа ўртасидаги денгиз йўлларида катта ва кўпроқ энергия тежайдиган кемалар билан рақобат таҳдидига дуч келиши керак; Trans-Сибир темир йўлининг рақобати, хизмат кўрсатиш ва савдо маркетингини яхшилашда муҳим инвестицияларни ҳисобга олган ҳолда. Барча transport тармоқларида ислоҳотлар суръатини жадаллаштириш зарур. Турли темир йўл йўллари кенгликлари ва ўзаро алмашинувчанлик учун бошқа тўсиқлар ташишни ташкил етишда қўшимча муаммолар яратади. Де-Каспий денгизида хизматларни монополлаштириш, кўрсатилаётган хизматлар сифатини ошириш ва transport харажатларини камайтириш имконини беради. Йўл тармоғи ривожланишининг йўл ҳаракати хавфсизлигига таъсири. Йўл транспортида умумий узунлик, зичлик, йўлларнинг функционал қиймат ва категориялар бўйича тақсимланиши, жамиятнинг ижтимоий-иқтисодий еҳтиёжларига мослиги билан ажралиб турадиган йўл тармоғининг ривожланиш даражаси аварияларнинг шаклланишида муҳим рол ўйнайди. Йўл тармоғининг ривожланишидаги номутаносибликлар йўл юкининг нотекислигига бевосита таъсир қилади ва шунга мос равишда, айниқса, қуввати кузатилаётган йўл ҳаракати интенсивлигига жавоб бермайдиган ҳудудларда авариялар хавфи ортишини рағбатлантиради (17-расм).



17-расм 1 минг аҳолига асфалтланган йўллар узунлигининг тақсимланиши:

1-Россия Федерацияси ҳудудлари бўйича; 2-Европа ва Шимолый Америка мамлакатлари бўйича

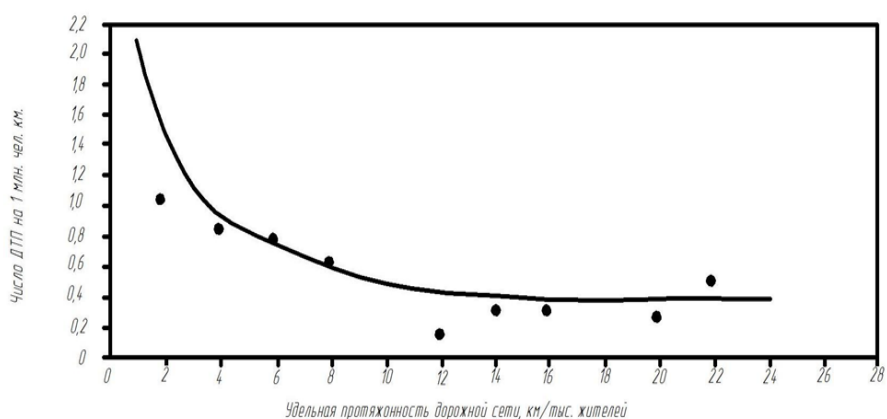
Йўл тармоғи узунлиги тақчиллиги муаммосини ҳал қилиш, йўллар ривожланишидан олдинги флотда transport воситалари сонининг тез ўсишини ҳисобга олган ҳолда, долзарб аҳамият касб етмоқда. Давлат йўлларининг узунлиги йўқлиги йўл фойдаланувчиларига шикаст етказиш хавфининг ўртача даражасига ва аварияларнинг умумий хавфига салбий таъсир кўрсатади. 18-расмда келтирилган маълумотлар шуни кўрсатадики, йўл тармоғининг ўзига хос узунлиги ва камида олтитасининг 1 минг аҳолисига асосланган ҳолда шикастланиш хавфи кескин ошади. 19-расмда Йўл фойдаланувчиларининг шикастланиш хавфининг аҳоли сонига нисбатан йўл тармоғининг ўзига хос узунлигига боғлиқлиги кўрсатилган



19-расм. Йўл фойдаланувчиларига шикастланиш хавфининг аҳоли сонига нисбатан йўл тармоғининг ўзига хос узунлигига боғлиқлиги

1000 аҳоли бошига 6 дан 12 км йўл тармоғининг ўзига хос узунлиги ўзгаришлар оралиғида, бахциз ҳодисалар одамларни жалб нисбий хавф аста-секин пасайиши бор. Агар кўриб чиқиладиган кўрсаткичнинг қийматлари 12 дан ошса, 1000 нафар аҳоли бошига тармоқ узунлигининг янада ошиши аварияда шикастланиш нисбий хавфининг кейинги камайишига деярли таъсир кўрсатмайди.

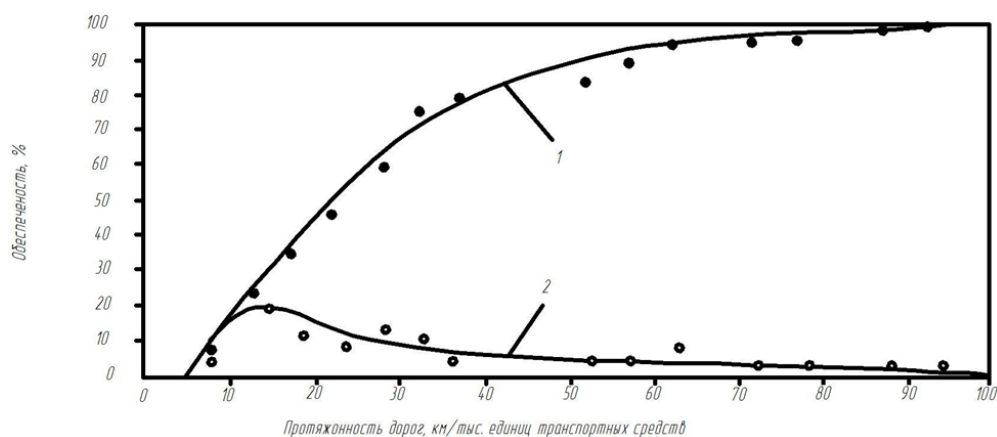
Ўз навбатида, 1 минг аҳолига йўл тармоғининг узунлиги 14 км дан ортиқ бўлганда авариянинг ўртача хавфи барқарорлашади ва енг паст қийматга ега (20-расм). 1 минг аҳолига 14 дан 4 км гача бўлган йўлларнинг ўзига хос узунлиги янада камайиши билан авариялар хавфи аста-секин ортиб боради ва ўзига хос узунлиги 4 км дан кам бўлган ҳолда кескин ортади.



20-расм. Йўл тармоғининг ўзига хос узунлигининг авария хавфи кўрсаткичига таъсири.

Йўл тармоғининг ўзига хос узунлиги камайиши билан аҳолининг солиштирма автомобиллаштириш даражасида transport оқимларининг зичлиги ва шунга мос равишда йўл-transport ҳодисаларининг зичлиги ва уларда жароҳатланган йўл фойдаланувчиларининг сони ошишини ҳисобга олсак, бу намуна тасодифий эмас.

Худди шундай ҳолат ривожланган автомобилсозлик мамлакатлари учун хос бўлган ўртача қийматлардан сезиларли даражада кам бўлган чет елдаги флотда transport воситалари сонини ҳисобга олувчи йўллар узунлигини таққослашда ҳам кузатилади (21-расм).



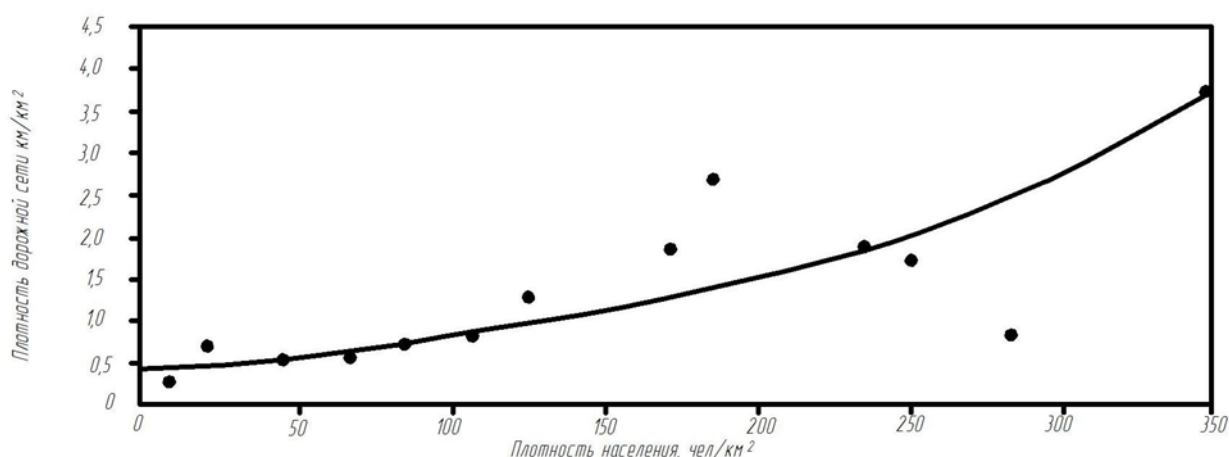
21-расм. Илғор автомобилсозлик билан мамлакатларда автомобил флотлари

сонига нисбатан йўллар узунлигини баҳолаш учун умумлаштирилган

маълумотлар: 1-тўпланган частота; 2-частота

Шу муносабат билан, унинг барқарорлаштириш даражасига ходисалари хавфини камайтириш мақсадида, йўл тармоғи янада ўсиш йўл хавфсизлиги таъсир кўрсатмайди қачон, йўллар умумий узунлиги камида икки баробар бўлиши керак, ва йўлка қаттиқ турлари билан йўллар олиб лозим 1600 аҳолининг автомобиллаштириш жорий курси минг км, ва шундай қилиб аста-секин тенгсизлик бартараф. Табиийки, йўл тармоғининг бундай кенг қўламли ривожланиши узоқ муддатли дастурнинг предмети бўлиши ва нафақат йўл ҳаракати хавфсизлиги мезонлари асосида ҳисоб-китобларга, балки бюджет имкониятлари ва инвестицияларнинг иқтисодий самарадорлигини ҳисобга олган ҳолда йўл тармоғини ривожлантиришга инвестицияларни батафсил асослашга асосланиши керак.

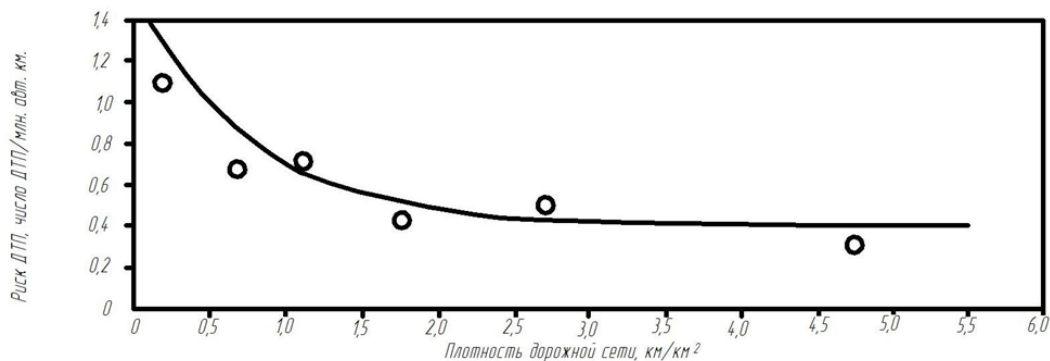
Йўл тармоғи зичлиги ва аҳоли зичлиги ўртасидаги муносабатлар бўйича ривожланган автомобиллашган мамлакатлар учун ўртача статистик маълумотлар 22-расмда кўрсатилган.



Кўрсаткич 22. Европа ва Шимолий Америкада йўл тармоғи зичлиги ва аҳоли ўртасидаги муносабатлар

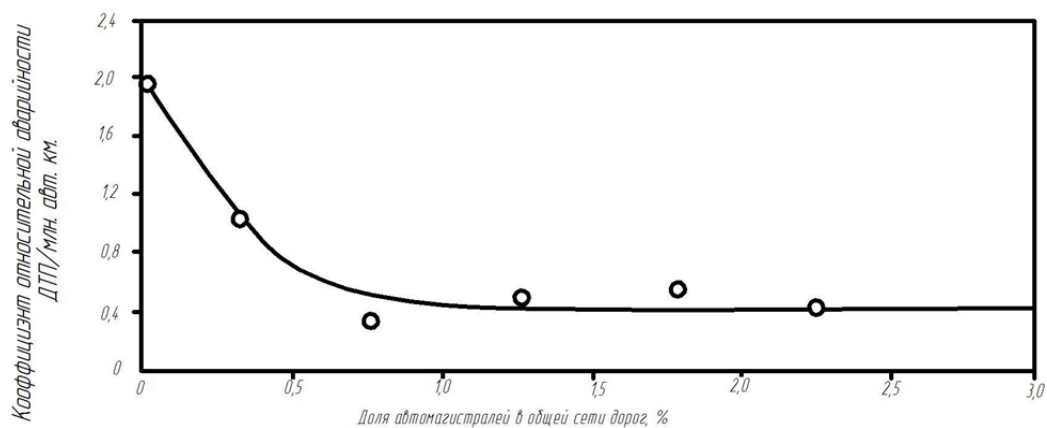
Йўл тармоғи зичлигини ошириш ва уни йўл-transport еҳтиёжлари билан мос келтириш йўл ҳаракати хавфсизлиги

даражасини ошириш нуқтаи назаридан тубдан муҳим аҳамиятга ега. Бу хулоса ҳодиса хавфи кўрсаткичининг 23-расмда кўрсатилган йўл тармоғи зичлигига боғлиқлиги аниқ кўрсатилган.



23-расм. Ҳодиса хавфи кўрсаткичининг йўл тармоғи зичлигига боғлиқлиги

Автомобил йўлларининг умумий йўл тармоғидаги улуши камида 1% бўлганда йўл ҳаракати хавфсизлигининг юқори даражасига еришилади. (24-расм.)



24-расм. Автомобил йўлларининг мавжудлиги ва нисбий узунлигининг йўл тармоғидаги аварияларнинг ўртача хавфига таъсири

МДХ мамлакатлари ва хорижий мамлакатлар стандартларини таққослаш хорижий стандартлар таҳлили МДХ мамлакатлари ва Германия стандартларига мувофиқ автомобил йўлларини лойиҳалашга ёндашувларда

сезиларли фарқларни кўрсатди. Уларнинг энг муҳимлари :

- Германия Федератив Республикаси стандартларига мувофиқ йўл юзаларининг тахминий хизмат муддати 30 йил, МДХ давлатлари стандартларига мувофиқ 18 йил;

-ҳаракат тахмин тезлиги, геометрик элементлар дизайни қабул қилинган, бўлади: Германия аутобаҳнс учун -130 км / соат, бошқа МДХ мамлакатлари автомобил йўллари учун - 150 км / соат, аммо, Германияда максимал рухсат тезлик ҳеч қандай чекловлар бор (бу ҳайдовчи томонидан белгиланади), биз бор еса-100 км/соат. йўллар геометрик параметрлари учун бизнинг талаблар янада қаттиқ бўлади, ва сезиларли даражада қиммат, лекин уларнинг transport шароитлари аниқ эмас, агар. Унда нима учун маблағ ь зарурациз сарфланмоқда?;

- немис стандартларининг йўлнинг геометрик параметрларига нисбатан янада мослашувчан талаблари туфайли ер shari ҳажми қарийб 2 баробарга қисқаради. Шу билан бирга, йўлнинг юқори қатламлари, одатда, темир тупроқлардан ташкил топган;

- йўловчи ташиш учун transport йўлларининг кенглиги (чап чизиқли) - 3.5 метр ўрнига 3.75 метр МДХ мамлакатлари учун ;

- йўл транспортлари 3.0 метргача кенликдаги асосий йўл транспортининг турига кўра, капитал сифатида жойлаштирилган бўлиб, уларни фавқулодда вазиятларда transport ёки transport йўлларини тўхтатиш сифатида ишлатиш имконини беради.

Лекин энг ошкор тажриба давомида лойиҳалаштирилган йўл иншоотларининг бутун ҳаёт сикли давомида харажатларни таққослаш еди (Фиг. 4). Қурилиш босқичида, ички стандартларга мувофиқ ҳисобланган тузилмалар учун асосий капитал қўйилмалар немис аутобаҳнс учун ўхшаш харажатлар нисбатан деярли 1,5 баробар паст еди, лекин бутун ҳаёт цикли учун умумий қиймати 1,8 баробар кўпдир. Сабаби, биз 18 йил учун мўлжалланган йўл иншоотларининг деярли барча элементлари қиймати (ҳатто жорий норматив ҳужжатлар талаблари даражасида) сақлаш, пастки

капитал йўллар куриш, ва натижада: биз туфайли операция давомида таъмирлаш сонига деярли икки баробар кўп сарфлаш, деб.

Ушбу номутаносибликларни бартараф етиш учун олиниши керак бўлган бир неча стратегик муҳим ва изчил қадамлар мавжуд:

Биринчидан, уларнинг бутун ҳаёт цикли тушган, дисконтланган харажатлар асосида йўллар қиймати ҳисоблаш бориш;

Иккинчидан, 30 йиллик хизмат муддати учун йўл тузилмаларини лойиҳалаш ва ҳисоблаш, бу уларнинг капитал салоҳиятини сезиларли даражада оширишни талаб қилади;

Учинчидан, қарор қабул қилишнинг иқтисодий асосланишини нафақат йўл иншоотларининг хизмат муддати, балки бутун хизмат муддати давомида уларнинг transport ва эксплуатацион ҳолати даражасини ҳисобга олиш. Мен бу жиҳатга фақат, чунки кўпинча йўл иншоотларининг капиталини аниқлашда фақат уларнинг мустақамлиги ҳисобга олинади, масалан, йўлканинг ғадир-будурлиги, барча таркибий элементлар ҳолатининг мураккаб кўрсаткичи сифатида норматив бўлади, деб еълон қилинади ёки фараз қилинади. Аслида, ҳар бир нарса фарқ қилади, чунки йўл кийим-кечак капитали қанчалик паст бўлса, унинг хизмат муддати шунчалик паст бўлади, балки бу даврда унинг transport ва операцион кўрсаткичлари ҳам ёмонлашади. Қуйидаги мисол билан мисол келтираман. Мамлакатимизда цемент-бетон юзаларга тўғри қизиқишнинг мавжуд емаслигининг асосий сабабларидан бири айнан улар бўйича ҳаракатнинг қулайлик даражасидир. Худди шу пайтда ўзида, ҳамма жойда сиз ҳақида гапириш ешитиш мумкин 40 -, 50-йил ва узок хизмат муддати. Бироқ, бу қулай, максимал рухсат етилган тезликларда сиз уларни, ехтимол, фақат биринчи беш йилдан ўн йилгача ҳайдашингиз мумкин. Бундай шароитда, у йил давомида саёҳат таъминлаш учун вақт узунлиги ҳақида фақат гапириш мантиқий ва хизмат муддати билан аралаштирманг емас;

Тўртинчи, биз туфайли transport воситалари таъсири динамик табиати, уларнинг stress-кибирли давлат хусусиятларига асосланган йўл юзалар лойиҳалаштириш учун инновацион усуллари керак. Анъанавий материаллар ва структуравий ечимлар ёрдамида уларнинг юк кўтариш қобилиятини ошириш заруратидан келиб чиққан йўл қопламалари қатламларининг қалинлигининг ошиши уларнинг элементларида қолдиқ деформацияларнинг анча кўп тўпланишига олиб келади. Бу фақат йўл кийимларини ҳисоблаш учун емас, балки уларнинг дизайни қайтиш учун зарур ҳисобланади. Фойдаланиш бошқа чўкич асфалт ва organo-mineral аралашмаларнинг сезиларли даражада яхши чарчоқ қобилияциз учун қолдиқ штамплари ва

жараёнлар тўпланиши замонавий интенсив transport оқимининг динамик таъсир қарши бўлади.

Бешинчидан, йўл қопламалари учун турли хил материаллар доирасини қайта кўриб чиқиш нафақат ҳудудларнинг минтақавий иқлим шароитига боғлиқ, балки йўл тоифасидан ҳам йўл иншоотларини ўчириш самарали эмас

саволлар

1. Халқаро transport коридорлари
2. Халқаро transport йўлакларини ривожлантириш истиқболлари
3. Саноат янгилик фойдаланиш ривожлантириш ва кенгайтириш тўхтатувчи нима
4. Йўл соҳасида инновацион фаолиятни ривожлантириш учун қандай вазифаларни ҳал этиш лозим
5. Йўл қурилиши мақсади tender учун нима зарур
6. Йўл қурилиш саноати самарадорлигини ошириш учун қандай
7. Йўл соҳаси ишчиларини ижтимоий ҳимоя қилиш қай тарзда такомиллашмоқда
8. Йўл яшил жойлари қандай вазифаларни бажаради?
9. Фан - техника сиёсатининг асосий вазифалари нималардан иборат?
10. Йўл қурилиши саноатини ривожлантиришнинг асосий йўналиши нима?
11. Йўл тармоғини самарали бошқариш учун ҳал қилиниши зарур бўлган асосий вазифалар нималардан иборат
12. МДХ мамлакатларида йўл тармоғининг ривожланиш даражаси.

Фойдаланилган адабиётлар

1. Состояние нормативного обеспечения инновационной деятельности дорожного хозяйства / С. П. Аржанухина, А. А. Сухов, А. В. Кочетков, С. В. Карпеев // Качество. Инновации. Образование. 2010. № 9. – С. 40 - 44 с.
2. Румянцев А.Н., Наненков А.А., Ломов А.А., Готовцев В.М., Сухов В.Д. Структурированный асфальтобетон – новое дорожное покрытие / Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика. – Воронеж: Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г.Ф. Морозова, 2013. С. 23-35.
3. Шарифуллина А.Р., Хромова А.О., Ключев К.А. Дорожные покрытия: сравнительный анализ применения и стоимости строительства / APRIORI. Серия: естественные и технические науки. – Краснодар: Индивидуальный

предприниматель Акелян Нарине Самадовна, 2015. – С. 1-8.

4. Министерство транспорта Российской Федерации. Федеральное дорожное агентство – М., 2015 г. [Электронный ресурс] URL: <http://rosavtodor.ru/activity/157/387/14518>

5. Невядомская А.И., Дериглазов А.А. Анализ стоимости строительства 1 км дороги в России и в других странах // Научное сообщество студентов XXI столетия. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ: сб. ст. по мат. XXXVII междунар. студ. науч.-практ. конф. № 10(37)

IV. АМАЛИЙ МАШҒУЛОТ МАТЕРИАЛЛАРИ

1-Амалий машғулот. Дунё мамлакатлари автомобиль йўлларининг ҳолатини таҳлил қилиш

Ишдан мақсад:

Дунё мамлакатлари автомобиль йўлларининг ҳолатини таҳлил қилиш ва баҳолаш

Топшириқ: МДХ ва Ёвропа давлатларининг автомобиль йўлларини таҳлил қилиш.

Назарий қисм

Муаммоли автомобил йўлларининг тавсифи яшаш жойлари, иш жойлари ва дам олиш жойларини танлаш еркинлигининг моддий тимсоли ҳисобланади. Улар иқтисодий ва ижтимоий хулқ-атворнинг янги стандартларини ишлаб чиқишга ёрдам беради. Автомобил йўллари Россия фуқароларининг асосий конституциявий ҳуқуқларини амалга ошириш ва демократик қадриятларни ўрнатишни таъминлайдиган шартдир. Автомобил йўллари ҳам Россия transport тизимида энг муҳим element ҳисобланади. Ҳисоб-китоблар ва хўжалик объектларининг темир йўл стансиялари, портлар, аэропортлар, терминаллар билан боғланишларини таъминлаш ва ягона transport жараёнида алоҳида transport режимларининг ўзаро таъсир этиш имкониятини яратади. Автомобил йўлларини ривожлантиришнинг камчиликлари ягона transport тизими самарадорлигига, биринчи навбатда, transport самарадорлиги ва transport операцияларига сарфланган вақтга зарарли таъсир кўрсатади. Мамлакат, вилоятлар ва турли тармоқларнинг барқарор ривожланишини таъминлаш йўл тармоғини ривожлантиришга нисбатан қаттиқроқ экологик ёндашувларни талаб этади. Экологик ёндашув автомобил йўлларини инновацион ривожлантиришнинг бошланғич нуктасидир, чунки у энергия ва mineral ресурслардан оқилона фойдаланишга асосланган бўлиб, чиқинди ва чиқиндиларнинг minimal миқдорини шакллантиради, шунингдек, аҳолининг ҳаёт сифатини яхшилашга ёрдам беради. Ҳозирги вақтда автомобил йўллари ҳолати Россияда автомобилсозлик, автомобил саноати ва хизмат кўрсатиш соҳаларининг ривожланишига тўсқинлик қилувчи асосий омиллардан бирига айланиб бормоқда, бу аслида мамлакат ЯИМ қийматини пасайтиради ва ҳудудларни иқтисодий ривожлантиришнинг зарур даражасига еришишни қийинлаштиради. Россия Федерациясининг optimal йўл тармоғини танлаш муқаррар равишда савол туғдиради – optimal тармоқ нима? Бироқ, муаммо шундаки, transport фақат ички тузилишига асосланган ҳолда ўз-ўзидан яхши

бўлмайди. Тармоқнинг оптималлиги асосан ташқи омилларга боғлиқ: турар-жой тури, саноатнинг тақсимланиши, transport ҳаракатчанлиги ва бошқалар. Шунинг учун аввал минтақанинг эволюцияси натижасида қандай турдаги турар-жой ривожланишини тушунишингиз керак ва фақат бунинг учун optimal transport тармоғини танланг. Аҳоли таркибини ўзгартириш ва уни демографик жараёнлар натижасида ҳудудда жойлаштириш, одатда, мавжуд transport инфратузилмасининг янги жамоат transport еҳтиёжларини мос келмаслигига олиб келади. Бу тез-тез илгари қурилган, афтидан optimal ва яхши мўлжалланган йўл тармоғи, тез-тез ўзгарди вазият асосида бутунлай асоссиз бўлиб чиқади, деб чиқади. Ва йўл қурилиши харажатларининг миқдори ва тизимнинг умумий инерцияси ҳисобга олинса, бундай режалаштириш хатолари жамият учун қабул қилинмайди.

АДАБИЁТЛАР РЎЙҲАТИ

1. Сухов, А. А. Освоение инноваций в дорожном хозяйстве / А. А. Сухов, А. В. Чванов, А. В. Кочетков // Инновационная деятельность. 2010. № 2. – С. 12 - 17.
2. Сухов, А. А. Формирование научно-инновационной политики дорожного хозяйства / А. А. Сухов, С. В. Карпеев, А. В. Кочетков, С. П. Аржанухина // Инновационная деятельность. 2010. № 3. – С. 41 - 46.
3. Методика оценки экономической эффективности деятельности органов управлений дорожным хозяйством по освоению новых технологий, техники и материалов / С. В. Карпеев, А. А. Сухов, С. П. Аржанухина, Н. Е. Кокодеева // Строительные материалы. 2010. № 5. – С. 4 - 7.

2-Мавзу: Йўл тармоғининг мавжуд ҳолатини таҳлил қилиш ва баҳолаш

Ишдан мақсад: Автомобиль йўлларининг ҳолатини ўрганиш орқали мавжуд муаммоларни бартараф этиш

Топшириқ: Автомобиль йўлларининг ҳолатини таҳлил қилиш, таҳлил қилинган маълумотдарни баҳолаш.

Назарий қисм:

Республика йўл тармоғининг умумий узунлиги 184 минг км, шу жумладан жамоат йўллари 42654 км, хўжаликлараро йўллар 67274 км,

шаҳарлар кўчалари ва бошқа манзилгоҳлар 61664 км, идоравий йўллар 12093 км. Республиканинг барча посёлкалари барқарор йўл алоқасига ега бўлиб, у қўшни туманлар, вилоятлар ва давлатларга киришни таъминлайди.

Мустақиллик йилларида Ўзбекистон замонавий йўллар ва шаҳар кўчаларини ривожлантириш, енг муҳим транзит transport артерияларини ҳар томонлама реконструкция қилиш ва таъмирлаш бўйича мақсадли ишларни амалга оширди: "Тошкент-Ўш" Камчиқ довонида иккита tunnel қурилиши билан "Тошкент-Термиз", "Самарқанд-Бухоро-Олот", "Қўнғирот-Беинеу", "Тошкент-Чимган-Чарвак дам олиш ҳудуди". Тошкент халқа йўлининг тўлиқ ишлаши таъминланди. Аму Даря дарёси бўйлаб замонавий кўприклар, йирик турар-жойларнинг ёнбағирлари, мураккаб transport оромгоҳлари ва бошқа бир қатор объектлар бунёд етилди.

Ўзбекистоннинг географик жойлашуви товарлар ва йўловчиларни енг қиска йўл билан, деярли барча йўналишларда, жумладан денгиз портларига транзит ташишни амалга ошириш имконини беради. Ўзбекистон Республикаси йўл-transport ва йўллар соҳасидаги 30 дан ортиқ халқаро Конвенсия, битим ва шартномаларга тараф, шунингдек, миллий transport коммуникацияларини такомиллаштириш ва халқаро transport тизимларига интеграциялаш бўйича халқаро ташкилотлар томонидан ишлаб чиқилган қатор дастурларнинг фаол иштирокчиси ҳисобланади.

АДАБИЁТЛАР РЎЙҲАТИ

1. Шарифуллина А.Р., Хромова А.О., Ключев К.А. Дорожные покрытия: сравнительный анализ применения и стоимости строительства / APRIORI. Серия: естественные и технические науки. – Краснодар: Индивидуальный предприниматель Акелян Нарине Самадовна, 2015. – С. 1-8.
2. Министерство транспорта Российской Федерации. Федеральное дорожное агентство – М., 2015 г. [Электронный ресурс] URL: <http://rosavtodor.ru/activity/157/387/14518>
3. Невядомская А.И., Дериглазов А.А. Анализ стоимости строительства 1 км дороги в России и в других странах // Научное сообщество студентов XXI столетия. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ: сб. ст. по мат. XXXVII междунар. студ. науч.-практ. конф. № 10(37)

3-мавзу : Йўл шароитига боғлиқ ҳолда транспорт харажатларини аниқлаш

Ишдан мақсад: Автомобиль йўлларидаги транспорт харажатларини аниқлаш

Топшириқ: Автомобиль йўлларидаги транспорт харажатларини келиб чиқиш сабабларини ўрганиш ва таҳлил қилиш.

Назарий қисм:

Автомобил йўллари тармоғини яратиш ва ривожлантириш Давлат концепциясини амалга оширишни молиявий қўллаб-қувватлашнинг асоси, уларни шакллантириш, мақсадли ва самарали фойдаланишнинг мавжуд тартибини сақлаган ҳолда республика йўл жамғармаси даромадларининг назоратли ўсишига босқичма-босқич ўтишдир.

Республика йўл жамғармаси маблағларининг тақчиллиги шароитида қарзни тўлаш, солиқ тўловлари учун товар қопланиши билан йўл ишларини молиялаштириш амалиётини давом еттириш ва кредит линияларини очиб, енг муҳим ва муҳим қурилиш лойиҳаларини узлуксиз молиялаштириш механизми қўлланилиши зарур. Кроме этого предусматривается привлечение внебюджетных источников финансирования:

- дастурларни амалга оширишда иштирокчиларнинг ҳиссаси, шу жумладан иқтисодиётнинг давлат ва нодавлат секторларидаги корхона ва ташкилотлар;

- дастурларни амалга оширишдан манфаатдор корхоналар фойдасидан мақсадли ажратмалар;

- банк кредитлари ;

- жамғармалар ва жамоат ташкилотлари маблағлари;

- дастурлар ижроси билан қизиқувчи хорижий инвесторларнинг маблағлари.

Ўзбекистон Республикасида автомобил йўллари тизимини яратишга катта эътибор қаратиш лозим.

Пулли йўллар нисбатан узоқ вақт давомида мавжуд бўлган ва йўл тармоғи узунлигининг 2-3 дан 10% гача бўлган хорижий мамлакатлар тажрибаси, шунингдек, кичик тадқиқотлар шуни кўрсатадики, Ўзбекистон Республикасида толл йўлларни яратиш мумкин ва фойдаланувчилар тушунчасига жавоб беради, шунингдек, вакиллик ва ижро етувчи ҳокимият

органлари. Инвесторлар учун ўртача вақт ичида толл йўллар қуриш инвестиция қайтиш фақат юқори transport интенсивлиги да тақдим етилади, чексиз 20-40 минг автомобиллар. қунига. Бу борада, енг аввало, магистрал йўллар, кўприк кечувлари, оверпассес ва туннелларнинг толқинли қисмларини яратиш орқали толқинли йўллар тармоғи ривожлантирилади.

Пулли йўллар тизимини яратишда, у Италия ўхшаш йўлдан бориш керак, Франция ва толл йўллар ривожланган тармоғи билан бошқа мамлакатлар, учун бошланғич босқичида Республика йўл жамғармаси ҳисобидан деярли тўлиқ молиялаштириш дан 70-100% янги қурилишида толл йўллар ишга даромад қайта инвестиция билан хусусий инвесторлар ҳисобидан молиялаштириш.

Ҳозирги кунда толқинли йўлларни яратиш ва ишлатиш бўйича меъёрий базани шакллантириш лозим. Чет елда манзарали ўсимликлар янги турдаги сотиб олиш орқали, шу жумладан манзарали ўсимлик кўчатлари етиштириш учун республика ҳудудларида ихтисослаштирилган манзарали ўсимлик боғчалари яратиш, қўшимча даромад олиб келади, ихтисослаштирилган манзарали ўсимлик боғчалари инвестиция қайтиш 5-6 йил қаерда. Бундан ташқари, фойдаланиш самарадорлигини ошириш ва қўшимча молиявий ресурсларни жалб етиш учун transport воситаларининг ички оғирлигини назорат қилиш тизимини кенгайтириш, йўл ёқаси ҳудуди ва унда жойлашган йўл инфратузилмаси объектларидан самарали тижорат мақсадида фойдаланиш ва ҳ.к. чора-тадбирларни қўллаш лозим.

Бу йўналишда республика йўл жамғармаси воситаларидан мақсадли ва самарали фойдаланишни ҳисобга олиш, таҳлил қилиш ва назорат қилиш тизимини такомиллаштиришни ҳам назарда тутиш зарур:

- назорат тадбирларини ўтказиш, мол-мулк, мажбуриятлар ва бизнес операцияларини ҳисобга олишнинг бир хиллигини таъминлаш, йўл бошқаруви органларининг мулкӣ ҳолати ҳақида кенг қамровли иқтисодий таҳлил ва таҳлилни ўтказиш учун солиштириш ва ишончли маълумотларни тақдим етиш бўйича ягона услубий асосни такомиллаштириш.;

- давлат назорат органлари билан ўзаро ҳамкорликни ташкил етиш, йўл хизмати бўлимлари, шунингдек, йўл соҳасида назорат вазифаларини бажаришга ваколатли ташкилотлар ишини мувофиқлаштиришни мустаҳкамлаш;

- амалга оширилган назорат тадбирлари асосида тайёрланган зарур маълумотлар билан йўл хизматининг тегишли бўлимларини идоравий назорат қилиш ва тезкор таъминлашнинг ягона ахборот тизимини ташкил етиш.

Молиявий ресурслардан фойдаланиш самарадорлигига йўл

ишларининг нарх-наво сиёсати ва рақобат муҳитини шакллантириш учун шароит яратувчи йўл ишлари-пудрат савдоларига буюртмаларни жойлаштириш усулларини такомиллаштириш сезиларли таъсир кўрсатади.

Нарх даражасини реал харажатларга мос келтириш ва уларнинг асоссиз ўсишининг олдини олиш мақсадида ишлаб чиқаришнинг standart таннархини аниқлаш учун ресурс усулларини енд-енд қўллашга асосланган йўл хўжалигининг асосий қуйи тармоқларида нархлашни такомиллаштириш дастурини шакллантириш кўзда тутилган.

Йўл тармоғини ривожлантиришнинг янги мафкурасига ўтиш ресурсларини бошқаришнинг тармоқ тизими фаолияти технологик сиёсатни ва илмий-техник қўллаб-қувватлаш, логистик қўллаб-қувватлаш ва йўл қурилиши саноати ва йўл муҳандислиги, кадрлар сиёсатини шакллантириш ва амалга оширишни ўз ичига олади ва ахборот хавфсизлиги саноатини яхшилайдди.

Техник сиёсатнинг асосий йўналишлари қуйидагилардан иборат:

- йўл фойдаланувчилар манфаатлари техник сиёсат reorientation;
- узлуксиз назорат ва йўл элементлари ва иншоотлар техник орқали, шу жумладан, йўллар ва бинолар, сифатини ва чидамлилиқ яхшилаш, трафик ўсиши билан ўз вақтида таъмирлаш, ҳисобга мавсумий шароитлар, вазн назорат қилиш ва йўллар техник хизмат кўрсатиш метрологик хизматлар тизимини такомиллаштириш кенгайтириш олган ҳолда трафикни бошқариш яхшиланди;
- биноларнинг хизмат муддатини ошириш ва энергия интенсивлигини, моддий ва transport харажатларини камайтирадиган янги дизайн ва технологияларни ишлаб чиқиш ва жорий етиш, жумладан, синган қопламани кенгайтириш ва реконструкция қилиш, совуқ фрезелеме ёрдамида қопламаларни текислаш ва бошқалар.;
- ески асфалт, чиқинди ишлаб чиқариш ва маҳаллий қурилиш материалларини қайта ишлатиш учун янги технологиялар ва ускуналарни ишлаб чиқиш ва жорий етиш;
- йўлларнинг муҳандислик тартибини такомиллаштириш, йўл ҳаракати хавфсизлиги, экологик хавфсизлик ва эстетик талаблар ошишини таъминлаш;
- йўл қурилиш материаллари сифатини оширувчи технологияларни яратиш;
- тубдан янги материаллар ва тузилмаларни яратиш;

- молиявий ресурсларни концентрацияси, ускуналар харид марказлаштириш афзалликларидан фойдаланиш, йўл бўлими ускуналар таъминлаш соҳасида ягона техник сиёсат учун руҳсат, тармоқ лизинг компанияси яратиш билан лизинг муносабатларини жорий етиш орқали йўл бошқариш техник қайта жиҳозлаш амалга ошириш, муомала жараёнини яхшилаш, технология фойдаланиш;

- йўл ишлари бўйича самарали сифат назорати тизимини яратиш.

Йўл transport воситалари ва механизмларини такомиллаштириш соҳасидаги техник сиёсат:

- автомобил ва ҳаво ғилдиракли тракторлар асосидаги мураккаб йўл transport воситаларидан кенг ўрин алмашувчан қўшимчалар ёрдамида фойдаланиш, шунингдек, анъанавий машиналарга қўшимча ишчи органларни ўрнатиш туфайли ускуналар қаторини қисқартириш (флотни унификациялаш) ;

- кузатилган transport воситалари ўрнига ҳаво ғилдиракли transport воситалари ёрдамида transport воситаларининг ҳаракатчанлигини ошириш;

- барча машиналарнинг бирлик қувватини ва унумдорлигини ошириш, шу жумладан, ишчи органларнинг гидравлик юритмалари, автоматик ишлашини бошқариш тизимлари ва бошқалар орқали.;

- иш машиналарининг экологик тозаллигини яхшилаш, иш ўринларининг қулайлиги ва қулайлиги;

Ҳозирги босқичда йўл соҳасидаги илмий-техник сиёсатнинг стратегик мақсади йўл ишларининг унумдорлиги ва сифати жиҳатидан жаҳон даражасига еришишдир. Замонавий шарт-шароитларнинг муҳим хусусияти шундаки, илмий ва технологик тараққиётни таъминловчи занжирнинг барча бўғинларида ишлайдиган корхона ва ташкилотлар сўнгги йилларда иқтисодий мустақилликка еришдилар ва аслида фуқаролик кодекси нормалари билан белгиланган ҳуқуқий соҳада фаолият юритадилар. Жорий вазиятни таҳлил ва мавжуд яхшилаш ва янги технологиялар ва ишлаб чиқиш учун саноатнинг енг ўткир муаммоларни аниқлаш ва бу технологияларни амалга ошириш машина ва ускуналар намуналарини ишлаб чиқариш-йўл соҳасида илмий ва технологик тараққиёт жорий асосий воситаси давлат қўллаб-қувватлаш ва занжирнинг барча қисмларида рақобат ривожлантириш ёрдамида, рағбатлантириш лозим.

Илмий-техник сиёсатнинг асосий вазифалари:

- нарх ва сифат кўрсаткичларида ифодаланган амалга ошириш самараси асосида янги иқтисодий ва мустаҳкам материаллар ва тузилмаларни жорий етишда инвестиция жараёни барча иштирокчиларининг ўзаро қизиқишини

таъминловчи иқтисодий механизмларни яратиш;

- Европа автомобил йўллари тармоғига интеграциялашувини таъминлаш учун магистрал йўлларга қўйиладиган умумий техник талабларни шакллантириш;

- йўл коммуникацияларини шакллантиришнинг ягона тамойилларига ва уларга қўйиладиган техник талабларга риоя қилган ҳолда техник сиёсатни амалга оширишдаги минтақавий ўзига хосликларни ҳисобга олиш;

- янги иқтисодий шароитларни ҳисобга олиш, йўл иши харажатларини камайтириш, ички ва Европа стандартларини уйғунлаштиришга йўналтирилган йўл секторининг меъёрий базасини такомиллаштириш;

- йўл тармоғининг ривожланиши ва ҳолатини бошқаришнинг илмий асосларини яратиш;

- автомобил йўллари, кўприклар ва оверпассаларни лойиҳалаш ва қуриш усулларини такомиллаштириш.

Йўл тармоғини ривожлантириш учун янги мафкурага ўтишда асосий моддий-техника ресурсларига бўлган еҳтиёжларни қондириш қуйидаги омилларни ҳисобга олган ҳолда амалга оширилиши лозим:

- чиқарилган ресурсларнинг бир қисмини бошқа тармоқлардан жалб қилиш ва бозорда ресурслар сотиб олиш имконияти мавжуд моддий ресурслар ва ишлаб чиқариш активларидан самаралироқ фойдаланиш шарти билан;

- илмий ва технологик тараққиётнинг таъсири, янги технологияларни жорий етиш;

- халқаро бозорга чиқиш имконияти.

Автомобил ва йўллар қурилиши юқори моддий истеъмол билан тавсифланади. Йўл қурилишининг тахминий қийматида материаллар қийматининг солиштира оғирлиги табиий-географик шароитга қараб 40 дан 60% гача бўлади. Йўл ишларини қуриш ва реконструкция қилиш, мавжуд йўл тармоғини мураккаб таъмирлаш қўламини келгусида кенгайтириш инobatга олиниб, келгусида асосий йўл қурилиш материалларига бўлган еҳтиёжнинг сезиларли даражада ошишини кўзда тутиш мумкин. Шу билан бирга, йўл ишларида иккиламчи ресурслар - ишлатилган йўл иншоотларидан йўл қурилиш материаллари, металлургия, кимё, нефтни қайта ишлаш ва бошқа тармоқлардаги чиқиндилардан фойдаланишга катта еътибор қаратилади. Йўл соҳасидаги мавжуд йўл техникаси парки кўп маркали машина ва ускуналар, муҳим ескириш ва машиналарнинг кўплаб ескирган моделлари билан

ажралиб туради. Ушбу ускунанинг мавжудлиги даражаси паст, ҳатто жамоат йўллари сақлаш учун ускуналарга бўлган еҳтиёж фақат 21.4% га тенг. Шунинг учун юқорида айтиб ўтилган машина ва механизмларнинг техник даражасини яхшилаш зарурати билан бирга йўл ишлаб чиқариш ташкилотлари учун асбоб-ускуналарнинг мавжудлигини яхшилаш чораларини кўриш лозим.

Йўл қурилиши саноатини ривожлантириш қуйидаги асосий йўналишларда кўзда тутилган::

- юқори қувватли майдаланган тош, қум, шағал, шунингдек mineral кукун, битумли эмулсиялар-inert материаллар ишлаб чиқариш корхоналарини яратиш. Шу билан бирга, ушбу материалларни ташиш доирасини ҳисобга олган ҳолда корхоналарни иқтисодий жиҳатдан мақбул жойлаштиришни таъминлаш зарур;

-маҳаллий машинасозлик базасидан, жумладан, турли тармоқлардаги корхоналардан йўл жиҳозлари ишлаб чиқариш учун фойдаланиш.

Кадрлар ва ижтимоий сиёсатни шакллантириш ва амалга ошириш йўл хўжалиги органлари мутахассисларини йўлларни ривожлантиришни режалаштиришнинг янги усулларида, шу жумладан, ҳудудларда тегишли мониторингни ташкил етишда ўқитиш ва тайёрлашни такомиллаштиришга қаратилган бўлиши керак; йўл хўжалиги ташкилотлари ва корхоналари ходимлари томонидан йўл маблағларидан мақсадли ва самарали фойдаланишни баҳолаш усуллари ишлаб чиқиш.; йўл пудрат компанияларининг етакчи мутахассисларини йўл ишларига буюртмаларни жойлаштириш, йўл хўжалиги ташкилотларини бошқаришнинг кадрлар тузилмаларида ўзгартиришнинг рақобатчилик тизими усулларида тайёрлаш. Малака ошириш ва қайта тайёрлаш режаларини амалга ошириш асосий фаолият йўналишлари бўйича дастурларни амалга ошириш орқали амалга оширилади.

Автомобил йўллари тармоғини яратиш ва ривожлантириш аҳоли бандлигини таъминлаш давлат вазифасини ҳал етишга ёрдам беради. Иқтисодиётнинг бошқа тармоқларидан бўшаган меҳнат ресурсларидан фойдаланиш мақсадида Россия йўл секторида давлат ишлари тизими жорий етилмоқда:

- табиатда вақтинчалик ёки мавсумий бўлган йўл ишларини амалга оширишда ҳудудлар ва ташкилотларнинг еҳтиёжларини қондириш ҳамда ижтимоий-иқтисодий ривожланишнинг мақсадли дастурларини амалга ошириш бўйича ишлар;

фуқароларни вақтинчалик даромад (даромад) кўринишида моддий қўллаб-қувватлаш);

- узоқ вақт ишдан бўшаган ёки иш стажига ега бўлмаган кишилар учун меҳнат қилиш мотивациясини сақлаш.

АДАБИЁТЛАР РЎЙҲАТИ

1. Состояние нормативного обеспечения инновационной деятельности дорожного хозяйства / С. П. Аржанухина, А. А. Сухов, А. В. Кочетков, С. В. Карпеев // Качество. Инновации. Образование. 2010. № 9. – С. 40 - 44 с.

2. Румянцев А.Н., Наненков А.А., Ломов А.А., Готовцев В.М., Сухов В.Д. Структурированный асфальтобетон – новое дорожное покрытие / Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика. – Воронеж: Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г.Ф. Морозова, 2013. С. 23-35.

Список литературы:

1. Сухов, А. А. Освоение инноваций в дорожном хозяйстве / А. А. Сухов, А. В. Чванов, А. В. Кочетков // Инновационная деятельность. 2010. № 2. – С. 12 - 17.

2. Сухов, А. А. Формирование научно-инновационной политики дорожного хозяйства / А. А. Сухов, С. В. Карпеев, А. В. Кочетков, С. П. Аржанухина // Инновационная деятельность. 2010. № 3. – С. 41 - 46.

3. Методика оценки экономической эффективности деятельности органов управлений дорожным хозяйством по освоению новых технологий, техники и материалов / С. В. Карпеев, А. А. Сухов, С. П. Аржанухина, Н. Е. Кокодеева // Строительные материалы. 2010. № 5. – С. 4 - 7.

4. Состояние нормативного обеспечения инновационной деятельности дорожного хозяйства / С. П. Аржанухина, А. А. Сухов, А. В. Кочетков, С. В. Карпеев // Качество. Инновации. Образование. 2010. № 9. – С. 40 - 44 с.

5. Румянцев А.Н., Наненков А.А., Ломов А.А., Готовцев В.М., Сухов В.Д. Структурированный асфальтобетон – новое дорожное покрытие / Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика. – Воронеж: Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г.Ф. Морозова, 2013. С. 23-35.

6. Шарифуллина А.Р., Хромова А.О., Ключев К.А. Дорожные покрытия: сравнительный анализ применения и стоимости строительства / APRIORI. Серия: естественные и технические науки. – Краснодар: Индивидуальный предприниматель Акелян Нарине Самадовна, 2015. – С. 1-8.

7. Министерство транспорта Российской Федерации. Федеральное дорожное агентство – М., 2015 г. [Электронный ресурс] URL: <http://rosavtodor.ru/activity/157/387/14518>

8. Невядомская А.И., Дериглазов А.А. Анализ стоимости строительства 1 км дороги в России и в других странах // Научное сообщество студентов XXI столетия. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ: сб. ст. по мат. XXXVII междунар. студ. науч.-практ. конф. № 10(37)

9. Справочная энциклопедия дорожника. Ремонт и содержание автомобильных дорог. М. 2004. 1129 стр.

10. ШНК 3.06.03-2008. Автомобильные дороги.

V. КЕЙСЛАР БАНКИ

1-Кейс

МДХ мамлакатлари автомобиль йўлларининг ҳолатини таҳлил қилиш ва баҳолаш. Ҳар бир давлат автомобиль йўлларининг афзалликлари, камчиликлари, солиштира таҳлили ўрганиш:

Кейсни бажариш босқичлари ва топшириқлар:

- Кейсдаги муаммони келтириб чиқарган асосий сабабларни белгиланг (индивидуал ва кичик гуруҳда).
- Муаммони ечиш тадбирларини, бажариладиган ишлар кетма-кетлигини белгиланг (жуфтликлардаги иш).

Кейс бир неча гуруҳларга бўлиниб, ҳар бир иштирокчининг фикрини ҳисобга олган ҳолда ассесмент қилинади. Жавоблар оғзаки ва ёзма кўринишида бўлиши мумкин.

2-Кейс

Ёвропа мамлакатлари автомобиль йўлларининг ҳолатини таҳлил қилиш ва баҳолаш. Ҳар бир давлат автомобиль йўлларининг афзалликлари, камчиликлари, солиштира таҳлили ўрганиш:

Кейсни бажариш босқичлари ва топшириқлар:

- Кейсдаги муаммони келтириб чиқарган асосий сабабларни белгиланг (индивидуал ва кичик гуруҳда).
- Муаммони ечиш тадбирларини, бажариладиган ишлар кетма-кетлигини белгиланг (жуфтликлардаги иш).

Кейс бир неча гуруҳларга бўлиниб, ҳар бир иштирокчининг фикрини ҳисобга олган ҳолда ассесмент қилинади. Жавоблар оғзаки ва ёзма кўринишида бўлиши мумкин.

3-Кейс

Автомобиль йўлларидаги транспорт харажатларини келиб чиқиш сабабларини ўрганиш ва таҳлил қилиш.

Кейсни бажариш босқичлари ва топшириқлар:

- Кейсдаги муаммони келтириб чиқарган асосий сабабларни белгиланг (индивидуал ва кичик гуруҳда).
- Муаммони ечиш тадбирларини, бажариладиган ишлар кетма-кетлигини белгиланг (жуфтликлардаги иш).

Кейс бир неча гуруҳларга бўлиниб, ҳар бир иштирокчининг фикрини ҳисобга олган ҳолда ассесмент қилинади. Жавоблар оғзаки ва ёзма кўринишида бўлиши мумкин.

4-Кейс

Автомобиль йўлларининг ҳолатини ўрганиш орқали мавжуд муаммоларни бартараф этиш

Автомобиль йўлларининг ҳолатини таҳлил қилиш, таҳлил қилинган маълумотдарни баҳолаш.

Кейсни бажариш босқичлари ва топшириқлар:

- Кейсдаги муаммони келтириб чиқарган асосий сабабларни белгиланг (индивидуал ва кичик гуруҳда).
- Муаммони ечиш тадбирларини, бажариладиган ишлар кетма-кетлигини белгиланг (жуфтликлардаги иш).

Кейс бир неча гуруҳларга бўлиниб, ҳар бир иштирокчининг фикрини ҳисобга олган ҳолда ассесмент қилинади. Жавоблар оғзаки ва ёзма кўринишида бўлиши мумкин.

5-Кейс

Умум фойдаланадиган автомобиль йуллари ривожланиш муаммолари. Ўзбекистон ҳудудидаги автомобиль йўлларини тармоғи ўрганилинади унинг имкониятлари , камчиликларини таҳлили қилиш:

Кейсни бажариш босқчилари ва топшириқлар:

- Кейсдаги муаммони келтириб чиқарган асосий сабабларни белгилаш (индивидуал ва кичик гуруҳда).
- Муаммони ечиш тадбирларини, бажариладиган ишлар кетма-кетлигини белгилаш (жуфтликлардаги иш).

Кейс бир неча гуруҳларга бўлиниб, ҳар бир иштирокчининг фикрини ҳисобга олган ҳолда ассесмент қилинади. Жавоблар оғзаки ва ёзма кўринишида бўлиши мумкин.

VI. ГЛОССАРИЙ

Термин	Ўзбек тилидаги шарҳи	Инглиз тилидаги шарҳи
Автомагистраль. Arterial road.	Бутун узунлиги бўйича марказий ажратувчи тасмали кўп тасмали қатнов қисмидан иборат, автомобиль йўллари, темир йўллари, трамвай йўллари, велосипед ва пиёдалар йўлаги билан бир сатҳда кесишмайдиган, фақат ҳар хил сатҳда кесишадиган ва бу кесишишлар оралиғи 5 км дан кам бўлмаган ораликда қурилган автомобиль йўли.	The road, which has throughout the multiband carriageway to the central dividing strip, with no level crossings with roads, railways, tram tracks, cycling and walking paths, access to which is possible only through the intersection at different levels, arranged not more than 5 km apart.
Автомобиль йўли тоифаси. Road category.	Автомобиль йўли техник параметрларини аниқлайдиган ва автомобиль йўли синфига мувофиқ келадиган жиҳозларини ёритадиган тавсиф.	Characteristics reflecting membership of the road to the appropriate class and defining the technical parameters of the road.
Бир томонга ҳаракатланадиган йўл. One-way road.	Транспорт воситаларини кўрсатилган бир йўналишга ҳаракатланиши рухсат этиладиган шаҳар автомобиль йўли.	Automobile urban road, which allowed the movement of vehicles in only one specified direction.
Пиёдалар кўчаси. Pedestrian street.	Хизмат кўрсатувчи корхоналар ва муассасалар, шунингдек жамоат марказлари чегарасида, дам олиш жойлари ва жамоат транспорти тўхташ жойлари билан алоқани таъминлайди.	Provides communication with agencies and service enterprises, including within community centers, recreational facilities and public transport stopping points.
Йўл учун ажратилган жой. Right-of-way.	Йўлни, унинг ёрдамчи иншоотларини қуриш ва йўл бўйлаб кўкаламзорлашган экинларни жойлаштириш учун ажратилган жой минтақаси, (доимий ажратилган жой).	The band area allocated to it in the layout of the road, construction of support structures and planting roadside green spaces (permanent removal).
Йўл қатнов қисми. Carriageway.	Транспорт воситалари ҳаракати учун бевосита мўлжалланган йўлнинг асосий элементи.	The main road element for direct movement of vehicles.
Ҳаракат тасмаси. Lane.	Бир қатор автомобиль ҳаракатланиши учун етарли кенгликка эга бўлган, йўл белги чизиғи билан белгиланган ёки белгиланмаган қатнов қисмининг ихтиёрий бир бўйлама тамаси.	Any of the longitudinal strips of the carriageway, marked or not mentioned markings and having a width sufficient Car motion in a row.
Хавфсизлик тасмаси. Safety strip.	Қатнов қисми чегарасига туташадиган, ҳалокатлилик ҳолатини бартараф қилиш учун транспорт воситаларини мунтазам юришига имкон берувчи йўл пойининг махсус бўлаги.	Specially prepared area of the roadway, adjacent to the edge of the carriageway, which allows regular arrivals of vehicles to avoid emergencies.
Четки тасма. Verge.	Ҳаракат тасмасини чегараловчи ва ундан ранги билан фарқланувчи қаттиқ қопламали тасма. Ҳаракат хавфсизлигини ошириш мақсадида йўл ёқасида ва ажратувчи тасмада қурилади ва қатнов қисми қирғоғини синишини	The band paved limiting roadway portion and, typically characterized by its color. Arranged on the sidelines of the dividing strip and in order to improve traffic safety and prevent damage to the edges of the roadway

	олдини олади ва ундан транспорт воситаларини мунтазам ҳаракатланишига рухсат этади.	and allowing regular arrivals on her vehicle.
Тўхташ учун тасма. Parking lane.	Транспорт воситаларини унда тўхташи ва тўхтаб туриши учун мўлжалланган ва махсус йўл белгилари билан белгиланган йўл пойи устки юзасининг мустахкамланган қисми.	Walled subgrade surface intended for stopping and parking of vehicles on it, marked by special road signs.
Йўл ёқаси. Shoulder, roadside.	Қатнов қисмига бевосита туташадиган йўл элементи ҳисобланади ва йўл ҳаракати хавфсизлигини оширишга, йўл пойи ва йўл тўшамасини устиворлигини таъминлашга, ҳаракатни ташкил этиш техник воситаларини жойлаштиришда ҳамда фавқулодда вазиятларда пиёдалар ва велосипедчилар ҳаракати учун фойдаланилади.	Element of the road immediately adjacent to the roadway, intended to improve road safety, to ensure the stability of the roadbed and pavement, placing hardware organization of the movement, use in emergency situations and for the movement of pedestrians and cyclists fare.
Пиёдалар йўлаги. Footwalk, sidewalk am, pedestrian way.	Такомиллашган қопламага эга бўлган, аҳоли яшаш жойларида пиёдалар ҳаракатига мўлжалланган, йўл учун ажратилган минтақада ёки автомобиль йўлининг йўл бўйи минтақасида, шунингдек кўприк ва бошқа сунъий иншоотлардаги йўл қисмида жойлаштирилган муҳандислик иншооти.	Engineering construction having improved coating designed for pedestrian traffic in the settlements, to be placed in the right of way or roadside of the road, as well as part of the road on the bridge and other artificial structures.
Марказий ажратувчи тасма. Central reserve, median Am.	Йўл белги чизиғи ёки тўсувчи қурилмалар ёрдамида транспорт оқимини йўналаишларига ажратувчи қатнов қисмининг элементи.	Element roadway separating opposing traffic flows by means of road markings or protecting devices.
Қатнов қисми қирғоғи. Edge.	Ҳаракат минтақасида қатнов қисмини хавфсизлик тасмасидан ажратадиган чегара.	The boundary separating the roadway on the driving behavior of the web security strip.
Автомобиль йўлидаги ҳаракат кўрсаткичлари. Road performance.	Йўлнинг техник даражасини ва унинг эксплуатацион имкониятларини аниқловчи бир қатор кўрсаткичлар. Йўлнинг кўрсаткичлари миқдорига боғлиқ равишда у ёки бу тоифага тегишли бўлади. Асосий кўрсаткичлар қуйидагилар ҳисобланади: тезлик, ҳаракат жадаллиги ва таркиби, ўтказувчанлик ва ташувчанлик қобилияти, ҳалокатлилик даражаси, йўл қопламаси сифати, алоқа вақти, автомобиль транспортида ташиш тан нархи ва б.	A number of parameters defining the technical level of the road and its operational capabilities. Depending on the values-tion indicators road belongs to one category or another. The main indicators are: speed, intensity, and composition of the movement, carrying and effective capacity-sti, accident rate, the quality of the road surface, Posts time, the cost of transportation by road etc. transport.
Транспорт	Турли техник ҳолатдаги ва ҳар хил	The simultaneous movement of the

оқими. Traffic stream.	юкланганлик даражасидаги кўп сонли турли хил автомобилларни йўлдаги ҳаракати.	road a large number of cars of different types with varying degrees of loading in a different condition.
Кесишиш (чорраҳа) Intersection.	Тўхталмайдиган ва улардан ҳар бири бўйича бир томондан иккинчи томонга ҳаракат бўлиши мумкин бўлаган автомобиль йўллари буғини. Уларни аҳамияти ва ҳаракат жадаллигидан келиб чиқиб бир ёки ҳар хил сатҳда курилади.	Units of roads, which converge the road will not be interrupted and possibly through the movement of each of them. road crossing according to their intensity values and arrange in one movement or in different levels
Бир сатҳда туташуш. Junction.	Бир йўл иккинчи йўлга бир сатҳда туташадиган, тўғри давом этмайдиган ва ушбу буғинда тўхтайдиган автомобиль йўли буғини.	Units of highways, where one road joins in flush the other way, not directly continued and terminates at that node.
Глина. Clay.	Таркибида глина зарралари ($d < 0,005$ мм) миқдори кўпчиликни ташкил этадиган глинали грунтлар.	Clay soils with a predominant content of clay particles ($d < 0,005$ mm).
Грунт. Soil.	Ерни нураган ва муҳандис-қурилиш объекти ва инсон хўжалик фаолияти ҳисобланадиган минтақаси чегарасида асосан жойлашган тоғ жинслари.	The rocks occurring primarily within the zone of weathering and land are the subject of engineering construction and human activities.

Тестлар

1. Йўловчи ташиш умумий ҳажмидан автотранспорт улуши неча фоизга тенг ?

- А) 78.3%
- Б) 83.7%
- С) 98.8%
- Д) 56.6%

2. Ўзбекистон Республикаси йўл тармоғининг умумий узунлиги қандай?

- А) 184 минг км
- Б) 178 минг км
- С) 196 минг км
- Д) 188 минг км

3. Миллий аҳамиятга ега бўлган давлат йўлларининг улуши қандай?

- А) 44.37%
- Б) 33.01%
- С) 38.78%
- Д) 28.33%

4. Асфалт билан асфалтланган жамоат йўлларининг узунлиги?

- А) 33671 км
- Б) 27893 км
- С) 22352 км
- Д) 44726 км

5. Автомобиллаштириш даражаси қандай?

- А) мамлакат аҳолисининг йўловчи автомобил жиҳозлари кўрсаткичи
- Б) автомобил йўлларининг мавжудлиги ва нисбий узунлигининг авария ўртача хавфига таъсири?
- С) авариялар хавфини ошириш
- Д) аварияга учраган автомобиллар сони кўрсаткичи

6. МДХ мамлакатларида автомобил йўллари учун тахмин тезлиги ҳисобланади?

- А) 100 км / ҳ
- Б) 120 / ҳ км
- С) 140 / ҳ км
- Д) 150 / ҳ км

7. Қайси мамлакатда максимал тезлик чегараси йўқ?

- А) Россия
- Б) Германия
- С) АҚШ
- Д) Ҳиндистон

8. 1990, қандай қилиб, бир қанча км? автомобил йўлларининг узунлиги қандай бўлган?

- А) 40325 км
- Б) 39828 км
- С) 33485 км
- Д) 36789 км

9. Хўжаликлараро автомобил йўлларининг узунлиги?

- А) 73459 км
- Б) 65482 км
- С) 59642 км
- Д) 67274 км

11. Тошкент-Ўш йўналиши қайси асосий йўлдан ўтган?

- А) А-380
- Б) М-37
- С) А-373
- Д) М-39

12. Ўзбекистон Республикаси transport инфратузилмаси ва халқ хўжалигининг энг муҳим элементи нима?

- А) Темир йўл тармоғи
- Б) Йўл тармоғи
- С) Юк transport тармоғи
- Д) барча жавоблар нотўғри

13. Қачон Ўзбекистон Республикаси Президентининг Фармони йўқ. УП-4947 "Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича ҳаракатлар стратегияси тўғрисида" ги

- А) 7.02.2018
- Б) 14.08.2018
- С) 20.11.2017
- Д) 22.10.2018

13. Хўжаликлараро автомобил йўлларининг умумий узунлиги қандай?

- А) 45785 км
- Б) 65782 км
- С) 25,148 км
- Д) 67274 км

14. Қанча км. идоравий автомобил йўлларининг умумий узунлиги?

- А) 12093 км
- Б) 14985 км
- С) 18945 км
- Д) 20786 км

15. Тошкентдан чиқиб кетаётган йўллардаги transport жадаллиги..... кунига минг автомобил

- А) 10 дан 20
- Б) 5 дан 15
- С) 30 дан 70
- Д) 33 дан 75 учун

16. "Тошкент-Термиз" йўналиши орқали ўтади..... автомагистралми?

- А) А-380
- Б) М-39
- С) А-373
- Д) М-34

17. IV тоифадаги жамоат йўлларининг узунлиги нима?

- А) 4589 км.
- Б) 15489 км
- С) 19071 км
- Д) 7642 км

18. Қанча км. цемент-бетон қопламали жамоат йўллари ташкил қиладими?

- А) 664 км
- Б) 312 км
- С) 1444 км
- Д) 777 км

19. Йўллар, шаҳарлар кўчалари ва бошқа манзилгоҳларнинг умумий узунлиги ҳисобланади..... Км

- А) 61664
- Б) 54789
- С) 34597
- Д) 48952

20. Камчиқ довони қайси асосий йўлда жойлашган?

- А) А-373
- Б) М-39
- С) М-34
- Д) А-380

21. Ўзбекистон Республикаси ҳудудидан қанча халқаро transport йўллари ўтади?

- А) 18
- Б) 24
- С) 20
- Д) 21

22. Жамоат йўлларида нечта кўприк ва оверпассалар фаолият кўрсатади?

- А) 4512
- Б) 2458
- С) 4444
- Д) 7143

23. Йўл ишлари қийматидан материаллар сотиб олиш ва ташиш учун қанча маблағ сарфланади?

- А) 40-45%
- Б) 60-67%
- С) 50-57%
- Д) 71-75%

24. Асфалт аралашмалар тайёрлашда антиоксидант моддалардан фойдаланиш?

- А) битумнинг қаришини олдини олади
- Б) тезроқ совишга ёрдам беради
- В) чидамлилиқни яхшилайд
- Д) барча жавоблар тўғри

25. ИИ тоифадаги жамоат йўлларининг узунлиги қандай?

- А) 2753 км
- Б) 5796 км
- С) 7642 км
- Д) 1414 км

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
В	А	Б	В	А	Г	Б	Б	Г	В
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Б	А	Г	А	В	Б	В	Б	А	А
21	22	23	24	25					
В	Г	Б	А	Б					

САВОЛЛАР

1. Йўл тармоғининг самарали фаолияти ва барқарор ривожланиши.
2. Йўл қурилишининг моддий-техника базаларини жойлаштириш
3. Автомобилсозлик жараёни йўл инфратузилмасини ривожлантириш билан қай даражада мос келади.
4. Давлатнинг ижтимоий-иқтисодий ривожланиш даражасини нима белгилайди.
5. Йўл тармоғининг ривожланиш даражасини нима тавсифлайди.
6. Йўл тармоғи зичлигининг хусусиятлари.
7. Автомобиллаштириш даражаси қандай?
8. Ўзбекистон Республикасининг йўл тармоғи.
9. Халқаро аҳамиятга ега бўлган йўллар таснифи
10. Йўл саноатининг ривожланишига таъсир етувчи омиллар.
11. Иқтисодиётнинг ривожланишига йўл-transport инфратузилмасининг яхшиланишига таъсири.
12. Йўл қурилишини ривожлантириш олдида турган устувор муаммолар нималардан иборат
13. Йўл саноатининг инновацион ривожланиши.
14. Йўл соҳасини инновацион ривожлантиришдаги асосий йўналишлар
15. Инновацион фаолият нима?
16. Мухим йўл бошқариш технологиялари

17. Йўл соҳасидаги янгиликларни ўзлаштириш
18. Узоқ муддатли истиқболда давлат йўллари кейинги ривожлантириш ва такомиллаштириш бўйича асосий мақсадлар нималардан иборат?
19. Халқаро transport коридорлари
20. Халқаро transport йўлакларини ривожлантириш истиқболлари
21. Саноат янгилик фойдаланиш ривожлантириш ва кенгайтириш учун тўхтатувчи нима
22. Йўл соҳасида инновацион фаолиятни ривожлантириш учун қандай вазифаларни ҳал этиш лозим
23. Йўл қурилиши мақсади tender учун нима зарур
24. Йўл қурилиш саноати самарадорлигини ошириш учун қандай
25. Йўл соҳасида ишловчиларни ижтимоий ҳимоя қилиш қай тарзда такомиллашмоқда
26. Йўл яшил жойлари қандай вазифаларни бажаради?
27. Илм-фан ва технология сиёсати учун асосий муаммолар нима?
28. Йўл қурилиши саноатини ривожлантиришнинг асосий йўналиши нима?
29. Йўл тармоғини самарали бошқариш учун ҳал қилинадиган асосий вазифалар нималардан иборат
30. МДХ мамлакатларида йўл тармоғининг ривожланиш даражаси.
31. Ўзбекистон Республикасининг ижтимоий-иқтисодий ривожланишида автомобил йўлларининг ўрни.
32. Ички йўлларни ташқи йўллар билан қиёсий таҳлили.
33. Оғир transport операциясида йўл ва иншоотларни қўллаб-қувватловчи тармоқнинг ҳолати унга қандай таъсир кўрсатади?
34. In 2017-2021-йилларда Ўзбекистон Республикаси ривожланишининг бешта устувор йўналиши бўйича ҳаракат стратегиясига мувофиқ республика йўл соҳасида айрим кенг қўламли ислоҳотларни амалга оширмоқда.
35. Автомобилсозлик даражасининг йўл ҳаракати хавфи кўрсаткичларига таъсири.
36. Йўл фойдаланувчиларига шикастланиш хавфининг йўл тармоғининг ўзига хос узунлигига боғлиқлиги.
37. Сколко ва республика ҳудудидан қанча халқаро transport йўллари ва йўналишлар ўтади .
38. Йўл саноатини технологик модернизация қилиш .
39. Йўл соҳасида кадрлар малакасини ошириш.
40. Лиание йилда мамлакат ЯИМ йўллар сифати.
41. У йўл молиялаштириш тизимини такомиллаштириш.

42. Асосий меъёрий рамкалар ва муҳим йўл ҳаракати хавфсизлиги қонунлари.
43. Йўл саноатини ривожлантириш ва такомиллаштириш дастурини рационаллаштириш механизмлари.
44. Ривожланиш мақсадлари илмий дастур йўл соҳасини ривожлантириш ва такомиллаштиришни амалга ошириш.
45. Ўзбекистон Республикасида йўл соҳасидаги давлат-хусусий ҳамкорликлар.
46. Йўл соҳасидаги инновациялардан фойдаланишни ривожлантириш ва кенгайтириш учун чекловлар.

Список литературы:

4. Сухов, А. А. Освоение инноваций в дорожном хозяйстве / А. А. Сухов, А. В. Чванов, А. В. Кочетков // Инновационная деятельность. 2010. № 2. – С. 12 - 17.
5. Сухов, А. А. Формирование научно-инновационной политики дорожного хозяйства / А. А. Сухов, С. В. Карпеев, А. В. Кочетков, С. П. Аржанухина // Инновационная деятельность. 2010. № 3. – С. 41 - 46.
6. Методика оценки экономической эффективности деятельности органов управлений дорожным хозяйством по освоению новых технологий, техники и материалов / С. В. Карпеев, А. А. Сухов, С. П. Аржанухина, Н. Е. Кокодеева // Строительные материалы. 2010. № 5. – С. 4 - 7.
7. Состояние нормативного обеспечения инновационной деятельности дорожного хозяйства / С. П. Аржанухина, А. А. Сухов, А. В. Кочетков, С. В. Карпеев // Качество. Инновации. Образование. 2010. № 9. – С. 40 - 44 с.
8. Румянцев А.Н., Наненков А.А., Ломов А.А., Готовцев В.М., Сухов В.Д. Структурированный асфальтобетон – новое дорожное покрытие / Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика. – Воронеж: Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г.Ф. Морозова, 2013. С. 23-35.
9. Шарифуллина А.Р., Хромова А.О., Ключев К.А. Дорожные покрытия: сравнительный анализ применения и стоимости строительства / APRIORI. Серия: естественные и технические науки. – Краснодар: Индивидуальный предприниматель Акелян Нарине Самадовна, 2015. – С. 1-8.
10. Министерство транспорта Российской Федерации. Федеральное

дорожное агентство – М., 2015 г. [Электронный ресурс] URL: <http://rosavtodor.ru/activity/157/387/14518>

11. Невядомская А.И., Дериглазов А.А. Анализ стоимости строительства 1 км дороги в России и в других странах // Научное сообщество студентов XXI столетия. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ: сб. ст. по мат. XXXVII междунар. студ. науч.-практ. конф. № 10(37)

Қўшимча ахборот манбалари (Интернет сайтлари, даврий нашрлар)

1. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 1.10.2006 йилдаги №226-сонли “Умумий фойдаланиладиган автомобиль йўлларида куриш ва улардан фойдаланишни ташкил этишни ҳамда сифатини назорат қилишни такомиллаштириш тўғрисида” ги қарори.

2. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 25.10.2006 йилдаги ПП-499 сонли “Умумий фойдаланиладиган автомобиль йўлларида лойиҳалаштириш, куриш ва реконструкция қилиш тартибини такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги қарори.

3. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 20.12.2006 йилдаги ПҚ-535 сонли “2007-2010 йилларда умумий фойдаланиладиган автомобиль йўллари курилишини ривожлантириш чора-тадбирлари тўғрисида ”ги қарори.

4. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 22.04.2009 йилдаги ПП-1103 сонли “2009-2014 йилларда Ўзбек миллий магистралларини ривожлантириш ва реконструкция қилиш чора-тадбирлари тўғрисида”ги қарори.

5. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 22.10.2009 йилдаги №277 сонли “Ўзбек миллий магистраллари бўйлаб йўл инфраструктураси ва сервисини ривожлантириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги қарори.

6. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 21.12.2010 йилдаги ПП-1446 сонли “2011-2015 йилларда инфраструктураларни, транспорт ва

коммуникация қурилишини ривожлантиришни жадаллаштириш тўғрисида”ги қарори.

7. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 16.03.2015 йилдаги ПҚ-2313 сонли “2015-2019 йилларда муҳандислик коммуникация ва йўл – транспорт инфратузилмасини ривожлантириш ва модернизация қилиш дастури тўғрисида”ги қарори.

8. Фан бўйича маърузалар матни электрон версиялари.

9. Фан бўйича амалиёт ишларига услубий кўрсатма электрон версияси.

10. Фан бўйича лаборатория ишларига услубий кўрсатма электрон версияси.

11. Фан мавзуларига оид информацион-тарқатма материаллар.

12. Фан асосий адабиётларининг электрон версияси.

13. Интернет сайтлари.

Интернет ресурслар

<http://www.ziyonet.uz>

<http://www.tuwien.ac.at>

<http://www.birmingham.ac.uk>

<http://www.snu.ac.kr>

[http://www.uzavtoyul.uz.](http://www.uzavtoyul.uz)