



**ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ТЕХНИКА УНИВЕРСИТЕТИ ХУЗУРИДАГИ
ПЕДАГОГ КАДРЛАРНИ ҚАЙТА ТАЙЁРЛАШ ВА УЛАРНИНГ
МАЛАКАСИНИ ОШИРИШ ТАРМОҚ МАРКАЗИ**

“ЙЎЛОВЧИЛАРНИ ТАШИШНИ ТАШКИЛ ЭТИШ”

модули бўйича

Ў Қ У В – У С Л У Б И Й М А Ж М У А

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

Тузувчи: ТАЙЛҚЭИ, т. ф.н., доцент А. Назаров

Такризчи: ТАЙЛҚЭИ, т. ф.н., доцент С. Қ. Худойбергенов

Ўқув-услугий мажмуа Тошкент давлат техника университети Кенгашининг 2020 йил 18 декабрдаги 4 сонли йиғилишида кўриб чиқилиб, фойдаланишга тавсия этилди.

МУНДАРИЖА

I. ИШЧИ ДАСТУР	4
II. МОДУЛНИ ЎҚИТИШДА ФОЙДАЛАНИЛАДИГАН ИНТЕРФАОЛ ТАЪЛИМ МЕТОДЛАРИ	12
III. НАЗАРИЙ МАТЕРИАЛЛАР.....	18
IV. АМАЛИЙ МАШҒУЛОТ МАТЕРИАЛЛАРИ	137
V. КЕЙСЛАР БАНКИ.....	144
V. ГЛОССАРИЙ	150
VI. ФОЙДАЛАНГАН АДАБИЁТЛАР	159

I. ИШЧИ ДАСТУР

Кириш

Дастур Ўзбекистон Республикасининг 2020 йил 23 сентябрда тасдиқланган “Таълим тўғрисида”ги Қонуни, Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февраль “Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида”ги ПФ-4947-сон, 2019 йил 27 август “Олий таълим муассасалари раҳбар ва педагог кадрларининг узлуксиз малакасини ошириш тизимини жорий этиш тўғрисида”ги ПФ-5789-сон, 2019 йил 8 октябрь “Ўзбекистон Республикаси олий таълим тизимини 2030 йилгача ривожлантириш концепциясини тасдиқлаш тўғрисида”ги ПФ-5847-сонли Фармонлари ҳамда Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2019 йил 23 сентябрь “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 ҳамда олий таълим муассасалари педагог кадрларининг касбий компетентлигини мунтазам ошириб боришни мақсад қилади.

Ишчи ўқув дастури Ўзбекистонда йўловчи автомобиль транспорт ривожланиши. Йўловчи транспорти йўналишлар тизими. Йўловчилар оқими ва уни ўрганиш усуллари. Шаҳарларда, шаҳар атрофида, шаҳарлараро ва халқаро йўналишларда йўловчи ташиш транспорти ишининг техник-эксплуатацион кўрсаткичлари ва автобусларнинг линиядаги ишини ташкил этиш. Йўловчилар ва багажниташиш технологиялари. Ташиш жараёнида йўловчилар ташиш хавфсизлигини таъминлаш. Автовокзаллар ва автостанциялар. Транспорт воситалари ва бекатларни жиҳозлаш билан боғлиқ бўлган билимларни қамраб олган.

Модулнинг мақсади ва вазифалари

Модулнинг мақсади – Жамоат транспортида йўловчилар ташишни ташкил этиш, бошқариш ва уни такомиллаштириш бўйича техник, технологик ва ташкилий тадбирларни иқтисодий баҳолашда билим, кўникма ва малакани шакллантиришдир.

Модулнинг вазифаси - тингловчиларда жамоат транспортида ташишни ташкил этиш ва бошқариш соҳасида автомобиллардан юқори даражада фойдаланиш, уларнинг атроф-муҳитга таъсирини камайтириш муаммолари ҳақида назарий ва амалий билимлар ҳосил қилишдир.

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

«Йўловчиларни ташиш технологиялари» модулини ўзлаштириш жараёнида амалга ошириладиган масалалар доирасида:

Тингловчи:

- йўловчиларни ташиш технологиялари фани ривожининг тенденцияси;
- жамоат транспортида ташишни самарали ташкил этишнинг Республикамиз транспорт соҳасидаги аҳамияти;
- транспорт соҳасида давлатнинг сиёсати ҳамда унинг мамлакат ва жаҳонда ривожланиш тенденцияси ва истикболлари;
- жамоат транспортида ташишни ташкил этиш масалаларининг таҳлили;
- жамоат транспортларининг иш кўрсаткичлари ва уларни яхшилаш имкониятлари;
- жамоат транспортида хизмат сифатини оширишнинг услублари;
- ташиш жараёнларининг самарали бошқарилишини иқтисодиётга таъсири ҳақида *билимларга эга бўлиши.*

Тингловчи:

- турли шароитларда ташиш жараёнларини ташкил этиш имкониятларини аниқлаш;
- ташиш жараёнларини бошқаришда ташиш самарадорлигини ҳисоблаш;
- соҳадаги мавжуд асосий ҳуқуқий ва меъёрий ҳужжатлардан фойдалана олиши;

- транспортларда ташишга бўлган талабларни ўз вақтида қондириш;
- бошқариш усулларини ўрганиш ва уларни белгилловчи кўрсаткичлардан фойдаланиш;
- бамарали бошқариш орқали транспорт воситалари иш унумдорлигини ошириш;
- ташиш жараёнини самарали бошқариш орқали рақобатбардошлигини иқтисодий баҳолаш **қўникмаларига ва малакаларига эга бўлиши зарур.**

Тингловчи:

- жамоат транспортида йўловчилар ташишни ташкил этиш,
- бошқариш ва уни такомиллаштириш бўйича техник, технологик ва ташкилий тадбирларни иқтисодий баҳолаш;
- жамоат транспортида ташишни ташкил этиш ва бошқариш соҳасида автомобиллардан юқори даражада фойдаланиш;
- атроф-муҳитга таъсирини камайтириш муаммолари ҳақида назарий ва амалий билимлар **компетенцияларига эга бўлиши лозим.**

Модулни ташкил этиш ва ўтказиш бўйича тавсиялар

“Йўловчиларни ташиш технологиялари” модули маъруза ва амалий машғулотлар шаклида олиб борилади.

Модулни 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 блиц-сўровлар, тест сўровлари, “Ақлий хужум”, “ФСМУ”, “Кичик гуруҳларда ишлаш”, “Кейс-стади” ва бошқа интерактив таълим усулларини қўллаш назарда тутилади.

Модулнинг ўқув режадаги бошқа фанлар билан боғлиқлиги ва узвийлиги

«Йўловчиларни ташиш технологиялари» модули ўқув режадаги кўйидаги фанлар билан боғлиқ: «Юкларни ташиш технологиялари», «Транспорт логистикаси», «Транспорт ҳаракатини ташкил этиш».

Модулнинг олий таълимдаги ўрни

Модулни ўзлаштириш орқали тингловчилар жамоат транспортида ташишни ташкил этиш ва бошқариш соҳасида автомобиллардан юқори даражада фойдаланиш, уларнинг атроф-муҳитга таъсирини камайтириш муаммолари ҳақида назарий ва амалий билимлар ҳосил қилиш ва амалда қўллаш ва баҳолашга доир касбий компетентликка эга бўладилар.

«Йўловчиларни ташиш технологиялари» модули бўйича соатлар

ТАҚСИМОТИ

№	Модул мавзулари	Тингловчининг ўқув юкламаси, соат				
		Жами	Назарий	Амалий	машғулот Кўчма	машғулот
1.	Йўловчи автомобил транспорти, йўналишлар тизими. Йўловчилар оқими.	4	2	2		
2.	Йўналишларда йўловчи ташиш транспорти ишининг техник-эксплуатацион кўрсаткичлари. Автобусларнинг линиядаги ишини ташкил этиш.	6	2	4		
3.	Йўловчилар ва бағажни ташиш. Автовокзаллар ва автостанциялар.	4	2	2		
4.	Транспорт воситалари ва бекатларни жиҳозлаш. Енгил автомобиль-таксиларда йўловчилар ташиш.	4	2	2		
	Жами:	18	8	10		

НАЗАРИЙ МАШҒУЛОТЛАР МАЗМУНИ

1-мавзу: Йўловчи автомобил транспорти, йўналишлар тизими.

Йўловчилар оқими.

Автомобиль транспортидаги иқтисодий ислохотлар. Бозор муносабатларига ўтишда йўловчиларни ташиш автомобиль транспортининг ўзига хос хусусиятлари. Жамоат транспортида йўловчиларни ташиш автомобиль транспортининг тарихи ва ривожланиш йўналишлари. Жамоат транспорти турлари ва улардан фойдаланиш доираси. Аҳолининг транспорт ҳаракатланувчанлиги. Автомобилларда йўловчиларни ташиш таснифи. Йўловчилар оқими ҳақида тушунча. Нотекислик коэффициенти. Йўловчилар оқими эпюраси.

2-мавзу: Йўналишларда йўловчи ташиш транспорти ишининг техник-эксплуатацион кўрсаткичлари. Автобусларнинг линиядаги ишини ташкил этиш.

Йўловчиларни шаҳар ичи ташишларнинг ўзига хос хусусиятлари. Йўловчиларни шаҳар атрофида ташишларнинг ўзига хос хусусиятлари. Шаҳарлараро йўналишларнинг турлари. Шаҳарлараро йўналишда ишловчи автобусларга қўйиладиган талаблар. Шаҳарлараро автобус йўналишларини танлашда ва уларни асослаш. Халқаро йўналишларда йўловчиларни ташиш. Автобусларда халқаро ташишларнинг турлари. Халқаро йўналишларни очиш тартиби.

3-мавзу: Йўловчилар ва багажни ташиш. Автовокзаллар ва автостанциялар.

Йўл ҳақини тўлаш тизими. Йўл ҳақини тўлашда ногирон йўловчиларга имтиёзлар. Йўловчи транспортида тарифлар. Автомобиль транспортида йўловчилар ва багажни ташишдаги асосий тушунчалар. Ташишларнинг турлари ва уларни ташкил этиш. Шаҳар, шаҳар атрофи, шаҳарлараро ва халқаро йўналишларда йўловчилар ва багажни ташиш. Қўл юки ва багажни ташиш. Йўловчилар автовокзаллари ва автостанциялари бўйича асосий тушунчалар. Автовокзалларнинг

тоифалари ва автостанцияларнинг даражалари. Автовокзал ва автостанцияларнинг вазифалари, уларнинг иш режими ва технологик жараёни. Автовокзаллар ва автостанцияларнинг ахборот хизматини ташкил этиш. Кассалар, багаж ва қўл юкини сақлаш хоналари ишини ташкил этиш. Автотранспорт воситалари ишини нозимлик бошқаруви.

4-мавзу: Транспорт воситалари ва бекатларни жиҳозлаш. Енгил автомобиль-таксиларда йўловчилар ташиш.

Транспорт воситаларининг ички ва ташқи жиҳозланиши. Автобуслар ва автомобиль-таксилар бош, охири ва оралиқ бекатлари, уларнинг тузилиши, лойиҳаси, жиҳозланиши. Кўча-йўл тармоқларида оралиқ бекатларнинг жойлашиш тамойиллари, уларнинг оралиқ масофалари. Енгил автомобиль-таксиларда йўловчилар ташишни ташкил этиш. Такси автомобиллари хизмат бозори. Йўналишли таксиларда йўловчилар ташишни ташкил этиш. Бошқарувнинг ташкилий тузилмаси. Автобусларда ташишнинг нозимлик бошқаруви. Автобуслар ҳаракатини GPS тизими орқали назорат қилиш ва бошқариш. Автобуслар ҳаракат мунтазамлиги ва уни сақлаш усуллари. Автобусларнинг ишга чиқишини ташкил этиш. Ҳисоб-чипта варақаси. Нозимлик кундалик ҳисоботи. Автобусларнинг линиядаги ишини ташкил қилишда нозимлик назорати. Таксилар ишининг нозимлик бошқаруви.

АМАЛИЙ МАШҒУЛОТЛАР МАЗМУНИ

1-мавзу: Йўловчи автомобил транспорти, йўналишлар тизими.

Йўловчилар оқими.

Автобуслар ҳаракатини ташкил этиш маршрутда рейс вақтини ўлчаш хронометражга кўра пассажирлар оқимининг ҳосил бўлиши ва тақсимланиши маълумотларини ўрганиш натижаларига асосланиб, бу ўз навбатида ҳаракат интервали ва частотасини аниқлаш, автобусларнинг ҳаракат жадвалини тузиш. Мавзуга оид масалалар ечиш.

2-мавзу: Йўналишларда йўловчи ташиш транспорти ишининг техник-эксплуатацион кўрсаткичлари. Автобусларнинг линиядаги ишини ташкил этиш.

Йўловчиларни шаҳар ичи ташишларнинг ўзига хос хусусиятларини ўрганиш. Йўловчиларни шаҳар атрофида ташишларнинг ўзига хос хусусиятларини ўрганиш. Шаҳарлараро йўналишда ишловчи автобусларга қўйиладиган талабларни ўрганиш. Шаҳарлараро автобус йўналишларини танлаш мезонларини ўрганиш. Халқаро йўналишларда йўловчиларни ташишни ташкил этиш тамойилларини ўрганиш. Халқаро йўналишларни очиш тартибини ўрганиш. Йўналишларда йўловчи ташиш транспорти ишининг техник-эксплуатацион кўрсаткичларини ҳисоблаш.

3-мавзу: Йўловчилар ва багажни ташиш. Автовокзаллар ва автостанциялар.

Йўловчи транспортида тарифларни ўрганиш. Транспортда юриш шартларини ўрганиш. Йўловчилар томонидан унутилган буюмларни сақлашга топширишни расмийлаштириш. Автовокзал ва автостанция паспортини ўрганиш. Автотранспорт воситалари ҳаракатини ташкил этиш ва йўловчиларга маданий-маиший хизмат кўрсатишни ўрганиш. Автотранспорт воситалари ишини нозимлик бошқарувини ўрганиш.

4-мавзу: Транспорт воситалари ва бекатларни жиҳозлаш. Енгил автомобиль-таксиларда йўловчилар ташиш.

Транспорт воситаларининг ташқи ва ички жиҳозланишини ўрганиш. Автобуслар ва автомобиль-таксилар бош, охириги ва оралиқ бекатларининг тузилиши ва жиҳозланишини ўрганиш. Оралиқ бекатларнинг ўтказиш қобилияти ва уни ошириш йўллари. Таксиларга бўлган эҳтиёжни ўрганиш. Таксилар ишининг техник-эксплуатацион кўрсаткичларини ҳисоблаш. Автобуслар ҳаракатини бошқаришда ўзгартиришлар киритишни ўрганиш. Йўл варақасини тўлдириш ва қайта ишлашни ўрганиш.

ТАЪЛИМНИ ТАШКИЛ ЭТИШ ШАКЛЛАРИ

Таълимни ташкил этиш шакллари аниқ ўқув материали мазмуни устида ишлаётганда ўқитувчини тингловчилар билан ўзаро ҳаракатини тартиблаштиришни, йўлга қўйишни, тизимга келтиришни назарда тутати.

Модулни ўқитиш жараёнида қуйидаги таълимнинг ташкил этиш шаклларидан фойдаланилади:

- маъруза;
- амалий машғулот.

Ўқув ишини ташкил этиш усулига кўра:

- жамоавий;
- гуруҳли (кичик гуруҳларда, жуфтликда);
- якка тартибда.

Жамоавий ишлаш – Бунда ўқитувчи гуруҳларнинг билиш фаолиятига раҳбарлик қилиб, ўқув мақсадига эришиш учун ўзи белгилайдиган дидактик ва тарбиявий вазифаларга эришиш учун хилма-хил методлардан фойдаланади.

Гуруҳларда ишлаш – бу ўқув топшириғини ҳамкорликда бажариш учун ташкил этилган, ўқув жараёнида кичик гуруҳларда ишларда (3 тадан – 7тагача иштирокчи) фаол роль ўйнайдиган иштирокчиларга қаратилган таълимни ташкил этиш шаклидир. Ўқитиш методига кўра гуруҳни кичик гуруҳларга, жуфтликларга ва гуруҳларора шаклга бўлиш мумкин.

Бир турдаги гуруҳли иш ўқув гуруҳлари учун бир турдаги топширик бажаришни назарда тутати.

Табақалашган гуруҳли иш гуруҳларда турли топшириқларни бажаришни назарда тутати.

Якка тартибдаги шаклда - ҳар бир таълим олувчига алоҳида- алоҳида мустақил вазифалар берилади, вазифанинг бажарилиши назорат қилинади.

II. МОДУЛНИ ЎҚИТИШДА ФОЙДАЛАНИЛАДИГАН ИНТРЕФАОЛ 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.

S – (strength)	• кучли томонлари
W – (weakness)	• заиф, кучсиз томонлари
O – (opportunity)	• имкониятлари
T – (threat)	• тўсиқлар

Намуна: Мобил қурилмалар учун Андроид операцион тизимининг SWOT таҳлилини ушбу жадвалга туширинг.

S	Ташиш жараёнида логистик усуллардан фойдаланишнинг кучли томонлари	Маҳсулотларни истеъмолчига етказиб беришнинг оптимал ташкил этилиши...
W	Ташиш жараёнида логистик усуллардан фойдаланишнинг кучсиз томонлари	Кам миқдорда маҳсулотлар ташишда тайёргарлик жараёнини узок давом этиши...
O	Ташиш жараёнида логистик	Маҳсулотларни истеъмолчига ўз

	усуллардан фойдаланишнинг имкониятлари (ички)	вақтида, кечаркли миқдорда, энг кам сарф харажатлар билан етказиб бериш...
Т	Тўсиқлар (ташқи)	Логистик марказларнинг кэнг миқиёсда тарқлмаганлиги...

“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. Мазкур метод дастлаб 1921 йил Гарвард университетиде амалий вазиятлардан иқтисодий бошқарув фанларини ўрганишда фойдаланиш тартибиде кўлланилган. Кейсде очик ахборотлардан ёки аниқ воқеа-ҳодисадан вазият сифатида таҳлил учун фойдаланиш мумкин. Кейс ҳаракатлари ўз ичига куйидагиларни қамраб олади: Ким (Who), Қачон (When), Қаерда (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	<ul style="list-style-type: none"> ✓ индивидуал ва гуруҳда ишлаш;

муаммони таҳлил этиш орқали ўқув топшириғининг ечимини излаш, ҳал этиш йўллари ишлаб чиқиш	<ul style="list-style-type: none"> ✓ муқобил ечим йўллари 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-лойиҳа тақдимотини тайёрлаш; ✓ якуний хулоса ва вазият ечимининг амалий аспектиларини ёритиш

Кейс. Маълум бир вақт оралиғида Логистик марказга олиб келинган юкларнинг хажми марказдаги омборларда сифимидан катта экан. Шу боисдан юкларни сақлаш бўйича муаммо вужудга келди.

Кейсни бажариш босқичлари ва топшириқлар:

- Кейсдаги муаммони келтириб чиқарган асосий сабабларни белгиланг (индивидуал ва кичик гуруҳда).
- Юкларни қайси қисмларини омборларга жойлаштириш, қайси қисмини истеъмолчиларга жўнатиш муаммосини ҳал қилинг (жуфтликларда).

«ФСМУ» методи

Технологиянинг мақсади: Мазкур технология иштирокчилардаги умумий фикрлардан хусусий хулосалар чиқариш, таққослаш, қиёслаш орқали ахборотни ўзлаштириш, хулосалаш, шунингдек, мустақил ижодий фикрлаш кўникмаларини шакллантиришга хизмат қилади. Мазкур технологиядан маъруза машғулотларида, мустаҳкамлашда, ўтилган мавзунини сўрашда, уйга вазифа беришда ҳамда амалий машғулот натижаларини таҳлил этишда фойдаланиш тавсия этилади.

Технологияни амалга ошириш тартиби:

- қатнашчиларга мавзуга оид бўлган якуний хулоса ёки ғоя таклиф этилади;
- ҳар бир иштирокчига ФСМУ технологиясининг босқичлари ёзилган қоғозларни тарқатилади:



- иштирокчиларнинг муносабатлари индивидуал ёки гуруҳий тартибда тақдимот қилинади.

ФСМУ таҳлили қатнашчиларда касбий-назарий билимларни амалий машқлар ва мавжуд тажрибалар асосида тезроқ ва муваффақиятли ўзлаштирилишига асос бўлади.

Намуна.

Фикр: “Логистик тизим – материал ва унга ҳамроҳ бошқа оқимларни бошқарувчи ва бозор иқтисодиёти шароитида ўзининг иқтисодий-ташкилий мақсад ва механизмларига мувофиқ фаолият кўрсатувчи мураккаб ташкилий-технологик тузилмадир.”.

Топшириқ: Мазкур фикрга нисбатан муносабатингизни ФСМУ орқали таҳлил қилинг.

“Инсерт” методи

Методнинг мақсади: Мазкур метод ўқувчиларда янги ахборотлар тизимини қабул қилиш ва билмларни ўзлаштирилишини енгиллаштириш мақсадида қўлланилади, шунингдек, бу метод ўқувчилар 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.

Венн Диаграммаси методи

Методнинг мақсади: Бу метод график тасвир орқали ўқитишни ташкил этиш шакли бўлиб, у иккита ўзаро кесишган айлана тасвири орқали ифодаланади. Мазкур метод турли тушунчалар, асослар, тасавурларнинг анализ ва синтезини икки аспект орқали кўриб чиқиш, уларнинг умумий ва фарқловчи жиҳатларини аниқлаш, таққослаш имконини беради.

Методни амалга ошириш тартиби:

- иштирокчилар икки кишидан иборат жуфтликларга бирлаштириладилар ва уларга кўриб чиқиладиган тушунча ёки асоснинг ўзига хос, фарқли жиҳатларини (ёки акси) доиралар ичига ёзиб чиқиш таклиф этилади;
- навбатдаги босқичда иштирокчилар тўрт кишидан иборат кичик гуруҳларга бирлаштирилади ва ҳар бир жуфтлик ўз таҳлили билан гуруҳ аъзоларини таништириладилар;
- жуфтликларнинг таҳлили эшитилгач, улар биргалашиб, кўриб чиқиладиган муаммо ёхуд тушунчаларнинг умумий жиҳатларини (ёки фарқли) излаб топадилар, умумлаштириладилар ва доирачаларнинг кесишган қисмига ёзадилар.

III. НАЗАРИЙ ТАЪЛИМ МАТЕРИАЛЛАРИ

1-мавзу: Йўловчи автомобил транспорти, йўналишлар тизими. Йўловчилар оқими.

Режа

1. Автомобил транспортидаги иқтисодий ислохотлар
2. Ўзбекистон йўловчи транспорти ва уни ривожлантириш масалалари
3. Йўналишлар тармоғи кўрсаткичлари
4. Автобус йўналишлари таснифи
5. Автобус йўналишларини танлаш ва асослаш, очиш (ёпиш) тартиби
6. Йўловчилар оқими ҳақида умумий тушунчалар
7. Йўловчилар оқимини кузатиш усуллари.

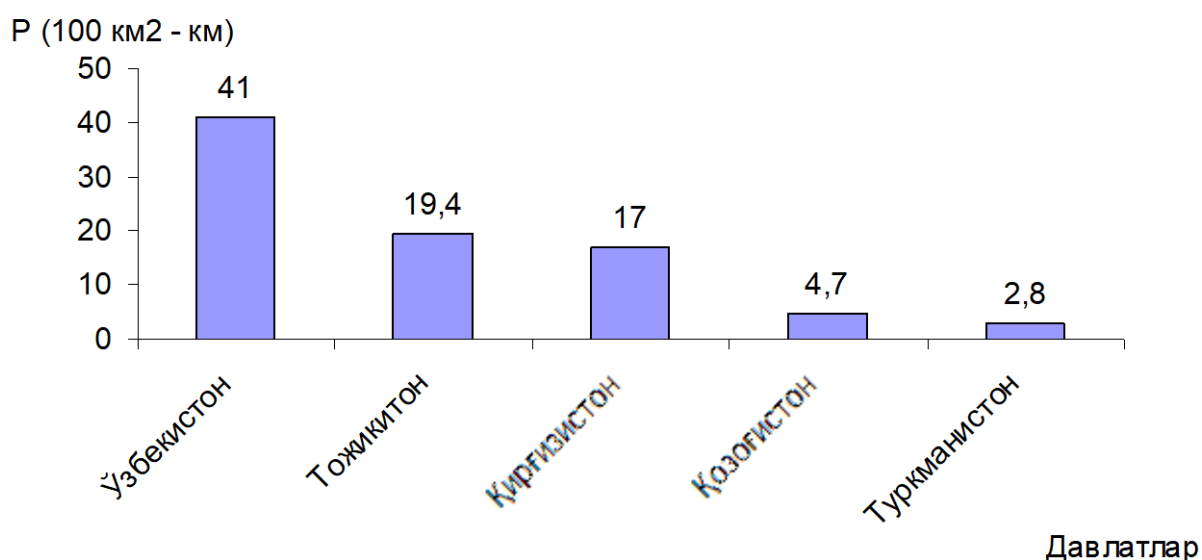
Таянч сўз ва иборалар:

Концепция, ЯИМ, Автомобил йўли, Темир йўл, Хаво йўллари, АТК, автобус, нолинчи қатнов, хайдовчи, тармоқ, йўналиш тури, йўналиш узунлиги, номинал сиғдирувчанлик, автосарой, АТЭ кўрсаткичлар, Транспорт ҳаракатчанлик, аҳолининг транспорт ҳаракатчанлиги, йўловчи оқими, талон усули, чипта усули, кўз билан чамалаш усули, кўзатув усули, мақсадли ҳаракатланиш, мақсадсиз ҳаракатланиш, йўловчилар оқимининг нотекслиги

Автомобил транспортидаги иқтисодий ислохотлар

Мамлакат иқтисодиётини ривожлантиришда транспортнинг улушини оширишда баъзи имкониятлардан фойдаланиш самарадорлиги кам бўлса, бошқа томондан устунликлар мавжуд. Ўзбекистон Республикаси денгиз транспортига чиқиш учун камида икки давлат чегарасини кесиб ўтишга мажбур бўлган дунёдаги икки (Лихтенштейн ва Ўзбекистон) давлатнинг бири ҳисобланади. Бу эса, экспорт, импорт ва транзит салоҳиятларни камайишига олиб келади. Аммо, мамлакатимиз Ўрта Осиёнинг марказий

қисмида жойлашган бўлиб, Марказий Осиёнинг барча давлатлари (шимол ва шимоли-ғарбдан Қозоғистон, жануби-ғарбдан Туркменистон, жанубдан Афғонистон, жануби-шарқдан Тожикистон ва шарқдан Қирғизистон) билан умумий чегарага эга бўлган ягона давлат ҳисобланади. Бундан унумли фойдаланиш, яъни, барча қўшни давлатлар билан ҳамкорликни ривожлантириш, савдо алоқаларини мустаҳкамлаш ҳисобига экспорт, импорт ва транзит салоҳиятларни оширишга эришиш мумкин. Марказий Осиё давлатлари ичида мамлакатимиз автомобил йўлларининг зичлиги бўйича энг юқори кўрсаткичга эга (1.1.1-расм) [Ўзбекистон Республикасининг 2035 йилгача ривожланиш Стратегиясининг концепцияси].

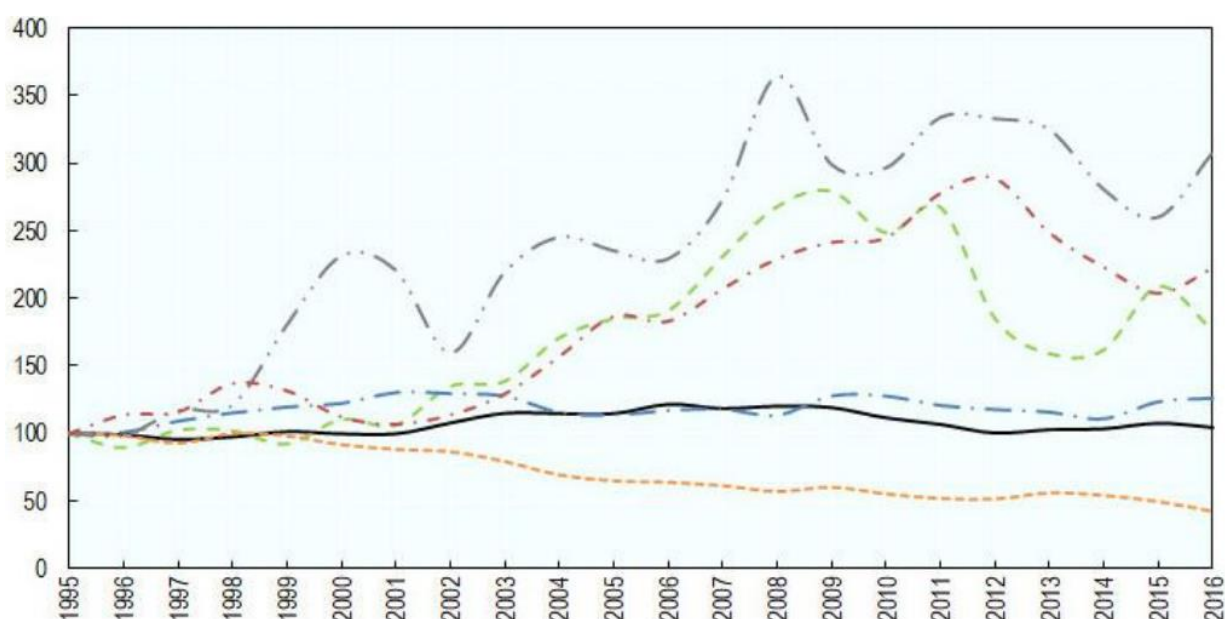


1.1.1-расм. Марказий Осиё давлатлари автомобил йўллари тармоқларининг зичлиги

Ўзбекистонда транспорт ялпи ички маҳсулотнинг (ЯИМ) 6,4 %ни (ривожланган мамлакатларда 8-12%), жами инвестицияларнинг 7,4 %ни, хизматлар бозори умумий ҳажмининг 29,5 %ни ташкил этади. Уй хўжаликлари харажатларининг ўртача 10% транспортга тўғри келади, шу билан иқтисодий тармоқларнинг оралиқ истеъмолининг тахминан 10,3% ва жами қўшилган қийматнинг 9,3% ни ташкил этади [Концепция].

2008-2018 йиллар учун соҳанинг қўшилган қиймати кўринишидаги мақсадли кўрсаткичи 4 022,9 дан 23 135,4 миллиард сўмгача ёки 5,8 бараварга ўсди. Шу билан бирга, транспортнинг ЯИМдаги улуши 2018 йилда 2008 йилга нисбатан 11,5 дан 6,4 %гача, транспорт секторининг асосий капиталига инвестициялар улуши 26,4 дан 6,4 %гача камайди. ЯИМнинг йиллик ўсиш суръатларининг нисбатан юқори бўлишига карамай, транспортнинг ЯИМдаги улуши ва транспортга инвестицияларнинг пасайиш тенденцияси давом этмоқда [Концепция].

Дунёнинг турли давлатларида транспортнинг мамлакат иқтисодиётидаги ўрни, уларга ажратиладиган инвестициялар ҳажми турлича. 1.1.2-расмда ички транспорт инфратузилмасига инвестицияларнинг ҳажмининг минтақалар бўйича таҳлили келтирилган [<https://www.itf-oecd.org/inland-transport-infrastructure-investment-oecd-remains-stable-07-gdp>].



1.1.2-расм. Ichki transport infratuzilmasiga investitsiyalar hajmining mintaqalar bo'yicha tahlili. (доимий 2010 йилги нархлар, 1995=100)

————— — Ғарбий Европа давлатлари; - - - - - — Марказий ва Шарқий Европа давлатлари; - · - · - — Шимолий Америка; - - - - - — Япония; - · · - · — Россия Федерацияси; - · - · - — Австралия.

Ўзбекистон йўловчи транспорти ва уни ривожлантириш масалалари

Биринчи автобуслар Тошкентда 1909 йил декабр ойида пайдо бўлди. Немис ва Француз саноатига тегишли 10 дана 8 ўринли автобуслар {Қуйлик-Николск поселкаси, Никольск-Соборная майдони (ҳозирги Мустақиллик майдони), Вокзал-Якшанба бозори (ҳозирги шимолий вокзал - А. Навоий майдони яқини) йўналишларида қатнай бошлади.

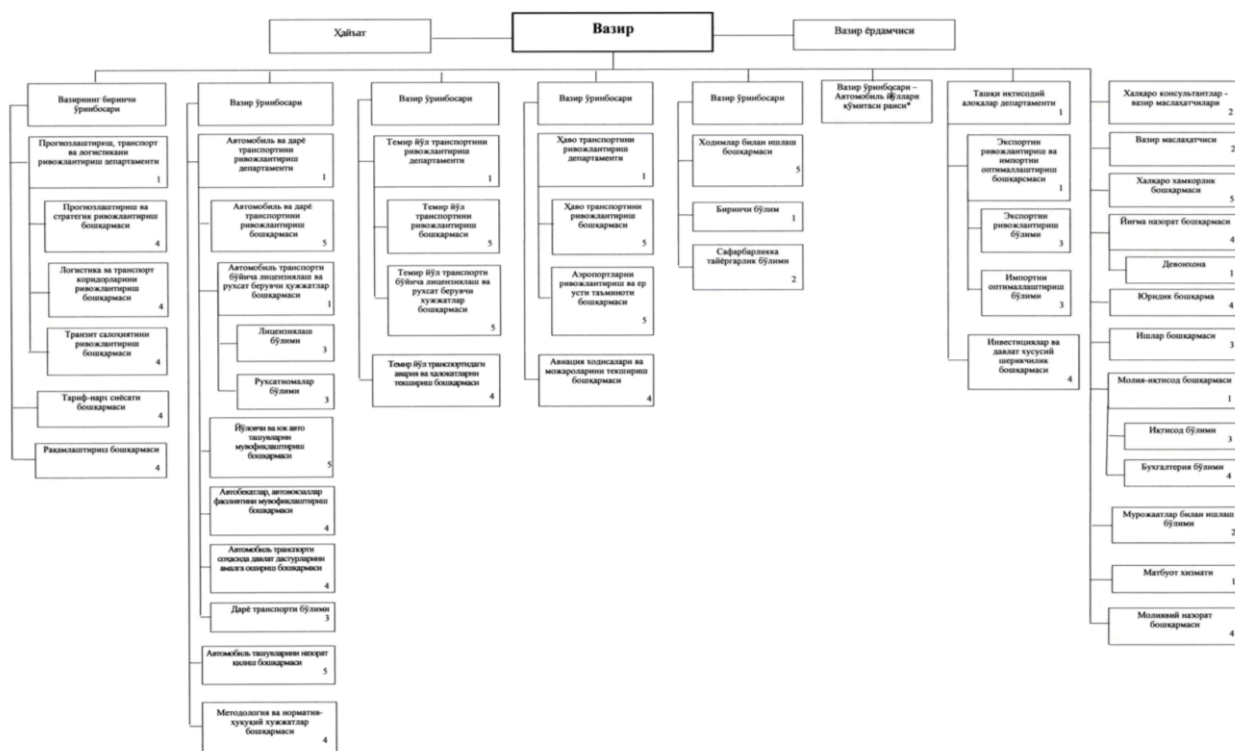
1924 йилни Ўзбекистонда автобусларда йўловчилар ташишнинг бошланиш даври деб ҳисоблаш мумкин. 1924 йили Тошкент шаҳрида биринчи марта 1-сонли автобаза ташкил этилди.

1-автокорхона Рено, Форд, Мерседес, Опел, Студбеккер ва шунга ўхшаш ҳар хил русумдаги автомобиллардан ташкил топган эди. 1927 йилда Ўзбекистонда 183 дана енгил автомобил ва 80 дана автобус мавжуд эди.

Давлатимиз мустақилликни қўлга киритгандан сўнг мамлакатни ижтимоий-иқтисодий ривожлантириш бўйича барча соҳаларни модернизация қилиш амалга тадбиқ этила бошланди. Бу эса, аҳолининг йўловчи транспорти хизматига бўлган эҳтиёжининг ошишига олиб келди, ўз навбатида, соҳада янги муаммоларни келтириб чиқарди. Булардан энг асосийларига жисмонан ва маънан эскирган транспорт воситаларини замонавий талабларга жавоб бера оладиган янгилари билан алмаштириш, ташиш жараёнини ташкил этиш ва бошқаришда эски, шу давргача қўлланиб келинган усуллардан тубдан фарқ қилувчи ва бозор иқтисодиёти талабларига жавоб берувчи усулларни яратиш. Хусусан, автотранспорт соҳасида юқоридаги муаммоларни ҳал қилиш учун ҳукумат томонидан бир қанча ишлар амалга оширилди ва ошириб келинмоқда.

Конституция асосида автотранспорт соҳасида бир қатор қонун ҳужжатлари, жумладан, Ўзбекистон Республикасининг “Шаҳар йўловчилар транспортидан бепул фойдаланишни тартибга солиш тўғрисида”ги (30.08.1996й.), “Шаҳар йўловчи транспорти тўғрисида”ги (25.04.1997й.), “Автомобиль транспорти тўғрисида”ги (29.08.1998й.), “Йўл ҳаракати

хавфсизлиги тўғрисида”ги (19.08.1999й.), “Фаолиятни айрим турларини лицензиялаш тўғрисида”ги (25.05.2000й.), “Тадбиркорлик фаолияти эркинлигининг кафолатлари тўғрисида”ги (25.05.2000й.), “Автомобиль йўллари тўғрисида”ги (29.06.2007й.) ва бошқа қонунлар қабул қилинди ҳамда янгилари ишлаб чиқилмоқда. Мавжуд қонунлар давр талабларидан келиб чиққан ҳолда янада такомиллаштирилиб борилмоқда. Ўзбекистон Республикаси Президенти Ш.Мирзиёевнинг 2019 йил 1 февралдаги ПҚ-4143-сонли Қарори билан барча транспорт турлари бўйича бошқарув органлари фаолияти бирлаштирилиб Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлиги ташкил этилди. Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлиги марказий аппарати тузилмаси 1.2.1-расмда келтирилган.



1.2.1-расм. Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлиги марказий аппарати.

Агар 2013 йилда республикада 4280 йўловчи ташиш йўналиши мавжуд бўлиб, шундан 3015 та йўналиш қишлоқ жойларига тўғри келган бўлса, 2019 йил бошида йўналишлар сони 4426 тани, шу жумладан қишлоқ жойларида 3124 тани ташкил қилди.

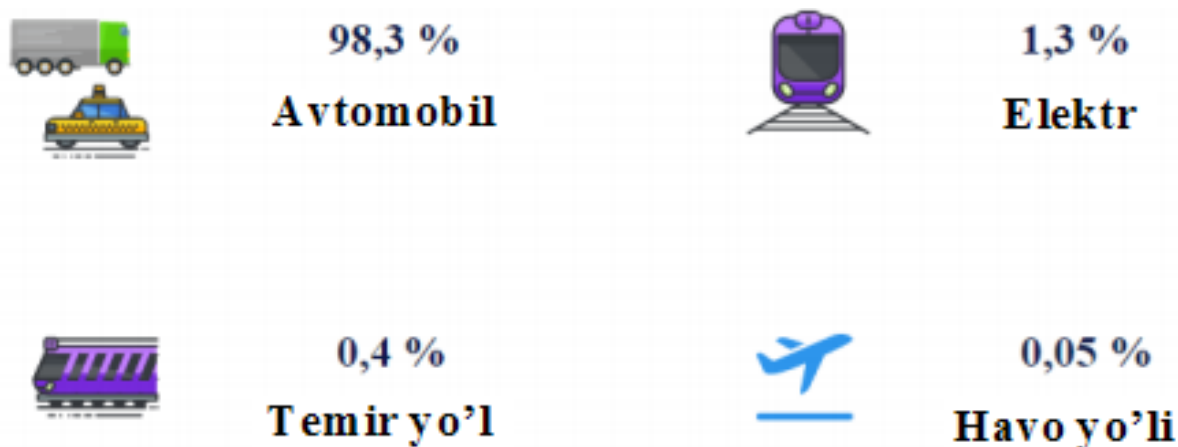
Йўловчи ташиш йўналишлари тармоғи ўз ичига 1788 та автобус йўналишлари ва 2638 та йўналишли такси йўналишларини олади. Йўловчи транспорти тармоғининг умумий узунлиги 95,7 минг км.ни ташкил қилади.

Шаҳарлараро ва вилоятлараро ташувларда 178 та йўловчи ташиш йўналишлари мавжуд бўлиб, шундан 123 таси автобус йўналишлари ва 55 та йўналишли такси йўналишларидир.

Янги йўналишлар асосан шаҳар атрофи турига мансуб бўлиб, қишлоқ жойларини боғлаш вазифасини бажармоқда. Шундай қилиб, 2016 йилда қишлоқ жойларида 58 та, 2017 йилда 100 та янги йўналишлар очилди.

Қўшни давлатлар, шунингдек Россия Федерацияси билан халқаро автобус алоқасини ўрнатиш бўйича ишлар олиб борилмоқда, хусусан, 2018 йилнинг ўзида 14 та йўналиш очилди. 2019 йилда Қозоғистонга қўшимча 5 та йўналиш очилди.

Транспорт турлари бўйича йўловчи ташиш таркибида автомобил транспорти етакчилик қилмоқда. Унинг жами йўловчи ташиш ҳажмидаги улуши – 98,3%ни ташкил этади (1.2.2-расм).



1.2.2 – расм. Транспорт турлари бўйича йўловчиларни ташиш таркиби, % (2019 йил январ-сентябр ойлари учун).

Ҳозирги кунда мамлакатимиз йўловчи транспорти тизимини янада ривожлантириш учун қуйидагилар вазифаларни амалга ошириш зарур:

1. Шаҳар қурилиши ва транспортни режалаштириш дастурларини (лойиҳаларини) боғловчи механизмларни такомиллаштириш. Қурилаётган уй-жой ва саноат лойиҳаларини Транспорт вазирлиги билан мажбурий мувофиқлаштириш, шаҳарсозлик (саноат ва турар жой қурилиш дастурлари ва лойиҳалари)ни транспорт тизимининг имкониятлари билан синхронлаштириш механизмларини ишлаб чиқиш. Шаҳарсозлик амалиётида функционал юкланиш (зичлик, қаватлар сони ва бинонинг фойдаланиш мақсади, аҳоли зичлиги ва автомобиллаштириш даражаси) ва ҳудуднинг транспорт ресурси (йўл тармоғи ва ер усти жамоат транспорти тармоқлари эгаллаган ҳудуднинг улуши, кўчаларнинг ўтказувчанлик қобилияти, йўл тармоқлари, жамоат транспорти тизимларининг ташиш қобилияти) ўртасидаги мувозанатни ҳисоблаш услубини ишлаб чиқиш.

2. Бугунги кунгача шаклланган транспорт тизимини тартибга солувчи қонунчилик, давлат ва хўжалик бошқаруви органлари, истеъмолчилар ва транспорт хизматларини таъминлаб берувчилар ўртасидаги муносабатлар ҳозирги кунда соҳани давлат томонидан тартибга солишнинг янги шартлари асосида ривожланишни талаб қилмоқда. Хусусан, транспорт соҳасида давлат-хусусий шериклик масалаларини қонунчилик билан тартибга солиш масалаларини ҳал этиш, пуллик йўллар механизмларини жорий этиш, йўл ҳаракати хавфсизлиги ва бошқалар.

3. Тарифларни давлат томонидан тартибга солиниши тизимини такомиллаштириш.

4. Минимал ижтимоий транспорт стандартларини ўзида мужассам этувчи тизим ишлаб чиқиш орқали аҳолига юқори сифатли йўловчи ташиш хизматларидан фойдаланиш имкониятини яратиш. Мазкур

фаолият натижаларини мониторинг қилиш масалаларига комплекс ва тизимли ёндашиш лозим.

5. Транспорт соҳасида кадрлар сиёсатини такомиллаштириш. Бугунги кунда қуйидагилар билан тавсифланади:

- ходимлар таркибини танлаш ва улар билан ишлашнинг шаффоф ва очиқ механизмларини;
- Транспорт вазирлиги мутахассислари ва таркибий бўлинмалар раҳбарлари фаолияти самарадорлигини баҳолаш тизимини;
- ишчи ходимларни рағбатлантириш механизминини;
- ходимлар заҳира базаси ва ундан фойдаланиш механизминини;
- ходимлар таркибини янгилаш ва алмаштириш (ротация) механизминини;
- мутахассисларни тайёрлаш ва қайта тайёрлашнинг такомиллашган тизиминини;
- илғор тажрибаларни жорий этиш мақсадида хориждан малакали мутахассисларни жалб қилиш механизминини;
- Транспорт вазирлиги мутахассислари ва таркибий бўлинмалари раҳбарларини мунтазам аттестациядан ўтказиш механизминини ишлаб чиқиш ва йўлга қўйиш лозим.

Шунингдек, транспорт таълими тизимини замонавий ускуналар ва инвентар, ўқув материаллари, компьютер технологиялари, юқори сифатли интернет алоқалари билан таъминлаш зарур.

6. Статистик маълумотларнинг ошкоралигини таъминлаш лозим.

7. Аҳоли учун йўловчи транспорти хизмати сифат даражаси ва фойдаланиш имкониятини ошириш зарур.

Шунингдек, бугунги кунда йўловчи транспорти соҳасидаги энг муҳим муаммолардан бири – бу аҳолига транспорт хизматларидан фойдаланиш даражасининг етарли эмаслиги.

Республикада ўртача 10 минг аҳолига 2,3 та лицензияга эга автобус, 1 та микроавтобус ва 12 та Дамас автомашиналари тўғри келади, бу жуда паст кўрсаткич ҳисобланади. 4426 йўловчи ташиш йўналишларидан

663 таси (14 %га яқин) бугунги кунда хизмат кўрсатмаяпти, шу жумладан, 349 та автобус йўналиши ва 314 та йўналишли такси йўналишлари ҳам [Ўзбекистон Республикасининг 2035 йилгача ривожланиш Стратегиясининг концепцияси].

Йўловчи транспорти турлари, афзаллиги ва камчиликлари

Транспорт турлари	Афзалликлари	Камчиликлари
Автобус	<ul style="list-style-type: none"> - маневрчанлигининг яхшилиги; - янги йўналишларни тез очиш ва борларини ўзгартира олиш мумкинлиги; - турли миқдорли ташишларни зудлик билан ташкил этиш мумкинлиги; - бошланғич капитал ҳаражатларнинг нисбатан камлиги. 	<ul style="list-style-type: none"> - жорий-эксплуатацион ҳаражатларнинг катталиги; - эксплуатация жараёнида автомобилардан чиқадиган газларда заҳарли моддаларнинг мавжудлиги; - конструкциянинг мураккаблиги сабабли (айниқса двигателни) унинг ишдаги ишончлилигининг камлиги.
Йўналиш-ли такси	<ul style="list-style-type: none"> - маневрчанлигининг яхшилиги; - янги йўналишларни тез очиш ва борларини ўзгартира олиш мумкинлиги; - бошланғич капитал (катта) ҳаражатларнинг нисбатан камлиги; - алоқа тезлигининг юқорилиги. 	<ul style="list-style-type: none"> - автомобиллар эксплуатацияси жараёнида ишлаб чиқарилган газлардаги заҳарли моддаларнинг мавжудлиги; - конструкциянинг мураккаблиги сабабли унинг ишдаги ишончлилигининг камлиги; - тарифнинг қимматлиги.
Енгил автомобил	<ul style="list-style-type: none"> - маневрчанлигининг энг юқорилиги; 	<ul style="list-style-type: none"> - автомобиллар эксплуатацияси жараёнида ишлаб чиқарилган

	<ul style="list-style-type: none"> - алоқа тезлигининг энг юқорилиги 	<ul style="list-style-type: none"> Газлардаги захарли моддаларнинг мавжудлиги; - конструкциянинг мураккаблиги сабабли (айниқса двигателни) унинг ишдаги ишончлилигининг камлиги; - тарифнинг қимматлиги.
Троллейбус	<ul style="list-style-type: none"> - бошланғич капитал ҳаражатларнинг нисбатан камлиги (аммо автобусдан кўп); - ҳаркатнинг тинчлиги; - жадал тезлаша олиши; - алоқа тезлигининг юқорилиги. 	<ul style="list-style-type: none"> - ҳаводаги контакт-сим қурилмаларининг мураккаблиги (айниқса кесишиш жойлари, стрелкаси); - маневрчанлигининг автобусга нисбатан камлиги (контакт-сим шаҳобчалари сабабли).
Трамвай	<ul style="list-style-type: none"> - ташиш қобилиятининг катталиги; - йўловчилар оқими кўп бўлганда жойларда ташиш таннархининг арзонлиги; - бошқаришнинг соддалиги. 	<ul style="list-style-type: none"> - маневрчанликнинг камлиги; - ҳаракатдаги шовқиннинг кўплиги; - бошланғич капитал ҳаражатларнинг жуда катталиги.
Метро	<ul style="list-style-type: none"> - ташиш қобилиятининг энг катталиги; - алоқа тезлигининг энг катталиги; - ҳаракат мунтазамлигининг юқорилиги (тўсиқлар йўқлиги); - ҳаракат хавсизлигининг энг юқорилиги. 	<ul style="list-style-type: none"> - бошланғич капитал ҳаражатларнинг жуда катталиги.

Техник-эксплуатацион кўрсаткичларига биноан йўловчилар транспортнинг ҳар бир турининг энг оқилона ишлатиш жойлари бор.

Жуда катта ҳажмли йўловчилар оқимига, айниқса марказий жойларда йер усти транспорти ишини йенгиллаштиришда метронинг хизмати беқиёсдир. Метронинг бир йўналиши соатига 50-60 минг йўловчилар оқимига хизмат қила олади.

Трамвай муҳим аҳамиятли катта ҳажмли йўловчилар оқимига хизмат қилади. Метро йўналишининг давоми сифатида шаҳар туманларини шаҳар атрофи билан боғлашда кўп ҳолларда трамвайлардан фойдаланилади. Бир трамвай йўли, ундаги вагонлар сонига кўра соатига 15-18 минг йўловчилар оқими ҳажмига эга йўналишга хизмат қила олади. Суткасига камида 5 минг йўловчилар оқими бўлгандагина трамвай йўллари куриш мақсадга мувофиқдир.

Троллейбус шаҳарнинг асосий ёналишларида трамвайни алмаштиришда ҳамда йўловчилар оқими катта бўлган ҳолларда шаҳарни унинг атрофи билан бирлаштиришда қўланилади. Бир троллейбус йўли соатига 5-9 минг йўловчилар оқимига хизмат қилиши мумкин. Троллейбус йўналишини очиш учун айна йўналишда суткасига камида 2 минг йўловчилар оқими бўлиши мақсадга мувофиқ.

Автобуслар шаҳарнинг марказий ҳудудларидаги қисқа масофали қатновларда метро, трамвай ва троллейбус йўналишларига параллел кўшимча, яъни улар йўналишларини янада тўлдириш мақсадида ишлатилади. Йўловчилар транспортининг бошқа турлари бўлмаган ёки йўловчилар оқими кичик жойларда мустақил равишда автобус йўналишлари хизмати ташкил этилади. Шаҳар билан шаҳар атрофи йўловчилар алоқаларини ўрнатишда автобус хизматининг алоҳида ўрни бор. Бир автобус йўли соатига 5-7 минг йўловчилар оқимига ва параллел лентали ҳаракатларда эса 10 минг йўловчилар оқимига хизмат кўрсатиш қобилиятига эга [Б.Хўжаев. АЮПТА].Йирик шаҳарлардаги йўловчилар ташувчи барча транспорт турларининг алоҳида шаҳобчалари ўзаро боғланган бўлиб, улар йўловчилар

оқими катта бўлган жойларни тўғридан-тўғри боғлайдилар ва шаҳар ичи транспорт шохобчаларини шаҳар атрофи алоқалари билан бирлаштиришда хизмат қиладилар.

Йўналишлар тармоғи кўрсаткичлари

Йўналишлар тизими дейилганда шаҳар, туман, ёки вилоят ҳудудидаги барча умумфойдаланиш транспорти йўналишлари йиғиндиси тушунилади.

Йўловчи ташиш транспорти тармоқларида йўловчиларнинг қулай ҳаракатланиши , барча турдаги транспортларнинг ўзаро мувофиқ ишлаши йўналишлар тизиминининг такомиллашганлигига боғлиқ.

Шаҳардаги кўча ва йўлаклардан ўтадиган автобус йўналишлари шаҳар автобус тармоғини ташкил этади.

Барча турдаги транспорт (автобус ва трамвай) йўналишлари биргаликда шаҳар транспорт тармоғини ташкил этади.

Шаҳар транспорт тармоғига қўйилган талаблардан энг асосийларига кўйидагиларни кўрсатиш мумкин:

- иложи борича кўзланган манзилга битта транспортда етиб олиш;
- манзилга кам вақт сарф қилиб тез етиб бориш;
- транспорт воситасидаги йўловчилар сони унинг меъёрий сиғимидан катта бўлмаслиги;
- йўловчилар хавфсизлигини таъминлаш.

Йўналиш тармоғини танлаш ва асослаш йўловчи оқимининг тақсимланишига боғлиқ бўлади.

Йўналишларни тўғри танлаш йўловчиларни манзилларига етиб бориши учун сарфлайдиган вақтини камайтиради ва транспорт воситаларидан фойдаланиш самарадорлигини ошишига олиб келади.

Йўналишлар тизимининг тармоқланишини тавфсифлаш учун йўналиш коэффициентидан фойдаланилади.

Йўналиш коэффициенти ($K_{\text{й}}$) барча автобус йўналиши узунлигини ($\sum L_{\text{й}}$) автобус йўналишлари ўтган кўча ва йўлларнинг узунлигига ($L_{\text{м}}$) яъни автобус тармоғи узунлигига нисбати билан аниқланади:

$$K_{ii} = \frac{\sum L_{ii}}{L_m} \quad (2.4.1)$$

Транспорти тармоғи яхши ривожланган шаҳарлар учун бу кўрсаткич 2-3,5, транспорт тармоғи кам ривожланган шаҳарларда эса 1,2 – 1,3 га тенг бўлади.

Автобус йўналишининг узунлигини шаҳар майдонининг юза бирлигига (G) тўғри келиши транспорт тармоғининг зичлиги деб аталади:

Транспорт тармоғининг зичлиги қанча юқори бўлса, йўловчиларни бекатга бориш учун сарфлайдиган вақти шунчалик кам бўлади.

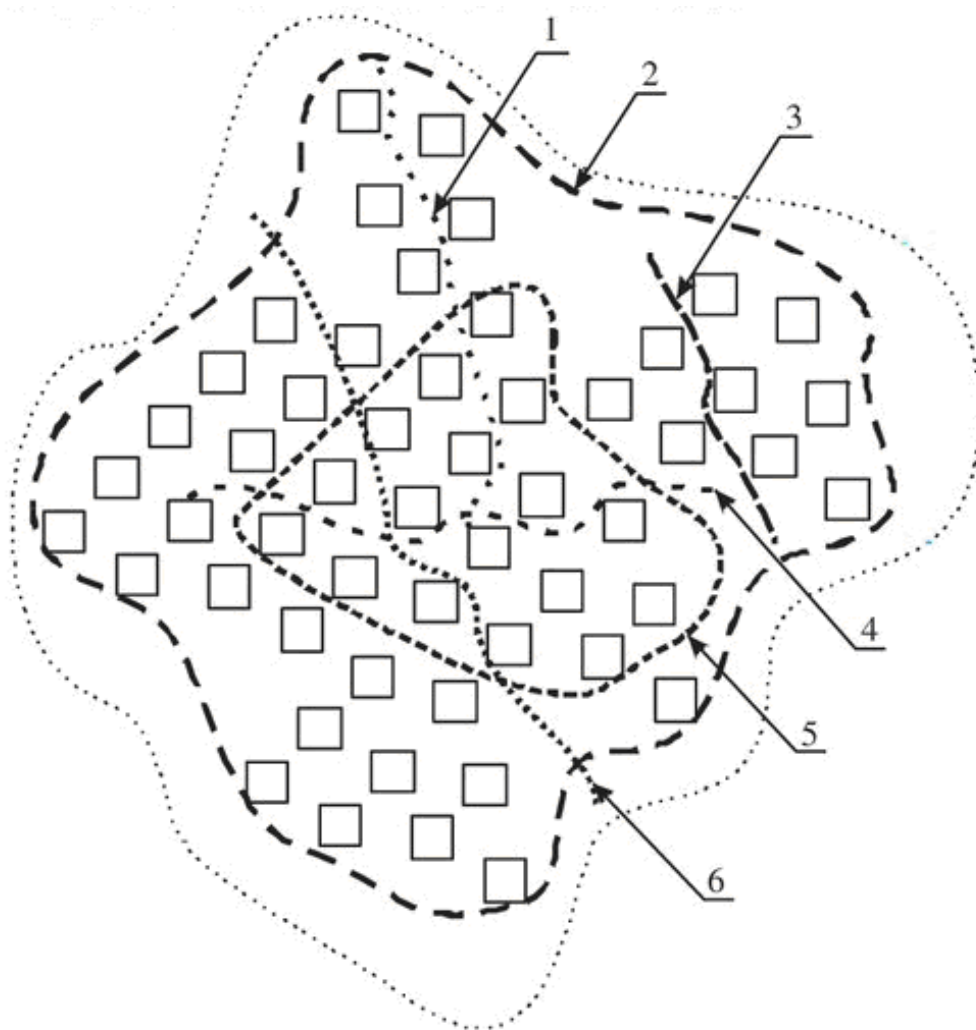
Транспорт тармоғининг зичлиги йирик шаҳарларда 2- 2,5 км/км² дан кам бўлмаслиги тавсия этилади. Шаҳарнинг марказий туманларида эса бу кўрсаткич 5-7 км/км² бўлади.

Автобус йўналишлари таснифи

Автобус йўналиши дейилганда автобус ва йўналишли таксиларнинг бошланғич ва сўнгги бекатлар оралиғида белгиланган ҳаракат йўллари тушунилади. Ишлаш вақтига кўра автобус йўналишлари доимий ва вақтинчалик бўлиши мумкин. Доимий йўналишларда йил давомида ва ҳафтанинг барча кунларида транспорт воситалари бир хил миқдорда катнайди. Вақтинчалик йўналишлар эса мавсумда ёки муайян заруратга кўра (масалан шанба ёки якшанба кунлари дам олиш учун) ташкил қилиниши мумкин.

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

Шаҳар автобус йўналишлари шаҳар ҳудудидаги ҳаракат йўлларига биноан ажратилади (2.5.1-расм).



2.5.1 – расм. Шаҳар ҳудудидаги ҳаракат йўлларига биноан автобус йўналишларининг турлари: 1 – радиал; 2,5 – халқасимон; 3 – тангенциал; 4 – ярим диаметрал; 6 – диаметрал.

Диаметрал йўналиш шаҳарнинг бир четини иккинчи чети билан шаҳар марказий ҳудудларини кесиб ўтиб, шаҳар марказини четлари билан ҳамда шаҳар четки ҳудудларини ўзаро боғлайди.

Радиал йўналишлар шаҳар четидаги сўнги нуктадан марказ томон йўналган бўлади бундай йўналишлар шаҳар четларини марказ билан, 31ека жойларни туман марказлари ёки метро йўналишлари билан боғлайди.

Ярим диаметрал йўналишлар шаҳардаги икки туман марказларини ўзаро боғлайди.

Ҳалқасимон йўналишлар айлана ёки берк синиқ, чизикдан иборат бўлиб, шаҳарнинг ўзаро алоқага муҳтож тарқоқ нукталарини бирлаштирувчи йўналишдир.

Тангенциал йўналишлар шаҳарнинг айрим туманларини марказга кирмай ўзаро боғлайди.

Аралаш йўналишлар юқорида келтирилган йўналишларнинг бир неча элементларини ўз ичига олади.

Шаҳар марказини четки туманлар билан бирлаштирувчи асосий йўналишлар диаметрал ва радиал йўналишлар ҳисобланади. Мазкур йўналишларда аксарият йўловчилар ташилади.

Диаметрал йўналишларда автобуслар иложи борича бир хил миқдорда йўловчилар билан тўлиши мақсадга мувофиқдир. Агар улар йўловчилар билан текис юкланмаса, транспорт воситаларидан нотекис фойдаланилади. Бундай камчиликнинг олдини олиш мақсадида диаметрал йўналишга бошқа йўналишлар қўшилади. Масалан, йўловчилар кўп бўлакларга ёрдамчи радиал йўналиш ташкил этиш билан нотекис юкланишни бартараф этиш мумкин.

Шаҳар ичи туманларида ҳаракатланувчи автобуслар йўловчилар билан текисроқ юкланади. Айниқса, шаҳар маркази яқинида ҳалқасимон йўналиш ташкил этилган бўлса, у иш билан боғланган қатновларни ўз ичига олиб, «тиғиз» соатларни анча юмшатади.

Автобус йўналишларини танлаш ва асослаш, очиш (ёпиш) тартиби

Автобус йўналишларини белгилаш – рационал трассани, ҳаракат йўналишини, оралиқ ва охириги бекатларни танлаш ва асослаш пухта ва зарур техник-иқтисодий асосланган ҳолда амалга оширилиши керак. Чунки автобус йўналишлари йўловчиларни ташиш шароитлари ва қулайлигига, уларнинг тезлиги ва ҳаракат хавфсизлигига, ҳайдовчилар жамоаси иш режимига ҳамда автобуслардан фойдаланиш самарадорлигига ҳам ҳам сезиларли таъсир кўрсатади. Автобуслар ҳаракат йўналишини, шунингдек, оралиқ ва охириги бекатлар аҳолининг ташишга бўлган эҳтижидан келиб чиққан ҳолда

танланади. Бунда йўловчилар оқими йўналиш узунлиги давомида барқарор бўлиши ҳисобга олиниши керак.

Йўналиш трассасини ўрганиш қуйидаги босқичлардан иборат бўлади:

а) йўналишларнинг ҳаракат хавфсизлиги талабларига мувофиқлиги, у қуйидагилар асосида баҳоланади:

транспорт ташкилоти ёки йўловчилар ташишни амалга оширувчи бошқа ташкилот томонидан тақдим этиладиган йўналиш тўғрисидаги ахборот;

б) оралиқ ва охириги тўхташ манзиллари жойларини ҳамда улар ўртасидаги масофани аниқлаш, автобуслар буриладиган ва тўхтаб турадиган майдончалар жойи ва ўлчамини белгилаш;

в) трассада аниқланган, йўловчилар ташиш хавфсизлигига тўсқинлик қиладиган нуқсонларни бартараф этиш бўйича талаб этиладиган чоратадбирлар ва ишлар руйхати кўрсатилган ҳолда ўрганиб чиқиш натижалари бўйича далолатнома тузиш;

г) кўприклар, кесишган йўл устидан ўтқазилган кўндаланг йўллар, эстакадалар ва автобус йўналишидаги бошқа сунъий иншоотларнинг қурилиш меъёрлари ва қоидаларида ҳамда бошқа норматив ҳужжатларда белгиланган хавфсизлик талабларига мувофиқлигига эътиборни қаратиш;

д) синов рейсларини ташкил этиш ва амалга ошириш, синов рейслари давомида ҳаракат тезлиги нормалаштирилади ва йўналиш масофаси узил-кесил ўлчанади.

Синов рейслари натижалари бўйича баённома тузилади. Баённомада йўналишнинг белгиланган узунлиги ва рейсга кетадиган вақтнинг белгиланганлиги, айланма рейс, охириги манзилларда туриш вақти, белгиланган йўлда юриш тезлиги кўрсатилади.

Ўрганиб чиқилаётган йўналишда масофани ўлчаш ва автотранспорт воситасининг ҳаракатланиш вақти хронометражи протоколи комиссиянинг барча аъзолари томонидан имзоланади.

Автомобил транспортида шаҳарда, шаҳар атрофида, шаҳарлараро ва халқаро йўналишларда йўловчилар ташиш, йўналишларни очиш (ёпиш)

тартиби тўғрисидаги (Ўзбекистон адлия вазирлигида 2004-йилнинг 21-майида 1363-рақами билан рўйхатдано`тган) Низомга мувофиқ амалга оширилади [Ж.Р.Кулмухамедовва б. Автотранспорт воситаларида йўловчиларташишни ташкил етиш: Касб-хунур коллежлари учун ўқув кўлланма. О`зР Олий ва о`рта махсус таълим вазирлиги, О`рта махсус, касб-хунур таълим маркази.-Т.: 2011.- 166 бет.].

Янги йўналиш очиш ташаббуси ташувчиларга, маҳаллий ҳокимият органларига, фуқароларнинг о`зини о`зи бошқариш органларига, автомобил ва дарё транспорти агентлиги бо`лимларига ва хорижий давлатларнинг ваколатли органларига тегишли бўлишимумкин.

Янги ё`налишлар йўловчилароқими барқарор бўлганва ҳаракат хавфсизлигини таъминлайдиган шарт-шароитлар мавжуд бўлгантақдирда очилади.

Бунинг учун автомобил ва дарё транспорти агенлиги, автотранспорт корхонаси, ҳокимият, йўлҳаракати хавфсизлиги бўлимларива йўлташкilotлари вакилларидадан иборат комиссия тузилади.

Комиссиянинг асосий вазифаси тақлиф етилган йўналишдаё`ловчиларни ташишда ҳаракат хавфсизлиги таъминланадими-ё`қми? деган масалани йечишдан иборат бо`лади.

Бунинг учун комиссия йўлнингпаспортида ко`рсатилган геометрик параметрлари ва ҳолатини амалда қандай аҳволдалигига ва уларни “Йўлқурилиш ме`ёрлари ва қоидаларига” ва бошқа ме`ёрий хужжатлар талабларига мос келиш- келмаслигини аниқлашдан иборат бо`лади.

Комиссия ишини 4 та даврга ажратиш мумкин:

- тайёрланиш;
- кўздан кечириш;
- далолатномани расмийлаштириш;
- аниқланган материалларни керакли ташкilotларга етказиш.

Тайёрланиш даврида комиссия аъзолари ўзлари учун зарур бўлган материалларни тайёрлайдилар. Масалан:

1. Автосаройнинг тасарруф бўлими хизматчиси йўналишнингсхемасини, бекатларни, йўл-транспорт ходисаси (ЙТХ) содир бўлиши мумкин бўлган жойларни, йўлнинг хавфли қисмларини ва хавфсиз ҳисобий тезликнинг қийматларини тайёрлайди. Шу билан бирга, улар ҳаракат жадвали, автобусларнинг тезлиги, хавфли участкаларни бартараф етиш учун таклифларни ҳам тайёрлайди.

2. Йўл хўжалиги ходимлари йўлнингпаспортини тайёрлайдилар.

3. Йўлҳаракати хавфсизлиги бўлимлари кўздан кечирадиган йўналиш ўтган йўлда ҳаракатнинг қандай бошқарилиши, светофорлар, йўл белгилари, йўлнингқайси жойларида ЙТХ нинг содир бўлгани ҳақидаги маълумотларни тайёрлайдилар.

Йўналишни кўздан кечириш бекатнинг бошидан охиригача бажарилади. Кўздан кечириш даврида барча аниқланган камчиликлар, масалан, йўлнинг геометрик ўлчамларини “йўл паспорти” га мос келмаслиги алоҳида белгилаб борилади.

Йўналишни кўздан кечириб бўлингач, далолатнома расмийлаштирилади ва унинг нусхаси керакли ташкилотларга юборилади. Далолатномада йўлни кузатиш даврида аниқланган камчиликлар ким томонидан бартараф етилиши ва муддати, автобус қатновини ташкил етиш мумкин ёки мумкин эмаслиги кўрсатилади ва комиссия аъзолари томонидан имзо қўйиб тасдиқланади.

Агар автобус йўналиши ўтадиган йўлларда жуда хавфли участкалар мавжуд бўлса, бундай йўналишда автобус қатновини очишга рухсат етилмаслиги керак:

- йўл қоппамаси жуда ёмон аҳволда бўлса;
- йўл ёқаси жуда ёмон аҳволда бўлса;
- йўлнинг кўриниш масофаси тўсатдан хавф пайдо бўлиб қолганида шошилинч тормоз бериш имконини бермаса;
- тор кўприкларда ва ҳоказо.

Ҳар бир янгидан очиладиган ва фойдаланиладиган йўналишлар учун йўналишпаспорти тузилади ва тасдиқланади.

Автобус йўналишининг паспортида қуйдагилар бўлади:

Йўналиш _____

Автотранспорт корхонаси _____

Тармоқ _____

Йўналиш тури _____

Йўналиш узунлиги _____

Ишнинг мавсумийлиги _____

Ҳаракатнинг очилиш вақти _____

Тўхташ бекатлари сони _____

Йўналишда хизмат қилувчи автобус русуми _____

Йўналишдаги автобуслар сони _____

Йўналиш тасвири _____

Йўналишнинг қисқача тавсифи _____

Тариф ҳаққи тури _____

Автокорхона директори (Бошқарув раиси) _____ (имзо)

Тасарруф хизмати бўлими бошлиғи _____ (имзо)

Йўловчилар оқими ҳақида умумий тушунчалар

Аҳолининг ташишга бўлган талабини тавсифлашда, йўловчилар ташиш шароитларини таҳлил қилиш ва автобуслар ҳаракатини оқилона ташкил қилишда йўловчилар оқими кўрсаткичи ишлатилади.

Йўловчилар оқими дейилганда бир йўналиш бўйича қатнаётган йўловчилар миқдори тушунилади. Йўловчилар оқими эпюра шаклида берилиб, маълум йўналиш бўлаги, йўналиш ва йўналиш, тумандаги йўловчилар ташиш кескинлигини билдиради.

Шаҳар ичи йўловчилар оқими унда доимий яшовчи, шаҳар атрофидан келган ва шаҳарга келиб вақтинча яшовчи йўловчилар оқими йиғиндисидан

иборат бўлади. Йирик шаҳарлар атрофидан келадиган аҳоли унинг йўловчилар оқимига катта таъсир этади ва улар шаҳар ишлаб чиқариш объектларида ишлайдиган ва транспортдан доимий фойдаланувчи ҳамда транспортдан онда-сонда фойдаланувчиларга бўлинади.

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

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

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

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

Йўловчилар оқимининг сутка соатлари бўйича ўзгариш характери иш бошланиш олди ва тугаш вақти билан боғлиқ бўлиб, унинг ўзгарувчанлик характери тасвирланган. Сутканинг турли соатларида ҳар хил йўналишдаги қарама-қарши йўналишлар бўйича ўзгарувчанлик. Ташкилот ва корхоналар шаҳар ёки туман марказларида жойлашган бўлса, йўловчилар оқими, одатда, марказга томон ёки марказдан четга қараб йўналишлар бўйича анчагина катта бўлади.

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

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

Йўловчилар оқими таркибининг ўзгариши саноат корхоналари, савдо ташкилотлари, маъмурий идораларда белгиланган иш режимлари ҳамда ўқув юртлардаги дарс жадвали вақтлари билан боғлиқдир.

Йўловчилар оқимининг йўналишларга кўра ўзгаришига шаҳар планировкаси (объектларнинг жойлашуви), йўлларнинг жойлашуви ва характери, йўловчилар ҳосил этувчи ва йўловчиларни қабул этиш пунктларининг айрим сабабларига кура (масалан, халқ сайли, спорт мусобақаси ва ҳ.к.) ўзгариб туриши кўп жиҳатдан таъсир этади.

Ҳозирги даврда йирик шаҳарларда бир неча марказлар бўлиб, шартли равишда улар "шаҳар фокуслари" деб аталади. Бундай "шаҳар фокуслари"га аҳоли зич яшовчи кичик ҳудудлар ёки йирик саноат корхоналари бор жойлар, стадионлар, ипподромлар, дам олиш ва маданият боғлари, театрлар, йирик ўқув юртлари, маъмурий идоралар ва йирик савдо ташкилотлари (бозорлар)ни киритиш мумкин.

1. Бутун йўналиш бўйича йўловчиларни ташиш ҳажми
2. Йўналишнинг бўлаклари (бекатлар оралиғи) бўйича йўловчилар оқимининг тақсимланиши.
3. Куннинг соатлари бўйича йўловчилар оқимининг ҳажмини тақсимланиши.
4. Йўловчилар айланиши.
5. Йўловчиларни ўртача ташиш масофаси.
6. Йўловчиларнинг алмашувчанлик коэффициенти.

Йўловчилар оқими ўрганилаётганида улар график, эпюра, картограмма, циклограмма ёки жадвал кўринишида тасвирланиши мумкин.

Йўловчилар оқими йўналишнинг узунлиги ва куннинг соатлари бўйича нотекис тақсимланади.

Йўловчилар оқимини куннинг соатлари бўйича ўзгаришини кўрадиган бўлсак унда иккита йўловчи оқими энг катта бўлган даврларни кузатиш мумкин. Бу даврлар тиғиз вақт (“пик”) деб номланади.

Йўловчилар оқимини куннинг соатлари бўйича ўзгариши “Йўловчилар оқимини куннинг соатлари бўйича нотекислик коэффиценти” орқали тавсифланади. Куннинг соатлари бўйича нотекислик коэффиценти «тиғиз» вақтидаги йўловчилар сонини бир соатдаги ўртача йўловчилар сонига бўлиб аниқланади:

$$\eta_n = \frac{Q_{\max}}{Q_{\text{ўрт}}}$$

бу ерда: Q_{\max} - энг катта бир соатлик йўловчи оқими (иккала йўналиш бўйича);

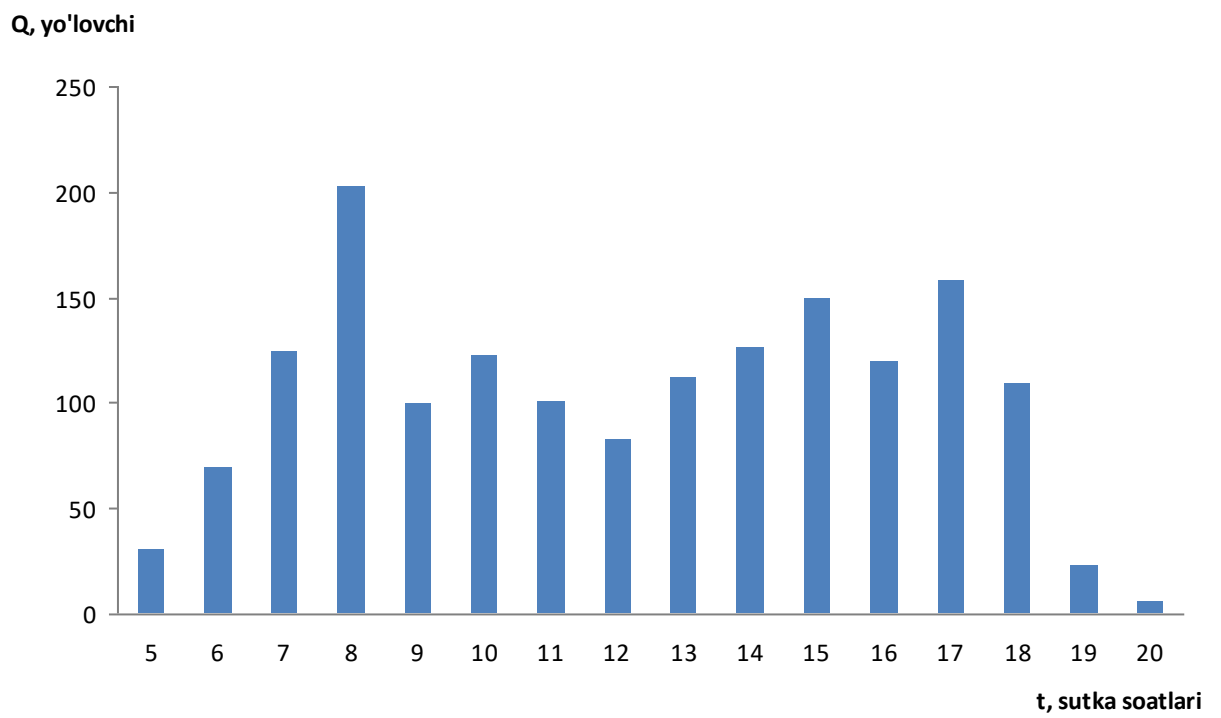
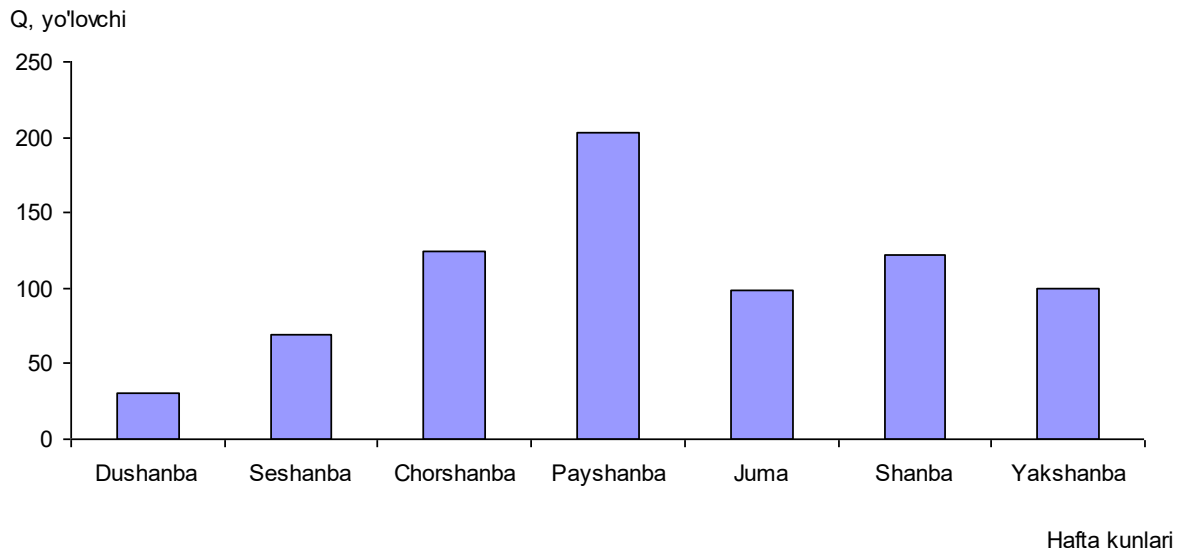
$Q_{\text{ўрт}}$ - иккала йўналиш бўйича йўловчи оқимининг бир соатлик ўртача қиймати.

Йўловчилар оқимини йўналишнинг бўлаклари (бекатлар оралиғи) бўйича ўзгариши “Йўловчилар оқимини йўналишнинг бўлаклари бўйича нотекислик коэффиценти” орқали тавсифланади: Маршрут участкалари бўйича нотекислик коэффиценти маршрут участка- сидаги йўловчиларнинг максимал миқдорини маршрут узунлиги бўйлаб ўртача йўловчи миқдorigа нисбати билан аниқланади:

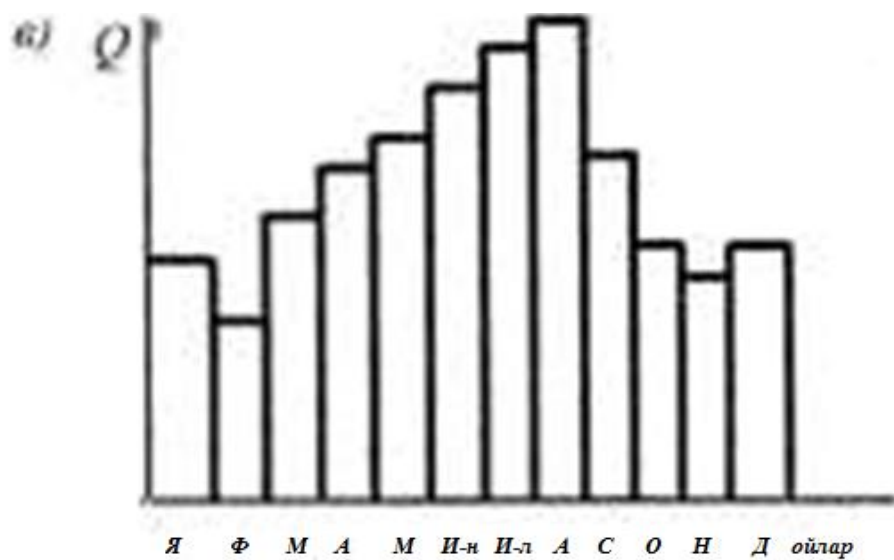
$$\eta_n = \frac{Q_{\max}^b}{Q_{\text{ўрт}}}$$

бу ерда: Q_{\max}^b – оқимнинг энг катта бўлган йўналиш бўлагидаги йўловчилар сони.

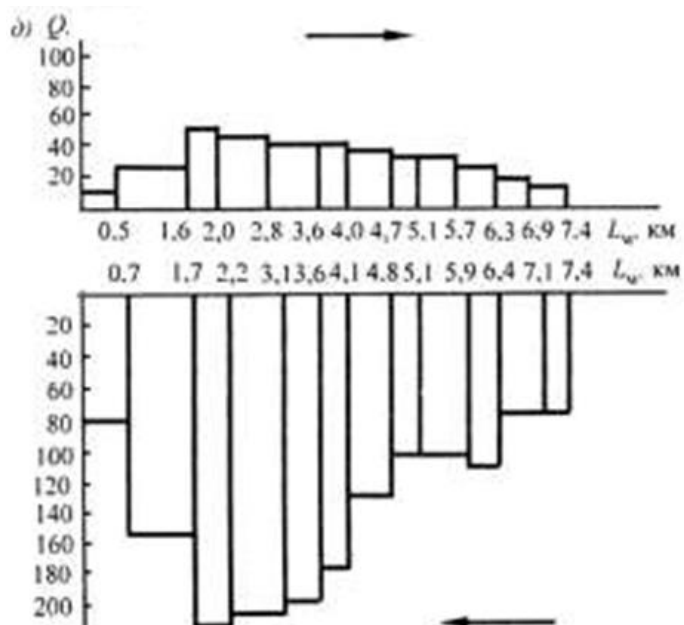
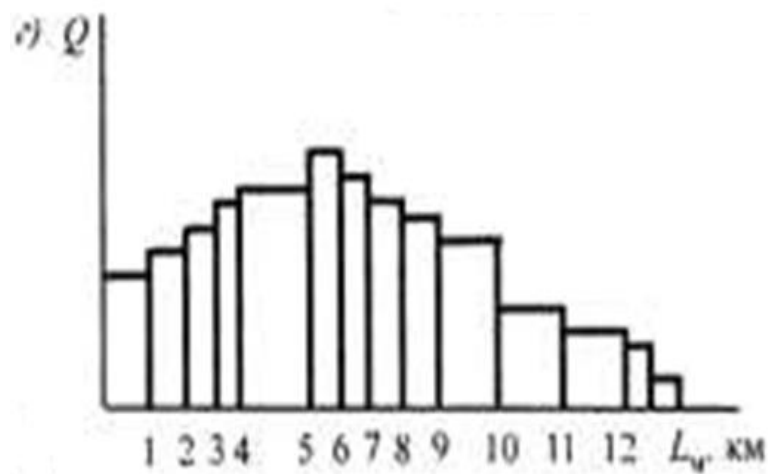
а)



б)



с)



4.2.1-расм. Йўловчилар оқимининг ўзгариши: *a*- куннинг соатлари, *b*- ҳафта кунлари, *c* – йил ойлари, *d* – йўналиш бўлаклари, *e* – йўналишлар (тўғрига ва орқага)

Йўловчилар оқимининг миқдори йўловчилар қайси тарафга ҳаракатланаётганлигига қараб ҳам ҳар хил тақсимланиши мумкин. Бу нотекистик “Йўловчилар оқимини йўналиш бўйича нотекистик коэффиценти” ёрдамида баҳоланади: Маршрут йўналишлари бўйича нотекистик коэффиценти йўловчи оқими юқори бўлган йўналишдаги соатлик, максимал йўловчилар сонини йўловчи миқдори кам бўлган йўналишдаги ўртача йўловчилар сонига нисбати билан аниқланади:

$$\eta_n = \frac{Q_{max}}{Q_{\text{ўрт}}}$$

бу ерда: $Q_{\text{ўрт max}}$ -ЭНГ кўп йўловчи оқими бўлган ҳаракат йўналишидаги йўловчилар оқимининг ўртача қиймати, йўл;

$Q_{\text{ўрт min}}$ - ЭНГ кам йўловчи оқими бўлган ҳаракат йўналишидаги йўловчилар оқимининг ўртача қиймати, йўл.

Йўловчилар оқимини кузатиш усуллари.

Йўловчилар оқими ҳақидаги статистик маълумотларни анкета, талон, кўз билан кузатиш, жадвал, сўровнома, чипта ва автоматлаштирилган усуллари ёрдамида аниқлаш мумкин:

Шуни ҳам эслатиб ўтиш жоизки, йўловчилар оқимини ялпи (бутун шаҳар, туман ёки йўналишда қатнаётган автобуслар қамраб олинади) ёки танлаб олиш усулида (шаҳарнинг, туманнинг ёки йўналишда қатнаётган автобусларнинг бир қисми) ўрганиш мумкин. Қайси усулдан фойдаланиш йўловчилар оқимини нима мақсадда аниқланаётганидан келиб чиқиб танланади.

Анкета усули. Бу усулда йўловчилар оқимини ўрганиш учун махсус анкеталар тайёрланади ва аҳолига тарқатилади. Анкетада ҳар бир аҳоли

маълум давр оралиғида неча марта ва қай мақсадда транспорт хизматидан фойдаланиши, қайси йўналишда ва қанча масофага бориши каби саволлар ёзилган бўлади (4.3.1- жадвал).

4.3.1 - жадвал

Йўловчилар оқимини ўрганиш анкетаси намунаси

Савол	Жавоб	Шифр
Сиз ишга ёки ўқишга боришда транспортга қайси бекатдан қайси вақтда чиқасиз?	1- сабзавот базаси, 7 с.30 мин.	
Транспорт тури ва рақами?	Автобус № 35, 46, 53	
Уйдан автобус бекатигача етиб бориш учун сарфлайдиган вақтингиз?	7 мин	
Қаерда сиз бошқа транспортга 1- марта ўтасиз?	“Пахтакор” бекатида Метрополитенга	

Анкета ёрдамида олинган маълумотлар аҳолининг йўловчи транспортдан нима мақсадда фойдаланиши (ишга, ўқишга ёки маданий дам олишга бориши), қайси жойдан қаерга бориши ва сарфлаётган вақти, қайси транспорт туридан фойдаланиши каби саволларга аниқ жавоб олиш имконини беради.

Олинган маълумотлар аҳолига транспорт хизмати кўрсатиш сифатини баҳолашда, келажакда транспорт тармоғини ривожлантириш режасини ишлаб чиқишда, транспорт турини танлашда ва шаҳар транспортини планировкаси каби масалаларни ечишда фойдаланилади.

Анкета тўлдириш усулида текширув ўтказилувчи шаҳар ёки тумандаги аҳолидан улар фойдаланадиган транспорт турларидан, маълум давр (йил, ой) даги тахминий қатновлар сони, уларнинг йўналиши, масофаси ва шу қабилар тўғрисида маълумотлар йицилади. Анкета тўлдириш усулида танлаб текшириш эмас, балки ялписига, яъни шаҳар ёки тумандаги барча маршрут

шаҳобчалари бўйича бир вақтда текширув ўтказиш амалга оширилади. Бундай текшириш ўтказишда йўловчилар варақаларидан шаҳар (туман) нинг маълум катта пунктлари орасидаги қатновлар. Йўналишлар ва транспорт турлари ўртасидаги йўловчилар оқимининг бўлиниши, йўловчилар қатнов учун зарур вақт ва уларнинг ажратилиш чегараси, йўловчилар оқимининг фазода ўзгариб туриши, бажарилиши лозим бўлган йўловчилар ҳажми ва йўловчилар обороти каби саволларга жавоб олинши мумкин. Бундай усулни қўллашдан мақсад тузилган анкеталардан фойдаланилади. Анкета орқали текширув ўтказишнинг энг самарали жойи бу аҳолининг иш жойларидир.

Анкета усули транспорт олдидаги энг долзарб масалаларни ечишда энг яхши восита бўлиши билан бир пайтда баъзи бир камчиликларга ҳам эгадир. Бундай камчиликларга қуйидагиларни кўрсатиб ўтиш мумкин:

1. Анкета сўровини ўтказишнинг мураккаблиги (анкеталарни тайёрлаш, уларни ҳар бир хонадонга тарқатиш ва қайта йиғиб олиш).
2. Анкета маълумотларини қайта ишлашга кўп вақт сарфланиши.

3. Йўналишлардаги йўловчилар оқимини куннинг соатлари бўйича “тиғиз” пайтни ва транспортларнинг ҳаракати ва йўналишнинг бўлаклари бўйича тақсимланишини энг катта қийматларини аниқ кўрсата олмаслик.

Талон усули. Талон усули йўловчилар оқимини ўрганишда энг кўп қўлланиладиган усул бўлиш билан бир пайтда бошланғич маълумотларни тўплаш ва таҳлил қилиш энг кўп меҳнат талаб қиладиган усул ҳисобланади.

Талон усулида йўловчилар йўловчилар оқими характерини текширишни барча маршрутлар бўйича ва барча транспорт шаҳобчаларида биргаликда ўтказиш мумкин. Талон усулида тадқиқот ўтказишда транспорт воситасига ўтирувчи барча йўловчиларга махсус талон тарқатилади ва йўловчи бу талонни транспорт воситасидан тушганда ҳисобчига бериб кетади. Йиғиб олинган талонлар кўрсаткичларини таҳлил этиш ҳар бир тўхташ жойи, маршрут оралиғида ва маршрутнинг бошидан то охиригача йўловчи-лар обороти ҳамда маршрутдаги йўловчилар алмашинувини аниқлаш имконини

беради. Талон усули билан текширувни айрим автобус маршрути ёки рейслари бўйича танлаб ўтказиш мумкин. Бундай усул орқали барча маршрут шаҳобчаларида ялписига текширув ўтказиш ҳам мумкин.

Талон усулининг асосий мақсади бекатларда транспорт воситасига чиқаётган, тушаётган ва тушмай ўтиб кетган йўловчилар миқдорини аниқлашдан иборатдир.

Бу усул ҳар бир йўналишда йўловчилар оқимини куннинг соатлари, йўналиш бўлаклари, ҳаракат йўналиши бўйича миқдори ва нотекистик коэффициентларини, йўловчиларни ўртача ташиш масофасини, жами бажарилаётган иш унумдорлигини (йўловчи ва йўловчи км.ларда) аниқлаш имконини беради.

Талон усулида йўловчилар оқимини ўрганиш қуйидагича амалга оширилади.

1. Умумий бекатлар сонидан кўпроқ тартиб рақами ёзилган талон тайёрланади. (4.3.2- жадвал)

4.3.2-жадвал

Талоннинг кўриниши

1	2	3	4	5	6	Тушаётганингизда талонни ҳисобчига топширинг
7	8	9	10	11	12	
13	14	15	16	17	18	
19	20	21	22	23	24	

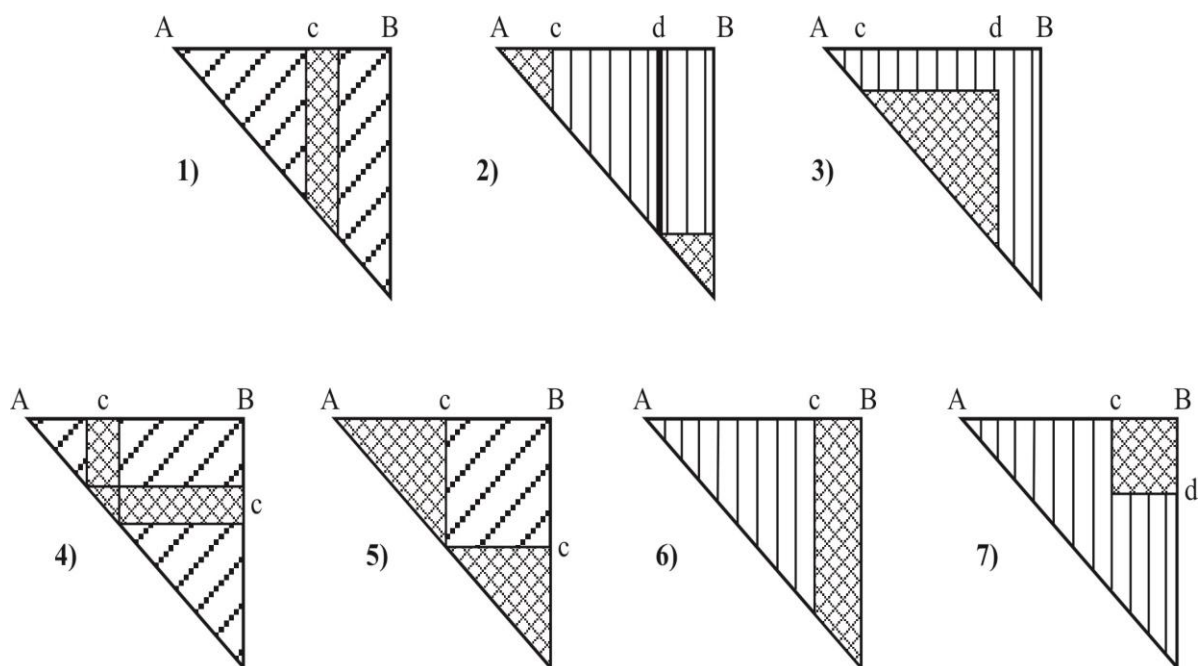
Ҳисобчилар ҳар бир бекатда транспортга чиқаётган йўловчиларга қайси бекатлигини белгилаб (бекат рақамини белгилаб) талонни берадилар ва улар тушаётган бекатда уни қайтариб оладилар ва талонга йўловчи қайси бекатда тушгани қайд этилиб қўйилади. Тўплаган маълумотлар таҳлил қилиниб ҳар бир йўловчининг бекатлар бўйича алоқаси аниқланади (4.3.3- жадвал).

Йўловчилар оқимини талон усулида ўрганиш натижалари (матрицаси)

1	2	3	4	5	6	Чикди	Тушди	Автобус. колди
1	40	60	120	70	50	340	-	340
2		80	150	90	60	380	40	680
3			130	110	70	310	140	850
4				60	40	100	400	550
5					50	50	330	270
6						-	270	--
Тушди	40	140	400	330	270	-		

Ҳисоблар транспорт ҳаракати йўналиши бўйича алоҳида-алоҳида олиб борилади (тўғри йўналиш, тескари йўналиш).

Йўловчилар ҳақидаги маълумотларнинг дастлабки таҳлили кўрилаётган йўналишда қайси турдаги автобус йўналишини очиш мақсадга мувофиқ эканлиги тўғрисида биринчи таклифларни киритиш учун осон бўлади. Қайси йўналиш турини танлаш учун асосий мезон бўлиб автобусларнинг йўловчилар билан тўлганлик даражаси хизмат қилади. Бунда автобус йўналишининг турини шундай танлаш керакки, автобуснинг сиғимдан фойдаланиш даражаси юқори бўлсин (йўналишнинг рентабеллигини таъминланиши), шу билан бир пайта йўловчилар учун қулайлик ҳам таъминлансин (сиғимдан фойдаланиш даражаси меъёрдан ортиб кетмасин).



4.3.2-расм. Йўналишда йўловчилар алоқасининг умумий кўринишлари (энг кўп йўловчилар алоқаси катак штрихлар билан тасвирланган).

Йўловчилар алоқасининг кўринишига қараб қуйидаги йўналишлар турини танлаш тавсия этилади:

4.3.2-расмдаги 1-ҳолат. Расмдан кўришиб турганидек, энг кўп йўловчилар алмашуви c пунктда содир бўлар экан, яъни бу пункта йўловчиларнинг асосий қисми янгиланади. Шунинг учун бундай йўналишнинг $A-c$ қисмида тигиз пайтларда қисқартирилган йўналишни очиш мақсадга мувофиқ бўлади.

4.3.2-расмдаги 2-ҳолат. Расмдан кўришиб турибдики, энг кўп йўловчилар алмашуви $A-c$ ва $d-B$ участкаларда содир бўлар экан, шунинг учун бу йўналишнинг икки участкасида, яъни $A-c$ ва $d-B$ участкаларда қисқартирилган йўналишларни ташкил этиш мақсадга мувофиқ бўлади.

4.3.2-расмдаги 3-ҳолат. Расмдан кўришиб турибдики, $c-d$ участкаларда энг кўп йўловчилар ташилар экан. Бундай вазиятлар вужудга келганда бошқа автобус йўналишларини бир қисмини шу участкадан ўтказиш яхши натижалар бериши мумкин (Тошкент шаҳрининг асосий кўчаларидà ушбу

усулдан кенг фойдаланилаяпти. Масалан, Амир Темур шоҳ кўчаси, Фарғона йўли, У.Носир кўчалари ва бошқалар).

4.3.2-расмдаги 4-ҳолат. Расмдан кўриниб турибдики, с участкада энг кўп йўловчилар алмашар экан, ёки бошқача қилиб таърифланса, энг кўп йўловчи бир транспортдан бошқасига ўтиши мумкин. Демак бундай ҳолатларда автобус бекатларини тўғри жойлаштиришга (йўловчиларни бекатда бекатгача пиёда юриб бориш масофасини) камайтиришга алоҳида эътибо бериш керак.

4.3.2-расмдаги 5-ҳолат. Бундай ҳолатларда автобус йўналишини иккига бўлиб иккита йўналиш очиш яхши натижалар бериши мумкин.

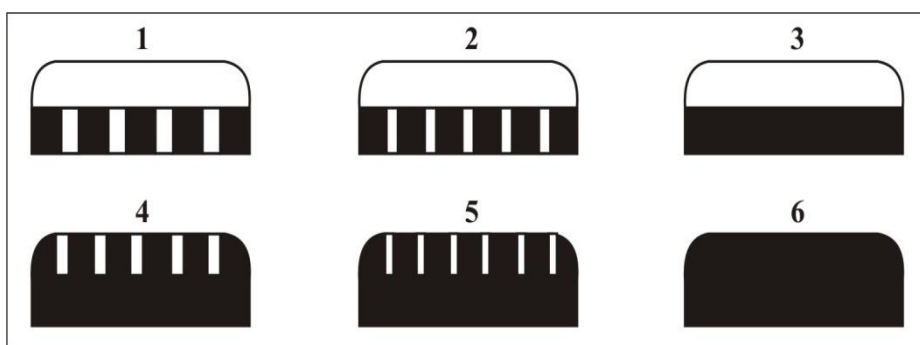
4.3.2-расмдаги 6-ҳолат. Расмдан кўриниб турибдики, бу йўналиш йиғувчи йўналиш экан, яъни А-с участкалардаги йўловчилар асосан узоқроқ масофага қатнайдилар. Бундай ҳолат шаҳардан четроқда жойлашган массивлардан йўловчиларни ташишда кузатилади. Масалан, Сирғали туманини шаҳар маркази билан боғловчи йўналишлар.

4.3.2-расмдаги 7-ҳолат. Бундай ҳолатларда бази автобуслар оддий йўналишда, баъзилари эса тезкор йўналиш бўйича ҳаракатланиши мақсадга мувофиқ бўлади.

Кўз билан кузатиш (чамалаш) усули. Бу усул анча содда ва шу билан бирга тахминий бўлиб йўловчилар оқимини йўналишнинг энг кўп юкланган бекатларида ўрганиш учун қўлланилади. Бунинг учун ҳисобчилар бекатларда туриб автобус ичида қанча йўловчи борлигини олти балли тизим орқали баҳолайдилар (6 - расм):

- 1 балл – ўриндиқларнинг ярмидан кўп қисми бўш;
- 2 балл–ўриндиқларнинг хаммаси банд;
- 3 балл–ўриндиқларнинг хаммаси банд ва туриб кетиш учун мўлжалланган жойларнинг ярми банд;
- 4 балл – автобуснинг сиғимидан деярлик тўлиқ фойдаланилаяпти (1кв. метр бўш майдонга 2 йўловчи тўғри келаяпти);
- 5 балл – автобуснинг сиғимидан тўлиқ фойдаланилаяпти (1кв. метр бўш майдонга 4 йўловчи тўғри келаяпти);

- 6 балл – автобус тўлиб кетган ва йўловчилар унга чиқаолмайди (1 кв. метр бўш майдонга 8 йўловчи тўғри келаяпти).



4.3.3-расм. Кўз билан чамалашда автобусни тўлганлик даражасининг баллари.

Бу усулдан фойдаланилганда қанча йўловчи транспорт воситасида кетаётганини тўғри аниқлаш учун автобуснинг русумига, ўриндиқларнинг автобусни ишлаб чиқарган заводдагига нисбатан ўзгармаганлигига алоҳида аҳамият бериш керак.

Кўз билан кузатиш усули содда ва нисбатан кам меҳнат талаб этгани учун ҳар бир йўналишда мунтазам равишда куннинг соатлари, ҳафта кунлари ва йил фасллари бўйича йўловчилар оқимини ўрганишда қўллаш мақсадга мувофиқ бўлади.

Жадвал усули. Жадвал усули одатда ҳафтанинг биронта иш кунида (кўпинча чоршанба ва пайшанба) бир пайтда шаҳар йўловчи транспортининг барча турида (истисно тариқасида танлаб олинган йўналишларда) бир пайтда йўловчилар оқимини ўрганиш учун қўлланилади.

Бунда транспорт корхоналаридаги одамлар камчиликни ташкил қилгани учун унга коллеж ва институт талабалари ҳам жалб этилади.

Кузатишни ўтказиш учун махсус жадваллар тайёрланади ва улар етарли миқдорда кўпайтирилади. Бир нечта йўналишлар учун ҳисобчилар гуруҳи ва унинг раҳбари тайинланади. Ҳисобни бошлашдан олдин гуруҳ раҳбарлари жадвални тўлдириш қоидалари бўйича ҳисобчиларга йўриқномалар беришади. Шу билан бир пайтда йўловчи оқимини ўрганиш учун баъзи бир ташкилий масалалар ҳам ҳал этилиши керак. Масалан,

ҳисобчилар кузатиш куни қаерда тўпланадилар ва ҳисобни бошлаш жойларига ва ҳисобот тугагандан кейин ўз манзилларига қандай етказиб қўйилади, дам олиш графиги ва бошқалар.

Кузатув ўтказишда ҳисобчилар автобуснинг ҳар бир эшигига яқин ўтириш жойида қуйидаги жадвални (4.3.4-жадвал) тўлдириб борадилар. Жадвал тўғри ва тескари йўналиш бўйича алоҳида тўлдирилади. Бир рейс давомида ташилган йўловчилар сони ҳар бир эшикдаги ҳисобчилар олиб борган кузатув натижаларини умулаштириш орқали аниқланади. Бунда автобус чиққан йўловчилар сони ундан тушган йўловчилар сонига тенг бўлиши керак.

4.3.4- жадвал

Йўловчилар оқимини жадвал усулида ўрганиш натижалари

Т/ Р	Бекатлар номи	1-қатнов			3-қатнов			...		
		чиқди	тушди	тўпланди	чиқди	тушди	тўпланди	чиқди	тушди	тўпланди
1										
2										
3										
...										

Сўровнома усули. Бу усул иккига бўлинади ва биринчисид аҳолига саволлар ёзилган варақа алоқа бўлимлари орқали юборилади. Сўров усули ёрдамида бекатларни бошқа бекатлар билан боғлиқлиги, транспорт тугунларининг жойлашув эҳтимоллиги, янги мавзеларга кўчиб кетган аҳолига транспорт хизматини кўрсатишнинг сифатини ошириш учун қандай йўналишларни ташкил этиш, транспорт турлари ва сифимини тўғри танлаш каби масалаларни ечишда асос бўлиб хизмат қилади.

Сўровнома ўтказишнинг иккинчи усулида варақа хонадонларга юборилмайди. Уларни бекатларда ҳисобчилар йўловчилар билан савол-жавоб орқали тўлдирадilar.

4.3.5 – жадвал

Йўловчилар оқимини ўрганиш саволномаси

Т/р	Савол	Жавоб
1	Яшаш манзилингиз	
2	Уйдан бекатга боргунгача сарфлайдиган вақтингиз	
3	Ишга ёки ўқишга борадиган вақтингиз	
4	Ишга ёки ўқишга боришда қайси рақамли автобусдан фойдаланасиз ва қаерда бошқа транспортга ўтасиз	

Баъзи ҳолларда ҳисобчилар варақани транспортда кетаётган йўловчиларга тарқатиб тўлдирилган варақаларни улардан йиғиб олишлари ҳам мумкин.

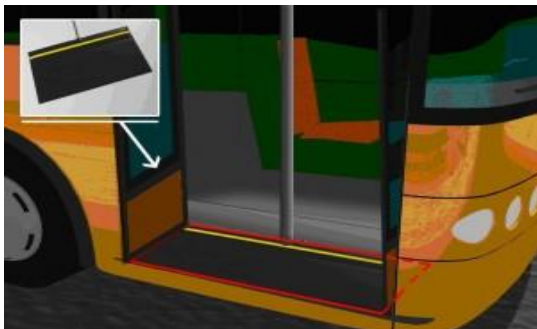
Чипта усули. Йўловчилар оқимини, ташилган йўловчилар хажмини, уларни ўртача ташиш масофаларини ойлик чипталар ўтмайдиган йўналишларда (шаҳар атрофи, шаҳарлараро ва хоказо) ўрганишда қўллаш мақсадга мувофиқ бўлади.

Шаҳар ичида бундай усулдан фойдаланишнинг мақсадга мувофиқ эмаслигига асосий сабаб шаҳар ичида қатнайдиган кўпчилик йўловчиларга транспортдан фойдаланишга имтиёзлар берилганлигидир (нафақадаги фуқароларга, талабалар, ўқувчиларга ва бошқаларга берилаётган имтиёзлар).

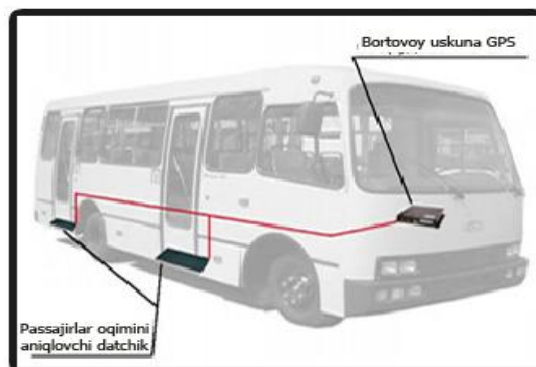
Автоматлаштирилган усул.

Йўловчилар оқимини ҳисобга олувчи датчиклар йўловчи транспорти (автобус, трамвай, троллейбус, маршрут-таксилари) эшиги зинасининг қуйи қисмига ўрнатилади (4.3.4-расм). Датчиклар йўловчилар чиқиб-тушиш вақтида ишлайди, транспорт воситаси учун ҳеч қандай қўшимча ноқулайликлар туғдирмайди, шунингдек, транспорт воситасига чиқиб-тушаётган йўловчилар миқдорини аниқлашдаги аниқлиги жуда юқори бўлади.

a)



б)



4.3.4-расм. Йўловчилар оқимини ҳисобга олувчи датчик (а) ва унинг ўрнатилиши (б).

Назорат саволлари

1. Йўловчилар оқимини ўрганиш усуларини айтинг
2. Йўловчилар оқимини ўрганишнинг энг қулай усулини айтинг
3. Йўловчилар оқимини ўрганиш нима учун керак
4. йўловчилар оқимининг нотекислиги деганда нимани тушунасиз
5. Йўловчилар оқимини ўрганишнинг талон усули хақида айтинг
6. Мамлакат иқтисодиётини ривожлантиришда транспортнинг ўрни.
7. Ўзбекистонда транспорт ялпи ички маҳсулотнинг (ЯИМ) улуши қанчани ташкил этади ва бу кўрсаткичлар қайси кўрсаткичлар ҳисобига.
8. Марказий Осиё давлатлари ичида автомобил йўлларининг зичлиги бўйича энг юқори кўрсаткичга эга мамлакатлар хақида сўзланг.
9. Тошкентда автобусларда ташишлар қачон ташкил этилган?
10. Йўловчи транспорти соҳасидаги энг муҳим муаммолардан хақида маълумот беринг
11. Автобусларда ташишнинг афзалликлари ва камчиликларини айтинг
12. Автобус йўналиши дейилганда нимани тушунасиз
13. Диаметрал йўналиш деб нимага айтилади
14. Йўналиш трассасини ўрганиш босқичларини санаб ўтинг
15. Янги автобус йўналишлари қандай ва нималарга асосланиб очилади.

Адабиётлар

1. Ш.Мирзиёев. Эркин ва фаровон демократик Ўзбекистон давлатини биргаликда барпо этамиз. – Т.: Ўзбекистон, 2016.
2. Ш. Мирзиёев. Қонун устуворлиги ва инсон манфаатларини таъминлаш – юрт тараққиёти ва халқ фаровонлигининг гарови. Т.: Ўзбекистон, 2017.
3. Ш.Мирзиёев. Эркин ва фаровон демократик Ўзбекистон давлатини биргаликда барпо этамиз. – Т.: Ўзбекистон, 2016.
4. .А.Хўжаев-Автомобилларда юк ва йўловчиларларни ташиш асослари Т.: ”Ўзбекистон”, 2002
5. И.В.Спирин. «Организация и управление пассажирских автомобильных перевозок». М.: АСАДЕМА, 2010
6. Ўзбекистон Республикаси Президентининг “Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси” тўғрисидаги Фармони (“Халқ сўзи”, газетаси, 2017 йил, 8 февраль)
7. В.А.Гудков, Л.Б.Миротин, А.В.Вельможин, С.А.Ширяев. Пассажирские автомобильные перевозки. М.: “ Горячая линия”, 2006

2-мавзу: Йўналишларда йўловчи ташиш транспорти ишининг техник-эксплуатацион кўрсаткичлари. Автобусларнинг линиядаги ишини ташкил этиш.

Режа:

1. Автобуслар ҳаракат тезликлари ва уларни меъёрлаш
2. Ҳайдовчилар ва чиптачилар меҳнатини ташкил этиш
3. Автобуслар ҳаракат жадвали ва уларни тузиш усуллари
4. Автобуслар ҳаракати “тиғиз” вақтларда шаҳар ичи йўналишларида ташишни ташкил этиш
5. Шаҳар атрофи, шаҳарлараро ва халқаро йўналишларда ташишни ташкил этиш
6. Автобуслар ишининг техник-эксплуатацион кўрсаткичлари

Таянч сўз ва иборалар: Фаолиятнинг лицензияланаётган тури, лицензия талаблари ва шартлари лицензияловчи органлар, лицензия даъвогарлари, лицензиат халқаро ташишлар, шаҳарлараро ташишлар, тендир.

Автобуслар ҳаракат тезликлари ва уларни меъёрлаш

Автобусларнинг иш унумдорлигига ва аҳолига транспорт хизмати кўрсатиш сифатига бевосита таъсир қилувчи омиллардан бири ҳаракат тезлигидир. Автобусларнинг қатнов ва айланма қатнов вақтлари тезликка боғлиқ бўлиб, тезлик қанча катта бўлса, улар шунчалик кичик, демак қатновлар сони шунча кўп бўлади. Бу эса ўз навбатида иш унумдорлигини, яъни ташилган йўловчилар хажмини ва йўловчилар оборотининг ортишига, йўловчиларни манзилларига қисқароқ вақт сарфлаб етиб олишига олиб келади. Тезликни ошириш йўловчиларни ташиш учун зарур бўлган автобус сонининг ҳам камайишига олиб келади.

Реал йўл шароитида бошқа транспорт турлари каби автобусларнинг тезликлари ҳам унинг техник таснифида кўрсатилган (айниқса шаҳар ичи ва

шаҳар атрофидаги йўналишларда) тезликдан анча кичик бўлади.

Автотранспорт корхоналари автобусларнинг тезликларини меъёрлаш даврида ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш ва бошқа кўпгина омилларни ҳам ҳисобга олишлари керак. Чунончи, режалаштирилган тезлик реал йўл шароити имкон берадиган тезликдан кичик бўлса, ҳайдовчилар режадаги катнов вақтидан қисқа вақтда охири бекатга етиб борадилар. Бу эса ҳаракат мунтазамлигининг бузилишига олиб келади. Агар режадаги тезлик реал йўл шароитида ҳаракатланиш мумкин бўлган хавфсиз тезликдан катта бўлса, ҳайдовчилар ҳаракат жадвалига риоя қила олмайдилар ёки тезликни ошириш оқибатида хавфли ёки авария вазиятининг вужудга келишига сабаб бўладилар.

Шунинг учун тасарруф хизмати ходимлари ҳаракат хавфсизлиги хизмати билан биргаликда ҳар бир йўналиш учун реал йўл шароитидан келиб чиққан ҳолда тезликни меъёрлашлари керак.

Автомобил йўлларида реал йўл шароитини объектив баҳоловчи кўрсаткич сифатида ҳаракат тезлигини бутун йўналиш бўйлаб ўзгаришини кўрсатувчи график ҳисобланади. Бундай тезликни бутун йўналиш узунлиги бўйича ўзгариш графигини фақат махсус “Автомобил-лаборатория” ёрдамида куриш мумкин. ЎЗР ВМ 2003 йил 4 ноябрдаги “Ўзбекистон Республикасида автомобил транспортида йўловчилар ва багаж ташиш қоидалари ҳамда автобусларда йўловчилар ташиш хавфсизлигини таъминлашга доир талабларни тасдиқлаш тўғрисида”ги 482-қарорига кўра барча автобуслар тахографлар билан жиҳозланган бўлишлари керак. Аммо бундай имкониятга ҳозирги кунда кўпгина автокорхоналар эга эмас, қолаверса автобусларнинг йўналишлардаги тезлигини меъёрлаш учун бундай аниқлик амалда талаб этилмайди.

Мавжуд автомобил йўллари пастга қияликлар, режада кичик эгриликлардан, кўриниш (ёнлама ва бўйлама) масофаси йўл қурилиш қоидалари ва меъёрларида кўрсатилган кичик, вертикал эгриликлардан ташкил топади. Реал йўл шароитида ҳаракат миқдори ва таркибининг ҳар хил

бўлиши ҳам тезликка катта таъсир кўрсатади. Тадқиқотлар шуни кўрсатадики, айнан бир хил шароитда яқка ҳолда (эркин тартибда) ҳаракатланаётган автомобилларнинг тезликлари ҳам бир-биридан 20-30 км/соатгача фарқ қилиши мумкин экан.

Шаҳар ичи йўналишларида автобусларнинг ҳаракат тезлигига таъсир этувчи кўпгина омиллар мавжуд бўлиб, уларга мисол қилиб қуйидагиларни кўрсатиш мумкин: автобуслар ҳаракати учун алоҳида ҳаракат йўлагининг ажратилганлиги, чорраҳаларда автобуслар ҳаракатига имтиёзлар берилганлиги ва ниҳоят автобусларнинг ҳаракатланиш тартиби.

Маълумки, шаҳар ичи йўналишларида бекатлар орасидаги масофа 300-700 м, шаҳар атрофи йўналишларида 700-1500 м атрофида бўлади.

Автокорхоналарнинг техник-тасарруф кўрсаткичларини режалаштириш учун биринчи галда автобусларни ҳар бир йўналишдаги тезликларини аниқлаш ва меъёрлаш зарур бўлади. Бунинг учун йўналишларда автобусларнинг ҳаракат тезликларини кузатиш ва олинган маълумотларни математик-статистика усуллари ёрдамида қайта ишлаш керак.

Ҳаракат тезликларини кузатишнинг бир қанча усуллари мавжуд бўлиб, уларнинг асосийларига қуйидагиларни кўрсатиш мумкин:

1. Механик контактли ўлчаш усули. Бу усулда тезлик пневматик, электрон контактли ёки бошқа турдаги датчиклар ёрдамида амалга оширилади.
2. Автомобилларни нурлаш усули. Бу усулда тезлик инфрақизил нурли, ультра - товушли ёки радиолокацион датчиклар ёрдамида амалга оширилади.
3. Фотоэлектрик усул. Бу усул ҳаракатни суратга ёки кинога олиш орқали амалга оширилади.
4. Махсус ҳаракатланувчи автомобил-лабораториядан фойдаланиш усули. Бу усулда автомобил-лаборатория тезликни ўлчовчи асбоблар билан жиҳозланган бўлади.
5. “Бешинчи ғилдирак” ёрдамида тезликни аниқлаш усули. Бу усулда автомобилга тахометр ўрнатилган бешинчи ғилдирак бириктирилади.

Автомобил ҳаракатланганда динамик кучлар таъсирида ғилдиракларнинг радиуслари ўзгариб туради ва ўлчаш ишларига хатоликларни киргизади. Бешинчи қўшимча ғилдиракка динамик кучлар таъсир этмаганлиги учун ундан фойдаланганда ўлчаш ишлари аниқ бўлади. Тахометр ҳар ондаги тезликни кўрсатиб боради ва бу тезлик бирон бир турдаги асбоб воситасида ўзи ёзар асбоб, тахограф ёрдамида ёзиб олинади.

б. Секундомер ёрдамида тезликни аниқлаш ва меъёрлаш усули. Бу усулда махсус кузатувчи ҳар бир бекат оралиғини автобус қанча вақтда босиб ўтганини, уни оралиқ ва охириги бекатларда тўхташ вақтини махсус жадвалга қайд қилиб боради.

Юқорида санаб ўтилган 1-6-усуллар ёрдамида автомобилларнинг оний тезликлари аниқланса, қолган 5- ва 6-усул ёрдамида бутун йўналиш узунлиги бўйича ўртача тезлик аниқланади.

5-усулдан фойдаланилганда йўналиш ва бекатлар орасидаги масофа автоматик равишда аниқланиб борилади. Бу усулдан фойдаланиш чоғида кузатиш учун тажрибали ҳайдовчиларни танлаш ва уларга йўл шароитидан келиб чиққан ҳолда максимал хавфсиз тезликда ҳаракатланиш бўйича йўриқнома бериш кифоя қилади.

6-усулда эса тажрибаларга қўшимча равишда йўналиш ва бекатлар орасидаги масофани энг кўпи билан 10% гача хатолик билан аниқлаш, акс ҳолда эса кузатув натижалари қониқарсиз деб ҳисобланади. Масофаларни ўлчаш учун бугунги кунда махсус асбоб “Курвиметр” ишлаб чиқилган бўлиб, унинг ўлчаш хатолиги ҳар 1000 м га 10 см дан ортмайди, яъни ўлчаш хатолиги 1% дан ҳам кичик.

Хронометраж усули энг содда усул бўлгани учун йўналишларда тезликларни меъёрлашда кенг қўлланилиб келаяпти.

Тезликларни меъёрлаш учун қуйидаги ишлар амалга оширилади.

Биринчи галда хронометраж натижаларини қайд этиш учун махсус варақа тайёрланади. Варақанинг шакли ихтиёрий бўлиб, кузатишлар қандай мақсадлар учун ўтказилишига боғлиқ бўлади:

- фақат автомобилларнинг техник тезликларини аниқлаш учун;
- техник ва алоқа тезликларини аниқлаш учун;
- техник, алоқа ва тасарруф тезликларини аниқлаш учун;
- тезликлардан ташқари йўловчилар оқимини ўрганиш учун (бу мақсад учун кузатувчилар сони автобуснинг эшиклари сонига тенг қилиб олинади).

Тезликларни хронометраж қилиш варақаси

йўналиш	автобус русуми	
кузатув санаси	хафта куни	
кузатув вақти	йўл қопламасининг	кўринувчанлик:
этарли,	ҳолати (курук, ҳўл, тайғоқ)	этарли эмас

кузатувчининг Ф.И.Ш.

Т/Р	Бекат рақами	Бекатлар орасидаги масофа	Вақт, соат-мин						Тезлик, км/соат			Қатнов вақти	
			Кўзғалиш	Етиб келиш	Ҳаракат	Оралик бекатда тўхташ	Оралик бекатда тўхташ	Заруратсиз тўхташ	Техник	Алоқа	Эксплуатацион	Тўғри йўналишда	Тесқари йўналишда
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	1												
2	2												
3	3												

.													
.													
Жами		l_m			$\sum t_x$	$\sum t_{об}$	$\sum t_{ох}$	$\sum t_3$	V_T	V_a	$V_э$	$t_{км}$	$t_{к.ор}$

Жадвалдаги маълумотлар ёрдамида йўналиш узунлиги бўйича тезликлар куйидагича аниқланади:

1. Техник тезлик:
$$V_T = \frac{l_m}{t_x}; \frac{км}{соат};$$

2. Алоқа тезлиги:
$$V_a = \frac{l_m}{\sum t_x + \sum t_{об}}, км/соат;$$

3. Эксплуатацион тезлик:
$$V_э = \frac{l_m}{\sum t_x + \sum t_{об} + t_{ох}}, км/соат.$$

Автобусларнинг ҳаракат жадвалини тузиш учун ўлчовлар бир неча марта қайтарилади ва уларнинг ўртача арифметик қийматлари амалиёт учун этарли деб ҳисобланади.

Амалда оралик бекатлар орасидаги масофалар, улардаги мавжуд йўл шароитлари бир-биридан фарқ қилади ва вақт давомида ўзгариб туради. Шунинг учун бутун йўналиш узунлиги бўйича тезликларни меъёрлаш ҳаракат хавфсизлиги нуқтаи назарида этарли бўлмайди. Ҳайдовчиларга йўналишлар бўйича хавфсиз ҳаракатни таъминлаш бўйича йўриқномалар берилаётганида йўналишдаги йўл шароитлари, хавфли участкалар, ҳаракатни қандай ташкил этилганлиги ҳақида ахборот бериш билан бирга ҳар бир бекат орасида қандай ва қайси тезликларда ҳаракатланиш зарурлиги ҳам уқтирилиши керак. Бунинг учун ҳар бир оралик бекатлар орасидаги ўртача техник тезликлар ҳисоблаб чиқилгани ва меъёрланган бўлиши керак. Тасарруф ва ҳаракат хавфсизлиги хизмати бўлимлари бутун йўналиш узунлиги бўйича тезликларнинг (хавфсиз тезликларнинг) меъёрий қийматларининг чизиқли графикларини ишлаб чиқишлари ва ҳар бир ҳайдовчининг онгига етказишлари керак.

1. Ҳайдовчи ва чиптачилар меҳнاتини ташкил қилиш

Ҳайдовчилик касбий фаолиятини жуда катта юкланиш остида давом этиши, катта хавф билан боғлиқ бўлиши(ҳайдовчини синовчи учувчига тенглаштириш мумкин) бошқа касбларга қараганда яққол ажралиб турувчи ўзиги хос хусусиятларидан келиб чиқади.

Ҳайдовчи автомобилни бошқарар экан ҳаракатланиш давомида автомобилнинг техник ҳолатини кузатиб бориши, йўл шароити ҳақида ахборотларни ўз вақтида қабул қилиши ва тўлиқ англаб этиши, унга мос равишда автомобилни бошқариш бўйича ечимлар қабул қилиши керак. Агар ҳайдовчи ахборотларни ўз вақтида қабул қилиб олмаса ва англаб етмаса, ёки уларни тўғри баҳолай олмаса, автомобилни бошқариш бўйича ечимлар кечикиб ёки нотўғри қабул қилинса, унинг хатти-ҳаракатлари хавфли вазиятни вужудга келишига ёки йўл-транспорт ҳодисаларини содир этилишига олиб келиши мумкин. Кузатувлар ва статистика маълумотлари шуни кўрсатадики, иш соатлари қанча катта бўлса, ҳаракат учун хавфлилик ҳам шунча катта бўлар экан. Статистика маълумотлари шуни кўрсатадики, АҚШ да ўлим билан тугаган йўл-транспорт ҳодисаларининг (ЙТХ) 3,8% ҳайдовчиларнинг сезиларли даражада чарчаши оқибатида содир этилар экан. Бизда ўтказилган кузатувлар шуни кўрсатадики, ҳайдовчи автомобилни 7-12 соат бошқарганида 2 марта, 12 соатдан ортиқ бошқарганида эса 9 марта кўпроқ ЙТХ содир этар экан.

Ҳайдовчиларнинг иш қобилиятига иш кунлари ҳам катта таъсир этади. Тадқиқотлар шуни кўрсатадики, дам олиш кунидан сўнг ишнинг 2- кунидан бошлаб ҳайдовчиларнинг иш қобилияти ортиб боради ва 3- кунда у ўзининг энг максимал қийматига эришади. Ишнинг 5- кунидан бошлаб иш қобилияти ёмонлашиб боради. Шунинг учун ҳайдовчининг иш кунини режалаштиришда ҳаракат хавфсизлиги муаммосига алоҳида аҳамият бериш керак бўлади.

Ҳар бир ҳайдовчининг иш тартиби (режим) автобус йўналишларидаги йўловчилар оқимининг миқдори, унинг нотекис тақсимланишининг,

йўналишнинг тури (шаҳар ичи, шаҳар атрофи, шаҳарлараро ва ҳоказо) ва бошқа кўпгина омилларга боғлиқ бўлади (чиптачининг иш тартиби ҳам). Шундай қилиб ҳайдовчиларнинг (чиптачиларнинг) иш тартиби йўловчиларга юқори сифатли транспорт хизматини кўрсатиш, ҳаракат мунтазамлигини таъминлаш, автобусларнинг иш унумдорлигини оширишга қаратилган бўлиш билан бир пайтда ҳаракат хавфсизлиги ва меҳнатни муҳофаза қилиш қоидалари ва қонунларини ҳам таъминлашга қаратилган бўлиши керак.

Ўзбекистон Республикаси меҳнат кодексинининг 150- моддасига кўра ҳайдовчиларнинг иш вақти ҳафтасига 40 соатдан, (ҳафтада олти кун ишловчи ҳайдовчилар учун кунига 7 соатдан, беш кунлик иш ҳафтасида эса 8 соатдан ортиб кетмаслиги керак).

Йўловчи ташувчи транспортда иш куни йилига 365 кун (шанба ва якшанбасиз, байрам кунларисиз) бўлгани учун уларнинг иш вақтини режалаштириш ўзига хос хусусиятларидан келиб чиқиши керак. Бундан кўриниб турибдики, ҳайдовчилар ва чиптачилар учун байрам олди ва дам олиш кунларидан олдинги иш кунларини 1 соатга камайтириш деган қонунларни қайта кўриб чиқиш мақсадга мувофиқ бўлади.

Ҳайдовчилар иш кунининг кундалик ҳисобини (меъёрий нуқтаи-назардан) олиб бориш ҳам анча мушкул масаладир. Шунинг учун йўловчи ташувчи транспортларда ҳайдовчиларнинг ойлик иш кунларини ҳисобга олиб бориш қабул қилинган. Бундай ҳисобга олиш усулида ҳайдовчиларнинг иш куни 10 соатдан ортмаслиги ва фақат истисно тариқасида касаба уюшмаларининг марказий қўмитаси билан келишилган ҳолда иш кунини 12,0 соатга ошириш рухсат этилади. Лекин бунда ҳам бошқа ишчиларнинг иш кунлари каби ҳайдовчилар учун кунлик ва ҳафталик дам олиш кунлари қатъий белгиланган бўлиши керак. Кунлик дам олиш соати олдинги иш кунидан икки марта катта бўлиши, истисно тариқасида баъзи ҳайдовчилар учун энг кам бўлганда 12 соат бўлиши, ҳафта охиридаги дам олиш соат эса 42 соат ва 29 соатдан кам бўлмаслиги керак. Тунги иш соатлари (22⁰⁰ дан 6⁰⁰

гача) алоҳида ҳисобга олиниб, бу давр учун иш соати меъёрида белгилангандан бир соатга камайтириши керак.

Ҳаракат хавфсизлиги ва меҳнат муҳофазаси нуқтаи назаридан ҳар бир ҳайдовчига 3-4 соат ишлаганидан кейин қисқа муддатли дам олиш учун 15-20 минут ва тушлик қилиш учун 4-5 соатдан кейин 0,5-2,0 соат вақт режалаштирилган бўлиши керак.

Ҳайдовчиларнинг бир ойлик иш вақти фонди (бир ойлик иш баланси) қуйидагича аниқланади:

$$B_{oi} = [K_k - (K_d + K_b) T_{иш в}] - K_{об}, \text{ соат};$$

бу ерда: K_k - бир ойдаги календар кунлар сони, кун;

K_d - бир ой ичидаги дам олиш кунлари сони, кун;

K_b – бир ой ичидаги дам олиш кунларига тўғри келмаган байрам кунлари сони, кун;

$$T_{иш в} - \text{бир кунлик иш вақти, соат};$$

$K_{об}$ - дам олиш ва байрам олди кунларидан олдин иш вақти қисқартирилган кунлар сони, кун.

Ҳайдовчининг ойлик иш соатлари улар томонидан ишга тайёрлов ва ишни тугаллаш вақтлари ҳамда тиббий кўрикдан ўтказиш вақтлари ҳам қўшиб ҳисобланади. Йўловчи ташувчи транспортни бошқа турдаги транспортлар ишидан ажралиб турувчи ўзига хос хусусиятлари шуни кўрсатадики, бу транспортда ҳайдовчиларнинг ишини бригада усулида ташкил этиш яхши натижалар берар экан.

Ҳайдовчилар ва чиптачилар меҳнатини ташкил этиш усуллари

Бугунги кунда йўловчиларни автобусларда ташишда ҳайдовчилар ва чиптачилар меҳнатини ва дам олишини ташкил этишда қуйидаги усуллардан фодаланилаёпти:

- учталанган (учланган) шаклда меҳнатни ташкил этиш;
- икки яримталанган усулда меҳнатни ташкил этиш;
- иккиталанган усулда меҳнатни ташкил этиш;
- бир яримталанган усулда меҳнатни ташкил этиш;

- битталанган усулда меҳнатни ташкил этиш;
- жуфтланган усулда меҳнатни ташкил этиш.

Ҳар бир конкрет йўналиш учун ҳайдовчилар ва чиптачилар меҳнатини ташкил этиш усулини танлашда қуйидагиларга алоҳида эътибор берилиши керак: йўловчилар оқимини куннинг соатлари ва йўналиш бўлаклари бўйича тақсимланиши, “тиғиз” соатларни бошланиши ва тугаши, йўналишда ишлаш учун зарур бўлган автобуслар сони, уларнинг сифими ва ҳо казо.

Учталанган (учланган) шаклда ҳайдовчилар меҳнатини ташкил этиш.

Бу усулда ҳар битта автобусга учта ҳайдовчи бириктирилади. Ҳар куни автобусда иккита ҳайдовчи ва иккита чиптачи ишлайди. Ҳар икки иш кунидан кейин ҳар бир ҳайдовчи ва чиптачи учун дам олиш режалаштирилади.

Учланган шаклда меҳнатни ташкил этилганда ҳайдовчиларнинг иш графиги

Автобус	Ҳайдовчи (чиптачи)	Ой кунлари														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
И	Биринчи	И	И	Д	И	И	Д	И	И	Д	И	И	Д	И	И	Д
	Иккинчи	И	Д	И	И	Д	И	И	Д	И	И	Д	И	И	Д	И
	Учинчи	Д	И	И	Д	И	И	Д	И	И	Д	И	И	Д	И	И

Эслатма: 1 и 11 –сменалар; Д-дам олиш.

Жадвалдан кўриниб турибдики, меҳнатни бундай ташкил этиш усулида ҳар бир ҳайдовчи бир ойда 20 кун ишлайди ва 10 кун дам олади.

Агар бир кунлик иш вақти 7,0 соат деб қабул қилинса, битта

хайдовчининг бир ойлик иш вақти 160-185 соатни ташкил этиши мумкин. Автобусни ишга чиқишга тайёрлаш ва ишдан кейинги тугаллаш вақтларини 0,38 соатни ни ҳисобга олинса, автобуснинг кунлик ишдаги вақти қуйидагича аниқланади ($B_{\text{ой}} = 170$ соат деб қабул қилинганда):

$$T_{\text{кун}} = \frac{[170 - (20 \cdot 0,38)] \cdot 3}{30} = 16,6 \text{ соат}$$

Агар хайдовчиларга тушлик қилиш учун ажиратилган вақт 0,5 соат бўлса, автобус ишда 17,1 соат, агар 1,0 соат ажиратилса, 17,6 соатга тенг бўлади. Сутка 24 соатдан иборат эканлиги ҳисобга олинса, автобуслар ишга жуда эрта чиқиб ишдан жуда кеч қайтар экан. Бундай ҳолларда хайдовчилар меҳнатини учланган усулини қўллаш мақсадга мувофиқ бўлар экан.

Иккиталанган усулда хайдовчилар ва чиптачилар меҳнатини ташкил этиши

Бу усулда иккита автобусга 5 та хайдовчи ва чиптачи биритирилади. Иккита хайдовчи ҳар куни битта автобусда яна иккита хайдовчи иккинчи автобусда ишлайди. Бешинчи хайдовчи ва чиптачи ҳар иккала автобусда ишлаб уларни алмаштириб боради. Ҳар тўрт иш кунидан кейин хайдовчиларга бир кун дам берилади.

Икки яримталанган усулда хайдовчилар ва чиптачилар меҳнатини ташкил этиш графиги

Автобус	Хайдовчи (чиптачи)	Ой кунлари															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	В А Х О К А З О
И	Биринчи	1	1	1	1	Д	2	2	2	2	Д	1	1	1	1	Д	

И И	Иккинчи	2	2	2	Д	1	1	1	1	Д	2	2	2	2	Д	1	
	Учинчи	1	1	Д	2	2	2	2	Д	1	1	1	1	Д	2	2	
	Тўртинчи	2	Д	1	1	1	1	Д	2	2	2	2	Д	1	1	1	
	Бешинчи (алмашти -рувчи)	Д	И	И	И	И	И	Д	И	И	/	И	Д	ИИ	ИИ	И	И

Жадвалан кўришиб турибдики, 5-ҳайдовчи икки кун бир автобусда кейинги икки кун иккинчи автобусда ишлар экан. Ҳайдовчиларнинг ойлик иш баланси $B_{\text{ой}} = 170$ соат деб қабул қилинганда автобуснинг кунлик иш вақти:

$$T_{\text{иш}} = \frac{[170 - (24 \cdot 0,3)] \cdot 2,5}{30} = 13,8 \text{ соат} .$$

Агар ҳайдовчиларга тушлик қилиш учун 0,5 соат вақт ажиратилса, автобус ишда 14,3 соат, 1,0 соат ажиратилса эса, 14,8 саат бўлар экан.

Ҳайдовчиларни меҳнати бу усулда ташкил этилганда уларнинг иш вақтини йўловчилар оқимини куннинг соатлари бўйича тақсимланишига қараб қуйидагича ташкил этиш мумкин:

1. Ҳар бир ҳайдовчининг иш вақти бир хил, яъни, $6,9 + 0,38 = 7,28$ соат.
2. Битта ҳайдовчининг иш вақти қисқартирилган (ўртача 5 соат) иккинчисиники эса узайтирилган (ўртача 9 соат). Бу ерда яна шунини ҳам эслатиб ўтиш жоизки, иккинчи усулни қўллаганда иш вақтида автобусларни “тиндириш” (отстой) вақти ҳам кўзда тутилиши мумкин.

Иккиталанган усулда ҳайдовчилар ишини ташкил этиш

Бу усулда ҳар битта автобусда иккита ҳайдовчи 6 кундан ишлайди. Уларни алмашуви одатда охири бектдаларнинг бирида амалга оширилади. Ҳар куни бир ҳайдовчи биринчи сменадан кейинги куни эса иккинчи сменада ишлайди. Ҳар учта автобус бригадага битта алмаштириб борувчи ҳайдовчи бириктирилади. Ҳайдовчиларнинг иш вақти 7 соат, дам олиш ва байрам кунларидан аввалги иш кунлари эса 6 соатдан қилиб белгиланади

Иккиталанган усулда ҳайдовчиларнинг ойлик иш графиги

Автобус	Ҳайдовчи	Ой кунлари															Вабошк.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
И	Биринчи	1	1	1	1	1	1	Д	2	2	2	2	2	2	Д	1	
	Иккинчи	2	2	2	2	2	Д	1	1	1	1	1	1	Д	2	2	
И	Учинчи	1	1	1	1	Д	2	2	2	2	2	2	Д	1	1	1	
И	Тўртинчи	2	2	2	Д	1	1	1	1	1	1	Д	2	2	2	2	
И	Бешинчи	1	1	Д	2	2	2	2	2	2	Д	1	1	1	1	1	
И	Олтинчи	2	Д	1	1	1	1	1	1	Д	2	2	2	2	2	2	
И	Еттинчи)	Д	2/ИИИ	2/ИИИ	2/ИИИ	2/ИИИ	2/ИИИ	2/ИИИ	Д	1/ИИИ	1/ИИИ	1/ИИИ	1/ИИИ	1/ИИИ	1/ИИИ	Д	

Бир ярим таланган усулда ҳайдовчилар меҳнатини таъкил этиши

Бу усулда ҳар иккита автобусга биттадан ҳайдовчи бириктирилади. Асосий ҳайдовчиларниг дам олиш кунлари (ҳар икки кунда) уларни учинчи ҳайдовчи алмаштириб туради. Бу усулда ҳам уч таланган усулдаги каби ҳар бир ҳайдовчи ой давомида 20 кун ишлайди ва 10 кун дам олади

Бир яримталанган усулда ҳайдовчиларнинг ойлик иш графиги

Автобус	Ҳайдовчи (чиптачи)	Ой кунлар															Ва бо ш қ.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
И	Биринчи	1	1	Д	2	2	Д	1	1	Д	2	2	Д	1	1	Д	
ИИ	Иккинчи		Д	1		Д	2		Д	1		Д	2		Д	1	
	Учинчи	2	2/ И	1 2/ И	1 Д	1/ И	2 1/ И	2 Д	2/ И	1 2/ И	1 Д	1/ И	2 1/ И	2 Д	2/ И	1 2/ И	

Эслатма. 1-биринчи смена, 2-иккинчи смена, Д-дам олиш куни.

$$T_{\text{иш}} = \frac{[170 - (20 \cdot 0,38)] \cdot 1,5}{30} = 8,3 \text{ соат}$$

Ҳайдовчининг иш куни эса 8,68 соатни ташкил этади.

Битталанган усулда ҳайдовчилар ишини ташкил этиши.

Бу усулда ҳар бир автобусга фақат битта ҳайдовчи бириктирилади. Иш куни 7 ёки 8 соатлик қилиб белгиланади.

Жуфтланган усулда ҳайдовчилар меҳнатини ташкил этиши.

Бу усулда ҳар бир автобусга икки ҳайдовчи бириктирилади. Ҳайдови бир кун ишлаб бир кун дам олади. Иш вақти 11-12 соатни ташкил этади.

3. Автобуслар ҳаракат жадвали ва уларни тузиш усуллари

Иш унумдорлигини ошириш, аҳолига юқори сифатли транспорт хизматини кўрсатиш, ҳайдовчилар ва чиптачилар меҳнатини ва дам олишини тўғри ташкил этиш, ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш учун автобуслар ҳаракати ишлаб чиқилган ҳаракат жадвали ва графиги асосида ташкил этилган бўлиши керак.

Ҳаракат жадвали ҳар бир йўналиш учун ва автокорхона учун энг асосий ҳужжат ҳисобланади.

Автокорхоналарнинг барча хизмат бўлимлари ўз ишларини ҳаракат жадвалига асосланган ҳолда ташкил этадилар. Масалан, автобусларга техник хизмат кўрсатиш, таъмирлаш ишларини режалаштириш ва бошқалар .

Ҳаракат жадвалини ишлаб чиқиладиганда қуйидаги омилларга алоҳида эътибор берилади:

1. Йўловчиларнинг автобусни кутиш ва кўзлаган манзилларига етиб бориш вақти.

2. Ҳаракат мунтазамлиги.

3. Автобусларнинг ҳаракат хавфсизлигини таъминлаган ҳолда тортиш қобилиятидан тўлиқ фойдаланиш.

4. Барча йўналишларда автобусларнинг иш самарадорлиги.

5. Йўналишнинг маълум қисмларидан бошқа йўналишларнинг ҳам ўтганлиги.

6. Ҳайдовчи ва чиптачиларнинг меҳнатини ва дам олишини белгиловчи қонун ва меъёрлар.

Автобусларнинг ҳаракат жадвалини автокорхоналарнинг тасарруф хизмати бўлими, йирик шаҳарларда эса “Марказий нозимлик хизмати” (МНХ) ташкил этилган бўлса, улар ишлаб чиқадилар (“Тошшаҳартрансхизмат” Уюшмасига тегишли йўналишлар учун ҳаракат жадвалини МНХ тузиб беради).

Йўловчилар оқимини йилнинг фасллари ва ҳафтанинг кунлари бўйича нотекис тақсимланганлиги учун ҳаракат жадвалларини баҳор-ёз, куз-қиш ойлари ҳамда иш ва дам олиш кунлари учун алоҳида-алоҳида тузиш тавсия этилади.

Ҳаракат жадвали аввал йўналиш учун тузилади ва у энг асосий ҳисобланади.

Йўналиш учун тузилган ҳаракат жадвали асосида қуйидаги ҳаракат жадваллари ишлаб чиқилади:

1. Бошланғич ва охириги бекатлар учун.

2. Оралиқ назорат пунктлари учун.

3. Ҳар бир автобус учун.

4. Йўловчилар учун маълумотнома.

Бошланғич ва охири бекатлар учун тузилган ҳаракат жадвалида ҳар битта автобусни саройдан чиқиш вақти, тушлик, тушликкача ишлаш вақти, тушликдан кейин ишлаш вақти, йўналишдаги вақти, қатновлар сони ва саройга қайтиш вақти ва бошқалар кўрсатилган бўлади.

Бу жадвал йўналиш нозимлари учун ишлаб чиқилади. Йўналиш нозимлари жадвал асосида автобусларнинг охири бекатга келиш ва ундан кетиш вақтларини, ҳаракат мунтазамлигини назорат қилиш учун фойдаланадилар.

Оралиқ назорат пунктлари учун тузилган жадвал ҳам бошланғич ва охири бекатлар учун тузилган жадвалга ўхшайди, фақат унда автобусларнинг назорат пунктларига келиш ва кетиш вақтлари кўрсатилган бўлади.

Ҳар бир автобус учун тузилган ҳаракат жадвалида автобуснинг саройдан чиқиш вақти, бошланғич ва охири бекатларга ҳамда назорат пунктларига келиш ва кетиш вақтлари, тушлик ва дам олиш вақтлари, саройга қайтиш вақтлари каби кўрсаткичлар келтирилган бўлади.

Йўловчилар учун маълумотнома йўналиш турига қараб (шаҳар ичи, атрофи ва ҳоказо) ҳар хил бўлади.

Шаҳар ичи йўналишларида автобус бекати белгисида шу бекатдан ўтадиган йўналишлар рақами, ҳаракат интервали, охири бекатнинг номи кўрсатилади.

Бошқа турдаги йўналишларда ташишларда оралиқ бекатдаги маълумотномада ҳар бир автобусни бекатга келиш ва унда тўхтаб туриш вақтлари кўрсатилган бўлиши керак.

Автобуслар ҳаракат жадвалини тузиш икки босқичдан иборат бўлади:

- бошланғич маълумотларни тайёрлаш ва ҳисоблаш;
- ҳаракат жадвалини тузиш.

Ҳаракат жадвалини тузишнинг тайёрлов босқичида қуйидаги ишлар амалга оширилади:

- йўловчилар оқимини куннинг соатлари ва йўналиш бўлаклари бўйича тақсимланишини ўрганиб чиқиш;
- йўналиш чизмаси, йўналиш узунлиги, бекатлар сони, автобуснинг ҳаракатдаги, оралик, ва охириги бекатлардаги Тўхташ вақтлари ҳамда ҳаракат тезлигини ўрганиб чиқиш;
- автобус турини ва керакли автобуслар сонини, қатнов ва айланма қатнов вақтларини аниқлаш ва меъёрлаш;
- рухсат этилган энг катта ҳаракат интервалини меъёрлаш;
- автобуслар ишини бошлаш ва тугатиш вақтларини ва пунктларини аниқлаш;
- ноллик юриш масофаси ва вақтини аниқлаш;
- ҳайдовчилар меҳнатини ташкил этиш шаклини танлаш;
- тушлик ва дам олиш жойларини аниқлаш;
- кўрилаётган йўналишдан бошқа йўналишларнинг ўтишини ўрганиб чиқиш;
- ҳаракат жадвалини қолган йўналиш жадваллари билан мувофиқлаштириш масалаларини ўрганиб чиқиш.

Ҳаракат жадвалини тузиш кўп меҳнат вақтини сарфлашни ва тузувчидан юқори маҳоратни талаб этади. Ҳаракат жадвалини тузишни осонлаштириш учун бугунги кунда шахсий компьютерлардан кенг фойдаланиляпти. Компьютерга киритилган бошланғич маълумотлар асосида жуда қисқа вақтда нафақат йўналиш бўйича ҳаракат жадвалини, балки уларнинг барча турларини тузиб босмага чиқариб бераяпти.

3. “Тиғиз” соатларда шаҳар ичи автобус йўналишларида ташишни ташкил этиш

Шаҳар ичи йўналишларининг бошқа йўналишлардан кескин фарқ қиладиган белгиларидан бири - бу йўловчилар оқимининг куннинг соатлари ва йўналиш узунлиги бўйича нотекис тақсимланиши коэффициентининг катталигидир.

“Тиғиз” соатларда йўналишдаги мавжуд автобуслар сонининг зарур

бўлган миқдоридан камлиги, автобуслар сифимидан фойдаланиш коэффициентининг бирдан ортиб кетиши сабабли, автобусга чиқиш ва тушишда ҳамда унда ҳаракатланишда жуда кўп ноқулайликлар туғдиради. Баъзи йўловчилар бошқа транспортлардан фойдаланишга мажбур бўладилар.

Агар йўналишларда йўловчи ташиш учун мавжуд бўлган автобуслар сонининг чекланганлигини ва “тиғиз” соатларда зарур бўлган қўшимча автобусларнинг йўқлигини ҳисобга олсак, кўриниб турибдики, йўловчиларга юқори сифатли транспорт хизматини кўрсатиш учун ҳаракатни ташкил этишнинг энг самарали усулларини ишлаб чиқш ва қўллаш зарур бўлади.

“Тиғиз” соатларда йўловчилар ташишни ташкил этишнинг илғор усулларига биринчи галда қуйидагиларни кўрсатиш мумкин:

1. Тезкор ҳаракатни ташкил этиш.
2. Экспресс ҳаракатни ташкил этиш.
3. Қисқартирилган йўналишларни ташкил этиш.

4. Охирги бекатларда тўхташ вақтини қисқартириш ҳисобига эксплуатацион тезликни, демак, ҳаракат интервалини камайтириш ва ҳаракат частотасини ошириш.

5. Комбинациялашган усулда ҳаракатни ташкил этиш.

“Тиғиз” соатларда ҳаракатни ташкил этишнинг баъзи бир усулларини кўриб чиқайлик.

Мисол. Автобуснинг сифими $q_n = 50$ йўловчи, оддий йўналишда айланма қатнов вақти $t_{айл} = 100$ мин, оралиқ бекатларда Тўхташ вақти $t_{об} = 1$ мин ва охирги бекатда Тўхташ вақти $t_{ох} = 5$ мин. “Тиғиз” соатлардаги йўловчилар оқимининг максимал қиймати $Q_{max} = 375$ йўловчи/соат бўлсин

1. Оддий йўналишда йўловчиларни ташиш учун зарур бўлган автобуслар сони ва ҳаракат интервали қуйидагича топилади:

$$A_m^{оддий} = \frac{Q_{max} \cdot (t_{айл} - 5)}{q_n} = \frac{375 \cdot 100}{50 \cdot 60} = 12 авв . ;$$

$$I = \frac{t_{айл}}{A_m} = \frac{100}{12} = 8,3 мин .$$

2. Тезкор йўналиш ташкил этилиши ҳисобига ораликдаги 5 та бекатда автобус тўхтамай ўтсин. У ҳолда:

$$A_m^{\text{тезкор}} = \frac{375 \cdot 90}{50 \cdot 60} = 11 \text{ авт.}$$

$$I = \frac{t_{\text{айл}}}{A_m} = \frac{90}{11} = 8,2 \text{ мин.}$$

3. Экспресс йўналиш ташкил этилганда:

$$A_m^{\text{экс}} = \frac{375 \cdot 80}{50 \cdot 60} = 10 \text{ авт.};$$

$$I = \frac{t_{\text{айл}}}{A_m} = \frac{80}{10} = 8 \text{ мин.}$$

4. Қисқартирилган йўналиш ташкил этилганда, қанча йўловчи қисқартирилган йўналишда, қанчаси оддий йўналишда ташилиши, ҳамда қисқартирилган йўналишда автобусларнинг айланма қатнов вақтларини аниқлаш керак бўлади.

Масалан, йўналиш бўйича бир соатда $Q_{\text{мах}}=375$ йўловчи ташилаётган бўлсин, улардан $Q_{\text{қиск}}=255$ йўловчи қисқартирилган йўналишда ташилсин.

Оддий йўналишдаги айланма қатнов вақти $t_{\text{айл}} = 100$ мин, қисқартирилган йўналишда эса $t_{\text{айл}} = 64$ мин бўлсин. У ҳолда оддий йўналишда керак бўлган автобуслар сони:

$$A_m^{\text{оддий}} = \frac{120 \cdot 100}{50 \cdot 60} = 4 \text{ авт.}$$

Қисқартирилган йўналишдаги автобуслар сони:

$$A_m^{\text{қиск}} = \frac{255 \cdot 64}{50 \cdot 60} = 5 \text{ авт.}$$

Ҳисоблардан кўришиб турибдики, йўловчиларни ташиш учун оддий йўналишга қараганда 3 та кам автобус зурур бўлар экан. Мисолдан кўришиб турибдики, “тиғиз” соатларда қисқартирилган йўналишларни ташкил этиш жуда катта самара берар экан. Лекин бу усулнинг баъзи камчиликлари ҳам бор. Уларга қуйидагиларни кўрсатиш мумкин.

Ҳаракат интервалининг ортиб кетиши :

а) оддий йўналишда қатнаётган автобусларнинг ҳаракат интервали:

$$I = \frac{t_{\text{оддий айл}}}{A_{\text{м}}} = \frac{100}{8} = 12,5 \text{ мин.},$$

б) қисқартирилган йўналишдаги ҳаракат интервали

$$I = \frac{t_{\text{қисқ айл}}}{A_{\text{м}}} = \frac{64}{4} = 16 \text{ мин.}$$

Булардан кўриниб турибдики, қисқартирилган йўналиш бўйича йўловчилар ташини ташкил этиш ҳаракат интервалини ошишига олиб келар экан. Шаҳарда тавсия этилган ҳаракат интервалининг максимал қиймати 20 мин. эканлигини ҳисобга олинса, шаҳар ичи йўналишларида бу усулдан фойдаланиш мумкин экан.

Охирги бекатлардаги тўхташ вақтини 3 минутга камайтирилганда зарур бўлган автобуслар сони:

$$A_{\text{м}}^{\text{ох}} = \frac{375 \cdot 94}{55 \cdot 60} = 10 \text{ авт.}$$

Шундай қилиб юқорида кўриб ўтилган ҳаракатни ташкил этиш усуллариининг барчаси ҳам маълум даражада самара берар экан. Агар уларни бир пайтда комбинацияларини қўлланса, янада кўпроқ самарага эришиш мумкин. Масалан, бир пайтда тезкор йўналиш ташкил этилиб ва шу пайтда охирги бекатдаги тўхташ вақти қисқартириш ва ҳоказо.

“Тиғиз” соатларда ҳаракатни ташкил этишнинг яна қуйидаги усуллариини ҳам амалга жорий этиш мумкин:

1. “Тиғиз” соатга тўғри келмаган бошқа йўналишлардан автобусларни олиб йўналишга бериш.
2. Заҳирада турган автобусларни йўналишга чиқариш.
3. Таъмирлашдан чиққан автобусларни йўналишга чиқариш.
4. Автобусларга тиркамалар улаш.
5. Бошқа турдаги йўловчи ташувчи транспортларнинг ишини ташкил этиш.
6. Йўналиш ўтган тармоқ яқинидаги барча корхона ва муассасаларни иш тартибини мувофиқлаштириш.
7. “Тиғиз” соатларда автобуслар учун алоҳида ҳаракат бўлақларини

ажратиш.

8. “Тифиз” соатлар учун йўналиш чизмасига алоҳида ўзгартиришлар киритиш.

5. Шаҳар атрофи, шаҳарлараро ва халқаро йўналишларда йўловчилар ташишни ташкил этиш

Шаҳар атрофи йўналишларида автобус ҳаракатини ташкил этиш

Шаҳар атрофи йўналишлари шаҳар ичи йўналишларидаги ташишлардан баъзи бир ўзига хос хусусиятлари билан фарқ қилади. Шаҳар ичи йўналишларида йўловчилар оқими асосан куннинг соатлари бўйича нотекис тақсимланса, шаҳар атрофи йўналишларида бундай нотекислик кўпроқ ҳафтанинг кунлари бўйича кузатилади. Шаҳар атрофига қатнайдиغان йўналишларда дам олиш кунлари шаҳарда таълим олаётган талабаларнинг шаҳар атрофида жойлашган уйларига кетиши, шаҳарнинг урбанизациясини ортиб кетиши оқибатида кўпчилик шаҳарликларни дам олиш кунлари шаҳардан қочиб шаҳардан ташқарида ёки дала ҳовлиларида дам олиш истаги натижасида йўловчилар ташиш ҳажми катта бўлади.

Айниқса эрталабки соатларда шанба ва якшанба кунлари йўловчилар оқими шаҳар ташқарисига йўналади, кечки вақтларда йўловчилар оқимининг оммавий равишда шаҳарга қайтиб келиши кузатилади.

Шаҳар атрофи йўналишларида ташиш узунлиги шаҳардан бошланиб 50 км масофагача ташкил қилади.

Аҳолига транспорт хизматини кўрсатиш хусусиятига мувофиқ шаҳар атрофи йўналишлар қуйидаги бир нечта иш тартибига эга бўлиши мумкин:

-сутка, ҳафта кунлари, ойларнинг белгиланган даври мобайнида амал қиладиган йўналишлар;

-дам олиш зоналари, спорт-соғломлаштириш комплекслари, ярмаркалар ва шу кабилар фаолият кўратадиган даврда ташкил этиладиган мавсумий йўналишлар;

-ишчилар, мутахассислар ва хизматчиларни иш жойига ва уйга ташиш учун ташкилотлар томонидан ташкил этилган махсус йўналишлар;

-автобуслар ҳаракатининг ташкил қилинишига қараб оддий, тезлаштирилган ва экспресс тартибда бўлади;

-айрим автобус йўналишларида қисқартирилган рейслар киритилиб, ташкил қилинади.

Шаҳар атрофи йўналишларидаги бекатлар йўловчиларнинг у ерга хавфсиз ва қулай келишини таъминлаши ҳамда қонун ҳужжатлари талабларини ҳисобга олган ҳолда жойлаштирилиши ва улар қуйидагиларга эга бўлиши керак:

-павильонни жойлаштириш учун асфальтланган майдончалар ва йўловчиларни бекатга келиши учун асфальтланган йўлаклар;

-йўловчиларнинг ёмғир, қор, шамолдан бекиниши учун павильон;

-бекатнинг номи ёзилган кўрсаткич;

-йўналишлар кўрсаткичи, унда қуйидагилар кўрсатилади: йўналишнинг тартиб рақами, уларнинг охириги манзили номи (қатнов йўналишлари бўйича), ҳаракатланиш оралиғи 30 минутдан ортиқ бўлганда ушбу манзилдан автобусларнинг жўнаш жадвали. Йўналишда автобуслар қатнов оралиғи 30 минутдан кам бўлганда жадвал ўрнига қатновлар оралиғи жадвали кўрсатилиши мумкин. Унда автобусларнинг биринчи ва охириги жўнаш вақти ҳамда сутка даврлари бўйича қатнов орлиқлари вақти кўрсатилаган бўлади.

Шаҳар атрофи йўналишларида тўхтаб ўтиш манзиллари йўловчилар учун энг қулай жойларда бўлиши ва қурилиш нормалари ва меъёрлари талабларидан келиб чиққан ҳолда ташиш буюртмачиси ва йўл ташкилотларининг тегишли хизматлари томонидан амалга оширилиши керак. Бунда йўналишларнинг охириги бекатларини йўловчиларни ўзига кўпроқ тортадиган пунктларда, яъни темир йўл вокзаллари ва станциялари, аэропортлар, бозорлар,

метрополитенларнинг сўнгги бектлари ёки шаҳар ичи йўналишларининг бош бекатларида жойлаштириш мақсадга мувофиқ бўлади.

Шаҳар атрофи йўналишлари тартиб рақами шаҳар йўналишларидан сон қиймати билан ажиралиб туради. Масалан, Тошкент шаҳрида шаҳар атрофи йўналишларининг тартиб рақами «Н 150» дан бошланади. Шаҳар атрофи йўналишларида йўловчилар ташиш учун қаттиқ ўриндиқли, ўриндиқлар сони оширилган, эшиклар сони 2 тадан кўп бўлмаган, тоғлик туманларда юқори ўтувчанликка эга бўлган автобуслардан фойдаланилади.

Шаҳар атрофи йўналишларида ташиш ҳақи чиптачилар ва ҳайдовчилар орқали йиғилади.

Шаҳар атрофи йўналишларида бекатлар оралигидаги масофа аҳоли зич жойлашган жойларда 700-800 м, сийрак жойлашган жойларда эса 1,5 км ни ташкил қилади. Бекатлар орасидаги масофа баъзи бир шароитларда 1,5 км дан ҳам кўп бўлишимумкин (масалан, шаҳардан ташқарида жойлашган аэропортларга йўловчилани ташишда).

Ҳаракат интервали 10—60 минут ва ундан ортиқ, йўловчиларни ўртача ташиш масофаси 8—12 км, йўналиш узунлиги 15 км дан 50 км гача бўлади.

Шаҳар атрофи йўналишларида ташиш ҳажми шаҳар атрофи ва темир йўл микро тармоқларининг ривожланишини таҳлил қилиш натижасида аниқланади.

Шаҳар атрофи йўналишларида автобусларда ташиш ҳажмини қуйидагича ҳисоблаш мумкин:

$$Q = P_{\text{й}} / l_{\text{ўрм}}, \text{ йўловчи};$$

бунда: $P_{\text{й}}$ — йўловчи обороти (йўловчи километр);

$l_{\text{ўрм}}$ — ўртача ташиш масофаси, км.

Узунлиги 30 км дан ортиқ бўлган автобус йўналишларида охириги бекатларда ҳаракатни бир вақтда бошлаш мақсадида шу бекатларга яқин жойлашган автобус корхоналарини ташишга жалб қилиш мақсадга мувофиқ бўлади.

Шаҳар атрофи автобус йўналишини очиш бошқа ташишлардаги каби

“Автомобил транспортида шаҳарда, шаҳар атрофида, шаҳарлараро ва халқаро йўналишларда йўловчилар ташиш йўналишларини очиш (ёпиш) тартиби тўғрисида”ги Низом асосида амалга оширилади.

Ҳар бир йўналишни очиш ҳақида қарор қабул қилинишидан аввал қуйидаги тадбирларни амалга ошириш айниқса бозор иқтисодиёти шароитида яхши натижалар беради:

1. Кутиладиган йўловчи оқимини аниқлаш.

1. Трассани танлаш ва йўл шароитларини ўрганиб чиқиш.
2. Автобус йўналишини киритиш мумкинлиги тўғрисида техник-иқтисодий кўрсаткичларни асослаб бериш.
3. Оралиқ ва бош бекатларнинг жойлашишини аниқлаш.
4. Йўналишни техник алоқа воситалари билан жиҳозлаш.
5. Ҳаракатни нозимлик бошқариш усулини танлаш.
6. Йўналишни жойлаштириш учун очиқ тендерларни ташкил этиш ва ўтказиш.

Автобуслар сифими йўловчилар оқимининг қувватига ва ташиш турига қараб аниқланади. Шаҳар атрофи йўналишларида йўловчиларнинг туриб кетишига рухсат берилгани учун автобусларни танлашда туриб кетадиган йўловчилар сони ҳам ҳисобга олинади. Йўловчилар билан тўлдириш меъёрида техник ишлатиш талаблари бўйича автобус салонининг ўриндиқлари билан банд қилинмаган 1 м² майдонида 4 та йўловчи, тифиз соатларда 8 та йўловчи тўғри келиши кўрсатилади.

Шаҳарлараро автобус йўналишларида ўрта ва катта сифамли автобуслардан фойдаланилади. Мақсадга мувофиқ бўлган автобус тури танланганида кам харажат сарфланиб аҳолига юқори савияда транспорт хизмати кўрсатилади. Ушбу ҳолат автобус тури ва сифими, йўловчи оқими миқдорига ва характерида, ташиш шароитига тўғри келгандагина кузатилади. Юқори тезликда ҳаракат қила оладиган автобуслардан фақат юқори тезликда хавфсиз ҳаракатни таъминлайдиган йўл мавжуд бўлгандагина фойдаланиш мақсадга мувофиқдир.

Бу ерда яна шуни ҳам эслатиб ўтиш жоизки, халқаро йўналишларда ҳам катнов вақти 2 соатдан кам бўлса, йўловчиларни туриб кетишига рухсат берилади, аммо шу билан бирга, бу автобусларда албатта багаж бўлими бўлиши шартлиги таъкидланади.

Шаҳарлараро йўналишларда автобусларда ташишни ташкил этиши

Ўзбекистон Республикасининг “Автомобил транспорти тўғрисида”ги Қонунининг 7-моддасига биноан шаҳарлараро ташишлар жумласига шаҳар ёки шаҳар посёлкаси чегаралари доирасидан 50 км дан ортиқ масофада амалга ошириладиган ташишлар, шунингдек, йўналиш масофасидан қатъий назар Ўзбекистон Республикасининг икки ёки ундан ортиқ вилояти ҳудудида амалга ошириладиган ташишлар киради.

Шаҳарлараро автобус йўналишлари вилоятлараро ва вилоят ичидаги йўналишларга ажратилади.

Вилоят ичидаги шаҳарлараро йўналишларда автобуслар ҳаракати (янги йўналишларни очиш - вилоятлар ҳокимликлари ёки Қорақалпоғистон Республикаси Вазирлар кенгаши ҳамда вилоятлар ва Тошкент шаҳар ҳокимлиги департаменти томонидан, вилоятлараро-шаҳарлараро йўналишларда Ўзбекистон автомобил ва дарё транспорти агентлиги томонидан тасдиқланган жадваллар бўйича амалга оширилади.

Вилоятлараро автобусларда ташишда йўналиш масофаси 300—400 км ва ундан ортиқ бўлади.

Автобусларнинг ҳаракат интервали йўловчи оқими қийматига боғлиқ бўлади. Кўпчилик ҳолатларда кунига бир ёки икки марта автобуслар охири бекатдан жўнатилади.

Ушбу йўналишлардаги ташишлар ҳажми мавсум билан боғлиқ бўлиб, ёз ойларида ўсади.

Вилоят ичидаги автобусларда ташишда йўналиш масофаси 100 км гача ва ундан ортиқ бўлади. Ҳаракат интервали эса йўловчи оқимининг тақсимланиш характериға қараб 30 минутдан 3—5 соатгача бўлади.

Шаҳарлараро автобус йўналишларида юмшоқ ўриндиқли, йўловчиларға яхши

кулайликлар яратилган автобуслардан фойдаланилади.

Шаҳарлараро автобусларда ташиш ҳажми вилоятлардаги (автоном республика) автобус, темир йўл, ҳаво ва сув транспортининг ўтган 5—10 йил ичидаги ҳақиқий ривожланишини таҳлил қилиш натижасида аниқланади. Бунда йўл тармоғининг ривожланиши ва ободонлаштирилиши (вилоят, республика, автоном республика), аҳолиси сонининг ўсиши ва мавсумий нотекисликни ҳисобга олиб аҳолининг шаҳарлараро автобус алоқасини мунтазам таъминлаш даражаси ҳисобга олинади.

Шаҳарлараро автобус йўналишларида аҳолининг ҳаракатчанлиги деб вилоят (республика, автоном республика) аҳолисининг биттасига тўғри келувчи йўловчи километрга айтилади. Аҳолининг ҳаракатчанлигини аниқлаганда маҳаллий шароитни ҳисобга олиш зарур.

Шаҳарлараро йўналишларда қатнайдиغان автобусларнинг ўртача сифими ўтирадиган ўриндиқларга қараб ҳисобланади ва бу автобусларда албатта багаж учун бўлимлар мавжуд бўлиши керак.

Ҳайдовчининг автобусни бошқариш вақти 9 соатдан ёки йўналиш узунлиги 400 км ва ундан ортиқ бўлганда автобусда йўловчиларни ташишни ташкил этишда автомобилда ҳайдовчининг дам олиши учун жой жиҳозланиши ва қатновга икки ҳайдовчи юборилиши керак.

Шаҳарлараро автобус йўналишларида йўловчилар оқимини ўрганиш сотилган чипталар асосида амалга оширилади.

Йўловчилар оқимини ўрганишда сўровнома, жадвал ва кўз билан кузатиш усулларида фойдаланилади.

Шаҳарлараро автобус йўналишларини танлашда ва уларни асослашда қуйидагилар ҳисобга олинади:

- шаҳарлар орасида йўлнинг мавжудлиги, уларнинг ҳолати, йўл қопламасининг тури, ободонлаштирилганлиги;
- шаҳарлар орасидаги транспорт қатнови тафсилотлари ва оралик аҳоли яшаш пунктларига бориши;
- кутилаётган йўловчи оқими ва йўловчиларнинг ўртача юриш

масофаси;

- йўловчилар оқимининг йил мавсуми, ой ва ҳафта кунлари бўйича ўзгариши;

- йўловчиларнинг охири бекатга қатнов вақти, қатнов вақтининг ташиш шароитига ва қулайлигига таъсири;

- шу йўналишда бошқа турдаги транспортларнинг мавжудлиги, ташиш вақти ва қулайлиги;

- автобус йўналиши бўйича ҳаракат хавфсизлигининг таъминланиши;

- йўналишлар бўйича ташиш рентабеллигининг таъминланиши;

- йўналишларни танлашда ҳар хил турдаги транспорт воситаларида ташиш шароити ва таннархи ҳам таққосланади.

Темир йўл ва бошқа транспорт турлари уэтарлича ривожланмаган туманларда шаҳарлараро автобус йўналишлари масофаси 1000 км ва ундан ортиқ бўлади. Йўловчиларнинг сафарда бўлишибир кундан ошиб кетади. Шунинг учун ҳам йўналишни танлаш ва асослаш учун транспорт турларида йўловчиларга яратилган шароит ва ташиш ҳақи таққосланади.

Халқаро йўналишларда йўловчилар ташиш

Ўзбекистон Республикасининг “Автомобил транспорти тўғрисида”ги қонунининг 7-моддасига биноан халқаро ташишлар жумласига йўналиш масофасидан қатъий назар, Ўзбекистон Республикаси давлат чегарасидан ташқарига ёки давлат чегараси ташқарисидан ичкарига амалга ошириладиган ташишлар киради.

Бугунги кунда халқаро йўналишда йўловчилар ташиш Европа мамлакатларида кўпроқ ривожланган.

Халқаро йўналишларда йўловчиларни ташиш давлатларнинг халқаро йўналишларда йўловчиларни ташишни амалга ошириш бўйича ўзаро келишув шартлари ва меъерий хужжатлари асосида амалга оширилади.

Халқаро йўналишларда автомобилларда йўловчиларни ва багажларни ташишни ташкил этиш бўйича меъерий хужжатларни ишлаб чиқиш билан Бирлашган миллатлар ташкилоти Европа иқтисодий комиссиясининг Ички

транспорт бўйича қўмитаси шуғулланади ва у тайёрлаган ҳужжат “Халқаро йўналишларда автомобилларда йўловчиларни ва багажларни ташиш Конвенцияси” (КАПП) деб аталади.

Автобусларда халқаро ташиш мунтазам, мунтазам бўлмаган, маятник ва мулкӣ турларга бўлади.

Мунтазам халқаро йўналишида йўловчилар ташиш аввалдан белгиланган йўналиш, ҳаракат жадвали ва тарифлар асосида амалга оширилади. Ҳаракат жадвалида йўналишда йўловчиларнинг автобусга чиқиш ва тушиш бекатлари ҳам кўрсатилади.

Мунтазам бўлмаган халқаро автобус йўналишида ҳар бир ташиш учун айрим келишув шартномаси тузилади. Бундай ташишлар кўпроқ экскурсиялар, зиёратлар уюштирилганида ёки спорт мусобақалари ташкил этилганида амалга оширилади.

Маятник турида бир давлатдан иккинчи давлатга дастлабки ҳаракатланиш бошланган давлатга қайтариб олиб келиш шarti билан бир гуруҳ йўловчиларни ташиш ташкил қилинади.

Мулкӣ халқаро йўловчилар ташишда йўловчиларни ташиш тадбиркорлик мақсадида эмас, балки ташкилотларнинг ишчи ва хизматчиларини олиб бориб қўйиш мақсадида амалага оширилади. Бунда корхоналар ўз автобусларидан ёки бошқа ташкилотлардан ижарага олинган автобусардан фойдаланадилар.

Халқаро йўналишларни очиш Ўзбекистон автомобил ва дарё транспорти агентлигининг бошлиғи бошчилик қиладиган ва ЎЗР ИИВ Йўл ҳаракати хавфсизлиги бош бошқармаси,” Ўзавтойўл “ давлат-акциядорлик компанияси”, Ўзбекистон темир йўллари давлат-акциядорлик компанияси ва тасарруфида темир йўллар бўлган бошқа тузилмаларнинг раҳбарларини ҳамда йўналиш ўтиши мўлжалланаётган давлатнинг ваколатли органининг ана шундай вакилларини ўз ичига оладиган Ўзбекистон автомобил ва дарё транспорти агентлиги ва ҳудудидан йўналиш ўтиши мўлжалланаётган давлатнинг ваколатли органининг қарори асосида ташкил этиладиган

комиссиялар томонидан бажарилади.

Халқаро йўналишда йўловчилар ташишда йўловчиларни бир давлат ҳудудида автобусга чиқариш ва шу давлат ҳудудида тушириш таъқиқланади.

Автобусда кэтаётган ҳар бир йўловчида йўналиш ўтган давлат ҳудудига кириш учун рухсатномаси бўлиши керак.

1997 йили МДХ вакиллари Бишкек шаҳрида МДХ ҳудудида Халқаро йўналишларда йўловчилар ва бағажни ташиш бўйича Конвенция (КМАПП - . **Конвенция о международних автомобильних перевозках пассажиров и багажа стран СНГ**) қабул қилдилар ва уни тасдиқладилар. Ҳозирги кунда бизнинг мамлакатимиз билан қўшни ҳамдўстлик давлатлари: Қозоғистон, Қирғизистон, Тожикистон билан халқаро йўналишлар ташкил қилиниб йўловчилар ташилмоқда.

Автомобилларнинг рўйхатдаги сони

Транспорт воситалари миқдор кўрсаткичлари барча автотранспорт саройлари учун умумий бўлиб, улар қуйидаги элементлардан иборатдир:

A_x - ҳисобдаги ёки инвентар китобида ҳисобланиб борилувчи автомобилларнинг умумий сони.

Ҳисобдаги автомобиллар ўз техник ҳолатига кўра эксплуатация қилишга тайёр ($A_{эт}$) ва кун давомида таъмирда ёки техник хизмат кўрсатишда турувчи автомобилларга ($A_{тт}$) бўлинади, яъни

$$A_x = A_{эт} + A_{тт}$$

Амалда эксплуатацияга тайёр автомобиллар баъзи бир сабабларга кўра тўла ишлатилмайди. Уларнинг бир қисми ҳар хил сабабларга кўра ($A_{тт}$ - таъмирда турувчилардан ташқари): эксплуатацион материаллар (ёнилғи, мой, автошина, аккумулятор) йўқлиги, ҳайдовчи (шофёр)лар йўқлиги ёки бетоблиги, йўллардан фойдаланиб бўлмаслиги ва ҳ.к ларга кўра бекор туришлари мумкин.

$$\text{Айтилганларга кўра, } A_{эт} = A_3 + A_{бт}$$

Демак, сарой ҳисобидаги автомобиллар $A_x = A_3 + A_{тт} + A_{бт}$ иборат бўлади.

Ҳар бир саройдаги автобус, автомобилқ, тиркама ҳамда ярим тиркама маълум давр (режадаги ёки ҳисобий) ичида эксплуатацияда, бекор туришда ва таъмирда туришлари мумкин. Шунинг учун, саройдаги барча автомобил-кунлар ўз навбатида $AK_k = AK_s + AK_{бт} + AK_{тт}$ дан иборат бўлади.

Автомобил саройининг техник тайёргарлик коэффиценти

Автомобил транспорти саройининг ишга тайёргарлик даражасини аниқланиши учун, техника жиҳатдан саройининг ишга тайёргарлик коэффиценти (α_t) аниқланиши лозим.

Техник тайёргарлик коэффиценти

а) битта автобуснинг маълум бир календар кунлари учун техник тайёргарлик коэффиценти қуйидагича аниқланади:

$$\alpha_{tt} = \frac{K_{tt}}{K_k};$$

бу ерда: $K_{тт}$ - автобусларнинг техник жиҳатдан ишга яроқли кунлари, кун,

K_k - кўрилатган даврдаги календар кунлари сони, кун.

б) автосарой учун бир кунлик техник тайёргарлик коэффиценти:

$$\alpha_{tt} = \frac{A_{tt}}{A_{ro'yhat}};$$

бу ерда: $A_{тт}$ - техник соз автобуслар сони, дона;

$A_{rўй}$ - рўйхатдаги автобуслар сони, дона.

в) автосарой учун маълум бир календар кунлари учун техник тайёргарлик коэффиценти:

$$\alpha_{tt} = \frac{A_r \cdot K_{tt}}{A_r \cdot K_k};$$

Бу ерда: $A_r \cdot K_{тт}$ - техник соз автомобил-кунлар сони, авто кун;

$A_r \cdot K_k$ - кўрилатган даврдаги жами автомобил-кунлар сони, авто кун.

Автомобил саройидан фойдаланиш коэффиценти

Автомобилларни техник жиҳатдан ишга тайёргарлик коэффициенти уларнинг техника ҳолатига кўра ишга яроқлигини, яъни бузуқ эмаслигини белгиловчи коэффициентидир. Аммо бундай автомобилларни эксплуатация қилишга зарур бўлган баъзи бир сабабларга кўра ишлатила олмаслик ҳолатлари амалда бўлиб туради. Масалан, ҳайдовчилар, ёнилғи-мой материаллари, автошина, аккумулятор ва шу кабилар ёки йўл ҳолати ва иқлимий шароитлар ва ҳоказо.

Бундай ҳолларда автомобилларни ишга чиқа олмасликлари, одатда, режалаштирилмайди, чунки бундай ҳолатларга зарурат йўқ, аммо улар автобус саройлари ва бошқа ташкилотлар иши нуқсонлари натижасидир. Шунинг учун автомобиллардан фойдаланишни режалаштиришда ва ҳисоблаб боришда автомобиллар саройидан фойдаланиш коэффициенти кўрсаткичи қўлланилади. Бу коэффициент эксплуатациядаги автомобил-кунлар (AK_3) йиғиндисини автомобил-календар кунлар (AK_k) йиғиндисига нисбати билан аниқланади.

Автомобил саройидан фойдаланиш коэффициенти

а) битта автомобил учун календар кунлардагиси

$$\alpha_{\phi} = \frac{K_{ish}}{K_k} ;$$

бу yerda: K_{ish} - avtomobilning ishga chiqish kunlari, kun;

K_k - ko`rilayotgan davrdagi kalendar kunlari soni, kun.

б) автомобил саройидаги барча автомобиллар учун бир кунлик

$$\alpha_{\phi} = \frac{A_{ish}}{A_{ro'yhat}} ;$$

бу yerda: A_{ish} - ishga chiqqan avtobuslar soni, dona;

$A_{ro'yhat}$ - ro`yxatdagi avtobuslar soni, dona.

в) автомобил саройидаги барча автомобиллар учун календар кунлардагиси

$$\alpha_{\phi} = \frac{A_r \cdot K_{ish}}{A_r \cdot K_k} ;$$

bu yerda: $A_r \cdot K_{ish}$ - ishgdagi avtomobil-kunlar soni, avto kun;

$A_r \cdot K_k$ - ko`rilayotgan davrdagi jami avtomobil-kunlar soni, avt.kun.

Автобус саройлари автомобиллардан фойдаланиш коэффициентига яна ҳафталик иш кунлари (5 ёки 6 кун) ёки ҳафта давомида тўхтамасдан 7 кун ишлашлари (йўналишда ишловчи автобуслар учун) катта таъсир кўрсатади.

Ўртача кунлик масофа

Иш куни давомида автобус маълум бир масофани босиб ўтади. Шаҳар йўналишларида ишловчи автобуслар шаҳарлараро йўналишларда ишловчи автобуслар ва такси автомобилларига нисбатан кун давомида камроқ масофа босиб ўтадилар.

Автомобиллар томонидан бажариладиган барча қатновларни унумли ва унумсиз қатновларга бўлиш мумкин. ТВ унумли қатнови иш бажариш билан боғлиқ қатновдан ва унумсиз қатнов, яъни бўш қатновдан иборат бўлади.

Юк автомобилларининг унумсиз қатнов масофаси ўз навбатида бошланғич ва иш нихоясидаги нолинчи қатновдан ҳамда йўловчиларни ташиш билан боғлиқ қатновлардан иборат бўлади.

Нолинчи қатнов (L_0) дейилганда, автобус саройидан то ҳаракат бошланадиган бекатгача ва сўнгги иш тугаш бекатидан автобус саройигача бўлган қатнов масофаси тушунилади.

$$L_k = L_{iyl} + L_0, \text{ км}$$

Маълум вақт бирлиги учун кунлик масофа қуйидаги формула орқали аниқланади:

$$L_k = \frac{\Sigma L}{K_{iul}} \text{ км}$$

бу ерда: ΣL — вақт бирлиги ичида автомобил босиб ўтган умумий

масофа, км;

K_{iul} — иш кунлари сони.

Умумий ҳолда автотранспорт саройи учун бир автомобилга тўғри келувчи ўртача кунлик масофа маълум вақт бирлиги ичида барча автомобиллар босиб

ўтган умумий масофани умумий автомобил-кунлар йиғиндисига нисбати орқали аниқланади.

$$L_{к.ўрт} = \frac{\Sigma AL}{AK_{ум}}$$

Бу ерда $L_{к.ўрт}$ — бир автомобилнинг ўртача кунлик масофаси, км;

маълум вақт бирлиги ичида автосарой барча автомобиллари томонидан босиб ўтилган умумий масофа, км;

$\Sigma AK_{ум}$ - автомобилларнинг умумий иш кунлари.

Автобусларнинг иш ва йўналишдаги вақти

Автобуснинг иш вақти йўналишдан саройга қайтиб кириш вақтидан саройдан йўналишга чиқиш вақти ва айрим техник-ташкилий сабабларга кўра тўхтаб туриш ва тушлик вақтларининг айирмасидан иборат бўлади.:

$$T_{ish} = T_{qayt} - T_{chiq} - T_{tush} - T_{tex.to'x}, \text{ soat};$$

bu yerda: T_{qayt} - АТК га қайтиш вақти, soat;

T_{chiq} - АТК дан чиқиш вақти, soat;

T_{tush} - tushlik вақти, soat;

$T_{tex.to'x}$ - texnik sabablarga ko'ra to'xtash вақти, soat.

Автомобилларнинг иш вақти қанча катта бўлса, уларнинг иш самарадорлиги ҳам шунча юқори бўлади. Бунинг учун автомобиллар ишини 1,5 ва 2 смена қилиб ташкил этиш мақсадга мувофиқ бўлади. Лекин иш вақтининг узунлиги йўловчилар оқимининг куннинг соатлари бўйича ўзгаришидан келиб чиққан ҳолда аниқланиши керак. Акс ҳолда автобусларнинг бўш юриши эксплуатацион харажатлар ортиб кетишига олиб келади.

Автобусларнинг йўналишдаги вақти иш вақтидан улар биринчи бекатга бориши ва охириги бекатдан саройга қайтиб келиши учун сарфланган ноллик юриш вақтларининг айирмаси орқали аниқланади:

$$T_y = T_{ish} - t_o = T_{ish} - t_{o1} - t_{o2}, \text{ soat};$$

bu yerda: T_{ish} – avtobusning ishdagi вақти, soat;

t_o - avtobusning no'llik yurish vaqti, soat;

t_{o1} - avtobusning 1-chi no'llik yurish vaqti, soat;

t_{o2} - avtobusning 2-chi no'llik yurish vaqti, soat.

Формуладан кўриниб турибдики, йўналиш вақтини ошириш учун нолик катновларга сарфланадиган вақтни камайтириш керак бўлади.

Автобусларнинг катнов ва айланма катнов вақти

Катнов - бу йўналишда бажарилаётган ташиш жараёнини (транспорт ишини) тугалланган битта циклидир.

Йўловчи ташишда катнов - бу бошланғич манзилдан охириги манзилгача бўлган йўналишда йўловчилар ташиш ва охириги манзилдан яна бошланғич манзилгача бўлган тескари йўналишда ташиш учун автобусни жўнатиш жараёнларидан иборат бўлади.

Автобуснинг йўналишда бир катнов учун сарфляган вақти қуйидагича аниқланади:

$$t_q = t_{har} + (i_{ob} \cdot t_{ob}) + t_{oxb}; \text{ soat};$$

Автобуснинг бир айланма катнов вақти катнов вақтини иккига кўпайтириш орқали топилади:

$$t_{aq} = 2 \cdot t_q; \text{ soat}.$$

Автобусларнинг сифими, сифимдан фойдаланиш коэффициенти

Автобусларнинг сифими ўриндиқлар сони ва туриб кетиш учун мўлжалланган майдоннинг юзасига қараб аниқланади.

Маълумки, шаҳар ичида ва шаҳар атрофида ташишларда йўловчиларни туриб кетишига рухсат этилади. Шунинг учун унинг сифими ўриндиқлар сони ва тик туриб кетишга мўлжалланган жойлар сони йиғиндисига тенг қилиб олинади.

Шаҳарлараро, халқаро ва туристик-сайёҳ йўналишларда йўловчилар фақат ўтириб кетишлари керак. Шунинг учун унинг сифими фақат ўриндиқлар сони билан аниқланади.

Маълумки, автосаройларда ҳар хил моделдаги автобуслар рўйхатда бўлади. Автосаройни ҳар хил моделдаги автобуслардан ташкил топиши у хизмат кўрсатадиган йўналишлар ва йўловчилар оқимининг миқдори ва бошқа омиллар билан белгиланади. Шунинг учун автосаройдаги автобусларнинг ўртача сифимини аниқлаш зарур бўлганда, у қуйидагича аниқланади

$$q_{o'rt} = \frac{\sum \sum q_{ni} \cdot A_{ro'yxat . ji}}{A_{ro'yxat}}, \text{ nafar};$$

бу ерда: q_{ni} - сифими и бўлган автобуслар, нафар;

$A_{ro'yxat . ji}$ - сифими и бўлган рўйхатдаги ж- автобуслар сони, дона.

Автобусларнинг сифимидан фойдаланиш коэффициенти уни қанчалик тўлганлик даражасини кўрсатади.

Йўловчиларни бекатларда тушиши ва баъзи йўловчиларни автобусга чиқиши сабабли сифимдан фойдаланиш коэффициенти ҳар бир бекат оралиғида ўзгариб туради.

Исталган вақт учун статик ҳолатдаги сифимдан фойдаланиш коэффициенти қуйидагича аниқланади:

$$\gamma_s = \frac{q_{am}}{q_n};$$

бу ерда: q_{am} - кўрилаётган вақтдаги автобусда мавжуд йўловчилар сони,

нафар;

q_n - автобуснинг номинал сифими, нафар.

Автобус саройи учун бир кунлик сифимдан фойдаланиш

коэффициенти:

$$\gamma_s = \frac{Q_{am}}{Q_n},$$

bu yerda: Q_{am} - bir kunda tashilgan yo`lovchilar soni, nafar;

Q_n – bir kunda tashish mumkin bo`lgan yo`lovchilar soni, nafar.

Avtobuslarning ish unumdorligi: tashilgan yo`lovchilar soni va bajarilgan yo`lovchi km:

a) бир қатновдаги ташилган йўловчилар сони:

$$Q_q = q_a \cdot \gamma_s \cdot \eta_{al}, \text{ yo`lovchi,}$$

b) бир қатновдаги йўловчи километрлар:

$$P_q = \ell_y \cdot q_a \cdot \gamma_s, \text{ yo`lov. km,}$$

v) бир кунлик бажарилган йўловчи километрлар:

$$P_{kun} = \ell_{kun} \cdot q_a \cdot \beta \cdot \gamma_s, \text{ yo`lov. km,}$$

g) бир кунлик ташилган йўловчилар сони:

$$Q_{kun} = \frac{P_{kun}}{\ell_{o'rt}}; \text{ yoki: } Q_{kun} = q_n \cdot \gamma_s \cdot \eta_{al} \cdot Z_q, \text{ yo`lovchi,}$$

Бу ерда: q_a — автобуснинг сифими, йўловчи, нафар;

γ_s — автобуснинг йўловчи сифимидан фойдаланиш коэффициенти;

β - йўлдан фойдаланиш коэффициенти;

ℓ_y - йўловчи билан юрилган масофа, км;

ℓ_{kun} - кунлик юрилган масофа, км;

η_{al} - йўловчиларни алмашувчанглик коэффициенти;

Z_q - қатновлар сони, марта.

a) йиллик ташилган йўловчилар сони:

$$Q_{yil} = AK_{ish} \cdot Q_{kun}; \text{ йўловчи,}$$

b) йиллик бажарилган йўловчи километрлар:

$$P_{yil} = AK_{ish} \cdot P_{kun}; \text{ yo`lov. km,}$$

бу ерда: AK_{ish} - avto-ish kunlari soni, avto kun.

Автобуслар ҳаракати интервали ва частотаси.

Автобуслар ҳаракати интервали минутларда ўлчанувчи айланиш вақтини йўналишда ишлаётган автобуслар сонига нисбати орқали аниқланади:

$$I_a = \frac{t_{айл}}{A_M} \cdot 60 \text{ ; мин.}$$

Автобуслар ҳаракат частотаси

Автобуслар ҳаракат частотаси деганда бир йўналиш бўйича маълум бир бекатдан бир соат давомида ўтувчи автобуслар сони тушунилади ва у автобуслар сонини айланиш вақтига нисбати билан аниқланади:

$$h = \frac{A_M}{t_{айл}} \text{ ; авт./соат}$$

2.3.1-жадвалда Тошкент шаҳри бўйича йўналишлардаги автобуслар ишининг ўртачалаштирилган техник- эксплуатацион кўрсаткичлари келтирилган (маълумотлар иш куни учун ҳисобланган).

Тошкент шаҳри бўйича йўналишлардаги автобуслар ишининг ўртачалаштирилган техник- эксплуатацион кўрсаткичлари

№	Кўрсаткичлар	Қиймати
1.	Ҳаракат интервали, мин.	12.2
2.	Ҳаракат частотаси, авт./соат	5.2
3.	Эксплуатацион ҳаракат тезлиги, км/соат	21.86
4.	Йўналишда ишловчи автобуслар сони, автобус	9.24
5.	Айланма қатновлар узунлиги, км.	38.97
6.	Айланма қатновлар вақти, мин.	105.89
7.	Перегонлар узунлиги, км.	0.58
8.	Йўловчиларнинг қатнов масофаси, км.	6.14
9.	Перегонлар бўйича нотекислик коэффициенти	1.47
10.	Йўловчиларнинг алмашинувчанлик	3.1

коэффициенти

Назорат саволлари

1. Шахар ичи ва шахар атрофида ташишларнинг ўзига хос хусусиятларини айтинг
2. Шахар атрофида ташишлар деганда нимани тушунасиз
3. Шахар атрофида ташишларда бекатлар қандай жойлаштирилади ва жихозланади
4. Шахарлараро йўналишлар неча турга бўлинади
5. Шахарлараро автобусларда ташишларда ва транспорт воситасига қўйиладиган талаблар
6. Шахарлараро автобусларда ташиш хажми қандай аниқланади
7. Шахарлараро автобусларда ташишларда йўловчи оқими қандай ўрганилади
8. Шахарлараро автобусларда ташишларда ҳаракат жадвали қандай тузилади

Адабиётлар

1. Ш.Мирзиёев. Эркин ва фаровон демократик Ўзбекистон давлатини биргаликда барпо этамиз. – Т.: Ўзбекистон, 2016.
2. Ш. Мирзиёев. Қонун устуворлиги ва инсон манфаатларини таъминлаш – юрт тараққиёти ва халқ фаровонлигининг гарови. Т.: Ўзбекистон, 2017.
3. Ш.Мирзиёев. Эркин ва фаровон демократик Ўзбекистон давлатини биргаликда барпо этамиз. – Т.: Ўзбекистон, 2016.
4. .А.Хўжаев-Автомобилларда юк ва йўловчиларларни ташиш асослари Т.: ”Ўзбекистон”, 2002

5. И.В.Спирин. «Организация и управление пассажирских автомобильных перевозок». М.: АСАДЕМА, 2010
6. Ўзбекистон Республикаси Президентининг “Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси” тўғрисидаги Фармони (“Халқ сўзи”, газетаси, 2017 йил, 8 февраль)
7. В.А.Гудков, Л.Б.Миротин, А.В.Вельможин, С.А.Ширяев. Пассажирские автомобильные перевозки. М.: “Горячая линия”, 2006

3-мавзу: Йўловчилар ва багажни ташиш. Автовокзаллар ва автостанциялар.

Режа:

1. Транспортда юриш шартлари, қўл юки ва багажни ташиш
2. Автовокзаллар ва автосаройлар асосий тушунчалар
3. Автовокзаллар, автостанцияларнинг функциялари
4. Автовокзаллар, автостанцияларнинг иш графиги ва технологик жараёни
5. Автотранспорт воситалари ҳаракатини ташкил этиш,
6. Йўловчиларга маданий-маиший хизмат кўрсатиш
7. Автовокзаллар, автостанцияларнинг ахборот хизматини ташкил этиш

Таянч сўз ва иборалар:

Автобус, йўловчи, супача, йўналиш схемаси, махсус йўналишлар, багаж, юк, ташувчи, йўловчи, йўналишли такси, йўналишсиз такси, чипта, йўл варағи, шаҳар ичи, шаҳар атрофи автовокзал, автостансия, автосарой.

Транспортда юриш шартлари, қўл юки ва багажни ташиш.

Транспортда юриш шартлари

Йўловчиларни транспортга чиқариш ва ундан тушириш фақат тўхтаб ўтиш манзилларида амалга оширилиши мумкин. Йўналишда «талабга кўра»

тўхташ жойлари мавжуд бўлганда йўловчи автотранспорт воситасини тўхтатиш зарурлиги тўғрисида маълум қилиши керак.

Йўналишли ёки йўналишсиз таксилар йўловчиларини ва тушириш йўловчилар талабига кўра, йўлларда ҳаракатланиш хавфсизлиги қоидаларига риоя қилган ҳолда амалга оширилади.

Йўл карточкаси ёхуд автобусда юриш ҳуқуқини и бошқа ҳужжати бўлган йўловчи уни автобусга чиқиш вақтида кўрсатиши шарт.

Шаҳардаги автобус йўналишларида йўловчи етти ёшгача болаларни ўзи билан бирга бепул олиб юриш ҳуқуқига эга. Мактабгача ёшдаги болали йўловчилар, ҳомиладор аёллар, ногиронлар ва кекса фуқаролар учун автобус салонида, унинг йўловчи сифимига қараб, 6 та олдинги жойлар ажратилади. Ушбу жойларни эгаллаган бошқа йўловчилар уларни мазкур шахслар учун бўшатишлари керак.

Ҳайдовчи автобусни тўхташ жойидан фақат эшикларни ёпган ҳолда, йўловчилар тўлиқ тушириб ва чиқариб бўлингандан сўнг юргизиши, бекатларни аниқ ва тўғри эълон қилиши, қатнов йўналиши ўзгарган тақдирда эса бу тўғрида ҳар қайси бекатда эълон қилиши шарт. Автобус салонини автобуснинг муайян тури учун белгиланган умумий сифимидан ортиқча тўлдиришга йўл қўйилмайди.

Қўл юки ва багажни ташиш

Йўловчи ҳажми 60 см х 40 см х 20 см ва оғирлиги 20 м дан ортиқ бўлмаган қўл юки ҳамда мусиқа асбобини, 150 сантиметргача узунликдаги буюмларни, шунингдек қафасга солинган майда ҳайвонлар ва паррандаларни, аравагани (болалар, ногиронлар ва бошқаларнинг аравачаларини), майда боғдорчилик инвентари, болалар каналарини ўзи билан бирга бепул олиб юриш ҳуқуқига эга.

Ҳажми 60 см х 40 см х 20 сантиметрдан 100 см х 50 см х 30 сантиметргача бўлган ва узунлиги 150 сантиметрдан 200 сантиметргача бўлган буюмларни, шунингдек, ўлчамидан қатъий назар, оғирлиги 20

килограммдан ортиқ бўлган багажни олиб юриш тарифга мувофиқ ҳақ тўлаган ҳолда амалга оширилади.

Багажнинг жойланиши ва ташилиши йўловчиларга ва автотранспорт воситасига бирон-бир зарар етказиш имкониятини тўлиқ истисно қилиши керак.

Багажни олиб юриш қиймати йўловчининг йўл ҳақи қиймати каби тартибда белгиланади.

Шаҳар атрофи йўналишларида

Умумий қоидалар

Аҳолига хизмат кўрсатиш хусусиятига мувофиқ шаҳар атрофи, шаҳарлараро ва халқаро йўналишлар қуйидаги бир нечта иш режимига эга бўлиши мумкин:

- а) сутка, ҳафта кунлари, ойларнинг белгиланган даври мобайнида амал қиладиган доимий йўналишлар;
- б) дам олиш зоналари, спорт-соғломлаштириш комплекслари, ярмаркалар ва шу кабилар фаолият кўрсатадиган даврда ташкил этиладиган мавсумий йўналишлар;
- в) ишчилар, мутахассислар ва хизматчиларни иш жойига ва уйга ташиш учун ташкилотлар томонидан ташкил этиладиган махсус йўналишлар.

Шаҳар атрофи йўналишларида тўхтаб ўтиш манзиллари йўловчилар учун энг қулай жойларда бўлиши керак:

- а) шаҳар атрофи йўналишларининг шаҳардаги сўнгги бекатлари йўловчилар гавжум бўладиган йирик манзиллар (темир йўл вокзаллари ва станциялари, дарё портлари, бозорлар, метрополитеннинг охириги бекатлари ва шу кабилар) ёнида бўлиши керак;
- б) шаҳарда шаҳар атрофи йўналишларининг тўхтаб ўтиш манзиллари шаҳар йўловчи ташиш транспорти йўналишлари тўхтаб ўтиш манзиллари билан бир жойда бўлиши ва шаҳарнинг транспортни бошқариш бўйича ваколатли органлари билан келишилган бўлиши керак;

- в) аҳоли яшаш жойлари чегараларида жойлашган шаҳар атрофи йўналишлари тўхтаб ўтиш манзиллари оралиғидаги масофа 1,0 км атрофида, қолган ҳолларда - ўртача 1,5 км бўлиши керак;
- г) шаҳар атрофидаги бекатлар йўналиш трассасида жойлашган ҳар бир аҳоли яшаш жойида бўлиши керак.

Йўл ҳақи тўлаш

Шаҳар атрофи йўналишларида

Шаҳар атрофи йўналишларидаги автобусларда юриш чипталари ҳайдовчилар (мавжуд бўлганда - кондукторлар) томонидан, чипта сотиш кассалари ташкил этилган йўналиш тўхтаб ўтиш манзилларида эса кассирлар томонидан сотилади.

Автобусдаги йўловчи етти ёшгача бўлган болаларни ўзи билан бирга бепул олиб юриш ҳуқуқига эга.

Йўловчи томонидан шаҳар атрофи йўналишларига жорий сотиш кассаларидан сотиб олинган чипталар, агар чиптани сотиш чоғида ва чиптада ўзгача ҳол айтилмаган ва кўрсатилмаган бўлса, автобус жўнашидан 5 минут олдин қайтариб берилиши мумкин.

Шаҳарлараро ва халқаро йўналишларда

Йўловчи автотранспорт воситасида юриш учун чипталарни:

- а) жорий кунги рейсларга - шаҳарлараро (халқаро) йўналишларнинг бошланғич манзилларидаги кассалардан автобус жўнайдиган кунда;
- б) оралиқ манзиллардаги кассалардан - автобусда бўш ўринлар мавжудлиги тўғрисида маълумот олинган вақтдан бошлаб;
- в) кассадан чипталар сотиш ташкил этилмаган тўхтаб ўтиш манзилида автобус жўнагунгача унга чиқиш вақтида - ҳайдовчидан;
- г) олдиндан чипта сотиш кассаларидан (бошланғич ва охириги манзилларда, шунингдек транспорт-экспедиторлик ва бошқа манфаатдор ташкилотлар томонидан ташкил этилган манзилларда) - олдиндан чипта сотиш жўнаш куни

арафасида тўхтатилган ҳолда, автотранспорт воситаси жўнашидан 10 сутка олдин сотиб олиш ҳуқуқига эгадир.

Бошланғич ва оралиқ манзиллардаги кассаларда жорий кунги катновларга чипталар сотиш автобус жўнашидан 5 минут олдин тўхтатилади.

Автотранспортда юриш шартлари

Йўловчиларни транспортга чиқариш ва ундан тушириш факат тўхтаб ўтиш манзилларида амалга оширилиши мумкин. Йўналишда «талабга кўра» тўхташ жойлари мавжуд бўлганда йўловчи ҳайдовчига автотранспорт воситасини тўхтатиш зарурлиги тўғрисида олдиндан маълум қилиши керак.

Мактабгача ёшдаги болали йўловчилар, ҳомиладор аёллар, ногиронлар ва кекса фуқаролар учун автобус салониди, унинг йўловчи сифимига караб, 6 та олдинги жойлар ажратилади. Ушбу жойларни эгаллаган бошқа йўловчилар уларни мазкур шахслар учун бўшатишлари керак.

Ҳайдовчи автобусни тўхташ жойидан факат эшикларни ёпган ҳолда, йўловчилар тўлик тушириб ва чиқариб бўлингандан сўнг юргизиши, бекатларни аниқ ва тўғри эълон қилиши, катнов йўналиши ўзгарган тақдирда эса бу тўғрида ҳар кайси бекатда эълон қилиши шарт. Автобус салонини автобуснинг муайян тури учун белгиланган умумий сифимидан ортикча тўлдиришга йўл қўйилмайди.

Шаҳарлараро йўналишларда ташишда автотранспорт воситасидаги йўловчилар сони ўриндиклар сонидан ошмаслиги керак.

Ҳайдовчининг иш вақти давомийлиги 9 соатдан ортиқ ёки йўналиш масофаси 400 км ва ундан кўп бўлганда йўловчилар ташилаётган автобусда ҳайдовчининг дам олиши учун жой жиҳозланган бўлиши ва катновга икки нафар ҳайдовчи чиқарилиши керак.

Автотранспорт воситаси ҳайдовчиси катнов жадвалида назарда тутилган автовокзаллар (автостанциялар)даги назорат шохобчаларида ва автокассаларда ёхуд охириги манзилларда чипталарни ҳисобга олиш

варақасида келиш ва кетиш вақти, шунингдек сотилган чипталар сони тўғрисида белги қўйдириши шарт.

Шаҳарлараро йўналишларда ташишда автотранспорт воситасидаги йўловчилар сони ўриндиклар сонидан ошмаслиги керак.

Ҳайдовчининг иш вақти давомийлиги 9 соатдан ортиқ ёки йўналиш масофаси 400 км ва ундан кўп бўлганда йўловчилар ташилаётган автобусда ҳайдовчининг дам олиши учун жой жиҳозланган бўлиши ва қатновга икки нафар ҳайдовчи чиқарилиши керак.

Автотранспорт воситаси ҳайдовчиси қатнов жадвалида назарда тутилган автовокзаллар (автостанциялар)даги назорат шохобчаларида ва автокассаларда ёхуд охириги манзилларда чипталарни ҳисобга олиш варақасида келиш ва кетиш вақти, шунингдек сотилган чипталар сони тўғрисида белги қўйдириши шарт.

Ташиш автовокзаллар (автостанциялар) орқали амалга оширилганда ташувчи қуйидагиларга мажбур:

автобусларни уларнинг жўнашидан кечи билан 20 дақиқа олдин автовокзал (автостанция)га чиқариш;

навбатчи нозимга ҳайдовчиларнинг автобусни бошқариш ҳуқуқига гувоҳномани, йўл ва чипталарни ҳисобга олиш варақаларини, қатнов жадвалини ва йўналиш схемасини кўрсатиш;

ишда фойдаланиладиган автотранспорт воситасига лицензия (лицензия карточкаси) мавжуд бўлишини таъминлаш.

Автовокзал (автостанция)нинг навбатчи нозими ҳайдовчи ҳужжатларини тегишлича текширгандан кейин:

қуйидаги кўрсатмаларни беради:

кассирларга - транспорт воситасига чипталар сотиш;

дикторга - йўловчиларга зарур ахборотларни хабар қилиш;

супача бўйича навбатчиларга - йўловчиларни чиқариш учун жойларни тайёрлаш;

Шунингдек, навбатчи нозим махсус катнов йўналиши, жўнатилаётган йўловчилар сони ва катновга чипталар сотишдан жами тушум суммасини кўрсатган ҳолда дафтарда ҳайдовчи(лар) ва автотранспорт воситаси тўғрисидаги маълумотларни рўйхатдан ўтказиши шарт.

Қўл юки ва багажни ташиш

Ташишга топшириладиган багаж пухта ўраб-жойланган бўлиши керак. Ташишга қабул қилиб олинган багаж учун багаж чиптаси берилади.

Автомобилнинг багаж бўлими параметрларига кўра ташувчи, автомобилнинг умумий сифими ва юк кўтарувчанлигини оширмасдан, ташишга қабул қилиб олинаётган багаж ўринлари сони ва оғирлигини кўпайтиришга ҳақлидир.

Шаҳар атрофи йўналишларида:

Йўловчи ҳажми 60 см х 40 см х 20 сантиметргача ва оғирлиги 20 килограммдан ортиқ бўлмаган, 150 сантиметргача узунликдаги қўл юкини, шунингдек кафасга солинган ҳолдаги майда ҳайвонлар ва паррандаларни, аравачани (болалар, ногиронлар аравачалари ва бошқаларнинг аравачаларини), кичик бог жиҳозларини, болалар чаналарини ўзи билан бирга бепул олиб юриш ҳукукига эга.

Шаҳар атрофида ташишларни ҳамда авиайўловчиларни аэропортларга ва аэропортлар ўртасида ташишларни амалга оширувчи, багаж бўлими (отсеки) мавжуд бўлган автобусларда йўловчи иккита багаж ўрни учун ҳақ тўлаган ҳолда ҳар бирининг ҳажми 100 см х 50 см х 30 сантиметрдан ортиқ бўлмаган ва 150 дан 200 сантиметргача узунликдаги буюмларни ўзи билан бирга олиб юриш ҳукукига эга.

Ўлчами 69-бандда кўрсатилган энг катта ҳажмларнинг ҳатто биттасидан ортиқ бўлган багаж белгиланган параметрларга номувофик ҳисобланади.

Шаҳар атрофи йўналишларидаги автотранспорт воситаларида багажни олиб юришга чипталар ҳайдовчилар (мавжуд бўлганда - кондукторлар)

томонидан, чипта сотиш кассалари ташкил этилган йўналишларнинг охириги манзилларида эса кассирлар (перрон назоратчилари) томонидан сотилади.

Шаҳарлараро ва халқаро йўналишларда

Йўловчи шаҳарлараро (халқаро) йўналишлардаги автотранспорт воситаларида ўзи билан бирга:

а) ҳажми 60 см х 40 см х 20 сантиметр бўлган ва оғирлиги 30 килограммдан ортиқ бўлмаган кўл юкини, шу жумладан кафасга солинган ҳолдаги майда ҳайвон ва паррандаларни ёки бир жуфт чанғини (болалар чаналарини), 150 сантиметргача узунликдаги буюмни — бепул;

б) багаж бўлими (отсеки) мавжуд бўлмаган автобусларда -ҳажми 100 см х 50 см х 30 см. дан ортиқ бўлмаган ва оғирлиги 60 килограммдан кўп бўлмаган бағажни битта жой учун тариф бўйича ҳақ тўлаган ҳолда;

в) багаж бўлими (отсеки) мавжуд бўлган автобусларда ҳажми 100 см х 50 см х 20 сантиметрдан ортиқ бўлмаган, ҳар бирининг оғирлиги 60 килограммдан кўп бўлмаган бағажни ва 150 сантиметрдан 200 сантиметргача узунликдаги буюмларни - иккита жой учун ҳақ тўлаган ҳолда олиб юриш ҳуқуқига эга.

Бағажнинг ўлчамлари юқорида кўрсатилган энг катта ўлчамларидан биттасининг ўлчамидан ошса, белгиланган параметрларга номувофиқ ҳисобланади.

Йўловчи ўзи билан бирга беш ёшгача бўлган бир болани бепул - алоҳида ўринсиз, беш ёшдан ўн ёшгача бўлган болани чиптанинг тўлик баҳоси 50 фоиз чегирилган ҳолда - алоҳида ўрин берилган ҳолда олиб юриш ҳуқуқига эгадир, ўн ёшгача бўлган икки нафар ва ундан кўпроқ болалар олиб юрилганда улардан биттаси бепул, қолганлари - чипта тўлик баҳосининг 50 фоизи чегирилиб, алоҳида ўрин берилган ҳолда олиб юрилади.

Автовокзаллар ва автосаройлар асосий тушунчалар

«Автомобил транспорти тўғрисида»ги Ўзбекистон Республикаси Қонуни, Ўзбекистон Республикасида автомобил транспортида Йўловчилар ва багаж

ташиш қоидаларида белгиланган тушунчалар ва атамалар билан биргаликда мазкур Низомда қуйидаги тушунчалар ва атамалар қўлланилади:

автовокзал - қоидага кўра, йирик шаҳарларда халқаро, шаҳарлараро ва шаҳар атрофи 100 йўналишларига хизмат кўрсатувчи, ходимларни жойлаштириш ва йўловчиларга хизмат кўрсатишга, ҳайдовчиларни рейс олди тиббий кўрикдан ўтказишга мўлжалланган зарур хизмат, ижтимоий-маиший ва санитария-гигиена иншоотларига эга бўлган, ички транспорт худуди, йўловчилар автобусларга чиқариладиган ва тушириладиган перронларни ҳамда автотранспорт воситаларини қабул қилиш ва жўнатиш учун перронларни, рейслар ўртасида автотранспорт воситалари тўхтаб турадиган майдончаларни, ҳаракатланадиган таркибни техник кўраикдан ўтказиш ва супуриб-сидириш постларини ҳамда шаҳар транспорти кириб келиши ва тўхтаб туриши учун мўлжалланган вокзал олди майдонини ўз ичига олувчи иншоотлар мажмуи;

автостанция – қоидага кўра, шаҳарлараро ва шаҳар атрофи йўналишларига хизмат кўрсатувчи, автобусларни қабул қилиб олиш ва жўнатиш, йўловчиларни автобусларга ўтказиш ва тушириш, хизмат кўрсатиш ва хизмат кўрсатувчи ходимларни жойлаштириш, ҳайдовчиларни рейсдан олдин тиббий кўраикдан ўтказишга мўлжалланган, санитария-гигиена иншоотлари, рейслар ўртасида автотранспорт воситалари тўхтаб турадиган майдончалар билан жиҳозланган линияли иншоот;

касса пункти — йўлқира чипталари сотиш ва йўловчиларга маълумотнома-ахборот хизматлари кўрсатишга мўлжалланган иншоот;

автотранспорт воситаларини жўнатиш – белгиланган йўналиш бўйича автовокзаллар, автостанциялардан автотранспорт воситаларини йўловчилари билан рейсга жўнатиш;

касса зали – зарур касса аппаратлари (компьютерлар) ва маълумотнома – ахборот маълумотлари билан жиҳозланган йўловчиларга чипта сотадиган кассирларнинг ишлаши учун мўлжалланган жой;

йўловчилар оқими – вақт бирлигида муайян йўналишда ҳақиқатда ташиладиган йўловчилар сони;

автовокзал, автостанциянинг йўловчиларни қабул қилиш имконияти – мавжуд техника билан жиҳозланганлик ва амалдаги технология жараёнида бир суткада автовокзал, автостанция жўнатиши мумкин бўлган автотранспорт воситаларининг энг кўп сони.

Автовокзаллар, автостанциялар шаҳар, шаҳар аттрофи, шаҳарлараро ва халқаро автомобил катнови йўналишларида йўловчилар ташиш ҳаракатига тезкор раҳбарлик қилиш мақсадида йўловчиларга хизмат кўрсатиш учун шаҳарлар, 101101тро яшаш манзиллари ва автомобил йўллари трассаларида, йўловчилар тўпланадиган ва охириги тўхташ манзилларида ташкил этилади.

Ҳар бир автовокзал ва автостанция автовокзалнинг тоифаси ва автостанциянинг даражасини тавсифловчи ўз паспортига эга

бўлиши керак. Паспортни олиш учун автовокзал, автостанцияни ташкил этувчи хўжалик юритувчи субъект, Ўзбекистон автомобил ва дарё транспорти агентлигига мазкур Низомга кўра талаб этилган шакл бўйича ариза беради, унга қуйидагилар илова қилинади:

а) давлат руйхатидан ўтказилганлиги тўғрисидаги гувоҳноманинг нусҳаси;

б) автовокзал, автостанция тархлари;
автовокзал учун-маъмурий бинонинг тархи, автостанция учун хизмат хоналарининг тархи;

йўловчилар автобусларга чиқариладиган майдончалар кўрсатилган холда умумий тарх;

в) автовокзал, автостанциянинг қисқача тавсифи. Ўзбекистон автомобил ва дарё транспорти агентлиги тегишли ариза берилган кундан бошлаб 15 кун мобайнида мазкур Низомга кўра талаб этилган шакл бўйича паспорт беради ёки паспорт беришни рад этади.

Агар ариза берувчи томонидан мазкур Низомда келтирилган ҳужжатлар тақдим этилмаса, ёхуд агар аризада кўрсатилган автовокзал мазкур

Низомдаги автовокзалларга қўйиладиган талабларга мувофиқ бўлмаса, автостанция аризада кўрсатилган энг кам даражали автостанция классига қўйиладиган талабларга мувофиқ бўлмаса, паспорт бериш рад этилиши мумкин. Бошқа сабабларга кўраа рад этишга йўл қўйилмайди. Ариза берувчи Ўзбекистон автомобил ва даре транспорти агентлигининг сабаблари кўрсатилган рад жавобидаги мулоҳазалар бартараф этилгандан кейин паспорт олиш учун тегишли хужжатларни такроран такдим этишга ҳақлидир.

Паспортда кўрсатилган автовокзал, автостанция тавсифи ўзгарган тақдирда янги паспорт берилади. Бунда янги паспорт олиш учун Ўзбекистон автомобил ва даре транспорти агентлигига олдин берилган паспорт ва автовокзал, автостанциянинг тегишли тавсифи ўзгарганлигини тасдиқловчи бошқа хужжатлар илова қилинган холда ариза берилади. Янги паспорт мазкур Низомда назарда тутилган тартибда берилади.



11.1.1-расм. Автовокзал, автостанциянинг умумий ташқи кўриниши

Автовокзаллар, автостанцияларнинг функциялари

Қуйидагилар автовокзаллар, автостанцияларнинг асосий функциялари ҳисобланади:

а) *нозимлик раҳбарлиги* – ҳар бир автотранспорт воситасининг ўринлар сонидан самарали фойдаланишни ҳисобга олган, йўловчилар ташиш хавфсизлиги нормалари ва қоидаларига риоя қилган ҳолда автовокзал, автостанция бўйича автотранспорт воситаларининг ҳаракатланиши жадвалига риоя қилинишини ташкил тошган таъминлаш, автотранспорт воситалари ҳаракатини тартибга солиш, йўл варақалари ва нозимлик ҳужжатларини расмийлаштириш, ҳаракатланадиган таркибни жиҳозлаш ва уни зарур санитария ҳолатига келтириш, йўловчиларда чипталар бўлишини ҳамда йўлқира ва багаж учун тўғри ҳақ тўланишини таъминлаш;

б) *ахборот ишлари* – йўловчиларни автовокзаллар, автостанциялардан фойдаланиш ва автотранспорт воситасида саёҳат қилиш масалаларидан ўз вақтида ва ишончли хабардор қилиш, аҳолини янги очилаётган йўналишлар, автотранспорт воситалари ҳаракатланиш жадвалидаги ўзгаришлар, кўрсатиладиган янги хизмат турларидан хабардор қилиш (маҳаллий матбуот, радио, телевидение ва ҳоказолар орқали), шаҳар (аҳоли манзили) корхоналари ва муассасалари бўйича автотранспорт воситалари ҳаракатининг реклама жадвалларини тарқатиш, автовокзаллар, автостанцияларни жўнатилаётган автотранспорт воситаларидаги бўш ва бўшаётган ўринлар, йўлдаги шароитларнинг ўзгариши ва автотранспорт воситаларининг ҳаракатланиш жадвалидан четга чиқишлар тўғрисида ўзаро хабардор қилиш;

в) *тижорат операциялари* — йўлқира чипталари сотилганлиги ва багаж ташилганлиги учун йиғимлар тўплаш, рейсга қатнайдиغان автотранспорт воситаларида почта жўнатмаларини қабул қилиб олиш ва жўнатиш, багажни йўловчилардан алоҳида ташиш учун қабул қилиб олиш ва расмийлаштириш (юк ва багаж автомобиллари ҳаракати ташкил этилган йўналишларда), сотилган чипталар ва кўрсатилган хизматлар учун ташувчилар билан ўзаро ҳисоб-китоб қилиш (шу жумладан чипталарни

олдиндан сотиш, чипталарни уйга етказиб бериш, багажни сақлаш хизматлари);

г) *йўловчиларга маиший хизмат кўрсатиши* – йўловчилар автовокзал, автостанцияда бўлган даврда уларнинг маиший эҳтиёжларини қондириш мақсадидаги тадбирларни амалга ошириш, маданий-маиший ва йўловчиларга санитария-гигиена хизмати кўрсатишга мўлжалланган биноларда хизмат кўрсатиш маданияти юксак даражада бўлишини таъминлаш;

д) *ҳайдовчиларнинг турмуши ва дам олишини ташкил этиши* – кафе, емакхона, сартарошхона, ювиниш жойлари хизматини ташкил этиш; дам олиш учун мебель бўлган хоналар такдим этиш (ишда камида 4 соат рейслараро танаффусга эга бўлган ҳайдовчилар учун), автовокзал, автостанция қошида ўзоқроқ вақт дам олиш учун хона бериш (ишда 4 соатдан ортиқ танаффус киладиган ва дам олиш режимили ҳайдовчилар учун);

е) *техник операциялар* – ҳаракат хавфсизлигини таъминлайдиган ўзеллар ва агрегатларни текшириш учун автотранспорт воситаларини рейслар ўртасида техник кўраикдан ўтказиш постини ташкил этиш; автотранспорт воситалари салонларини саранжомлаш; автотранспорт воситаларини кўраиклаш; ҳайдовчиларни рейсдан олдин тиббий кўраикдан ўтказишни ташкил этиш;

ж) *ташишлар ҳисобини юритиш ва уларни ўрганиш* — йўловчилар оқимини урганиш, хизмат кўрсатиладиган йўналишларда автотранспорт воситалари ишини яхшилаш масалалари бўйича йўловчиларнинг таклифларини туплаш, ҳисобга олиш ва таҳдил қилиш, 104анна шу асосда тегишли органларга янги йўналишлар очиш, ҳаракат жадвалини ўзгартириш, у ёки бу йўналишда рейслар сонини купайтириш, автотранспорт воситасининг тури ёки маркасини ўзгартириш, транзит автотранспорт воситаларининг тўхтаб туриш вақтини қисқартириш ёки купайтириш, рейсни бажариш учун вақтни қисқартириш ёки купайтириш, йўналишга чикмаслик, кечикиб чиқишлар тўғрисидаги маълумотларни ўз вақтида такдим этиш,

йўналишлар ва рейслар бўйича йўловчиларнинг тулдирилишини тахлил қилиш ва хоказолар;

б) *хоналар, бинолар, худудларни сақлаш* – иншоотлар, перронларни ўз вақтида ва сифатли таъмирлаш бўйича комплекс тадбирларни бажариш, вокзал олдидаги худудни ободонлаштириш ишлари, ёнгинага қарши тадбирларни амалга ошириш, автовокзал, автостанцияни сақдашнинг санитария шарт-шароитларини бажарилиши.

Автовокзаллар, автостанциялар ва ташувчилар ўртасидаги ўзаро муносабатлар шартномалар асосида кўрилади. Бунда чипталар сотилганлиги ва хизмат кўрсатилганлиги учун ташувчилар томонидан автовокзаллар, автостанцияларга ажратмалар миқдори автовокзал, автостанциянинг рентабеллигидан келиб чиқиб ташкилий-ҳуқуқий шакли ва мансублигидан қатъи назар ташувчилар (шу жумладан яқка тартибдаги тадбиркорлар) учун бир хил миқдорда белгиланиши керак.

Чипталар сотилганлиги ва хизмат кўрсатилганлиги учун ўз вақтида ҳисоб-китоб қилиш (автотранспорт воситаси рейсга жунатилгандан кейин 3 кун мобайнида) автовокзал, автостанциянинг мажбуриятларидан бири ҳисобланади.

Автовокзаллар, автостанцияларнинг иш графиги ва технологик жараёни

Автовокзаллар, автостанциялар иш графиги кунининг бошланиш ва тамом бўлиш вақти автобусларнинг ҳаракатланиш жадвалидан келиб чиққан ҳолда автовокзаллар, автостанциялар раҳбари томонидан тасдиқланади.

Кеча-кундуз ишламайдиган автостанциялар биноси йўловчилар кириши учун биринчи автотранспорт воситаси жўнашидан камида 30 минут олдин очиқ бўлиши ва ҳаракатланишнинг суткалик жадвали бўйича охириги автотранспорт воситаси келгандан (ёки жўнагандан) кейин камида 30 минутдан сўнг ёпилиши керак.

Автовокзал, автостанцияда узоқ вақт дам олинадиган хоналар мавжуд бўлган такдирда автовокзал, автостанция ишининг умумий режимидан катъи назар уларга кеча-кундуз кириш таъминланади.

Тушки танаффус пайтида ёки йиғиштириш учун автовокзал, автостанциянинг ёпиб қўйилишига йўл қўйилмайди. Кутиш зали, она ва бола хонаси ва тиббиёт пункти автовокзал, автостанциянинг белгиланган бутун иш куни мобайнида йўловчилар учун очик бўлиши керак.

Чипталар жорий сотиладиган кассаларнинг иш вақти автовокзал, автостанциянинг иш режимига мувофиқ белгиланади. Бу автотранспорт воситаларининг ҳаракатланиш жадвали билан белгиланади ва чипталарнинг барча рейсларга ўз вақтида ва тўлиқ сотилишини таъминлаши керак.

Чипталарни олдиндан сотиш кассаларининг иш режими йўловчиларга қулай бўлиши ҳисобга олиниб ва автотранспорт воситалари ҳаракатланиш жадвали билан мослаштирилмасдан маҳаллий шароитлардан келиб чиқиб белгиланади.

Навбатчилик қиладиган ҳамда ҳисоботларни қабул қилиш, тушумни инкассация қилиш билан боғлиқ ходимларнинг иш вақти ва дам олиш кунлари автовокзал, автостанция ишининг технологик жараёни асосида режалаштирилади.

Автовокзал, автостанция раҳбари, унинг ўринбосари ва 10бтро нозимнинг иш куни тартиби автотранспорт воситалари ҳаракатининг жадаллигига ва йўловчилар оқимининг ўзгариб туришига қараб меҳнат тўғрисидаги қонунларга мувофиқ табақалаштирилиши мумкин.

Автовокзал, автостанция ишининг технологик жараёни автовокзал, автостанция хизматлари ишининг оқилона ташкил этилиши ҳамда бир суткада автобусларни қабул қилиш ва жўнатиш ва йўловчиларга хизмат кўрсатиш бўйича бажариладиган операцияларнинг ўзаро алоқаси ва изчиллиги асосида кўрилади.

Автовокзал, автостанциянинг ҳаракат схемаси оркали автобусларнинг станция зонасига кириши, унда ҳаракат қилиши ва ундан чиқиши

белгиланади. Ҳаракат схемасини ишлаб чиқишда қуйидагиларни назарда тутиш зарур;

- а) чиқиш ва киришда ўнг томонга бурилишларни қўллаш;
- б) ҳаракатнинг ҳар бир йўналиши учун автотранспорт воситаларининг атрофдаги кўчалардан қайрилиб келиш манзиллари;
- в) автотранспорт воситаларининг йўловчиларни чиқариш ва тушириш платформаларига ўнг томони билан (ҳаракат бўйича) қўйиш;
- г) автотранспорт воситалари берилиши ва жўнаб кетишида энг кам манёвр қилиш;
- д) автотранспорт воситалари ҳаракати йўлларининг йўловчилар оқими йўли билан кесишмаслиги.

Йўловчилар ҳаракати схемасини ўз ичига олган автовокзал, автостанция тархида қуйидагиларнинг жойлашиши акс эттирилиши керак:

- а) хизмат бинолари, йўловчиларга хизмат кўрсатадиган бинолар ва ёрдамчи бинолар, уларнинг вазифаси ва тартиб рақами;
- б) кириш ва чиқиш эшиклари ва уларнинг вазифаси;
- в) йўловчиларга маълумот берадиган асосий элементлар (автотранспорт воситаларининг жўнаш ва келиш жадваллари, чипталар нархи жадвали, шаҳарлараро катнов йўналишлари схемаси).

Станция зонаси тархида мавжуд иншоотлар ва бинолардан ташқари қуйидагилар белгиланади:

- а) автотранспорт воситалари кириши ва чиқиши йўналишлари ва йўловчиларнинг шаҳарга чиқиши йўналишлари кўрсаткичларини жойлаштириш пунктлари ;
- б) автотранспорт воситаларининг рейслар оралигида тўхтаб туриши учун белгиланган жойлар (постлар)нинг контурлари;
- в) йўловчиларни чиқариш ва тушириш учун автотранспорт воситалари тўхташ жойлари (постлар) тартиб рақами билан белгиланган холда платформалар (перронлар)нинг вазифасига кўра (келиш, жўнаш, транзит) ихтисослаштирилиши;

г) автотранспорт воситаларини ювиш учун захира постлар ва улар мажбурий техник кўрақдан ўтказиладиган пунктлар контурлари; д) енгил таксилар ва бошқа автомобиллар тўхтаб туриш жойлари ва кўрсаткичлари контурлари.

Автовокзал, автостанциянинг асосий кириш жойига тутшиб кетган станция зонасининг бир қисми, қоидага кўраа, автотранспорт воситалари тўхташи учун мўлжалланмайди.

Технологик жараёнга станция хизматларининг иш жадвали киритилади. Унда смена таркибида навбатчилик қилаётган ҳар бир ходим 108трофийи ва танаффус соатлари белгиланади.

Ички ва ташқи нозимлик алоқаси воситалари схемаси автовокзал, автостанцияда мавжуд бўлган алоқа воситалари ва сигнализациянинг (телефонлар, телетайп, радиостанция, селектор алоқа ва ҳоказолар) ҳақиқатда жойлашганлигини ва уларнинг иш вақтини белгилайди.

Ахборот ва хабар бериш схемаси автовокзал, автостанция ҳамда автостанциялар ўртасидаги автомобил йўлларида иқлим ва йўл шароитлари тўғрисида тезкор ва шошилиш маълумотлар бериш тартиби, вақти ва уларнинг вазифаларини белгилаб беради. Фавқулодда вазиятларда ва ёнғин пайтида йўловчилар ва автовокзал, автостанция ходимларини эвакуация қилиш режаси одамлар ва моддий бойликларни автовокзаллар, автостанциялар биноларидан эвакуация қилиш йўллари ва тартибини белгилаб беради.

Автовокзаллар, автостанциялар ишининг технологик жараёни қуйидагиларни тавсифлайди:

- а) ҳаракатни ташкил 108трофийи йўловчиларга маданий-маиший хизмат кўрсатиш;
- б) ахборот хизматини ташкил этиш;
- в) чипта сотилишини ташкил этиш;
- г) йўловчиларнинг багажи, кўл 108тро сакланишини ташкил этиш;
- д) нозимлик хизматини ташкил этиш;

е) автовокзал, автостанцияни сақлаш.

Автовокзал, автостанция ишининг технологик жараёни тартибига кўйидагилар илова қилинади:

а) ҳар бир платформа бўйича автотранспорт воситаларининг келиши ва жўнаши жадвали:

б) йўналишлар рўйхати, йил давлари бўйича автотранспорт воситаларининг нозимлик ҳаракати жадвали;

в) барчанинг эътибори учун осиб кўйиладиган автотранспорт воситалари келиши ва жўнашининг станция бўйича жадвали.

Автотранспорт воситалари ҳаракатини ташкил этиш, йўловчиларга маданий-маиший хизмат кўрсатиш

Йўловчиларнинг автовокзал, автостанция ҳудуди бўйлаб ҳаракат қилиш йўли энг қисқа бўлиши, йўловчилар оқими кесилмаслиги ҳамда шаҳарлараро ва шаҳар 109трофий йўналишлари учун алоҳида бўлиши зарур.

Йўловчиларнинг жўнаш платформаси томон ҳаракатининг мақбул йўналиши бинодан автотранспорт воситасига ўтишнинг тўлиқ хавфсизлиги таъминланишини назарда тутиши керак.

Кутиш зали автотранспорт воситалари келиши ва жўнашини кутаётган йўловчилар учун мўлжаллаган, у қулай ва гигиеник мебель билан жиҳозланган, вентиляция билан таъминланган бўлиши керак.

Она ва бола хонаси кичик ёшдаги болалари ва ногирон болалари бўлган йўловчилар ва ҳомиладор аёлларга хизмат кўрсатишга мўлжалланган. Она ва бола хонасини жиҳозлаш гигиена талабларига жавоб бериши керак. Она ва бола хонасидан фойдаланганлик учун тўлов ундирилмайди, чойшаблардан фойдаланганлик бундан мустасно. Кичик ёшдаги болалари ва ногирон болалари бўлган йўловчилар чипта билан она ва бола хонаси навбатчиси орқали навбатдан ташқари таъминланадилар.

Ҳайдовчилар узок дам олиши учун мўлжалланган хоналар, шунингдек, йўлқира хужжатлари ва паспорт кўрсатилган тақдирда тўлов эвазига транзит йўловчиларга ҳам тақдим этилиши мумкин.

Автовокзаллар, автостанцияларнинг ахборот хизматини ташкил этиш

Ахборот ишлари йўловчиларнинг автотранспорт воситаларининг катновига тегишли масалалардан тезликда ва аниқ хабардор бўлишини назарда тутди.

Йўловчиларга ахборот бериш қуйидагилар орқали амалга оширилиши мумкин:

а) автовокзал, автостанция биносига схемалар, жадваллар, телемаълумотлар кўринишида жойлаштирилган маълумотномалар воситасида;

б) икки томонлама алоқа орқали саволларга жавоб бериш (радио, маълумотнома);

в) автоматик маълумотлар бериш қурилмаси;

г) шаҳар телефон тармоғи орқали маълумотлар бериш;

д) турғун радио узатиш тармоғи орқали эълон бериш;

е) йўловчиларнинг саволларига ходимларнинг шахсан жавоб бериши (маълумотнома бюроси).

Барча маълумотлар йўловчиларга бепул маълум қилинади.

Йўловчиларнинг ходимларга мурожаат қилмасдан туриб зарур ахборотни мустақил равишда олишига имконият яратиш бундай маълумотлар беришнинг мақсади ҳисобланади.

қуйидагилар бундай маълумотлар беришнинг асосий элементлари ҳисобланади:

а) мазкур автовокзал, автостанция томонидан хизмат кўрсатиладиган автотранспорт катнов йўналишлари схемаси ва автотранспорт воситалари салонларидаги ўриндикларнинг тартиб рақами;

б) платформалар ва постлар кўрсатилган ҳолда автотранспорт воситалари жўнаши ва келиши жадвали;

в) йўловчиларнинг йўлкира ва багаж ташиш нархи жадвали;

г) Ўзбекистон Республикасида автомобил транспортида йўловчилар ва багаж ташиш қоидалари ҳамда бериладиган имтиёзлар рўйхатидан кўчирмалар;

д) чипта кассалари ва бошқа хизматларнинг иши, автобуслар жўнайдиган ва келадиган платформаларга чиқиш тўғрисидаги маълумотлар мавжуд бўлган кўрсаткичлар ва жадваллар.

Схемалар, жадваллар ва кўрсаткичларни йўловчиларда айниқса пайдо бўлиши эҳтимоли бўлган саволларга татбиқан уларнинг автовокзал, автостанцияда ҳаракатланишлари йўналишларини ҳисобга олган ҳолда жойлаштириш зарур.

Маълумотнома бюроси зарур қўлланмалар ва маълумот бериш учун зарур материаллар билан таъминланиши зарур.

Радиоретрансляция тармоғи орқали қуйидаги масалалар бўйича йўловчиларга ахборот мунтазам равишда бериб борилади:

а) автобусларнинг келиши;

б) автобуска чиқариш бошланиши вақти (15 ва 10 минут олдин) ва автотранспорт воситалари рейсга жўнаши тўғрисида 5 ва 3 минут олдин;

в) автотранспорт воситаларининг қўшимча рейслари кўйилиши ва уларга чипталар сотиш;

г) транзит автотранспорт воситаларининг тўхтаб туриш вақтларининг ўзгариши;

д) автотранспорт воситаларида бўш жойлар борлиги.

Радиоретрансляция тармоғи бўйича эълон бериш навбатчи нозимга юкланади. Радиоэшиттириш учун жиҳозланган хона мавжуд бўлган тақдирда ушбу мажбуриятлар суҳандонга юклатилиши мумкин. Бу ҳолда нозимнинг хонаси суҳандон билан алоқа қилиш учун жиҳозланган ва трансляция тармоғига уланиш учун алоҳида микрофонга эга бўлиши керак.

Транспорт ҳаракати ва чипта кассаларининг ишлаши масалаларидан ташқари радиоретрансляция тармоғидан катта ёшдаги йўловчилар қаровисиз қолган болалар, йўловчилар унутиб қолдирган ашёлар, топилган ҳужжатлар тўғрисидаги сингари бир марталик эълонлар учун фойдаланилади.

Назорат саволлари

1. Автовокзал деб нимага айтилади
2. Автостанция деб нимага айтилади
3. Автовокзал, автостанциянинг йўловчиларни қабул қилиш имконияти деганда нимани тушунасиз
4. Автовокзаллар, автостанцияларнинг асосий функцияларини айтинг.
5. Мунтазам катновларни амалга оширувчи автобуслар ва йўналишли таксилар ҳайдовчилари йўналишда ишлаётганда қандай ҳужжатлари бўлиши шарт
6. Тариф нима
7. Тариф қандай турларга бўлинади
8. Тарифлар нима асосида белгиланади
9. Ягона тариф ставкаси қандай аниқланади

Адабиётлар

8. Ш.Мирзиёев. Эркин ва фаровон демократик Ўзбекистон давлатини биргаликда барпо этамиз. – Т.: Ўзбекистон, 2016.
9. Ш. Мирзиёев. Қонун устуворлиги ва инсон манфаатларини таъминлаш – юрт тараққиёти ва халқ фаровонлигининг гарови. Т.: Ўзбекистон, 2017.
10. Ш.Мирзиёев. Эркин ва фаровон демократик Ўзбекистон давлатини биргаликда барпо этамиз. – Т.: Ўзбекистон, 2016.
11. .А.Хўжаев-Автомобилларда юк ва йўловчиларларни ташиш асослари Т.: ”Ўзбекистон”, 2002
12. И.В.Спирин. «Организация и управление пассажирских автомобильных перевозок». М.: АСАДЕМА, 2010

13. Ўзбекистон Республикаси Президентининг “Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси” тўғрисидаги Фармони (“Халқ сўзи”, газетаси, 2017 йил, 8 февраль)

14. В.А.Гудков, Л.Б.Миротин, А.В.Вельможин, С.А.Ширяев. Пассажи́рские автомобильные перевозки. М.: “Горячая линия”, 2006

4-мавзу: Транспорт воситалари ва бекатларни жиҳозлаш. Енгил автомобиль-таксиларда йўловчилар ташиш.

Режа

1. Транспорт воситаларининг ички ва ташқи жиҳозланиши.
2. Автобус бекатларини жиҳозланиши
3. Таксиларда йўловчилар ташишни ташкил этиш
4. Таксилар ишини техник-эксплуатацион кўрсаткичлари
5. Йўналишли таксиларда йўловчилар ташишни ташкил этиш

Таянч сўз ва иборалар:

TAXI, Таксомотор, хисобагич(таксометр), лицензия карточкаси, йўналишсиз такси, сўровнома, қайд қилиш, статистик, Бекат, жихолаш, nearside, farside, midblock, Farside, O'zDSt, Йўловчилар талабига кўра тўхташ, Тезлашиш бўлаги.

1. Транспорт воситаларининг ички ва ташқи жиҳозланиши.

Йўловчи ташувчи автомобил транспортида автобуснинг ташқи ва ички жиҳозлари йўналиш бекатлари, ҳаракат тартиби, йўлқира ҳақи, автобус ва енгил такси автомобилдан фойдаланиш тартиби ҳақида йўловчиларга ахборот беришга мўлжалланган.

Транспорт воситасини жиҳозлашда ягона тартибга риоя қилиш ҳамда йўловчиларнинг фойдаланишида қулай бўлиши учун ёзувлар, жадваллар ва бошқа маълумотлар бир меъёردа белгиланган.



Автобуснинг ташқи жиҳозларига унинг олд ойнасининг юқори қисмига жойлаштирилган автобус йўналишининг тартиб рақами, бошланғич ва охирги бекатлар номи киради. Агар автобус экскурсион, буюртма ёки туристик мақсадларда фойдаланилса, унда олд ойнасига «Экскурсион», «Буюртмали» ёки «Туристтик» деган ёзувлар осиб қўйилади. Автобус олд ойнасининг пастки ўнг томонида унинг гараж номери ёзилган бўлади.





Автобуснинг ён томонида унинг тартиб рақами, бошланғич ва сўнгги ҳамда айрим йирик бекатлар кўрсатилади.

Автобуснинг орқа томони ойнасида автобуснинг тартиб рақами кўрсатилади.

Автобуснинг ички жиҳозларига ҳайдовчи ва кондукторнинг фамилия ва исми-шарифи ёзилган тахтача, шаҳарлараро йўналишларда ўриндиклар тартиб рақами, ёш болали йўловчилар жойи, автобус йўналиши схемаси, автобуслардан фойдаланиш ва йўлқира ҳақини тўлаш қоидалари ва бошқалар киради.

2.Автобус бекатларини жиҳозлаш

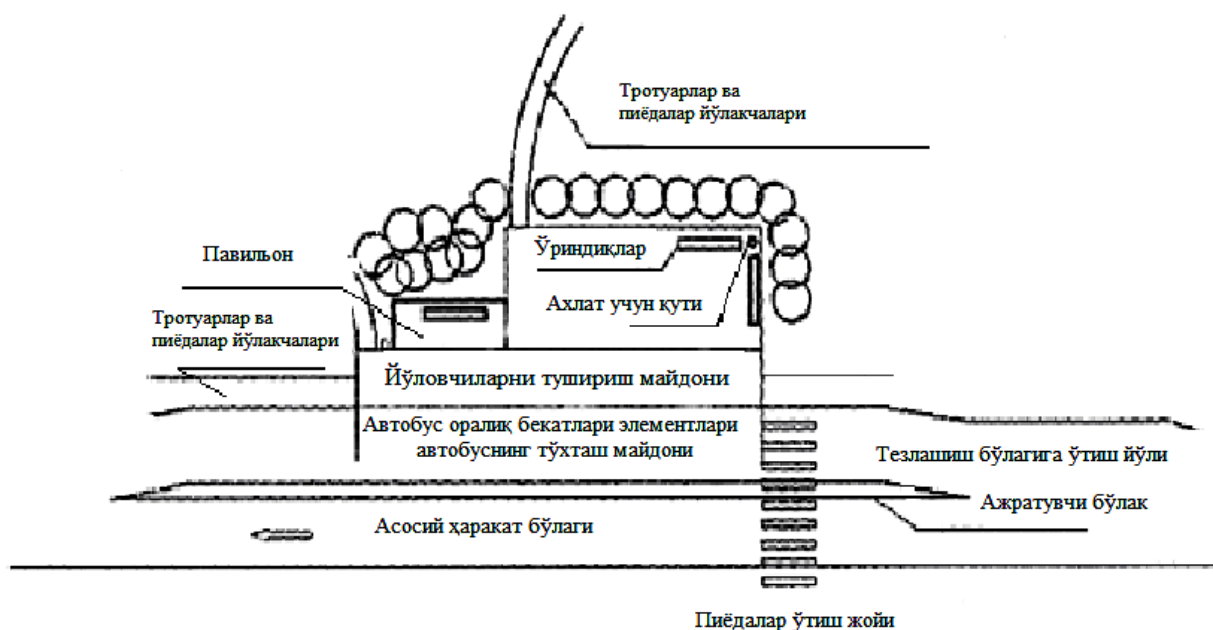
1. АҚШда автомобил йўлларида автобус бекатлари жойлашиши бўйича қуйидаги турларга бўлинади:

- “nearside” – йўлларнинг кесишувига етмасдан жойлашган бекат;
- “farside” – йўлларнинг кесишувидан бироз ўтгандан сўнг жойлашган бекат;
- “midblock” – йўллар кесишувлари оралиғида жойлашган бекат.

“Farside” бекатлар йўлнинг ўтказиш қобилиятига энг кам салбий таъсир кўрсатади, ундан кейинги ўринларда “midblock” бекатлар ва “nearside” бекатлар туради.

Автобус транспортида тўхташ бекатлари юқори ва қуйи тахтачалар билан жиҳозланади.

О'zDSt 3196:2017 “Автомобил йўлларидаги автобус бекатлари. Умумий техник талаблар”га мувофиқ автобус оралиқ бекатлари элементлари автобуснинг тўхташ майдони (остановочная площадка); Йўловчиларни тушириш майдони (посадочная площадка); Кутиш майдони (площадка ожидания); Тезлашиш бўлагига ўтиш йўли (переходно-скоростные полосы); Кириш чўнтаги (бекат автомобил йўлларининг кесишмаси ёки туташмаси худудида жойлашганда) (заездной карман (при размещении остановки в зоне пересечения или примыкания автомобильных дорог)); Ажратувчи бўлак (разделительная полоса); Тротуарлар ва пиёдалар йўлакчалари (тротуары и пешеходные дорожки); Пиёдалар ўтиш жойи (пешеходный переход); автопавильон; ёритиш (освещение); Ўриндиқлар (скамьи); Ахлат учун кути (урны для мусора); йўл ҳаракатини Ташкил этишнинг техник воситаларидан (йўл белгилари, чизиқлари, тўсиқлар) (технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения)) иборат бўлиши лозим.



Юқори тахтачада автобус транспортини билдируви «А» ҳарфи кўрсатилади. Бу белгига қараб йўловчилар ва ҳайдовчилар автобус тўхташ жойини мўлжалга оладилар. Шунингдек, бу белгига қараб бошқа турдаги

транспорт хайдовчилари ҳам бекатдан ўтишда йўловчиларнинг тўпланишидан хабардор бўлиб, ундан ўтишда эҳтиёткор бўлишади.

Ҳаракат интервали 20 минутдан ортиқ бўлган шаҳар атрофи йўналишлари бекатларида тахтачада ҳаракат интервали ўрнига шу бекатдан ўтувчи автобуслар ҳаракат жадвали кўрсатилади. Агар шаҳарлараро йўналишда автовокзал, автостанция ёки касса аппаратлари бўлмаса ҳам юқоридаги ахборотлар келтирилади.

Доимий йўловчи оқими бўлмаган айрим йўналиш бекатларида «Йўловчилар талабига кўра тўхташ» кўрсаткичи, йўловчиларниг чиқиши ва тушиши учун ажратилган майдончаларга эга охириги бекатларда эса «Чиқишга рухсат этилмайди» кўрсаткичи қўйилади.

Йўналишларнинг бошланғич пунктларида ва автовокзал майдонларида «Автобусларга чиқиш жойи» кўрсаткичи қўйилади. Такси йўналишлари тўхташ жойларида “Т” белгиси ва шахмат ифодаси кўрсатилган тахтача қўйилади.

№	Бошқар ма номи	Кўчалар нинг умумий узунлиги (км)	Кўчалар нинг умумий сони (дона)	Жамоат транспор ти қатнайди ган кўчалар- нинг умумий узунлиги (км)	Жамоат транспор ти қатнайди ган кўчалар- нинг умумий сони (дона)	Тор, берк кўчалар га кирада- ган туташ- малар сони (дона)	Ора- лик бекат лар сони (дона)
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Учтепа ТОБ*	235,2	552	38,6	30	522	75

2	Бектеми р ТОБ	63,7	35	63,7	35		22
3	Миробо д ТОБ	118,7	312	35,0	35	277	31
4	М.Улуғ- бек ТОБ	101,3	191	61,1	28	163	53
5	Олмазор ТОБ	236,6	488	60,6	35	453	78
6	Сергели ТОБ	213,6	237	47,1	24	213	73
7	Яшнобо д ТОБ	175,2	270	32,5	22	248	72
8	Чилонзо р ТОБ	139,3	249	82,5	94	155	49
9	Шайхон тохур ТОБ	400,3	539	21,1	17	522	61
10	Юнусоб од ТОБ	344,6	654	39,7	21	633	94
11	Яккасар ой ТОБ	108,2	218	14,9	7	211	31
Жами		2136,5	3745	496,9	348	3397	639

3. Таксиларда йўловчилар ташишни ташкил этиш

Бугунги кунда енгил автомобил-таксилар нафақат шаҳарда ва шаҳар атрофида, балки шаҳарлараро ва халқаро миқёсда ҳам аҳоли ва корхоналарга транспорт хизматини кўрсатмоқдалар.

Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг “Ўзбекистон Республикасида шаҳар йўловчи транспортини 2000-2005- йилларда

ривожлантириш концепсияси”да (26.11.1999-йил, 513-қарор) режалаштирилган асосий вазифалардан бири бу мулкни давлат тасарруфидан чиқариш ва хусусийлаштириш дастурини амалга ошириш эди. Шунинг учун ушбу дастурда 2005-йилга келиб йўналишли ва енгил автомобилларда йўловчиларни ташиш асосан хусусий ташувчилар томонидан амалга оширилиши қайд қилинган бўлиб, бугунги кунда бу ишлар концепсияда белгилаб қўйилганидек амалга оширилаяпти (Хусусий транспорт воситалари эгалари юридик шахс мақомини олган ҳолатда).

Таксомотор транспорти бошқа транспортлардан ўзининг маълум бир устуворликларга эгаллиги сабабли кўплаб йўловчиларни ташиб йўналишда қатнаётган умумфойдаланишдаги йўловчи транспортининг ишини сезиларлик даражада енгиллаштираяпти. Бундай устуворликларга қўйидагиларни кўрсатиб ўтиш мумкин:

- 1.Йўловчиларни эшикдан эшиккача олиб бориб қўйиш имконияти.
- 2.Ҳаракат тезлигининг юқорилиги.
- 3.Исталган вақтга такси учун буюртма бериш имконияти.
4. Йўналиш тармоғи ўтмаган қўчалардан ҳам ҳаракатланиш имконияти ва бошқалар.

Хусусий ташувчиларга қараганда умумфойдаланишдаги (акциядорлик жамиятлари тасарруфидаги) таксилар ҳам бир қатор устуворликка эга эканлигини ҳам таъкидлаб ўтиш керак. Буларга қўйидагиларни мисол қилиб кўрсатиш мумкин:

- 1.Алоқа воситасини мавжудлиги (баъзи хусусий ташувчилар ҳам бугунги кунда уяли телефон орқали буюртма олаяптилар).
- 2.Нозимлик бошқарувини ташкил этишнинг осонлиги.
- 3.Маълум бир таксилар тўхташ жойида узлуксиз хизмат кўрсатишни ташкил эта олиш(аэропорт, вокзал ва портлар).
- 4.Иқтисодиётнинг барча тармоқларига узлуксиз хизмат кўрсата олиш.
- 5.Ҳаракат хавфсизлиги билан боғлиқ бўлган масалаларни ҳал этишнинг нисбатан осонлиги ва бошқалар.

Йўловчилар ташиш бўйича тадбиркорлик билан шуғулланувчи хусусий ташувчилар фаолиятини назорат этишнинг мураккаблиги бир қанча салбий оқибатларга олиб келиши мумкин. Бундай салбий оқибатларга ҳайдовчиларнинг меҳнатини ва дам олишини назорат қилинмаслиги, транспорт воситасининг техник ҳолатини назорат қилиш ҳайдовчининг ўзига юклатилганлиги, ишга чиқишдан олдин ҳайдовчининг тиббий кўриқдан ўтмаслиги ва буларнинг оқибатида ҳайдовчилар айби билан содир этилаётган йўл-транспорт ҳодисалари миқдорининг ортиб кетиши, уларда ҳалок бўлаётган ва ҳар хил даражада тан жароҳати олаётган одамлар сонининг ортиб кетишига олиб келади. Автомобил транспортида йўловчилар ташиш фаолиятини тартибга солиш, фуқароларнинг ҳаёти, соғлиги ва хавфсизлигини таъминлаш ҳамда транспорт хизматлари сифатини ошириш мақсадида Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2006-йил 9- мартдаги 303 –сонли қарори эълон қилинди. Ушбу қарорга кўра 2006-йил 1 июдан бошлаб автомобил транспортида йўловчиларни шаҳар, шаҳар атрофи, шаҳарлараро, халқаро йўналишларда тижорат асосида ташиш фаолияти фақат юридик шахслар томонидан амалга оширилишига рухсат берилади.

Бугунги кунда яқка тартибда ташувчилик билан шуғулланаётган шахслар юридик шахс мақомига эга бўлган корхоналарга бирлашиб, аҳоли ва корхоналарга қуйидаги транспорт хизмати турларини кўрсатмоқдалар (6.1.1-расм).



6.1.1-расм. Енгил автомобил таксиларда ташиш турлари.

Ўзбекистон Ресуликаси Вазирлар Маҳкамасининг 2003-йил 4-ноябрдаги 482-сонли “Ўзбекистон Ресуликасида автомобил транспортида йўловчилар ва багаж ташиш қоидалари ҳамда автобусларда йўловчилар ташиш хавфсизлигини таъминлашга доир талабларни тасдиқлаш ҳақида”ги қарорига кўра енгил автомобил- таксиларда йўловчилар ва багаж ташиш тарифлари миқдори ўзаро келишув нархи асосида белгиланади.

Таксометр билан жиҳозланган автомобил-таксиларда йўл ҳақи йўловчи томонидан сафар тугагандан ва багаж туширилгандан кейин у билан келган йўловчилар ҳамда ташиб келтирилган багаж сонидан қатъий назар, таксометр кўрсаткичи бйича тўланиши керак. Аммо бугуни кунда автомобиллар таксометрлар билан жиҳозланмаганлиги сабабли йўл ҳақи юрилган масофа асосида белгиланаяпти.

Енгил автомобил-такси бир неча йўловчилар (навбатда турган биринчи йўловчининг розилиги билан) томонидан тўхташ жойида ёллаган ёки таксини ёллаган йўловчи розилиги билан йўли бир бўлган йўловчи чиқарилган тақдирда, йўл ҳақиға тўловнинг умумий суммаси йўловчилар ўртасида ҳар бир йўловчининг босиб ўтган масофасига мутаносиб равишда тақсимланади. Йўловчиларни чиқаришда ҳайдовчи багажни жойлаштиришда ёрдам

кўрсатиши, сафар тугаганда эса йўловчига унинг буюмларини ва багажни туширишни эслатиши шарт.

Таксига олдиндан буюртма берилаганда ҳайдовчи автомобил билан нарядда кўрсатилган вақтда келиши шарт.

Такси йўловчининг илтимосига ва томонларнинг ўзаро келишувига кўра тўлов эвазига йўловчини кутиб туради.

4. Таксиларнинг тўхташ жойлари

Енгил автомобил-таксиларнинг иш унумдорлиги ва айниқса йўловчиларга транспорт хизматини кўрсатиш сифати уларнинг тўхтаб туриш жойларини қандай жойлаштирилганига боғлиқ бўлади. Тўхтаб туриш жойларини шундай жойлаштириш керакки, унга буюртма берилганида миқдори олиш учун юриладиган масофа 2 км дан кўп бўлмасин.

Такси тўхташ жойлари йўловчиларнинг кўп тўпланадиган жойларида, темир йўл шоҳбекати, аэропорт, театр, савдо маркази, метро бекатлари ва айниқса, бозорлар яқинида ташкил этилади.

Такси тўхташ жойи сонининг кўпайиши енгил автомобил таксининг йўловчисиз юриш масофасини ва буюртмага етказиб бериш вақтини камайтиради.

Енгил автомобил такси тўхташ жойи қуйидаги белгиларига қараб ажратилади:

- жойлашув жойига қараб - шаҳар, шаҳар атрофи, бозор ёнидаги ва ҳоказо;
- доимий ёки вақтинчалик (фақат мълум соатларда) тўхташ жойлари;
- йўл ёқасидаги, ярим чўнтак ёки тўлиқ чўнтак тўхташ жойлари;
- ер остида, ер билан бир сатҳда, ер устида;
- бир қаватли ёки кўп қаватли;
- параллел, бурчаксимон, перпендикуляр ва ҳоказо.

Бир пайтда тўхтаб туриши зарур бўлган таксиларнинг сони уларга бўлган талабни ўрганиш орқали аниқланади.

Таксиларнинг тўхташ жойини жойлаштиришда ва уларда ҳаракатни

ташқил этишда биринчи галда Ўзбекистон Республикаси “Йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисида”ги Қонунда белгилаб қўйилган талаблар бажарилишига алоҳида эътибор берилиши керак. Бунинг учун таксиларнинг тўхташ жойлари йўл ҳаракати хавфсизлиги хизмати органлари билан келишилган ҳолда йўл чизиқлари ва белгилари билан таъминланган бўлиши керак .

5. Таксилар ишини техник-эксплуатацион кўрсаткичлари

Такси саройларининг ишини (автобус саройлари каби) режалаштириш ва хўжалик фаолиятини таҳлил қилиш учун техник-тасарруф кўрсаткичлардан фойдаланилади.

Таксилар ишининг миқдорий кўрсаткичларига қуйидагиларни кўрсатиш мумкин:

- ҳақ тўланувчи масофа, қатновлар сони, пуллик кутиб туриш вақти;
- ташишдан олинган даромад.

Сифат кўрсаткичларига автомобил-таксиларнинг ишга чиқиш, техник тайёргарлик, пуллик йўлдан фойдаланиш коэффициентлари ва бошқалар киради.

1. *Автомобилнинг техник тайёргарларлик коэффициенти.*

а) саройнинг бир кунлик техник тайёргарлик коэффициенти:

$$\alpha_{tt} = \frac{A_{tt}}{A_r},$$

бу ерда: A_{mm} -техник тайёр таксилар сони, авт;

A_r -рўйхатдаги таксилар сони, авт.

б) такси саройининг маълум бир календар кунлари учун техник тайёргарлик коэффициенти:

$$\alpha_{tt} = \frac{A_r K_{tt}}{A_r K_k},$$

бу ерда: $A_p K_{mm}$ -техник тайёр автомобил-кунлари сони;

$A_p K_k$ -рўйхатдаги втомобил- кунлари сони.

2. Автомобилнинг ишга чиқиш коэффиценти.

а) саройнинг бир кунлик ишга чиқиш коэффиценти:

$$\alpha_{ish} = \frac{A_{ish}}{A_r},$$

бу ерда: A_{ish} -ишдаги автомобиллар сони;

A_p -рўйхатдаги автомобиллар сони.

б) такси саройининг маълум бир календар кунлари учун ишга чиқиш коэффиценти:

$$\alpha_{i.u} = AK_{ish} / AK_k;$$

бу уерда: AK_{ish} - ишдаги автомобил-кунлари сони;

AK_k - рўйхатдаги автомобил-кунлари сони.

3. Енгил автомобил-таксининг кунлик босиб ўтган масофаси қуйидагича топилади:

$$L_{kun} = L_{рул} + L_{бўш} + L_{бўш.руль}, \text{ км};$$

бу ерда: $L_{рул}$ - ҳақ тўланувчи босиб ўтилган масофа, км;

$L_{бўш}$ - бўш, лекин пуллик юрилган масофа (буюртма бўйича), км;

$L_{бўш}$ - бўш, яъни пулсиз юрилган масофа, км.

ёки:

$$l_{pul} = l_{kun} \cdot \beta_{pul}; \text{ км};$$

бу ерда: β_{pul} — пуллик босиб ўтилган йўлдан фойдаланиш коэффиценти.

Пуллик масофа:

$$L_{рул} = L_{рул} + L_{бўш.руль}, \text{ км};$$

бу ерда: $L_{рул}$ - ҳақ тўланувчи масофа, км;

$L_{бўш.руль}$ - йўловчисиз бўш, лекин пул тўланадиган масофа (буюртма бўйича), км.

3. Ҳақ тўланувчи масофадан фойдаланиш коэффициенти

$$\beta = \frac{l_{pul}}{l_{kun}};$$

бу ерда: l_{pul} - ҳақ тўланувчи масофа, км;

l_{kun} - кунлик умумий масофа, км.

4. Ўртача ташиш масофаси.

$$L_{o'rt} = L_{pul} / N_{qat}, \text{ км};$$

бу ерда: L_{pul} - ҳақ тўланувчи масофа, км;

N_{qat} - қатновлар сони, км.

Қатнов деб йўловчи ўтирганида таксометрни ишга туширишлар сонига айтилади.

5. Таксининг ишда бўлиш вақти:

$$T_{ish} = t_{qaytish} - t_{chiqish} - t_{tushlik}; \text{ , соат}$$

бу ерда: $t_{qaytish}$ - АТК га қайтиш вақти, соат;

$t_{chiqish}$ - АТК дан чиқиш вақти, соат;

t_{tush} - тушлик вақти, соат;

6. Даромад:

$$D = l_{pul} \cdot T_{1km} + n_q \cdot T_{1q} + T_{kut}^{pul} \cdot T_{1s.kut}; \text{ со'м};$$

бу ерда: l_{pul} - ҳақ тўланувчи масофа, км;

n_q - қатновлар сони, та;

T_{1q} - бир қатнов учун тариф, сўм;

T_{kut}^{pul} - ҳақ тўланувчи кутиш вақти, сўм;

$T_{1s.kut}$ – бир соат ҳақ тўланувчи кутиш учун тариф , сўм.

7. Ташилган йўловчилар ҳажми. Енгил автомобил таксиларда ташиш ҳажми шаҳарнинг ривожланиш даражасига, жойлашиш ҳудудига, аҳоли сонига ва аҳолининг транспортда ҳаракатланувчанлигига боғлиқ бўлади.

Енгил автомобил-таксиларга бўлган талабни ўрганиш ва таксиларда бажарилиши мумкин бўлган ташиш ҳажмини аниқлаш учун ўтказилган сўровнома маълумотлари ўрганиб чиқилиб таҳлил қилинади.

Шаҳар ва шаҳар атрофида ишлайдиган таксилардаги ташишлар ҳисоб-китоблари алоҳида юритилади.

Бир автомобил таксида ташилган йўловчилар сони:

$$O_{kun} = n_q \cdot q_a \cdot \gamma_s; \text{ йўловчи};$$

бу ерда: q_a — таксининг меъёрий йўловчи сифими, йўловчи;

γ_s - таксининг йўловчи сифимидан фойдаланиш коэффиценти.

Автомобил-таксининг бир йилда ташиган йўловчилар сони:

$$K_{йил} = K_{kun} \cdot K_k \cdot \alpha_{и.ч.}; \text{ йўловчи};$$

бу ерда: K_k — йиллик календар кунлар сони;

$\alpha_{и.ч.}$ —ишга чиқиш коэффиценти.

8. Автомобил-таксиларнинг ўртача сони:

$$A_{o'rt} = \frac{O_{reja}}{O_{yil}}; \text{ автомобиль};$$

бу ерда: K_{reja} - таксомоторда режа бўйича ташиладиган йўловчилар сони.

9. Атомобил- таксиларнинг йиллик ҳақ тўланувчи босиб ўтган масофаси:

$$L_{рул} = AK_{иш} \cdot L_{рул}; \text{ км};$$

бу ерда, $AK_{иш}$ - автомобилларнинг ишда бўлиш кунлари сони.

10. Автомобил таксиларнинг бир йиллик умумий босиб ўтган масофаси:

$$L_{умум} = AK_{иш} \cdot L_{кун}; \text{ км};$$

11. Йиллик қатновлар сони:

$$n_q^{yil} = AK_{ish} \cdot n_q; \text{ қатнов.}$$

Йўналишли таксиларда йўловчилар ташишни ташкил этиш

Йўловчи ташувчи автокорхоналар давлат тасарруфида бўлган даврларда йўналишли таксилар асосан йўловчилар оқими кичик бўлган йўналишларда автобуслардан фойдаланиш самарасиз бўлгани учун қўлланилар ва уларда ташилган йўловчилар миқдори 1% ни ҳам ташкил этмас эди.

У пайтларда йўналишни таксиларда йўловчиларни ташиш асосан шаҳар ва шаҳар атрофи йўналишларида ташкил қилиниб, бугунги кунда йўналишли таксилардан шаҳарлараро ва халқаро йўналишларда ҳам кенг фойдаланилаяпти.

Бугунги кунда бозор иқтисодиёти шароитида хусусий йўловчи ташувчилар сонинг ортиб кетиши шунга олиб келдики, йўналишли таксилар йўловчилар оқими катта бўлган йўналишларда ҳам кенг қўлланилиб, автобусларни сиқиб чиқараяпти.

Йўналишсиз таксилар учун ягона таниш белгилари ва уларнинг ишларини ташкил этишга қўйиладиган талаблар тўғрисида

НИЗОМ

Умумий қоидалар

Тушунчалар ва атамалар

Ягона таниш белгилари

Йўналишсиз таксиларга қўйиладиган талаблар

Йўналишсиз таксилар ҳайдовчиларига қўйиладиган талаблар

Ушбу Низом талабларига риоя этилишини назорат қилиш

1-илова. "ТАХИ" таниш белгисининг тасвири ва ўлчамлари (мм)

2-илова. Йўналишсиз таксиларнинг олдинги эшикларига чизиладиган қора квадратлар ва "Т" ҳарфидан иборат композициянинг тасвири ва ўлчамлари (мм)

УМУМИЙ ҚОИДАЛАР

1. Йўналишсиз таксилар учун ягона таниш белгилари ва уларнинг ишларини ташкил этишга қўйиладиган талаблар тўғрисидаги Низом (кейинги ўринларда Низом деб аталади) Ўзбекистон Республикаси ҳудудида йўналишсиз таксиларнинг ташқи кўринишига ва ички маълумотлар билан жиҳозланишига, шунингдек йўналишсиз таксиларнинг ҳайдовчиларига нисбатан ягона талабларни белгилайди.

Ушбу Низом ҳайдовчилари йўловчиларни ташиш ҳамда уларнинг йўловчи сўраган йўналиш бўйича багажини ташиш бўйича хизматлар кўрсатадиган енгил автотранспорт воситаларининг (йўналишли таксилардан ташқари) барча турларига татбиқ этилади.

ТУШУНЧАЛАР ВА АТАМАЛАР

Ушбу Низомда қуйидаги тушунчалар ва атамалардан фойдаланилади:

йўналишсиз такси - йўловчиларнинг буюртманомаларига кўра ҳисоблагич (таксометр) кўрсаткичи бўйича ҳақ тўлаш ҳисобига йўловчиларни ва уларнинг багажини ташиш бўйича хизматлар кўрсатадиган автотранспорт воситаси;

йўналишсиз таксиларнинг махсус жиҳозланган тўхташ жойи - маълумотлар кўрсаткичлари билан жиҳозланган, тегишли йўл белгилари қўйилган ҳамда йўловчиларни ўтқозиш (тушириш) ва йўналишсиз таксиларнинг тўхтаб туриши учун мўлжалланган, кўчаларнинг йўловчи юрмайдиган қисмидаги махсус майдонча;

ҳисоблагич (таксометр) - йўловчи борадиган манзилнинг узоқлигини ҳисобга олишни ва қийматини ҳисоб-китоб қилишни таъминлайдиган қурилма;

лицензия карточкаси - йўловчилар ташишда фойдаланиладиган автотранспорт воситаси учун белгиланган тартибда лицензияловчи орган томонидан бериладиган йўналишсиз таксиларда йўловчилар ташишни амалга оширишга рухсатнома (ҳуқуқ).

ЯГОНА ТАНИШ БЕЛГИЛАРИ

Ташқи ва ички маълумотлар билан жиҳозлаш белгилари йўналишсиз таксилар учун ягона таниш белгилари ҳисобланади.

Ягона таниш белгилари транспорт оқимида автотранспорт воситасининг ажралиб туришини ва танилишини таъминлаш учун мўлжалланган ҳамда улар йўналишсиз таксиларда йўловчилар ташишни амалга оширувчи барча ташувчилар учун мажбурий ҳисобланади.

Йўналишсиз таксиларни ташқи маълумотлар билан жиҳозлаш кўйидагиларни ўз ичига олади:

а) автотранспорт воситасининг тепасига ўрнатилган тўқ сариқ рангли фонарга "ТАХИ" таниш белгисини ўрнатиш (Низомга 1-илова);

шахмат тартибида жойлаштирилган қора квадратлардан иборат бўлган композиция ва автотранспорт воситасининг олдинги эшикларидagi "Т" ҳарфлари (Низомга 2-илова);

автотранспорт воситасининг олдинги эшикларидagi юридик шахс - ташувчининг номи;

б) йўналишсиз таксилар учун мўлжалланган махсус сериядаги автотранспорт воситасининг давлат рақами белгиси;

в) йўналишсиз таксилар сифатида ишлашга сариқ рангли, Тошкент шаҳри учун - "фил суяги" рангидаги автотранспорт воситалари қўйилади. Йўналишсиз таксиларни талаб қилинадиган рангга бўяш автотранспорт эгаси томонидан, техника хизмати кўрсатиш станцияларида амалга оширилади.

Йўналишсиз таксиларни ички маълумотлар билан жиҳозлаш кўйидагиларни ўз ичига олади:

олд ойнанинг юқоридаги ўнг бурчагига жойлаштирилган яшил рангли ёритиш чироғи;

автотранспорт воситасининг давлат рақами белгиси, ҳайдовчининг фамилияси, исми, отасининг исми ва фотосурати, иш вақтининг бошланиши ва тугаши, йўлқира қиймати (сўмларда), ташувчининг манзили ва телефон рақами, лицензия карточкасининг рақами ва амал қилиш муддати тўғрисидаги маълумотлар, шунингдек мажбурий суғурта қилинганлик ҳақидаги маълумот кўрсатилган маълумотлар табличкиси. Табличка автотранспорт воситаси приборлари панелига, йўловчилар бемалол ўқий оладиган ҳолатда ўрнатилади;

ҳисоблагич (таксометр);

белгиланган тартибда сотиб олинadиган ва фойдаланиладиган радиоалоқа воситаси.

ЙЎНАЛИШСИЗ ТАКСИЛАРГА ҚЎЙИЛАДИГАН ТАЛАБЛАР

Йўналишсиз такси сифатида фойдаланиладиган ҳар бир автотранспорт воситаси техник жиҳатдан соз ҳолатда бўлиши ва автомобил транспортида йўловчилар ва багаж ташиш қоидаларида белгиланган талабларга мувофиқ бўлиши, шунингдек қуйидаги талабларга жавоб бериши керак:

ушбу Низомнинг 5 ва 6-бандларида белгиланган ягона таниш белгиларининг мавжуд бўлиши;

соз ҳолатдаги пломбаланган спидометр жиҳозларининг, белгиланган тартибда давлат солиқ хизмати органларида рўйхатдан ўтказилган назорат-касса машинасининг, шунингдек тўловларни банк пластик карточкаларидан қабул қилиб олиш учун ҳисоб-китоб терминалининг мавжуд бўлиши;

йўналишсиз такси техник ҳолати ва жиҳозларининг йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш бўйича норматив-ҳуқуқий ҳужжатлар талабларига мувофиқ бўлиши.

Йўналишсиз такси белгиланган талабларга мувофиқ бўлмаган тақдирда ушбу автотранспорт воситаси учун лицензия карточкасининг амал қилишини тўхтатиш тарзидаги таъсир кўрсатиш чоралари қўлланади.

ЙЎНАЛИШСИЗ ТАКСИЛАР ҲАЙДОВЧИЛАРИГА ҚЎЙИЛАДИГАН ТАЛАБЛАР

Йўловчилар ташиш учун мўлжалланган йўналишсиз таксиларни бошқаришга ҳайдовчилик гувоҳномасида "В" рухсат белгиси бўлган, 21 ёшга тўлган, тиббий кўрикдан ўтган ва камида уч йиллик ҳайдовчи стажига эга бўлган шахслар қўйилади.

Йўналишсиз таксиларнинг ҳайдовчилари йўналишда ишлаётганда тегишли лицензия карточкасига ҳамда йўлга чиқишдан олдин автотранспорт воситасининг белгиланган тартибда техник кўрикдан ва ҳайдовчиларнинг тиббий кўрикдан ўтказилганлиги тўғрисида белгилар қўйилган йўл варақасига эга бўлиши керак.

Ҳайдовчи йўловчиларни йўналишсиз таксига ўтқозишни ва ундан туширишни йўналишсиз таксиларнинг махсус жиҳозланган тўхташ жойларида, тегишли ҳаракатдаги таркибнинг тўхташига рухсат берилган кўча-йўл шохобчалари участкаларида ҳамда йўналишсиз таксилар йўловчилар буюртмалари бўйича бериладиган жойларда амалга оширади.

Йўналишсиз такси ҳайдовчисининг белгиланган талабларга номувофиқлиги аниқланган ҳолларда ҳайдовчига нисбатан қонун ҳужжатларида назарда тутилган интизомий ёки маъмурий таъсир кўрсатиш чоралари қўлланилади.

УШБУ НИЗОМ ТАЛАБЛАРИГА РИОЯ ЭТИЛИШINI НАЗОРАТ ҚИЛИШ

Ўзбекистон автомобил ва дарё транспорти агентлиги (Тошкент шаҳри ва Тошкент вилояти бўйича - Тошкент шаҳри ва Тошкент вилояти ҳокимликлари ҳузуридаги Йўловчи транспортининг барча турлари

ҳаракатини лицензиялаш ва мувофиқлаштириш департаментлари) ушбу Низом талабларига риоя этилишини:

юридик шахсларнинг ушбу Низомнинг 5 ва 6-бандларида белгиланган ягона таниш белгилари билан жиҳозланган йўналишсиз таксиларда йўловчилар ташиш бўйича фаолиятни амалга ошириш ҳуқуқига лицензиялар бериш юзасидан;

юридик шахслар томонидан йўналишсиз таксиларда йўловчилар ташишни амалга оширувчи лицензиатлар учун белгиланган лицензия талаблари ва шартларига риоя этилиши юзасидан назоратни амалга оширадилар.

Ўзбекистон Республикаси Ички ишлар вазирлиги ушбу Низом талабларига риоя этилишини:

йўналишсиз таксилар учун давлат рақами белгиларининг махсус серияси ажратилиши юзасидан;

йўналишсиз таксиларда ҳисоблагичлар (таксометрлар), "ТАХИ" таниш белгилари, шунингдек амалдаги техник талаблар ва стандартларга мувофиқ радиоалоқа воситалари мавжудлиги юзасидан;

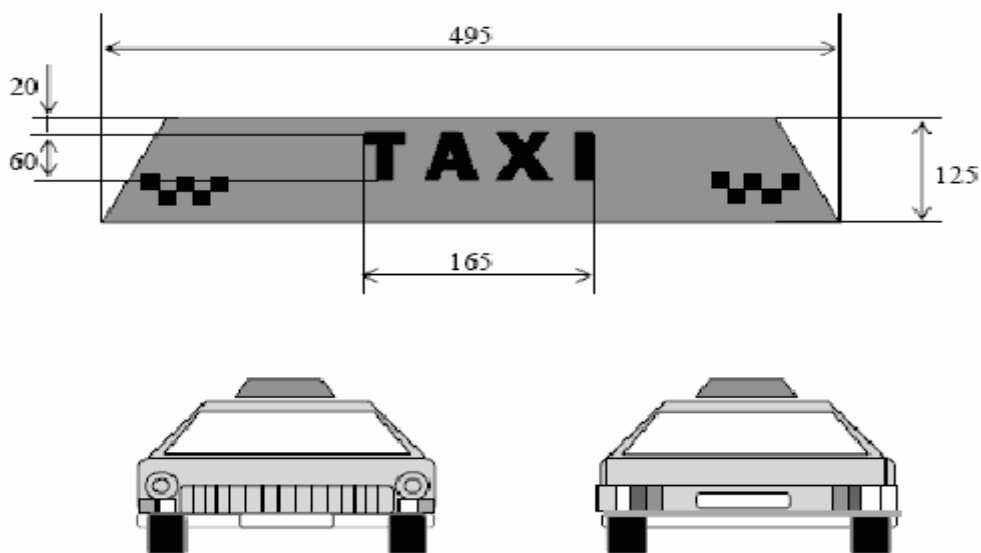
йўналишсиз такси техник ҳолати ва жиҳозларининг йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш бўйича норматив-ҳуқуқий ҳужжатлар талабларига мувофиқлиги юзасидан;

йўловчилар ташиш учун мўлжалланган йўналишсиз таксиларни бошқаришга ҳайдовчилик гувоҳномасида "В" руҳсат белгиси бўлган, 21 ёшга тўлган, тиббий кўрикдан ўтган ва камида уч йиллик ҳайдовчи стажига эга бўлган шахсларнинг қўйилиши юзасидан назоратни амалга оширади.

Қорақалпоғистон Республикаси Вазирлар Кенгаши, вилоятлар ва Тошкент шаҳар ҳокимликлари йўналишсиз таксиларнинг махсус жиҳозланган тўхташ жойларини қуриш (барпо этиш) юзасидан ушбу Низом талабларига риоя этилишини назорат қиладилар.

Ушбу Низом талабларига риоя этилишини назорат қилиш бўйича ишларни умумий мувофиқлаштириб бориш Ўзбекистон автомобил ва дарё транспорти агентлиги томонидан амалга оширилади.

"TAXI" таниш белгисининг тасвири ва ўлчамлари (мм)



Тўқ сариқ рангли фонар стандартларга ёки техник шартларга мувофиқ белгиланган тартибда тайёрланади.

Йўналишли таксиларнинг автобусларни сиқиб чиқариши уларни ўзига хос хусусиятларидан келиб чиқаяпти.

Катта тезлик, юқори даражадаги шинамлик, йўловчиларнинг талаби бўйича исталган жойда тўхтаётган олиши аҳоли ўртасида йўналишли таксиларга бўлган талабнинг ошишига олиб келди.

Яна шуни эслатиб ўтиш жоизки, бугунги кунда РАФ, ФОРД, Мерседес-Бенц каби мўъжаз автобуслар билан бир қаторда, "Отойол" ва "ИСУЗУ" русумли автобуслар ҳам йўналишли такси сифатида қўлланилаёпти. Бу автобусларда йўл ҳақини бошқа автобусларга нисбатан деярли кам фарк қилиши уларга бўлган талабни янада ошираяпти.

Йўналишли таксилар ҳаракатини ташкил қилиш учун йўловчилар оқимини ўрганиш, йўналишни танлаш, ҳаракат интервалини аниқлаш, керакли бўлган

иш тартибини белгилаш, ҳаракат тезлигини меъёрлаш ва ҳаракат жадвалини тузиш керак бўлади.

Бунинг учун тендер эълон қилинганидан кейин, ҳар бир тендерда иштирок этмоқчи бўлган ташувчи берилган бошланғич маълумотлар асосида керакли автомобиллар сонини, тифиз вақтлардаги ҳаракат интервалини аниқлайди ва улар асосида ҳаракат жадвалини ишлаб чиқади. Сўнгра бу маълумотлар тендер хужжатлари пакетига солиниб тендер комиссиясига ҳавола этилади.

Йўналишдаги таксиларда йўловчилар оқими сўровнома, талон, кўз билан кузатиш ва сўроқ услубларида аниқланиш усуллари аввалги бўлимларда тўлиқ баён етилган. Бу ерда фақат шуни еслатиб ўтиш жоизки, сўроқ услубида махсус ҳисобчи ходим бекатларда таксига чиқаётган ва тушаётган йўловчилардан сўраб махсус жадвалга ёзиб боради.

Йўналишли таксилар сонини аниқлашда автобуслар сонини аниқлашда фойдаланилган формулалардан фойдаланилади. Келгусида зарур бўладиган таксилар сони эса маркетинг тадқиқотлари натижасида аниқланиши мумкин.

Енгил автомобил-таксиларга бўлган эҳтиёжни маркетинг тадқиқотларини ўтказиб аниқлаш, яъни транспорт хизматини кўрсатувчи субъектлар (корхоналар), транспорт хизмати турлари, транспорт хизматидан фойдаланувчилар, транспорт хизматига бўлган талаб ва транспорт хизмати бозоридаги рақобатни ўрганиш ва башорат қилиш мумкин.

Транспорт хизматидан фойдаланувчиларни тадқиқ қилиш уларни транспорт хизматига бўлган тилак ва истакларини аниқлашга ёрдам беради.

Транспорт хизмати турларини тадқиқ қилиш бугунги кунда мавжуд бўлган транспорт хизмати турлари ва уларнинг сифатини аниқлаш билан бирга, янги транспорт хизматилари турларини аниқлаш учун фойданилади.

Йўловчилар оқимининг маркетинг тадқиқотларини қуйидаги усуллар ёрдамида ўтказиш мумкин:

- | | |
|--------------|----------|
| 1.Сўровнома | 4.Жадвал |
| 2.Қайд қилиш | 5.Тезкор |

3.Кўз билан чамалаш 6.Статистик

Сўровнома усулида ҳайдовчи йўловчилардан сўраш орқали махсус жадвални тўлдиради(масалан, сиз неча марта таксидан фойдаланасиз).

Қайд қилиш усулида тўхтаб туриш жойларида таксиларни келиб кетиши, йўловчиларни кутиш вақтлари каби маълумотлар жадвалда қайд қилинади.

Кўз билан кузатиш усулида талаб назорат орқали амалга оширилади.

Жадвал усулида такси ҳайдовчиси таксига чиқаётган ва тушаётган йўловчилар сонини белгилаб боради.

Оператив усулда талаб ҳайдовчилардан сўралиб аниқланади.

Статистик усул йўл варақаларини қайта ишлаш орқали амалга оширилади.

Назорат саволлари:

1. Таксиларнинг тўхташ жойини жойлаштиришда қандай талабларга риоя этиш керак?
2. Автомобилнинг техник тайёргарларлик коэффиценти қандай аниқланади?
3. Автомобилнинг ишга чиқиш коэффиценти қандай торилади?
4. Енгил автомобил- таксининг кунлик босиб ўтган масофаси қандай торилади?
5. Таксининг ишда бўлиш вақти қандай топилади?
6. Даромад қандай ҳисобланади?
7. Автобус ташқи ва ички томондан қандай жиҳозланган бўлиши керак
8. Йўловчи ташувчи автомобил транспортида автобус йўналиш бекатлари қандай жиҳозланган бўлиши керак
9. АҚШдаги автомобил йўлларида автобус бекатлари турларини сананг
10. Автобус бекатлари қандай талабларга

Адабиётлар

1. Ш.Мирзиёев. Эркин ва фаровон демократик Ўзбекистон давлатини биргаликда барпо этамиз. – Т.: Ўзбекистон, 2016.
2. Ш. Мирзиёев. Қонун устуворлиги ва инсон манфаатларини таъминлаш – юрт тараққиёти ва халқ фаровонлигининг гарови. Т.: Ўзбекистон, 2017.
3. Ш.Мирзиёев. Эркин ва фаровон демократик Ўзбекистон давлатини биргаликда барпо этамиз. – Т.: Ўзбекистон, 2016.
4. А.Хўжаев-Автомобилларда юк ва йўловчиларларни ташиш асослари Т.: ”Ўзбекистон”, 2002
5. И.В.Спирин. «Организация и управление пассажирских автомобильных перевозок». М.: АСАДЕМА, 2010
6. Ўзбекистон Республикаси Президентининг “Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси” тўғрисидаги Фармони (“Халқ сўзи”, газетаси, 2017 йил, 8 февраль)
7. В.А.Гудков, Л.Б.Миротин, А.В.Вельможин, С.А.Ширяев. Пассажирские автомобильные перевозки. М.: “Горячая линия”, 2006

IV. АМАЛИЙ МАШҒУЛОТ МАТЕРИАЛЛАРИ

1-амалий машғулот: Автобуслар ҳаракатини ташкил этиш

Ишдан мақсад: Автобуслар ҳаракатини ташкил этиш ва ташилган йўловчилар сонини аниқлаш бўйича кўникмалар ҳосил қилиш

Автобуслар ҳаракатини ташкил этиш маршрутда рейс вақтини ўлчаш хронометражга кўра пассажирлар оқимининг ҳосил бўлиши ва тақсимланиши маълумотларини ўрганиш натижаларига асосла-ниб, бу ўз навбатида ҳаракат интервали ва частотасини аниқлаш, автобусларнинг ҳаракат жадвалини тузиш, ҳайдовчилар жамоасининг иш ва дам олиш тартибларини танлашга хизмат қилади.

Асосий формулалар

Ҳаракат интервали

$$I = t_{\text{айл}} \cdot 60 / A_{\text{м}}, \text{ мин.}$$

Ҳаракат частотаси

$$h = A_{\text{м}} / t_{\text{айл}} \text{ ёки } h = 1 / I, \text{ авт/соат}$$

Маршрутда ишловчи автобуслар сони

$$A_{\text{м}} = t_{\text{айл}} / I \text{ ёки } A_{\text{м}} = h \cdot t_{\text{айл}}$$

Кунлик айланишлар сони

$$z_{\text{айл}} = T_{\text{м}} \cdot v_{\text{т}} / [2(L_{\text{м}} + v_{\text{т}} \cdot n_{\text{об}} \cdot t_{\text{мит}} + v_{\text{т}} \cdot t_{\text{мит}})]$$

Бир айланиш вақти

$$t_{\text{айл}} = 2 \cdot t_{\text{р}} = 2(L_{\text{м}} / v_{\text{т}} + n_{\text{об}} \cdot t_{\text{мит}} + t_{\text{мит}}), \text{ соат}$$

Намунавий масала

Шаҳар диаметрал маршрутининг узунлиги 8 км; $n_{\text{об}} = 16$;
 $t_{\text{мит}} = 30$ сек.; $t_{\text{мит}} = 2$ мин.; маршрутда 10 та Отойол-М29 автобуслари хизмат кўрсатади; $v_{\text{т}} = 24$ км/соат.

Маршрутда I ва h аниқлансин.

Ечими:

Автобуснинг рейс вақти

$$t_p = L_m / v_T + n_{об} \cdot t_{мит} + t_{мит} = 8 \cdot 60 / 24 + 16 \cdot 0,5 + 2 = 30 \text{ мин.}$$

Бир айланиш вақти

$$t_{айл} = 2 \cdot t_p = 2 \cdot 30 = 60 \text{ мин.} = 1 \text{ соат}$$

Автобуснинг ҳаракат интервали

$$I = t_{айл} / A_m = 60 / 10 = 6 \text{ мин.}$$

Автобуснинг ҳаракат частотаси

$$h = A_m / t_{айл} = 10 / 1 = 10 \text{ авт/соат}$$

Масалалар

1. Шаҳар ичи маршрутига 15 та автобус хизмат кўрсатади. Жадвал бўйича уларнинг ҳар бири бир кунда 20 рейс бажариши керак. Амалда маршрутга 12 та автобус хизмат кўрсатиб, улардан 10 та автобус 20 та мунтазам рейс, 2 таси эса техник сабабларга кўра фақат 16 та рейс бажарди.

Маршрутдаги кунлик мунтазамлик коэффициенти η_m ҳисоблансин.

2. Шаҳар атрофи маршрутида 8 та ПАЗ-4230 (Аврора) автобуслари бир кунда 10260 пассажирлар ташийди. Автобус саройи маълумотига кўра уларнинг ҳар бири бир кунда 10 та рейс бажаради; $\eta_{алм} = 2,5$; $q_n = 54$ пасс.

Автобус сифимидан фойдаланиш коэффициенти аниқлансин.

2-амалий машғулот: Автобуслар ишининг асосий техник-эксплуатацион кўрсаткичлари

Ишдан мақсад: Автобуслар ишининг асосий техник-эксплуатацион кўрсаткичларини аниқлаш.

Пассажир ташувчи автобус саройлари эксплуатация хизмати авто-бусларда ташишни режалаштиришда куйида келтирилган кўрсаткичлар тизимидан фойдаланади.

Асосий формулалар

Бир рейсда ташилган пассажирлар сони ва пассажир обороти

$$Q_p = q_n \cdot \gamma_c \cdot \eta_{алм}, \text{ пасс.} \quad P_p = q_n \cdot \gamma_c \cdot \eta_{алм} \cdot l_{ўрт}, \text{ пасс.км}$$

Бир соатда ташилган пассажирлар сони ва пассажир обороти

$$W_Q = \frac{q_n \gamma_c \eta_{алм}}{\frac{l_M}{\beta V_t} + t_{мит} + t_{мнт}}, \text{ пасс / соат}$$

$$W_P = \frac{q_c \gamma_c \eta_{алм} l_{урт}}{\frac{l_M}{\beta V_t} + t_{мит} + t_{мнт}}, \text{ пасс .км / соат}$$

Пассажир сизгимидан фойдаланиш коэффициенти

$$\gamma_c = \frac{Q_{айл}}{q_c \cdot \eta_{алм} \cdot Z_P}$$

Маршрутда пассажирлар алмашиш коэффициенти

$$\eta_{алм} = \frac{L_M}{l_{урт}}$$

Алоқа тезлиги

$$V_a = \frac{L_M}{(t_{хар} + t_{мит})}, \text{ км/соат}$$

Эксплуатағион ҳаракат тезлиги

$$V_э = \frac{L_M}{t_x + t_{мит} + t_{мнт}}, \text{ км/соат}$$

Техник ҳаракат тезлиги

$$V_T = \frac{L_M}{t_x}, \text{ км/соат}$$

Бир рейс вақти

$$t_P = \frac{L_M}{V_T} + t_{мит} + t_{мнт}, \text{ соат}$$

Кунлик рейслар сони

$$Z_P = \frac{T_M}{t_P}$$

Кунлик ташилган пассажирлар сони ва пассажир обороти

$$Q_k = \frac{T_M q_n \gamma_c \eta_{алм}}{\frac{l_M}{\beta V_t} + t_{мит} + t_{мнт}}, \text{ пасс}$$

$$P_k = \frac{T_M q_n \gamma_c \eta_{алм} l_{урт}}{\frac{l_M}{\beta V_t} + t_{мит} + t_{мнт}}, \text{ пасс .км}$$

Намунавий масала

Шаҳар ичи автобус маршрути узунлиги 16 км. Оралиқ бекатлар сони 20 та. Ҳар бир оралиқ бекатда тўхташ вақти 30 сек., охириги бекатларда туриш вақти 2 мин., рейс вақти 1 соат.

Маршрутда техник ва эксплуатацион ҳаракат тезликлари аниқлансин.

Ечими:

Техник ҳаракат тезлиги

$$V_T = \frac{L_M}{t_x}, \text{ км/соат}$$

Эксплуатацион ҳаракат тезлиги

$$V_{\text{э}} = \frac{L_M}{t_p}, \text{ км/соат}$$

Рейс вақти

$$t_p = t_x + n_{\text{ор}} \cdot t_{\text{мит}} + t_{\text{мнт}} \text{ формуладан}$$

$$t_x = t_p - n_{\text{ор}} \cdot t_{\text{мит}} - t_{\text{мнт}}, \text{ соат}$$

$$t_x = 1 - 20 \cdot \frac{0,5}{60} - \frac{2}{60} = 0,8 \text{ соат}$$

$$V_T = \frac{16}{0,8} = 20 \text{ км/соат} \quad V_{\text{э}} = \frac{16}{1} = 16 \text{ км/соат}$$

Масалалар

1. Автобус автосаройдан эрталаб соат 5⁰⁰ да чиқиб, соат 21³⁰ да қайтиб келди; тушлик 2 смена давомида $t_{\text{туш}} = 2$ соат.

Автобус неча соат ишда бўлган?

2. ЛАЗ-695 автобуси автосаройга соат 21⁰⁰ да қайтиб келди, $T_{\text{иш}} = 14$ соат; $t_{\text{туш}} = 2$ соат.

Автобуснинг автосаройдан чиқиш вақти аниқлансин.

3. Отойол-М24.9 автобуси 13 км масофали шаҳар ичи маршрутида ишлаб, 25 та қатнов бажарди; $V_T = 26$ км/соат; $n_{\text{ор}} = 20$; $t_{\text{мит}} = 0,4$ мин.; $t_{\text{мнт}} = 4$ мин.; $l_0 = 7,8$ км.

T_M ва $T_{иш}$ ҳисоблансин.

3-амалий машғулот: Йўловчилар ва багажни ташиш. Автовокзаллар ва автостанциялар.

Ишдан мақсад: Шаҳарлараро маршрутда ишловчи автобусларнинг ҳаракат тезликларини аниқлаш.

Пассажир ташувчи автобус саройлари эксплуатация хизмати автобусларда ташишни режалаштиришда қуйида келтирилган кўрсаткичлар тизимидан фойдаланади.

Алоқа тезлиги

$$V_a = \frac{L_M}{(t_{хар} + t_{мит})}, \text{ км/соат}$$

Эксплуатацион ҳаракат тезлиги

$$V_э = \frac{L_M}{t_x + t_{мит} + t_{мит}}, \text{ км/соат}$$

Техник ҳаракат тезлиги

$$V_T = \frac{L_M}{t_x}, \text{ км/соат}$$

Топширик

Шаҳарлараро маршрутда ишловчи автобуснинг иш кўрсаткичлари жадвалда берилган. Автобусларнинг ҳаракат интервали 2 соат.

$V_э, V_a$ ва V_T аниқлансин

рсат- кичлар	Вариантлар									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
$L_M, \text{ км}$	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190

n_{op}	2	2	3	3	4	4	5	5	5	5
A_m	3	3	4	4	5	5	6	6	7	7

Эслатма: 11-20 вариантлар учун $l_{юк}=40$ км; 21-30 вариантлар учун $l_{юк} = 35$ км

4-амалий машғулот: Транспорт воситалари ва бекатларни жиҳозлаш.

Енгил автомобиль-таксиларда йўловчилар ташиш.

Ишдан мақсад: Енгил автомобильларда пассажирлар ташиш кўрсаткичларини аниқлаш бўйича кўникмалар ҳосил қилиш

Енгил автомобильларда пассажирлар ташишни ташкил этиш

Асосий формулалар

Ҳаракат интервали

$$I = \frac{t_{айл}}{A_m}, \text{ мин.}$$

Ҳаракат частотаси

$$h = \frac{1}{I}, \text{ авт/мин.}$$

Ҳақ тўланувчи масофадан фойдаланиш коэффиценти

$$\beta_{xm} = \frac{L_{xm}}{L_{умум}}$$

Намунавий масала

Такси автомобили бир ойда умумий 425000 км масофани босиб ўтиб, шундан 191250 км ҳақ тўланувчи масофани ташкил этади.

1 км умумий масофага тўғри келувчи ҳақ тўланувчи масофа ва ҳақ тўланувчи масофадан фойдаланиш коэффиценти аниқлансин.

Ечими:

1 км умумий масофага тўғри келувчи ҳақ тўланувчи масофа

$$L_{\text{хт}}^{1\text{км}} = L_{\text{хт}} / L_{\text{ум}} = 191250 / 425000 = 0,85 \text{ км}$$

Ҳақ тўланувчи масофадан фойдаланиш коэффиценти

$$\beta_{\text{хт}} = L_{\text{хт}} / L_{\text{ум}} = 191250 / 425000 = 0,85$$

Масала

1. Матиз такси автомобили йўл варақасини қайта ишлаш натижасида автомобиль линияда 12,3 соат давомида пассажирлар билан 280 км масофани босиб ўтиб 40 қатнов бажарганлиги аниқланди. Автомобиль-таксининг техник ҳаракат тезлиги 35 км/соат.

$l_{\text{ўрг}}$ ва $\eta_{\text{и}}$ аниқлансин.

2. Такси автомобили автосаройдан соат 7⁰⁰ да чиқди; $V_{\text{о}}=20$ км/соат;
 $L_{\text{умум}}=240$ км; $t_{\text{туш}}=45$ мин.

Такси автомобилининг автосаройга қайтиш вақти аниқлансин

V. КЕЙСЛАР БАНКИ

1-МАВЗУ: ЎЗБЕКИСТОН ЙЎЛОВЧИ АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ. ЙЎНАЛИШЛАР ТИЗИМИ.

1. Муаммо:

Маълумки лицензия – лицензияловчи орган томонидан юридик ёки жисмоний шахсга берилган, лицензия талаблари ва шартларига сўзсиз риоя этилган ҳолда фаолиятнинг лицензияланаётган турини амалга ошириш учун рухсатнома (хуқуқ). Транспортда йўловчиларга ташиш хизматини кўрсатиш ҳам хизматнинг лицензион турига киради. Шу боисдан транспортда хизмат кўрсташни лицензиялашда қандай муаммолар мавжуд.

1-муаммоча

Йўловчиларга ташиш хизматини кўрсатишда лицензиялаш жараёнини ташкил этиш билан боғлиқ муаммолар. Бу жараёнида лицензия бериш тўғрисидаги аризани топшириш ва кўриб чиқиш, лицензияни қайта расмийлаштириш, лицензиянинг амал қилинишини тўхтатиб туриш, тугатиш ва бекор қилиш жараёни билан боғлиқ тадбирлар комплекси назарда тутилган бўлиб, лицензия талабгори расман ўз аризасини тпошарди.

2-муаммоча

Лицензия талабгори томонидан лицензия талаблари ва шартлари - фаолиятнинг лицензияланаётган турини амалга ошираётганда лицензиат томонидан бажарилиши мажбурий булган, қонун ҳужжатларида белгиланган талаблар ва шартларнинг мажмуини бажарилиши талаб этилади.

3-муаммоча

Лицензия шартномасини расмийлаштириш билан боғлиқ муаммоча. Фаолиятнинг лицензияланадиган турини амалга ошириш учун лицензиатнинг лицензия олиши ва ундан фойдаланиши борасидаги лицензияловчи орган билан лицензия даъвогари ўртасидаги муносабатларни тартибга солиб турадиган ва улар ўртасида тузиладиган шартномани расмийлаштириши талаб этилади.

4-муаммоча

Лицензиялар реестрини юритиш ва унга керакли маълумотларни киритиш, яъни берилган, тўхтатиб турилган, қайта тикланган, қайта расмийлаштирилган, бекор қилинган лицензиялар, шунингдек амал қилиши тугатилган лицензиялар тўғрисидаги маълумотларни ўз ичига олган лицензияловчи органларнинг маълумотлар базасига маълумотларни киритиш билан боғлиқ муаммоларни ҳал этиш талаб этилади.

2-мавзу: ЙЎЛОВЧИЛАР ОҚИМИ ВА УНИ ЎРГАНИШ УСУЛЛАРИ. АВТОБУСЛАР ИШИНING ТЕХНИК- ЭКСПЛУАТАЦИОН КЎРСАТКИЧЛАРИ ВА АВТОБУСЛАРNING ЛИНИЯДАГИ ИШНИ ТАШКИЛ ЭТИШ.

Муаммо:

Шаҳар ичи пассажирлар оқими унда доимий яшовчи, шаҳар атрофидан келган ва шаҳарга келиб вақтинча яшовчи пассажирлар оқими йиғиндисидан иборат бўлади. Йирик шаҳарлар атрофидан келадиган аҳоли унинг пассажирлар оқимига катта таъсир этади ва улар шаҳар ишлаб чиқариш объектларида ишлайдиган ва транспортдан доимий фойдаланувчи ҳамда транспортдан онда-сонда фойдаланувчиларга бўлинади. Ҳар икккала тоифадаги аҳоли учун жамоат транспорти ишени ташкил қилишни амалаг ошириш қандай ҳал этилади.

1-муаммоча:

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

Биринчи гуруҳқатновига ишга бориб-қайтиш, кун давомида иш билан боғлиқ қатновлар, ўқувчи ва талабаларнинг ўқув юртларга қатнаши киради. Иккинчи гуруҳга томошагоҳлар (театр, концерт, кино)га, маданий ва илмий

ташкilotлар (музей, кўрғазмалар, кутубхоналар, стадионлар, дам олиш боғлари)га, дўконларга ва маиший хизмат ташкilotлари (шаҳар атрофида дам олиш, касалхона ёки поликлиника, болалар боғчаси)га бориш билан боғлиқ, катновлар киради. Улар турли пайтларда жамоат транспортдан фойдаландилар.

2-муаммоча

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

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

Пассажирлар оқимининг сутка соатлари бўйича ўзгариш характери иш бошланиш олди ва тугаш вақти билан боғлиқ бўлиб, унинг ўзгарувчанлик характери тасвирланган. Ташкilot ва корхоналар шаҳар ёки туман марказларида жойлашган бўлса, пассажирлар оқими, одатда, марказга томон ёки марказдан четга қараб йўналишлар бўйича анчагина катта бўлади.

3-мавзу: Автомобиль транспортида йўловчилар ва бағажни ташиш.

Автобусларда йўловчилар ташиш хавфсизлигини таъминлаш.

Йўловчилар автовокзаллари ва автостанциялари

Муаммо: Автомобилларни техник жиҳатдан ишга тайёргарлик коэффициенти уларнинг техника ҳолатига кўра ишга яроқлигини, яъни бузук эмаслигини белгиловчи коэффициентиدير. Аммо бундай автомобилларни эксплуатация қилишга зарур бўлган баъзи бир сабабларга кўра ишлатила олмаслик ҳолатлари амалда бўлиб туради. Масалан, ҳайдовчилар, ёнилғи-

мой материаллари, автошина, аккумулятор ва шу кабилар ёки йўл ҳолати ва иқлимий шароитлар ва ҳоказо.

1-муаммоча:

Бундай ҳолларда автомобилларни ишга чиқа олмасликлари, одатда, режалаштирилмайди, чунки бундай ҳолатларга зарурат йўқ, аммо улар АС ва бошқа ташкилотлар иши нуқсонлари натижасидир. Шунинг учун автомобиллардан фойдаланишни режалаштиришда ва ҳисоблаб боришда автомобиллар саройидан фойдаланиш коэффициенти кўрсаткичи қўлланилади. Бу коэффициент эксплуатациядаги автомобил-кунлар (АК_э) йиғиндисини автомобил-календар кунлар (АК_к) йиғиндисига нисбати билан аниқланади.

2-муаммоча:

Иш куни давомида автобус маълум бир масофани босиб ўтади. Шаҳар йўналишларида ишловчи автобуслар шаҳарлараро йўналишларда ишловчи автобуслар ва такси автомобилларига нисбатан кун давомида камроқ масофа босиб ўтадилар.

Автомобиллар томонидан бажариладиган барча қатновларни унумли ва унумсиз қатновларга бўлиш мумкин. ТВ унумли қатнови иш бажариш билан боғлиққатновдан ва унумсиз қатнов, яъни бўш қатновдан иборат бўлади.

4-мавзу: Транспорт воситалари ва бекатларни жиҳозлаш. Енгил автомобиль-таксиларда йўловчилар ташиш. Автобуслар ва таксилар ҳаракатининг нозимлик бошқаруви ва улар ишининг самарадорлигини ошириш йўллари.

Муаммо: Шаҳар ичи йўналишларининг бошқа йўналишлардан кескин фарқ қиладиган белгиларидан бири - бу пассажирлар оқимининг куннинг соатлари ва йўналиш узунлиги бўйича нотекис тақсимланиши коэффициентининг катталигидир.

“Тиғиз” соатларда йўналишдаги мавжуд автобуслар сонининг зарур бўлган миқдоридан камлиги, автобуслар сифимидан фойдаланиш коэффициентининг бирдан ортиб кетиши сабабли, автобусга чиқиш ва тушишда ҳамда унда ҳаракатланишда жуда кўп ноқулайликлар туғдиради. Баъзи пассажирлар бошқа транспортлардан фойдаланишга мажбур бўладилар.

1-муаммоча:

Агар йўналишларда пассажир ташиш учун мавжуд бўлган автобуслар сонининг чекланганлигини ва “тиғиз” соатларда зарур бўлган қўшимча автобусларнинг йўқлигини ҳисобга олсак, кўриниб турибдики, пассажирларга юқори сифатли транспорт хизматини кўрсатиш учун ҳаракатни ташкил этишнинг энг самарали усулларини ишлаб чиқиш ва қўллаш зарур бўлади.

“Тиғиз” соатларда пассажирлар ташишни ташкил этишнинг илғор усулларига биринчи галда қуйидагиларни кўрсатиш мумкин:

1. Тезкор ҳаракатни ташкил этиш.
2. Экспресс ҳаракатни ташкил этиш.
3. Қисқартирилган йўналишларни ташкил этиш.

4. Охириги бекатларда тўхташ вақтини қисқартириш ҳисобига эксплуатацион тезликни, демак, ҳаракат интервалини камайтириш ва ҳаракат частотасини ошириш.

5. Комбинациялашган усулда ҳаракатни ташкил этиш.

2-муаммоча:

Қисқартирилган йўналиш ташкил этилганда, қанча пассажир қисқартирилган йўналишда, қанчаси оддий йўналишда ташилиши, ҳамда қисқартирилган йўналишда автобусларнинг айланма қатнов вақтларини аниқлаш керак бўлади.

3-муаммоча:

“Тиғиз” соатларда ҳаракатни ташкил этишнинг яна қуйидаги усулларини ҳам

амалга жорий этиш мумкин:

1. “Тиғиз” соатга тўғри келмаган бошқа йўналишлардан автобусларни олиб йўналишга бериш.
2. Заҳирада турган автобусларни йўналишга чиқариш.
3. Таъмирлашдан чиққан автобусларни йўналишга чиқариш.
4. Автобусларга тиркамалар улаш.
5. Бошқа турдаги пассажир ташувчи транспортларнинг ишини ташкил этиш.
6. Йўналиш ўтган тармоқ яқинидаги барча корхона ва муассасаларни иш тартибини мувофиқлаштириш.
7. “Тиғиз” соатларда автобуслар учун алоҳида ҳаракат бўлақларини ажратиш.
8. “Тиғиз” соатлар учун йўналиш чизмасига алоҳида ўзгартиришлар киритиш.

VI. ГЛОССАРИЙ

1.	АВТОБУС	(авто(мобиль) – лот. Obnimus – ҳамма учун) - пассажирларни, багажни ташишга мўлжалланган ва ҳайдовчи ўрнини ҳисобламаганда 8 тадан ортиқ ўриндикка эга бўлган автотранспорт воситаси;	(automobile - lot), obnimus - for everyone) - a vehicle with more than 8 seats for passenger, luggage and driver's occupancy
2.	АВТОВОКЗАЛ	Қоидага кўра, йирик шаҳарларда халқаро, шаҳарлараро ва шаҳар атрофи йўналишларига хизмат кўрсатувчи, ходимларни жойлаштириш ва пассажирларга хизмат кўрсатишга, ҳайдовчиларни рейс олди тиббий кўрикдан ўтказишга мўлжалланган зарур хизмат, ижтимоий-маиший ва санитария-гигиена иншоотларига эга бўлган, ички транспорт худуди, пассажирлар автобусларга чиқариладиган ва тушириладиган перронларни ҳамда автотранспорт воситаларини қабул қилиш ва жўнатиш учун перронларни, рейслар ўртасида автотранспорт воситалари тўхтаб турадиган майдончаларни, ҳаракатланадиган таркибни техник кўраикдан ўтказиш ва супуриб-сидириш	As a rule, the territory of the inland transport area with the required service, social and household sanitary and hygiene facilities for the provision of international, long-distance and suburban services in major cities, personnel placement and service of passengers, and pre-departure medical examination of drivers, and a set of structures for receiving and dispatching perrons, as well as vehicles for the reception and dispatch of vehicles, parking spaces between the routes, technical inspection and removal of movable content and railway station entry and exit for urban traffic;

		<p>постларини ҳамда шаҳар транспорти кириб келиши ва тўхтаб туриши учун мўлжалланган вокзал олди майдонини ўз ичига олувчи иншоотлар мажмуи;</p>	
3.	АВТОСТАНЦИЯ	<p>Қоидага кўра, шаҳарлараро ва шаҳар атрофи йўналишларига хизмат кўрсатувчи, автобусларни қабул килиб олиш ва жўнатиш, пассажирларни автобусларга ўтказиш ва тушириш, хизмат кўрсатиш ва хизмат кўрсатувчи ходимларни жойлаштириш, ҳайдовчиларни рейсдан олдин тиббий кўраикдан ўтказишга мўлжалланган, санитария-гигиена иншоотлари, рейслар ўртасида автотранспорт воситалари тўхтаб турадиган майдончалар билан жиҳозланган линияли иншоот;</p>	<p>Inter-city and suburban services, buses acceptance and dispatch, buses to passengers, bus service and service personnel, sanitary-hygienic facilities for driving before driver's flight, linear structures equipped with parking spaces;</p>
4.	АВТОПАВИЛЬОН	<p>Пассажирларга хизмат кўрсатишга мўлжалланган автомобил йўлидаги иншоот;</p>	<p>Passenger carriageway;</p>
5.	АВТОТРАНСПОРТ КОРХОНАСИ	<p>(motor carrier) –Юридик шахс мақомига ва мустақил балансга эга бўлган умумфойдаланиш ва корхоналарга қарашли автомобиль транспорти корхонаси. Йирик автокорхоналар таркибида</p>	<p>(motor carrier) - motor transport enterprise of public utility and enterprises with legal status and independent balance. Large car parks can be arranged in the car. Providing with the necessary materials for</p>

		автоколонналар ташкил этилиши мумкин. Автотранспорт корхонаси юкларни ташиш, сақлаш техник хизмат кўрсатиш, таъмирлаш ва эксплуатация қилиш ишлари учун керакли материаллар билан таъминлаш ва б. Амалга оширади.	freight transportation, maintenance, repair and exploitation of the goods. Performs.
6.	БАГАЖ	(фр.bagage < bagues йўлга олинган буюмлар;боғланган тугун) Йўловчининг жўнатиш, ташиш учун тайёрлаб қўйган юки, умуман юк.	(fr.bagage bags, bags, joints) Passenger's shipping, shipping, freight.
7.	БАГАЖ КВИТАНЦИЯ- СИ	Багажнинг ташиш учун кабул қилиб олинганлигини тасдиқловчи хужжат;	A document confirming the acceptance of the baggage for transportation;
8.	БАГАЖ АВТОМОБИЛИ	Багаж ташишга мўлжалланган автомобил;	Luggage car;
9.	БЕКАТ	Қадимда йўлларда карвонлар ва йўловчилар тўхтаб дам оладиган махсус жой, манзил. Йўловчиларнинг бирор транспорт тури (автобус, трамвай ёки метро)га чиқиш ва ундан тушишлари учун белгиланган жой.	In the past, caravans and passengers on the roads have a special place to rest and relax. Designated place for departure and departure of passengers by any type of transport (bus, tram or subway).
10.	ВОКЗАЛ	(ингл. Vauxhall). Йўловчилар ва транспортга хизмат кўрсатиш учун мўлжалланган бино (Вокзалнинг темир йўл ва автовокзал каби турлари бор).	(visual Vauxhall). Passenger and transport service buildings (train station and bus station are available).

11.	КАБИНА	(фр. Cabine) Бирор ишни бажариш учун махсус жиҳозланган кичкина хона, бўлма.	(fr. Cabine) Do not be a specially equipped small room for a job.
12.	КЕМПИНГ	(ингл. Camping camp – лагерь бўлиб жойлашмоқ). Автосаёҳатчилар учун қурилган чодирлар, кичик уйчалари ҳамда автомобилга техник хизмат кўрсатадиган жойлари бўлган ёзги оромгоҳ.	(a visual camping camp). A summer camp with tents, small halls and car parking spaces for car owners.
13.	КЎЧА	(шаҳар ёки қишлоқ ичидаги йўл) Аҳоли яшайдиган жойларда йўловчилар ўтиб турадиган, транспорт катнайдиган йўл.	(city or village road) The road that passes by passengers in the residential areas.
14.	ЛИЗИНГ	(ингл. Lease, leasing- ижара; ижара шартномаси; ижарага бермоқ). Асосий ишлаб чиқариш воситалари (машиналар, асбоб-ускуналар, транспорт воситалари, ишлаб чиқариш иншоотлари) ва бошқа товарларни ишлаб чиқаришда фойдаланиш учун қарзни аста-секин узиш шарти билан узоқ муддатли ижарага бериш ёки олиш.	(visual lease, leasing - lease, lease agreement, renting). Long-term lease or purchase with a gradual repayment of debt for the use of key production facilities (machinery, equipment, vehicles, production facilities) and other goods.
15.	ЛИНИЯ	(лот. Linea-каноп ипи, йўл, чизик). Темир йўл, трамвай йўли, из.	(linea-canopy strip, road, line). Railway, tramway, trail.
16.	ЛОГИСТИКА	Инсон фаолиятининг у ёки бу соҳасини моддий-техник таъминлашни бошқариш тизими.	System of material and technical support of one or another area of human activity.

17.	МАГИСТРАЛ	(лот.magistralis – бош, асосий). Асосий, бош (канал, йўл) Қатнов йўли ва умуман тармоқланган системаларнинг асосий қисми.	(lot.magistralis - head, main). The main part is the main (channel, road) pathway and the main part of the busy system.
18.	МАНЁВР	(фр. Manoeuvre<manu operer – қўл билан ишлайман). Станцияда поезд улаш учун паравоз ва вагонларни у йўлдан бу йўлга қўчириш.	(fr manoeuvre manu operer - I work hand-operated). Moving paravoz and wagons to this route from the road to connect trains to the station.
19.	МАРШРУТ	(нем. Marschrute<фр. Marche-олға қараб юриш, route-йўл). Автобус, поезд, самолёт, қўшин ва кишиларнинг аввалдан белгиланган ва тўхташ жойлари тайин бўлган қатнов ёки сафар йўли; йўналиш.	(Humidity: Marschrute <walk to the front, route-path). A bus or train that has been specially designated for buses, trains, aircrafts, troops and people; direction
20.	МАШИНА	(фр. Machine< machina-иншоот, қурилма). механизм ёки механизмлар мажмуи.	(fr. Machine <machine-building, device). A set of mechanisms or mechanisms for collecting, storing and modifying information, conveying information, and transporting cargo or passengers by converting one type of energy into another type of energy.
21.	МОТЕЛЬ	(motel motor - + hotel – меҳмонхона). Автосайёҳлар учун мўлжалланган, бир қатор хизмат турларига (техник хизмат кўрсатиш ва ёнилғи қуйиш станциялари, гаражлар, тўхташ жойлари ва бошқалар)га эга бўлган меҳмонхона.	(motel motel - + hotel - hotel). A hotel with a range of car service stations (maintenance and fuel stations, garages, parking spaces, etc.).

22.	ПАССАЖИР	(фр.passenjer – ўтувчи, борувчи). Поезд, самолёт, пароход каби транспорт воситаларида уларнинг бошқарувчиси сифатида эмас, балки миждози сифатида борувчи, қатновчи киши.	(fr.passenjer - transitive, leading). A person who travels, not as their manager, but as a client, in vehicles such as train, airplane, parachute.
23.	ТЕРМИНАЛ	(ингл.terminal< лот. Terminalis-охирги, сўнгги; охирига тегишли)	(eg, the end of the terminal, the last, the last)
24.	ТРОЛЛЕЙБУС	(ингл. Trolleybus< trolley – роликли ток ўтказгич (улагич)+ bus – (авто)бус) Электр кучи билан юрадиган, йўловчи ташувчи рельсиз шаҳар транспорт машинаси.	(visual trolleybus trolleybuses + bus - (auto) bus) Passenger carriages with electric power.
25.	УЗЕЛ	(Транспорт йўлларида тугашган, кесишиб ўтган жойи). Кемаларнинг бир соатда босиб ўтган денгиз мили сони билан ҳисобланадиган тезлик ўлчови.	(Crossroads, crossroads of transport routes). Speedometer per hour calculated by the number of ships exposed by ships.
26.	ФАЭТОН	(юн. Phaeton – юнон мифологиясида: куёш маъбудаси Гелиоснинг ўғли Фаэтон исмидан: у икки ғилдиракли куёш аравасини бошқаришни хоҳлаб, ер юзини хавф-ҳатарда қолдирган)	(Phaeton in the Greek mythology: the god of the sun called Gallion's son Faeton: he wanted to rule two-wheeled chariots and left the earth terrifying)
27.	ФУРГОН	(фр.fourgon)Юк ва йўловчи ташиш автотранспортининг усти ёпиқ кузови.	(fr.fourgon) The closed body of cargo and passenger transport.
28.	ЧИПТА	Пассажирнинг ҳақ тўлаган ҳолда автобусдан фойдаланишга бўлган	The document certifying the right of the passenger to use the bus with payment of the right, and the clear

		хукуқини хамда пассажир ва ташувчи ўртасида ташувлар юзасидан ошкора шартномалар тузилганлигини тасдиқловчи белгиланган шаклдаги хужжат;	conveyance between the passenger and the carrier;
29.	ҲАЙДОВЧИ	Автотранспорт воситасини бошқарувчи шахс	The person who controls the vehicle
30	ЙЎЛ	Қурилган ва транспорт воситаларининг ҳаракатланиши учун фойдаланиладиган ер полосаси ёхуд сунъий иншоот юзаси	Surface and surface of the building used for traffic vehicles
31.	ҚЎЛ ЮКИ	Пассажир томонидан бепул ташиладиган ташиш учун идишга жойланган буюмлар	Goods placed in a container for free transport by the passenger
32.	ЕНГИЛ АВТОМОБИЛ	Пассажирлар ва бағажни ташишга мўлжалланган ҳамда ҳайдовчи ўрнини ҳисобга олмаганда 8 тадан кўп бўлмаган ўриндикка эга бўлган автотранспорт воситаси	Passenger and luggage carrier and not more than 8 seats without driver's seat
33.	ЙЎНАЛИШСIZ ТАКСИЛАР	Пассажирларнинг буюртманомаларига кўра таксометр (ҳисоблагич) кўрсаткичи бўйича ҳақ тўлаш ҳисобига ташиш хизматлари кўрсатувчи автотранспорт воситаси	Passenger transport services on the basis of paying services at the expense of taximeters according to passenger's applications
34.	ЙЎНАЛИШЛИ АВТОБУС	Белгиланган йўналиш бўйича пассажирлар ва бағажни ташишга мўлжалланган автобус	Passenger and baggage buses on the route specified
35.	ЙЎНАЛИШЛИ ТАКСИЛАР	Пассажирларнинг талабига кўра тўхтаб ўтадиган мунтазам йўналишларда пассажирларни ташишга	Passenger carriages (busses or light cars) on regular routes,

		мўлжалланган автотранспорт воситаси (автобус ёки енгил автомобил)	
36.	ЙЎНАЛИШ	Автотранспорт воситаларининг муайян манзиллар оралиғида белгиланган қатнов йўли	A way of transportation, specified in the range of vehicles
37.	ЙЎНАЛИШ ПАСПОРТИ (ЙЎНАЛИШ ҲУЖЖАТЛАРИ)	Йўналиш тўғрисидаги асосий маълумотларни тавсифловчи ҳужжатлар;	Documents describing basic directions of the route
38.	ПАССАЖИР	Тузилган ташиш шартномасига мувофиқ ташиш хизматларидан фойдаланувчи жисмоний шахс	Physical person using transportation services in accordance with the established transportation agreement
39.	СУПАЧА	Йўл коплмаси сатҳидан баландроқ бўлган, автовокзалларда (автостанцияларда)ги пассажирларни транспортга чиқариш ва ундан туширишга мўлжалланган майдонча	The area intended for transportation and removal of passengers from the bus stations (bus stations), higher than the road surface level
40.	ТАШУВЧИ	Мулк ҳукуки ёки бошқа ашёвий ҳуқуқлар асосида билан автотранспорт воситасига эга бўлган, тижорат асосида пассажирлар, багаж, юклар ташиш хизматини кўрсатадиган ҳамда бунга махсус рухсатномаси (лицензияси) бўлган юримдик ёки жисмоний шахс	A legal entity or a natural person who owns a vehicle on the basis of legal or other jurisdictional rights and who provides commercial passengers, baggage, cargo handling services, and has a special permit (license)
41.	ҚАТНОВ ЖАДВАЛИ	Рейсни бажариш вақти, жойи ва изчиллиги тўғрисидаги маълумотлар мавжуд	A graph (table) with information on time, location and sequence of flights;

		бўлган график (жадвал);	
42.	РЕЙС	Автотранспорт воситасининг йўналишнинг бошланишидан охиригача манзилигача бўлган йўли	The way from the beginning of the route to the last address of the vehicle
43.	МАХСУС ЙЎНАЛИШЛАР	Ташкилотларнинг ходимларини иш жойига ва иш жойидан ташиш;	Transportation of workers from organizations to workplaces and workplaces;
44.	ЙЎНАЛИШ СХЕМАСИ	Йўналишнинг шартли белгилар кўйилган график тасвири;	Graphic designation of the route with conditional marks;

VII. АДАБИЁТЛАР РЎЙХАТИ

I. Ўзбекистон Республикаси Президентининг асарлари

1. Мирзиёев Ш.М. Буюк келажагимизни мард ва олижаноб халқимиз билан бирга қурамыз. – Т.: “Ўзбекистон”, 2017. – 488 б.
2. Мирзиёев Ш.М. Миллий тараққиёт йўлимизни қатъият билан давом эттириб, янги босқичга кўтарамиз. 1-жилд. – Т.: “Ўзбекистон”, 2017. – 592 б.
3. Мирзиёев Ш.М. Халқимизнинг розилиги бизнинг фаолиятимизга берилган энг олий баҳодир. 2-жилд. Т.: “Ўзбекистон”, 2018. – 507 б.
4. Мирзиёев Ш.М. Нияти улуғ халқнинг иши ҳам улуғ, ҳаёти ёруғ ва келажаги фаровон бўлади. 3-жилд.– Т.: “Ўзбекистон”, 2019. – 400 б.
5. Мирзиёев Ш.М. Миллий тикланишдан – миллий юксалиш сари. 4-жилд.– Т.: “Ўзбекистон”, 2020. – 400 б.

II. Норматив-ҳуқуқий ҳужжатлар

6. Ўзбекистон Республикасининг Конституцияси. – Т.: Ўзбекистон, 2018.
7. Ўзбекистон Республикасининг 2020 йил 23 сентябрда қабул қилинган “Таълим тўғрисида”ги ЎРҚ-637-сонли Қонуни.
8. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2015 йил 12 июнь “Олий таълим муасасаларининг раҳбар ва педагог кадрларини қайта тайёрлаш ва малакасини ошириш тизимини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида” ги ПФ-4732-сонли Фармони.
9. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февраль “Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида”ги 4947-сонли Фармони.
10. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 20 апрель “Олий таълим тизимини янада ривожлантириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги ПҚ-2909-сонли Қарори.
11. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2019 йил 27 май “Ўзбекистон Республикасида коррупцияга қарши курашиш тизимини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги ПФ-5729-сон Фармони.

12. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2019 йил 27 август “Олий таълим муассасалари раҳбар ва педагог кадрларининг узлуксиз малакасини ошириш тизимини жорий этиш тўғрисида”ги ПФ-5789-сонли Фармони.

13. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2018 йил 21 сентябрь “2019-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини инновацион ривожлантириш стратегиясини тасдиқлаш тўғрисида”ги ПФ-5544-сонли Фармони.

14. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2019 йил 8 октябрь “Ўзбекистон Республикаси олий таълим тизимини 2030 йилгача ривожлантириш концепциясини тасдиқлаш тўғрисида” ги ПФ-5847-сонли Фармони.

15. 15.Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2020 йил 29 октябрь “Илм-фанни 2030 йилгача ривожлантириш концепциясини тасдиқлаш тўғрисида”ги ПФ-6097-сонли Фармони.

16. 16.Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг 2020 йил 25 январдаги Олий Мажлисга Мурожаатномаси.

17. 17.Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2019 йил 23 сентябрь “Олий таълим муассасалари раҳбар ва педагог кадрларининг малакасини ошириш тизимини янада такомиллаштириш бўйича қўшимча чора-тадбирлар тўғрисида”ги 797-сонли Қарори

III.Махсус адабиётлар

1. Танқидий таҳлил, қатъий тартиб-интизом ва шахсий жавобгарлик-хар бир раҳбар фаоляитининг кундалик қоидаси бўлиши керак. Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг мамлакатимизни 2016 йилда ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг асосий яқунлари ва 2017 йилга мўлжалланган иқтисодий дастурнинг энг муҳим устувор йўналишларига бағишланган Вазирлар Маҳкамасининг кенгайтирилган мажлисидаги маърузаси. Халқ сўзи.2017 йил 16 январь.

2. “Автомобиль транспортини бошқариш тизимини янада Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2018 йил 6 мартдаги 3589-сонли такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги қарори.
3. Transportation Infrastructure Engineering A Multimodal Integration. SI Edition. Lester A. Hoel, Icholas J. Garber, Adel W. Sadek / Cengage Learning 200 First Stamford Place, Suite 400 Stamford, CT 06902, 2011. USA.
4. Logistics & Supply Chain. Technology Best Practice Handbook. Jario Rojas. The Chartered Institute of Logistics and Transport (UK), 2014 England.
5. Introduction to Logistics Systems Planning and Control. John Wiley & Sons, Ltd. The Atrium, Southern Gate, Chichester West Sussex, 2014 England.
6. Construction Supply Chain Management Handbook Edited by William J . O'Brien , Carlos T . Formoso , Ruben Vrijhoef , and Kerry A . London CRC Press 2008.
7. Donald J. Bowersox, David J. Closs Logistical Management. The Integrated Supply Process. The McGRAW-HILL COMPANIES, INC. 2008. New York.
8. Transportation Infrastructure Engineering A Multimodal Integration. SI Edition
9. Transport Planning and Traffic Engineering. M.G.H. Bell, P.W. Bonsall, G.R. Leake, A.D. May, C.A. Nash and C.A. O’Flaherty. Butterworth-Heinemann is an imprint of Elsevier Linacre House, Jordan Hill, Oxford. OX2 8OP, 2006. UK.
10. CD-ROM “Basic knowledge Logistics” Logistics Areas and Logistics Systems InWent 2009-International Weiterbildung und Ent Nickling gGmbH Capacity Building Internatinal, Germany.
11. [Arnold Picot](#), [Ralf Reichwald](#), [Rolf T. Wigand](#). Die grenzenlose Unternehmung: Information, Organisation und Management. Lehrbuch zur Unternehmensführung im Informationszeitalter. Gebundene Ausgabe. 2003. Berlin, Germany.
12. Lutz J. Heinrich, Armin Heinzl, Friedrich Roithmayr Wirtschaftsinformatik-Lexikon Gebundene Ausgabe – 17. 2009. Berlin, Germany.

13. Б.А.Хўжаев-Автомобилларда юк ва пассажирларни ташиш асослари Т.: ”Ўзбекистон”, 2002
14. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 16.02.2011 й.
15. № 35 “Ўзбекистон республикасида хавфли юкларни автомобиль транспортида ташиш қоидаларини тасдиқлаш тўғрисида” Қарори
16. .А.Хўжаев-Автомобильные перевозки. Т.:”Ўзбекистон”, 1991
17. Ўзбекистон Автомобил ва дарё транспортини тартибга солиш ва назорат қилиш бўйича меъерий-ҳуқуқий ҳужжатлар тўплами. Т.: 2006 й.
18. Л.Л.Афанасьев, Н.Б.Островский, С.М.Цукерберг. Единая транспортная система и автомобильные перевозки. М.:, «Транспорт», 1984
19. Н.З.Арифжанова, М.Ф.Ёқубов. Автомобилларда юк ва пассажирларни ташиш асослари (масалалар тўплами). Т.: Фан, 2007
20. А.И.Палий и З.В.Половиншикова. Автомобильные перевозки (задачник) М.: «Транспорт», 1982

IV.Интернет сайтлар

1. <http://edu.uz> – Ўзбекистон Республикаси Олий ва ўрта махсус таълим вазирлиги
2. <http://lex.uz> – Ўзбекистон Республикаси Қонун ҳужжатлари маълумотлари миллий базаси
3. <http://bimm.uz> – Олий таълим тизими педагог ва раҳбар кадрларини қайта тайёрлаш ва уларнинг малакасини оширишни ташкил этиш бош илмий-методик маркази
4. <http://ziyonet.uz> – Таълим портали Ziyonet
5. <http://natlib.uz> – Алишер Навоий номидаги Ўзбекистон Миллий кутубхонаси