

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ОЛИЙ ВА ЎРТА МАХСУС
ТАЪЛИМ ВАЗИРЛИГИ**

ТОШКЕНТ АВТОМОБИЛ ЙЎЛЛАР ИНСТИТУТИ

АВТОТРАНСПОРТ ФАКУЛЬТЕТИ

**«АВТОМОБИЛЛАРНИНГ ТЕХНИК ЭКСПЛУАТАЦИЯСИ»
кафедраси**

**«Автотранспорт соҳасидаги янгиликлар»
фани бўйича**

Ўқув қўлланма

**5521200 -«Транспорт воситаларини ишлатиш ва таъмирлаш»
йўналиши бакалаврлари учун**

Тошкент 2006

Ушбу ўқув қўлланма «Автотранспорт соҳасидаги янгиликлар» фанининг ишчи дастури асосида тузилган ва 5521200 «ТВИТ» йўналиши бакалаврлари учун мўлжалланган.

«Автотранспорт соҳасидаги янгиликлар» фани бўйича ўқув қўлланма талабаларнинг транспорт тармоғи тўғрисидаги билимларини мустахкамлаш билан бирга, Ўзбекистон Республикаси ва МДХ давлатларида қабул қилинган янгиликлардан хабардор қилиш вазифасини бажаради. қўлланмада Ўзбекистон Республикасида автомобил тармоғининг шаклланиши ва ривожланиши, тармоқнинг ҳуқуқий-меъёрий базаси, бошқаришдаги ташкилий таркиби, тармоқ бўйича қабул қилинган қонунлар, БМТ, ШОС, ЕврАзЭС ҳужжатлари, бошқаришда логистика, АТВ атроф муҳитга таъсири, АТВ иқтисодий-самарадорлик кўрсаткичлари, АТК бизнес-режаларининг мазмуни ҳақида маълумотлар келтирилган.

Услубий қўлланма «Автомобилларнинг техник эксплуатацияси» кафедраси мажлисида кўриб чиқилган ва тасдиқланган.

Мажлис баёни № 11 «11» декабр 2006 йил

Кафедра мудири

проф. Сидикназаров қ.М.

Тузувчилар

проф. Сидикназаров қ.М.

доц. қодиршоев Т.

т.ф.н. Кузнецов Н.В.

катта ўқит. Рўзматов Т.Т.

Тақризчи:

Ўзбекистон автомобил ва дарё
транспорти агентлиги

“АТХSRM” ДУК бош директори

т.ф.н. Эрбеков Ш.

и.ф.д. проф. Насретдинов К.Б.

ТАЙИ махсус фанлар Илмий-услубий Кенгаши (ИУК) томонидан тасдиқланган.

Мажлис баёни № ____ « ____ » _____ 2006 йил

Махсус фанлар ИУК раиси

доц. Мусаждонов М.М.

МУНДАРИЖА

1	Кириш	6
1.1.	Автомобил транспорти ҳақида тушунча.	6
1.2.	Автомобил транспортининг аҳамияти ва мамлакат иқтисодиётида туган ўрни.	6
2	Ўзбекистон Республикасида автотранспорт воситаларининг (АТВ) шаклланиши ва ривожланиши.	9
2.1.	Ўзбекистон Республикасида автотранспорт воситаларининг (АТВ) шаклланиши ва ривожланиши.	9
2.2.	Ўзбекистонда автомобилсозликни ривожланиши.	11
3	Автотранспорт воситаларининг ривожланишини янги босқичлари.	14
3.1.	Автотранспорт воситалари ишлаб чиқариш тармоғидаги янги йўналишлар.	15
3.2.	Транспорт турларининг ўзаро муносабатлари.	17
4	Автомобил транспортининг ҳуқуқий-меъёрий базаси.	18
4.1.	Автомобил транспорти фаолиятини давлат томонидан бошқарилиши.	18
4.2.	Автомобил транспортини бошқаришнинг ташкилий таркиби.	21
4.3.	Ўзбекистон Республикасининг автомобил транспорти тўғрисидаги қонуни.	25
4.4.	Ўзбекистон Республикасининг шаҳар йўловчи транспорти тўғрисидаги қонуни.	26
4.5.	Ўзбекистон Республикасининг ҳаракат хавфсизлиги тўғрисидаги қонуни.	28
5.	Автотранспорт конструкциясининг келажакдаги ривожланиши.	32
5.1.	АТВ конструкциясини ривожланишидаги янги йўналишлар.	32
5.2.	АТВ ни бошқаришнинг электрон тизимлари.	33
5.3.	Автомобилларнинг хусусиятларини ўзгариш йўналишлари	34
5.4.	Автомобилларнинг сертификациялашдаги янгиликлар.	35
6.	Автомобил транспорти ҳаракат таркибини турланиши	37
6.1.	Бирлашган миллатлар ташкилоти ички транспорт қўмитаси (БМТИТҚ) тавсияси бўйича автотранспорт воситаларининг турлари.	37
6.2.	Йўл ҳаракати ҳақидаги Конвенция (Вена,1968й.) бўйича автотранспорт воситаларининг турлари.	38
6.3.	АТВ ва ташишни Ўзбекистон Республикаси қонунчилиги бўйича турлари.	39
6.4.	Транспорт вазирлари Европа Конференцияси бўйича АТВ турлари.	40
7.	Автомобил транспорти корхоналари	42
7.1.	Автомобил транспорти корхоналари.	42
7.2.	Автохизмат корхоналари.	43

7.3.	Автоэксплуатация ва автохизмат корхоналарининг келажакдаги ривожланиши.	43
8.	Транспорт воситаларини ишлатиш ва техник эксплуатациясини бошқаришдаги янгиликлар.	45
8.1.	Бошқариш ҳақида тушунча.	45
8.2.	Бошқаришда янги ахборот технологиялари.	46
8.3.	Автомобил конструкцияси ва ишлатишни бошқариш.	47
8.4.	Кичик корхоналарни бошқаришни ўзига хос хусусиятлари.	48
8.5.	Бошқариш ва логистика.	49
8.6.	Транспорт оқимини бошқариш.	51
8.7.	Сарой таркибини бошқариш.	52
9.	Транспорт воситаларини техник эксплуатациясидаги янгиликлар	53
9.1.	Автомобиллар конструкцияси ва ишончлилиги ўзгаришини техник эксплуатацияга таъсири.	53
9.2.	Фирмали сервис тизими.	54
9.3.	Техник эксплуатация меъёрларини ўзгариш йўналишлари.	55
10.	Автотранспорт тармоғининг атроф муҳитга таъсири	55
10.1.	АТВни атроф муҳитга таъсирининг асосий йўналишлари.	56
10.2.	АТВни экологик хусусиятларини ошириш йўллари.	56
11.	Автотранспорт воситаларининг эксплуатациясини иқтисодий самарадорлигига янги қарашлар	59
11.1.	Автотранспорт воситаларини ишалб чиқариш ва эксплуатация харажатлари	59
11.2.	Транспорт воситаларининг эксплуатациясини самарадорлиги	60
11.3.	АТВ эксплуатациясида янги чора тадбирларни жорий этишдан олинадиган иқтисодий самарадорлик кўрсаткичлари.	61
12.	Транспорт тармоғи ривожда Шанхай ҳамкорлик ташкилоти (ШОС) ва Евросиё иқтисодий ҳамжамияти (ЕврАзЭС)нинг ахамияти.	63
12.1	Шанхай ҳамкорлик ташкилоти (ШОС)	63
12.2.	Евросиё иқтисодий ҳамжамияти (ЕврАзЭС)	65
13.	Бизнес режа. Унинг мақсади ва вазифалари.	71
13.1.	Бизнес-режанинг таркиби	73
13.2.	Ижро этиш резюмеси (АТКнинг имкониятлари)	74
13.3.	АТК тармоғи ва кўрсатилувчи хизматларнинг турлари. Халқаро автомобил ташувлари тармоғининг таърифи.	74
13.4.	Транспорт хизматлари бозорини ўрганиб чиқиш	75
13.5.	Маркетинг - режаси.	78
13.6.	Ишлаб чиқариш режаси	83
13.7	Инвестиция режаси	85
13.8.	Ташкилий режа	85
13.9.	Хавф ва суғурталашни баҳолаш.	86

13.10. Молиялаштириш режаси
Адабиётлар рўйхати

87
89

КИРИШ

- 1.1. Автомобил транспорти ҳақида тушунча.
- 1.2. Автомобил транспортининг аҳамияти ва мамлакат иқтисодиётида тутган ўрни.

1.1. Автомобил транспорти ҳақида тушунча

Автомобил транспорти – иқтисод ва аҳолининг йўловчи, багаж ва юк, шу жумладан почтани, автомобилда ташиш эҳтиёжини қондирувчи юридик ва жисмоний шахсларни ўз ичига олган ишлаб чиқариш-технологик тармоқдир.

Шаҳар йўловчи транспорти деганда, Ўзбекистон Республикаси ҳудудида рўйхатдан ўтган, йўловчи ва багажларни шаҳар ичида ташишга мўлжалланган автомобил ва электр транспорти тушунилади. Шаҳар транспортига автобуслар, трамвайлар, троллейбуслар, метрополитен, йўналишли ва оддий таксилар киради.

Автомобил йўли давлат стандартига жавоб берадиган меъёрий юклама ва ўлчамларга эга бўлган, транспорт воситаларини хавфсиз ва қулай ҳаракатланиши учун мўлжалланган инженерлик иншоатлар тармоғидир.

Автомобил йўл таркибига йўл учун ажратилган ернинг ичига жойлашган инженерлик иншоатлари, йўл хизматининг ягона технологик тармоғи, яъни эксплуатация корхоналари, кўмакчи-ёрдамчи ва бошқа ташкилотлар киради.

Автомобил йўлига шаҳар, шаҳарча ва қишлоқ аҳоли пунктлари кўчалари кирмайди.

1.2. Автомобил транспортининг аҳамияти ва мамлакат иқтисодиётида тутган ўрни

Автомобил транспорти давлат учун иқтисодий ва стратегик аҳамиятга эга.

Стратегик аҳамиятга ҳарбий, фавқулотдаги ҳолатларда, масалан, табиий офатларда пайдо бўладиган масалаларни ечишга автомобил транспортини қодир эканлиги киради. Юк ва йўловчиларни ташиш билан молия иқтисоднинг қон айланиш тизими бўлиб хизмат қилади.

Иқтисодий алоқаларнинг тез ривожланиши юк ташишни ҳам ривожланишини талаб этади.

Автомобил транспорти қуйидаги ўзига хос афзалликлари билан кўпгина масалаларни еча олади:

- юк жўнатувчи омборидан юк олувчи омборигача, ўртада юкларин ортиб-тушуришсиз, белгиланган вақтда юкни ташиб бериш;
- юк ташишни юқори тезлиги ва у айланма маблағларга бўлган талабни камайиши ва сармояни айланишини тезлаштириши;
- мижозлар хоҳишига биноан кичик партияли юкларни ташиш имконияти мавжудлиги.

Йўловчи ташиш жамият талаби бўлиб, улар ижтимоий аҳамиятга эга ва инсонни эркин харакатланишини таъминлайди.

Бозор муносабатлари шароитида, давлат транспорт соҳаси фаолияти учун тўлиқ жавобгарликни, жумладан молиявий, ола олмайди ҳамда мажбур ҳам эмас. Лекин шундай жавобгарлик жойлари борки, у ерда давлатнинг қўшимча кучи зарур. Бу биринчи навбатда, транспорт жараёнини хавфсизлигини таъминлаш, транспорт инфратузилмалари ва харакат таркиби саройини стратегик ривожлантириш, белгиланган меъёр ва қоидаларни барча транспорт субъектлари томонидан бажарилишини таъминлаш, ягона транспорт тизимини яратиш, миллий ва хорижий инвестицияни жалб этишга кўмаклашиш.

Барча ўтган давр ичида Ўзбекистон иқтисодиётида автотранспорт асосий ўринлардан бирини эгаллаб келди. Ўзбекистон Республикасининг мустақилликга эришиш тарихий аҳамияти автотранспорт соҳасини ҳам четлаб ўтмади.

Хозирги вақтга келиб автомобил транспорти тўлалигича бозор муносабатлари қонунларига амал қилган ҳолда иш юритади. Хўжалик субъектлари конкурент мусобақа шароитида ишлайдилар, давлат бошқарувидан ажралганлар, халқаро автомобил йўналишларида йўловчиларни ва юкларни ташувчи 70% дан ортиқ автотранспорт хусусий тадбиркорлар томондан бошқарилади.

Республикадаги охириги йиллардаги иқтисоднинг ўсиш тенденцияси автомобил йўллари комплексининг ривожига ижобий таъсир этмоқда. Автотранспортнинг барча турларида юк ташиш хажми ортмоқда, автобус паркиннинг таркиби жадаллик билан янгиланмоқда, йўловчи ташиш хажми ва аҳолининг ижтимоий химояланганлиги ортмоқда.

Республикада иқтисодни ва жамоани ижтимоий ривожланишида катта аҳамиятга эга бўлган йўловчи автотранспортини ривожлантиришга катта аҳамият берилади. Марказий Осиёнинг катта шаҳри хисобланган Тошкент шаҳрида шаҳар автобус йўловчи ташишлари тўлалигича замонавий Мерседес-Бенц 0 405, Мерседес-Бенц 0 345 Конетко автобусларида амалга оширилади. Ўзбекистон Республикасининг бешта Олмалиқ, Бухоро, Самарқанд, Наманган ва Нукус шаҳарларида автобус ва микроавтобус паркини янгилаш тадбирлари бошланган.

Йўловчи маршрутлари тендерининг динамикаси бу йўналиш бўйича хусусий секторнинг аҳамияти стабил равишда ошиб бораётганлигини кўрсатади. 96 % микроавтобус маршрутларини, шаҳарлараро ва халқаро йўналишдаги 80% ортиқ йўловчи ташишларни хусусий тадбиркорлар амалга оширадилар.

Ўзбекистон автотранспортининг келажакдаги режалари катта, 2010 йилга келиб йўлови ва юк ташиш хажми мос равишда 1,4 ва 1,5 баробар ортиши, 2015 йилга келиб мос равишда 1,6 ва 1,7 баробар ортиши кўзда тутилган.

Марказий Осиё, дунё иқтисодида стратегик аҳамиятга эга бўлган, табиий ресурсларга бой ҳудудлардан бири хисобланади. Марказий Осиё худуди шимолда Россия билан, шарқда Хитой ва Муғилистон, ғарбда Европа, жанубда эса Афғонистон ва Эрон билан чегарадош. Бу худуддан Шарқни /арб билан

боғловчи тарихий кўприк Бюк ипак йўли ўтган. Шу туфайли Марказий Осий худуди ва Ўзбекистон иқтисодини ривожлантиришда транспорт инфратузилмасини ва хизмат кўрсатишни яхшилаш асосий ўрин эгаллайди.

Бугунги кунда Ипак йўли Европадан Осиёга бўлган турли маршрутлар тизими бўлибгина қолмасдан, Европа ва Осиё давлатларининг барча табақадаги: транспорт коммуникацияси, халқаро юк ва йўловчи ташувлари, иқтисод, савдо-сотик, информация, технология ва маданият соҳаларидаги яхлит трансконтинентал интеграция концепсиясидир.

2005 йилнинг январ ойи ҳолатига Ўзбекистон автомобил йўлларининг умумий узунлиги 184,9 минг км. ташкил этди, шу жумладан умум фойдаланиш йўллари 42,5 минг км., халқаро аҳамиятдаги йўллар 3626 км., умум давлат аҳамиятидаги йўллар 16909 км. Автомобил йўллари тармоғининг ҳолати, умумий узунлиги ва конфигурацияси, асосан юк ва йўловчиларни ташишда халқ хўжалиги талабини қаноатлантиради. Республика автомобил йўллари тармоғи ривожланганлик даражасининг асосий кўрсаткичлари бўйича МДХ давлатлари орасида, шу жумладан Марказий Осиёда асосий ўринларни эгаллайди.

Ўзбекистон хорижий автоташувлар учун очиқ. Ўзбекистон Республикасида хорижий автотранспорт воситалари учун 36 та транзит маршрутлари мавжуд. қўнғирот-Бейнеу автомагистрали қурилишининг тугатилиши транзит маршрутлари сонини 8 тага кўпайтиради. Улар Ўзбекистонни Тожикистон, қирғисистон, Туркманистон, Афғонистон ва қозоқистоннинг жанубий чегаралари билан боғлайдилар.

Ҳозирги вақтга келиб Ўзбекистон Республикаси халқаро автомобил ташувларидаги 11 та халқаро конвенция ва битимларга қўшилди, натижада Республика халқаро транспорт хизматлари бозорига кирди. Халқаро ташувлар рухсат этиш тизимига асосланган бўлиб, 27 та давлат билан халқаро автомобил алоқаларига келишув имзоланган.

Ўзбекистон Республикаси раҳбарияти томонидан халқ хўжалигини янада юқори даражага кўтариб, хақаро иқтисод билан алоқасини кучайтириш мақсадида амалий тадбирлар яратилмоқда. Бу йўналишда, ўзининг коммуникацияларини ривожлантиришнинг аҳамияти катталигини кўзлаган ҳолда, 1999 йилнинг 18 август ойида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси «Европа-Осиё трансконтинентал автомагистралининг Ўзбекистон бўлагини: Андижон-Тошкент-Нукус -қўнғирот-тезюар автомагистралини лойиҳалаш ва қуриш» тўғрисида қарор қабул қилди. Ушбу қарорни амалга ошириш мақсадида, мураккаб климатик ва баланд тоғ шароитида, автотранспорт ҳаракатини тўхтатмасдан Тошкент-Ош автомобил йўли қайта таъмирланди. Нихоятда қисқа муддат ичида қамчиқ ва Резак довонларида автомобил тоннели қурилди ва эксплуатацияга топширилди. Автомагистрал асосий трассасининг узунлиги 1492 км, шаҳарларга қиравериш йўлларининг узунлиги 802 км, ни ташкил этди. Автомагистрал асосий трассаси олти қаторли ҳаракат йўналишига мосланган бўлиб, трассага қўшилувчи йўллар тўрт қаторли қилиб лойиҳаланган. Ушбу автомагистрал ўз ичига уч юздан ортиқ инфраструктурани (ёқилғи қуйиш ва техник хизмат кўрсатиш станциялари,

кемпинг ва мотелларни) бирлаштириб, евроосиё транспорт бозорининг лойик иштирокчисига айлантиради.

2. Ўзбекистон Республикасида автотранспорт воситаларининг (АТВ) шаклланиши ва ривожланиши

- 2.1. Ўзбекистон Республикасида автотранспорт воситаларининг (АТВ) шаклланиши ва ривожланиши.
- 2.2. Ўзбекистонда автомобилсозликни ривожланиши.

2.1. Ўзбекистон Республикасида автотранспорт воситаларининг (АТВ) шаклланиши ва ривожланиши

Ўзбекистон авторанспорти 2006 йилда 85 ёшга тўлади.

Ўзбекистон аҳолиси автомобилни биринчи марта 1902 йили Наманган шаҳар кўчаларида кўрди. У Андреев савдо-саноат ўртоқчилигининг ишончли вакили Баклановга тегишли эди.

1906 йил декабрида Фарғона-Наманган йўналиши бўйича доимий автобус ҳаракати очилди. У вақт бўйича жами ярим соат давом этарди. Чипта жуда қиммат бўлишига қарамай, кўпчилик қизиқиш ва кўнгил очиш учун автобусда юрар эдилар.

1910 йили Тошкентда биринчи саккизта кам ўринли хорижий русумли ва бир дона 40-ўринли “Бенц-Гаггенау” немис фирмасида чиқарилган автобуслар пайдо бўлди.

1918 йил 31 мартда “Республика автомобил хўжалигини қайта ташкил этиш ва марказлаштириш ҳақида декрет қабул қилинди. Бу ҳужжат билан мавжуд автомобил саройини сақлаш ва уни ишлатиш тартиби белгилаб берилди.

Туркистонда автотранспортни пайдо бўлишининг бошланишини ҳақиқатдан 1921 йил дейиш мумкин, чунки худди шу йили Туркистон Автоном Совет Социалистик Республикаси Халқ хўжалигини Марказий Кенгаши (ХХМК) қошидаги Мехнат ва Мудофаа Кенгашининг (ММК) буйруғи билан автомобил транспортига раҳбарлик қилиш учун марказий автосекция тузилган.

Унинг ихтиёрида хорижий русумли 40 та енгил ва 15 та юк автомобили бўлган. Тошкент устахоналари жиҳозланди ва иш 30 дона эски автомобилларни эҳтиёт қисмга ажратишдан бошланди.

Автотранспорт моддий базасининг кичиклигига қарамасдан, режали ва системали бошқарувни шакллантириш, ва энг асосийси янги транспорт воситалари билан тўлдирилиш, уларни хисоблаш, эксплуатация қилишнинг асосий ва янги тамойилларини қўллаш, транспорт воситаларига техник хизмат кўрсатиш ва таъмирлашни ташкил этиш талаб этилар эди.

1921 йил октябрда жойлардаги транспортни бош бошқармаси (ЖТББ) ташкил этилди. У автомобил, аравада ташиш, тармвай алоқаси, темир йўл станциясида ортиш-тушириш операцияларига раҳбарлик қилди. Унинг вазифасига автомобил ва трамвайларни эксплуатацияси, таъмирлаш ва сақлаш

кирар эди. ЖТББ ихтиёрига ТАССР автомобил секцияси ҳам ўтади. Наркомпрод автобазаси, Самарқанддаги икки автоотряд ва Полтарацкада (ҳозирги Ашхабад) битта - ЖТББнинг бутун техник салоҳияти эди.

Республикада Туркистон округ худудидаги транспортни бошқариш бошқармаси ташкил этилди. 1922 йили Туркистон автомобил саройи чет элдан сотиб олинган машиналар билан тўлдирилди ва сони 59 енгил автомобил ва 21 юк автомобилига етди. 1924 йили Ўзбекистон ҳар хил хорижий русумли 320 дона автомобил саройига эга эди, улардан 223 таси юк автомобиллари эди. Улар томонидан 145 минг тонна юк ташилган эди.

Мукамал бўлмаган автомобиллардан катта самара кутиш ўринли эмас эди. Паркдан фойдаланиш коэффиценти 0,47 ошмас, йўлдан фойдаланиш-0,51, юк кўтариш қобилиятидан фойдаланиш-0,73 эди. Кундалик ўртача юрган йўл 80 кмни, техник тезлик -8...9 км/соатни ташкил этарди. 1924 йили тузилган Тошкентдаги №1 автобазанинг ишлаб чиқариш кўрсаткичлари айрим олганда шундай эди.

1924 йилдан жойлардаги автотранспорт янги ташкил этилган Ўрта Осиё округ бошқармаси қарамоғига ўтди. Хорижий русумли автомобилларни жорий таъмири билан 1924 йил очилган «Узавтопромторг» нинг Тошкент устахонаси шуғулланабошлади. Мамлакатда автомобил саноати ривожланиши билан ушбу ва бошқа устахоналар мамлакатимизда чиқарилган машина русумларига хизмат кўрсатишга ўтишди.

1925 йили биринчи АМО-Ф15 (полуторки) автомобили чиқарилди. 1932 й. шу автомобилларни Горький шаҳрида ишлаб чиқариш бошланди. 1932 й. Москвада АМО-Ф15 (юк кўтариш қобилияти 2,5 т) автомобилини чиқаришди, 1934 йили эса машҳур ЗИС-5 (уч тонналик) русумини ва ЗИС-6 уч ўқли юк автомобилини чиқаришга ўтилди.

Шу пайтлардаёқ йўлдаги ва қурилмадаги синовларга (МВТУ, профессорлар Бриллинг, Чудаков изланишлари) ва пойгаларга катта эътибор берилди. (1933 й. машҳур қорақум пойгаси).

Бу автомобиллар учун таъмирлаш меҳнат ҳажми жуда юқори бўлган. Масалан, ҳар бир таъмирга киргандан кейин қартер таглиги очилиб, таянч ва шатун подшипниклари қотирилар, агар лозим бўлса алмаштирилар эди. АТК шароитида баббит вкладишини қўйиш ва бошқа катта меҳнат ҳажмли ишлар бажарилар эди.

2.2. Ўзбекистонда автомобилсозликни ривожланиши

Автомобилсозлик-бизнинг мустақил давлатимизда яратилган энг ёш тармоқдир. Давлатимизда тасаввур этиш қийин бўлган жуда қисқа муддат ичида, ноёб жихозланаган автомобил ишлаб чиқариш корхонаси ташкил этилди ва у жадал ривожланмоқда. Янги тармоқ Ўзбекистон иқтисодиёти ривожда етакловчи локомотив вазифасини ўтамоқда.

ЎзДЭУавто корхонаси томонидан ишлаб чиқарилаётган Nexia, Damas, Tico, Matiz, Lacetti автомобиллари Ўзбекистон аҳолиси орасида кенг тарқалган,

шу билан бирга МДХ давлатларига ва дунёнинг бошқа мамлакатларига самарали экспорт қилинмоқда.

Ушбу ишлар Ўзбекистон Республикаси Президентининг Корея Республикасига 1992 йил июн ойидаги илк бор ташрифидан бошланди. Ташриф давомида И.А.Каримов DAEWOO заводлари гуруҳи билан танишди, ва шу йилнинг июл ойида Ўзбекистон ва Жанубий Корея давлатлари томонидан биргаликда автозавод қуриш ҳақида меморандум имзоланди. 1992 йилнинг ноябр ойида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг “УзДЭУавто ЁТАЖ ни ташкил этиш тўғрисида” қарори чиқди.

1993 йил октябр ойида Асака шаҳрида (Анджон вилояти) автозаводнинг қурилиш-йиғиш ишлари бошланди ва жуда қисқа муддат ичида энг замонавий жихозлар билан жихозланган, йилига 200 минг та автомобил: 100 минг та ўрта синфли енгил, 50 минг та микроавтобус ва 50 минг та жуда кичик синфли мини автомобиллар ишлаб чиқарадиган замонавий автозавод гигант қурилди.

1994 йилнинг март ойида Республиканинг автомобилсозлик тармоғини янада ривожлантириш мақсадида Ўзбекистон Вазирлар Маҳкамасининг қарори билан “Узавтосаноат” Ўзбекистон автомобилсозлик корхоналари ассоциацияси тузилди. Ҳозирги вақтда ассоциация ўнлаб катта ва ўрта корхона ва компанияларни, шу жумладан Жанубий Корея, Туркия, Италия, Германия, АҚШ ҳамда МДХ давлатларининг хорижий сармояли ва технологияли корхоналарини ўз ичига олади.

1996 йилнинг март ойида минибус кўринишидаги Damas енгил автомобилларини ишлаб чиқариш линияси ишга туширилди.

1996 йилнинг 19 июлида “УзДЭУавто” кўшма корхонасининг расмий презентацияси бўлиб ўтди, ва барча линиялар тантановор равишда ишга туширилиб, автомобилларни сериявий ишлаб чиқариш бошланди. Шу йилнинг 25 августидан биринчи партия автомобиллар Россияга экспорт қилинди.

1997 йилнинг феврал ойида Дамас автомобили базасида биринчи махсус автомобил-тез ёрдам автомобили ишлаб чиқарилди.

1997 йилнинг август ойида III Россия халқаро автосалонида иштирок этди.

1997 йилнинг сентябр ойида Хитой шаҳрида ўтказилган 6-чи халқаро Савдо-сотиқ ярмаркасида “УзДЭУавто” қК автомобиллари самарали намоиш этилди.

1997 йилнинг октябр ойида “Ўзи ишлаб чиқарган замонавий автомобилларни Сибир бозорига киритганлиги учун” Сибир ярмаркасининг олтин медали билан мукофатланди.

1998 йилнинг май ойида Париж шаҳрида, Автотранспорт Ишлаб Чиқарувчилар Халқаро Ташкилоти Бош Ассамблеясида “Узавтосаноат” ассоциацияси ОИСА нинг 33 чи тенг ҳуқуқли аъзоси сифатида иштирок этди.

Шуни ҳам айтиб ўтиш зарурки, автозавод қурилиши бошланиши билан бир пайтда ишлаб чиқариладиган автомобиллар учун бутловчи қисмларни ишлаб чиқариш дастурини амалга ошириш ҳам бошлаб юборилди. Ушбу дастурда Ўзбекистон ҳудудда ишлаб чиқариладиган барча марказдаги ва турдаги автомобиллар учун бутловчи қисмларни поғонама-поғона ишлаб чиқариш

кўзда тутилган. Яқин йиллар ичида ишлаб чиқарилган узел ва бўлакларнинг маҳаллий улуши 70% дан ошиши кутилмоқда. Бугунги кунда “УзДЭУавто” автомобилларини ишлаб чиқариш учун Жанубий Корея, Россия Федерацияси, Хиндистон, Польша, Қирғизистон, Словения, Хорватия ва бошқа мамлакатлардан бутловчи қисмлар етказилиб турилади.

“УзДЭУавто” маҳсулотларини тарқатиш дастурига асосан Ўзбекистонда куйидаги корхоналар ташкил этилди:

- “Уз-Тонг Хонг Ко “ Ўзбек-корейс қўшма корхонаси – автомобиллар ўриндиқларини ишлаб чиқариш кўзда тутилган.
- “УзДонг Жу Пэинт Ко” Ўзбек-корейс қўшма корхонаси-автомобиллар учун лак-бўёқ маҳсулотларини, кузов ва таглик учун герметикларни, шу жумладан бўёқ учун идишлар, индустриал ва курилиш бўёқларини, оддий ва нур қайтарувчи йўл-чизиклари бўёқларини ишлаб чиқариш кўзда тутилган.
- “Уз-Корам Ко” Ўзбек-корейс қўшма корхонаси- Nexia, Tico, Damas автомобилларининг олдинги ва орқа бамперлари, Tico, Damas автомобилларининг анжомлар панели ишлаб чиқариш кўзда тутилган. Кейинчалик эшиклар қопламаларини, Matiz автомобиллари бутловчи қисмларини ишлаб чиқариш, бамперларни автомобил рангига мослаб бўёклаш ҳам йўлга қўйилган.
- “Уз-Донг Янг Ко” Ўзбек-корейс қўшма корхонаси- Nexia, Damas, Matiz автомобиллари салонларининг ички қопламаларини: эшик, шип, гиламча, пол тўшамалари, ўриндиқ қопламаларини ишлаб чиқариш кўзда тутилган.
- “Уз-Донг Вон Ко” Ўзбек-корейс қўшма корхонаси- Nexia, Tico, Damas, Matiz автомобиллари учун шовқин сўндиргич, зарбга қарши эшик балкалари ва панел қисмларини ишлаб чиқариш кўзда тутилган.
- “Уз-Сэ Мюнг Ко” Ўзбек-корейс қўшма корхонаси- “УзДЭУавто” қК автомобиллари учун ёнилғи баклари, металл штамповка бўлакларини ишлаб чиқариш кўзда тутилган.
- “УзЭксайд” Ўзбек-америка қўшма корхонаси- кўрғошин-кислотали автомобил аккумулятор батареяларини ишлаб чиқариш, ишлатилган аккумулятор батареяларини ва кўрғошин ломини йиғиш ва қайта ишлаш

кўзда тутилган. Кальцийли аккумулятор батареяларни ишлаб чиқариш ҳам йўлга қўйилган.

- “УзКоджи” Ўзбек-корейс қўшма корхонаси- “УзДЭУавто” қК автомобиллари учун махсус электр симларни ишлаб чиқариш кўзда тутилган. (Nexia автомобили учун узунлиги 1.3 км, оғирлиги 20 кг. бўлган электр симлари ишлатилади.)
- “Автоойна” ОАЖ (Фарғона ш.)- автомобиллар учун хавфсиз ойналарни ишлаб чиқариш кўзда тутилган.

Ўзбекистонда автобус ва юк автомобилларини ишлаб чиқарувчи бошқа проект: СамКочАвто Ўзбек-турк қўшма корхонаси ҳам самарали ишлаб келмоқда.

“СамКочАвто” ЁТАЖ Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Махкамасининг 1996 йил 6 ноябр ойидаги қарори асосида Самарқанд шаҳридаги “АвтоВАЗагрегат” ОТАЖ базасида ташкил этилди. Таъсисчилар сифатида Ўзбекистон томонидан “Узавтосаноат” ассоциацияси, Туркия томонидан КОЧ холдинг группаси қатнашдилар.

Хозирги кунда завод 4 хил моделдаги йўловчи ва туристик автобуслар ва 4 хил моделдаги юк кўтариш қобилиятлари 1.5 тоннадан 8 тоннагача бўлган юк автомобилларини, шу жумладан юк атомобиллари кузовларининг бир неча хил турларини ва махсус автобус ишлаб чиқаришни йўлга қўйган. Бу авария хизмати учун махсус фургонлар, Кока-кола ичимликларини ташиш учун бортли, тентли автомобиллар, махсус автобуслар, махсус кузовли ёнилғи элтувчи, ёпик, изотермик, самосвал автомобиллар кузовлари.

“СамКочАвто” ЁТАЖ ишлаб чиқарган автобусларга Россия Федерацияси Давлат стандарти сертификатлари берилган. Ушбу автобусларнинг Россия Федерациясида кўп миқдорда харид қилиниши, уларга талаб катталигидан далолат беради. “УзОтойол” автобусларини Украина ва қозоғистондаги хусусий автокорхоналар ҳам сотиб олмақдалар.

“СамКочАвто” корхонасининг келажак режалари, бу:

- турли ғилдирак базасига эга бўлган юк автомобилларини модификациясини яратиш-қурилиш самосваллари учун кичик, қишлоқ хўжалиги самосваллари учун узун базали;
- автомобилларни антиблакировкалаш тизимлари билан бутлаш;
- юк автомобиллари учун турли кузовлар ишлаб чиқариш-изотермик, чиқинди ташиш, авария-қутқариш фургонлари, махсус контингентни ташиш учун фургонлар;
- махсус хизмат автобусларини ишлаб чиқариш-қўзғалувчан қон қуйиш станциялари, қўзғалувчан рентген ускуналари;

- юк кўтариш қобилияти 15-20 тонна бўлган юк автомобилларини ишлаб чиқариш;
- оғир йўл шароитида ҳаракатланувчи автомобилларни ишлаб чиқариш.

3.Автотранспорт воситаларининг ривожланишини янги босқичлари

- 3.1. Автотранспорт воситалари тармоғидаги янги йўналишлар.
- 3.2. Транспорт турларининг ўзаро муносабатлари.

3.1. Автотранспорт воситалари ишлаб чиқариш тармоғидаги янги йўналишлар

АТВ қуйидаги босқичларни босиб ўтади:

- автомобилсозликнинг назарий асосларини яратишга йўналтирилган амалий илмий изланишлар (кашфиётлар, тадқиқотлар), муҳандислик ишланмалари, АТВ конструкциясини лойиҳалаш, автомототехникани намунавий нусҳасини яратиш;
- автомобилларни ишлаб чиқариш (серияли, кичик партиялар ва донабай ишлаб чиқариш);
- АТВ ни эксплуатацияси (техник эксплуатация билан биргаликда);
- АТВ ни рўйхатдан ўчириб, қайта фойдаланиш.

3.1.1. АТВ ни кашф этишдаги янги йўналишлар.

Жаҳондаги барча автомобилсозлик фирмаларининг асосий мақсадларидан бири – кашф этиш вақтини қисқартириш, мос равишда маҳсулотни бозорга чиқиш вақтини тезлаштиришдир. Ҳозирги вақтда кўпчиликда кашф этиш даври 2,5 йилгача қисқарди. Уларнинг барчаси лойиҳа устидаги ҳаракатларнинг тақсимоотида «яқуний натижага заминни лойиҳанинг энг эрта босқичида қўйилади» деган тамойилга асосланган стратегияга асосланади. Шундан, янги автомобил лойиҳасининг хатоларини имконият даражасида энг бошланғич босқичларида тўғрилаш тактикаси келиб чиққан.

Кашфиёт жараёнини тезлатиш CAD/CAE/CAM – тизимлари (электрон тизимлари) ёрдамида амалга оширилади. Улар яна охириги маҳсулотни сифатини ошириш, автомобил ва унинг алоҳида деталларининг оғирлиги (массаси) ни ва шу билан бир вақтда ишнинг ҳажми ва нархини камайтириш имконини яратади. Виртуал моделлаштириш ва детал ва бирикмаларни оптималлаштириш, иссиқлик, аэродинамик, электромагнит, виброакустик, динамик ва статик синовлар қоидага айланиб қолди. Ҳисоблаш ва моделлаштириш объектига дизайн, конструкция, интерьер, йиғиш заводлари, транспорт оқими, маркетинг ва маҳсулотни сотиш тармоғи ва хизмат муддати тугагач рўйхатдан ўчириш ва ундан қайта фойдаланиш схемаси ва технологияси кабилар ҳам киради.

Ҳозирги замонавий компьютер дастурлари ёрдамида кўпгина ташкилотчилик ва бошқариш масалалари ечилмоқда: бизнес-режалаштириш, ресурсларни тақсимлаш, ишлаб чиқаришни тайёрлаш тақвим ва тармоқ графиклари, лойиҳалаш гуруҳи ва тармоқнинг босқичлари бўйича ишларни бошқариш.

Ҳар хил конструктив ечимлар, технологик жараёнларни, ташкилотчилик, жойлаштириш, йиғиш ва транспорт схемаларини комплекс моделлаштириш янги лойиҳа бўйича ишларнинг бошланғич босқичларида амалга оширилади. Ушбуларнинг ҳисобига тайёрланадиган ва тестланадиган эксперимент ва тажриба намуналарининг сони анчагина камаяди. Булардан ташқари, жаҳон тажрибасида лойиҳа устида ишлашнинг самарали тажрибаси шаклланди. Унда вақтинча таркиб ва функцияли, тез мослашувчи лойиҳа гуруҳи кучи билан аниқ вазифа (масалан, бирон-бир бозор талабини ҳал қилиш ёки жуда янги ғояни амалга ошириш) бажарилади.

Етакчи автомобилсозлик фирмаларида автомобилларнинг база (асосий) платформаси сонини камайтириш, материал ва бутловчиларни бир хиллигини тامينлаш ва шу билан бирга, сотиш учун ҳар хил опцияли бутлашни амалга ошириш анъанаси анчагина кучаймоқда. Замонавий компьютер технологияси, оддийсидан қиммат бўлмаган нарҳда, ҳар хил бутланган автомобил тайёрлаш имкониятини яратаётгани учун, аниқ буюртма асосида автомобилни йиғиш кенг тарқалмоқда. Автомобилларни узоқ муддатга насияга сотиш, ҳамда лизинг схемалари қўлланилмоқда. Масалан, Европада янги автомобилларнинг учдан бир қисми фирмалар томонидан сотиб олинмоқда. Улар олган автомобилларини ходимларига ишга қатнаш ва шахсий мақсадда фойдаланишга бериб қўйишни кенг қўллашмоқда.

Автомобилларни бутун ишлатиш даврида уларнинг экологик хавфсизлигини ошириш энг зарурий муаммодир.

3.1.2. АТВ ишлаб чиқаришдаги янги йўналишлар

Асосий йўналиш - глобаллашиш (ер шарини қамраш) ва биргаликдаги лойиҳалар, яъни автомобилсозлик бизнесини дунё миқёсида стратегик бирлашиши. Айрим олганда, ҳар хил дастур ва шерикчилик бўйича Америка, Европа ва Япония фирмаларининг бирлашганига мисоллар жуда кўп. Шу жумладан, QS-9000 - АҚШ «катта учлиги»нинг бутловчи маҳсулотлар етказиб берувчиларга қўйиладиган бир хил талаблари 350 дан ортиқ америка фирмаларининг автомобилларнинг ёнилғи тежамкорлигини сезиларли ошириш учун ҳаракатини бирлаштирган, ўртача ёнилғи сарфини 3л/100км га етказишни мақсад қилиб қўйган, чиқарилаётган «Автомобилларнинг янги авлоди» дастури дунё миқёсидага шерикчиликка мисол бўла олади. Ушбу бошланган иш давом этмоқда ва энди сўз автомобилни бутун ҳаётининг барча босқичларида АТВ ишлаб чиқарувчи фирмалар, материал ва бутловчи маҳсулотларни таъминловчилар ҳамда дистрибьютор ва сотувчиларнинг самарали ўзаро ҳаракат механизмини, яъни таъминловчи ва буюртмачининг ўзаро муносабатини оптимал тизимини тузиш ҳақида бормоқда. Бундай

интеграллашган бошқариш тизими стратегия, маркетинг, сифат, маҳсулотнинг хавфсизлиги, дастурий таъминот, ахборот тармоғи ва маълумотлар базасини шакллантириш соҳасида бир хил тамойилларга асосланиши зарур. Бу оддий хоҳиш эмас: кашфиётчилар ва автомобил ишлаб чиқарувчилар, кашфиётчилар ва бутловчи таъминотчилар, дилерлар ва сервис марказлари орасидаги ҳамкорлик янада мукаммалашмоқда ва самарадорлиги ошмоқда. Бу эса муваффақият учун қўшимча имконият туғдиради.

3.1.3. Транспорт воситаларининг эксплуатациясидаги янги йўналишлар

Эксплуатация – АТВ нинг созлигини сақлашга йўналтирилган тадбирларни ўз ичига олувчи, АТВ дан фойдаланиш жараёнини таъминловчи чора-тадбирлар тўпламидир. Техник эксплуатация эса молиявий ва меҳнат ресурсларини оқилона сарфлаб, АТВ нинг техник соз ҳолатини сақлашдир.

АТВ нинг эксплуатациясини дунё миқёсидаги ривожланиш йўналиши – атроф муҳитга таъсирни камайтирган ҳолда эксплуатациянинг иқтисодий самарадорлигини оширишдир. Атроф муҳитга салбий таъсирни камайтириш маъносида эски АТВ ни иккиламчи қайта ишлаш технологияларини ишлатиб фойдаланиш муаммоси жуда долзарб бўлмоқда, чунки иккиламчи қайта ишлатиш имконияти конструкцияни лойиҳанаётганда кўзда тутилиши керак.

3.2. Транспорт турларининг ўзаро муносабатлари

Ташиш таннархини ва физик имкониятларининг ҳар хиллиги сабабли, ҳозирги вақтда юкларни транспортнинг бир неча турларидан фойдаланиб ташиш ривожланмоқда (интермодал ўзгарувчи турларда юкларни тушуриб-ортмасдан, мультмодал-ўзгарувчи турларда юкларни тушуриб-ортиш билан).

Юкланишни ортишини тўхтатиш ва транспортнинг экологик турларини ишлатишни рағбатлантириш керак. Шу мақсадда юк ташишни юқори тезликли тармоғини таъминловчи мультмодал йўллар ривожланиши зарур. Энг аҳамиятли йўналишларни уларнинг имкониятидан оқилона фойдаланиш учун ҳаракатни бошқариш тизимлари билан таъминлаш керак. Юк ташишни устиворлиги билан мультмодал йўлни яратиш, сифатли темир йўл инфратузилмаси бўлишини талаб қилади. Масалан, Европа темир йўллари ўзининг техник ҳолати бўйича оммавий юк ташиш тизими учун тўғри келмайди. Контейнерларни штабеллаш (тахлаш) ёки узун таркибни юрғатиш имкониятлари йўқ; умуман олганда, тизим йўловчи поездларнинг зич ҳаракатини эплаб, бир вақтда ўзининг инфратузилмасини товар поездини ўтказиш учун бериши керак.

Портларга келадиган темир йўллар мультмодал юкни ҳаракатлантирувчи энг зарурий ҳалқа ҳисобланади.

Юкни охириги олувчига жўнатадиган терминаллар ёки янгидан поезд тузадиган жойлар энг нозик жойлардир. қачонки юк терминаллари барча операторлар учун очиқ бўлса, уларнинг ўтказиш қобилиятини ошириш учун (айниқса интермодал терминалларда) юкларни саралаш станциялари ва ортиш-

тушуриш жиҳозларига инвестиция киритишни давлат томонидан рағбатлантирилиши муҳимдир.

Дунё миқёсида денгиз транспорти ва дарёда ташиш, интермодал йўлнинг икки асосий таркибий қисмидир ҳамда автомобил ва темир йўл инфратузилмаларининг транспорт юкмасини енгиллатувчи, атроф муҳитни ифлосланиш ҳажмини камайтирувчи қурол бўлиши мумкин. Шунинг учун ҳар хил транспорт турларининг технологик сиғимлилиги, уларнинг биргаликдаги ҳаракатида, жумладан ортиш-тушуриш операцияларини бажаришда жуда ҳам зарур. Юк автомобиллари кузови ва юк тагликлари ўлчамларини келишилган ҳолда бўлиши кенг қўлланилмоқда.

Контейнерларни ташиш учун махсус ҳаракат таркиби ишлатилади. Контейнерларнинг баландлигини ошиши муносабати билан ортиш баландлиги паст контейнер ташувчи ҳаракат таркиби ишлаб чиқарилмоқда. Юк ортиш баландлиги ўзгарувчи АТВ ни ишлатиш ортиш-тушуриш жараёнини осонлаштиради.

Автомобил транспорти ўзининг афзалликлари билан темир йўл транспорти каби ҳақоро юк ва йўловчи ташувларида иштирок этади. МДХ давлатларида, Осиё худуда замонавий автомагистралларнинг қурилиши, уларнинг «Е» туридаги Европа йўллари билан боғланиши юқори самарали 3 та транспорт қисмидан ташкил топган, умумий оғирлиги 60 т., узунлиги 26 метргача бўлган автопоездларни ишлатиш имконини яратади. Бу турдаги автопоездлар ҳозирги кунда Швейцария ва Финляндиядан Россия ва Белоруссияга юк ташимоқдалар.

4. Автомобил транспортининг ҳуқуқий-меъёрий базаси

- 4.1. Автомобил транспорти фаолиятини давлат томонидан бошқарилиши.
- 4.2. Автомобил транспортини бошқаришнинг ташкилий таркиби.
- 4.3. Ўзбекистон Республикасининг автомобил транспорти ҳақидаги қонуни.
- 4.4. Ўзбекистон Республикасининг шаҳар йўловчи транспорти ҳақидаги қонуни.
- 4.5. Ўзбекистон Республикасининг ҳаракат хавфсизлиги ҳақидаги қонуни.

4.1. Автомобил транспорти фаолиятини давлат томонидан бошқарилиши

Автомобил транспорти фаолиятини давлат томонидан бошқариш сертификациялаш, лицензиялаш, солиққа тортиш, ижтимоий аҳамиятга эга ташишлар учун тариф белгилаш, ягона илмий-техник сиёсат ҳамда қонунчиликда кўзда тутилган бошқа шаклларда амалга оширилади.

Автомобил транспортини давлат томонидан бошқариш Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ваколатига эга бўлган давлат органи ҳамда жойлардаги давлат органлари томонидан амалга оширилади.

Давлат ҳокимияти ва бошқариш органлари ташувчиларнинг хўжалик фаолиятига аралашмаслиги ҳамда қонунчиликда кўзда тутилган ҳоллардан ташқари эксплуатация ходимларини бошқа ишларга жалб қилмаслиги шарт.

Автомобилда ташиш соҳасини бошқаришни мукаммаллаштириш ва монополиядан чиқаришни чуқурлатишнинг асосий йўналишлари:

- автомобилда ташиш соҳасида бозор муносабатини янада ривожлантириш ва рақобат муҳитини яратиш, автомобил транспорти корхоналари ва ташкилотларини тўлиқ хусусийлаштириш, хусусий автоташувчиларнинг фаолият доирасини кенгайтириш, транспорт хизмати бозорида барча мулкчилик шаклидаги автоташувчилар учун бир хил шароит яратиш;
- автомобилда юк ташишни бошқаришдаги ортикча бўғинларни йўқотиш ва бир, икки бўғинли бошқариш тизимига ўтиш;
- автотранспортда ташишни бошқаришни марказлаштирмаслик ва вилоят ичида йўловчи ва юк ташиш билан шуғулланувчи, транспорт – экспедиция ва ахборот хизмати кўрсатувчи, автоташишда ходимларни малакасини оширувчи ташкилотларнинг фаолиятини бошқариш функциясини қорақалпоғистон Вазирлар Маҳкамаси, вилоят ва Тошкент шаҳар ҳокимиятларига ўтказиш;
- йўловчилар ташиш хавфсизлигини таъминлаш чораларини кучайтириш, автоташишда истеъмолчилар ҳуқуқини ҳимоя қилишнинг кучли тизимини яратиш, транспорт хизмати тизимида мустақил суғурта бозорини ривожлантириш;

Автотранспорт хизматлари учун нарх (тариф) сиёсатини олиб бориш Ўзбекистон Республикаси Молия Вазирлиги ва Ўзбекистон автомобил ва дарё транспорти агентлигига (ЎЗАДТА) юкланган.

Автотранспортда ташиш учун аниқ тариф миқдори қорақалпоғистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси, вилоят ва Тошкент шаҳар ҳокимиятларига юкланган.

қорақалпоғистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси, вилоят ва Тошкент шаҳар ҳокимиятларининг автомобилда ташиш соҳасидаги асосий вазифалари қуйидагилардир:

- автомобил транспортини ривожлантиришнинг ҳудудий комплекс дастурини ишлаб чиқиш ва амалга ошириш, вилоят халқ хўжалиги ва аҳолига мунтазам автотранспорт хизматини кўрсатиш учун шароит яратиш;
- автотранспорт хизмати бозорида рақобат ҳолатини шакллантириш, барча мулкчилик шаклидаги автоташувчиларнинг фаолияти учун бир хил шароит яратиш;
- йўловчи ташиш йўналишларини белгилаш ва йўловчи автомобил транспортини шаҳарда, шаҳар атрофида, шаҳарлараро (вилоят ичида) йўналишларда ҳаракатланиш графигини тузиш;
- ҳудуддаги автотранспортда йўловчиларга хизмат кўрсатиш ва

ижтимоий аҳамиятли ташишлар учун тариф сиёсатини амалга ошириш устидан назорат қилиш.

Автоташувчиларнинг ҳудудий уюшмаларига қуйидаги асосий вазифалар ва функциялар юкланган:

- автомобил транспорти соҳасида бозор муносабатларини янада чуқурлаштиришни таъминлаш, автотранспорт корхоналарини акционерлаш ва хусусийлаштириш жараёнини ривожлантириш;
- йўловчиларга хизмат кўрсатиш маданиятини ва сифатини ошириш, автотранспорт сервисини кенгайтириш;
- замонавий техника ва технологияни жорий этиш, таъмирлаш базасини ривожлантириш ва янгилаш, ҳаракат таркибидан фойдаланиш самарадорлигини ошириш бўйича инвестиция дастурларини шакллантириш ва амалга ошириш;
- шаҳар, шаҳарлараро, вилоятлараро юк ва йўловчи ташишда автотранспорт корхоналарининг фаолиятини мувофиқлаштириш.

ЎзАДТА га қуйидаги вазифалар юкланган:

- автомобил ва дарё транспортида ташиш хавфсизлигини таъминлаш ва ташкил этиш бўйича меъёрий – ҳуқуқий ҳужжатларни ишлаб чиқиш ва тасдиқлаш, уларга бошқарув органлари ва хўжалик субъектларини риоя қилишларини назорат қилиш;
- ташиш йўналишларини тендер асосида сотиш механизминини жорий этиш, барча мулк шаклидаги ташувчилар фаолияти учун бир хил шароит яратиш;
- қорақалпоғистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси, вилоят ва Тошкент шаҳар ҳокимиятларининг таклифлари асосида халқаро ва вилоятлараро йўловчи йўналишларини тасдиқлаш;
- автоташувчилар фаолиятини лицензиялашни ташкил этиш ва автомобил ва дарё транспорти соҳасида лицензия талаблари ва шароитларига риоя этишни назорат қилиш;
- автомобил ва дарё транспорти соҳасида халқаро ҳамкорликни амалга ошириш ва Ўзбекистон Республикасининг манфаатларини ҳимоя қилиш.

4.2. Автомобил транспортини бошқаришнинг ташкилий таркиби

Республика даражаси:



ЎзАДТА таркибига кировчи корхоналар ва ташкилотлар ва у билан ҳамкорлик қилувчи мустақил бирлашмалар ва ассоциациялар:

№	Корхона ва ташкилот номи
1	ЎзАДТА марказий аппарати
	<i>Агентликка тўғридан тўғри ҳисобот берувчи ташкилотлар</i>
2	Агентликни ҳудудий бўлинмалари
3	Автомобил транспортидаги хизматларни сертификатлаш республика Маркази
4	«Автотранспорт Узбекистана» журналининг таъририяти
5	«Ўзбекистон автомобилчиси» газетасининг таъририяти
	<i>ЎзАДТА билан ҳамкорлик қилувчи бирлашмалар ва ассоциациялар</i>
1.	«Ўзтрансаноат» Республика ассоциацияси
2.	ДАЖ «Ўзмежавтотранс»
3.	«Ўйловчи» суғурта компанияси
4.	ОАЖ «ВК INTRANS»

Ҳудудий даража:



Рес

публика ва худудий бирлашма ва ассоциацияларнинг корхоналари:

№	Корхона номи
«Ўзтрансаноат» республика ассоциацияси	
1.	ОАЖ «Узинформтранссистема»
2.	ОАЖ «MADIN'A»
3.	ОАЖ «Автотуртранс»
«Ўзмежавтотранс» республика бирлашмаси	
1.	СП «КАМКО»
«қорақалпоктранс» автоташувчилар ассоциацияси	
1.	ОАЖ «Кртрансхизмети»
2.	Фирма «Алишер-А-97»

3.	ХК Нукус КИВЦ
4.	МЧЖ Нукус АУК
5.	КК «Автокнига» Нукус
6.	Шахсий автоташувчилар ассоциацияси – 2 дона
«Андижонтранс» автоташувчилар ассоциацияси	
1	ОАЖ Андижантрансэкспедиция
2	Шахсий автоташувчилар ассоциацияси – 2 дона
3	МЧЖ Андижон КИВЦ
4	МЧЖ Андижон АУК
«Бухоротранс» автоташувчилар ассоциацияси	
1	ОАЖ Бухоротрансэкспедиция
2	«Шарқ» сервис маркази
3	МЧЖ Бухоро АУК
«Жиззахтранс» автоташувчилар ассоциацияси	
1	ОАЖ Жиззахтрансэкспедиция
2	МЧЖ Жиззах АУК
«қашқадарётранс» автоташувчилар ассоциацияси	
1	ОАЖ қашқадарётрансэкспедиция
2	МЧЖ Карши АУК
«Навоитранс» автоташувчилар ассоциацияси	
1	ОАЖ Навоитрансэкспедиция
2	КК «Усто»
3	КК «қизилтепа» трансaгенство
4	КК «Навоитрансагенство»
5	МЧЖ Навои АУК
6	«Хатирчи» транспорт агенстлиги
«Намангантранс» автоташувчилар ассоциацияси	
1	ОАЖ Намангантрансэкспедиция
2	ОАЖ «Чусттрансэкспедиция»

3	МЧЖ Наманган КИВЦ
4	МЧЖ Наманган АУК
«Самарқандтранс» автоташувчилар ассоциацияси	
1	ОАЖ Самарқандтрансэкспедиция
2	КК «Булунгуртрансэкспедиция»
3	МЧЖ Самарқанд КИВЦ
4	МЧЖ Самарқанд АУК
«Сирдарёттранс» автоташувчилар ассоциацияси	
1	ОАЖ «Сирдарёттрансхизмат»
2	МЧЖ Намуна
3	ОАЖ Сирдарё КИВЦ
4	МЧЖ Сирдарё АУК
5	КК «Ишонч»
6	КК «Мадад»
«Сурхандарёттранс» автоташувчилар ассоциацияси	
1	«Сурхандарёттрансэкспедиция»
2	МЧЖ Денау АУК
3	КК «Юлдуз»
4	КК «Автомобилчи»
«Тошвилтранс» автоташувчилар ассоциацияси	
1	ОАЖ «Тошвилтрансэкспедиция»
2	МЧЖ «Буюк Турон»
3	МЧЖ Чирчиқ АУК
4	МЧЖ Алмалиқ АУК
«Фарғонаттранс» автоташувчилар ассоциацияси	
1	ОАЖ «Фарғонаттрансэкспедиция»
2	МЧЖ қўқон АУК
3	МЧЖ Фарғона АУК
«Хорзмтранс» автоташувчилар ассоциацияси	

1	ОАЖ «Хорзмтрансэкспедиция»
2	ОАЖ «Хазарасптрансэкспедиция»
3	ДК «КПИГА» (Газбаллон аппаратларини комплек синаш жойи)
4	Чалиш техник бўлими
5	МЧЖ Урганч АУК
«Тошшаҳарюктранс» ассоциацияси	
1	ОАЖ «Ташгортрансэкспедиция»
2	ОАЖ «Бахт»
3	МЧЖ «Чап-ТЭА»
4	МЧЖ «Ташавтоспорт»
5	МЧЖ Тошкент АУК
6	МЧЖ «Автоқурилиш»
7	АЖ «Автокадр» Тошкент
8	қК «Интерпарт. Ко»
9	КК «Автотрансмаркетинг»
10	Шахсий автоташувчилар ассоциацияси

4.3. Ўзбекистон Республикасининг автомобил транспорти тўғрисидаги қонуни

қонуннинг мақсади Ўзбекистон Республикасида автомобил транспорти фаолиятининг ҳуқуқий асосларини шакллантиришдир.

қонунда қуйидаги асосий тушунчалар ишлатилади:

- автомобил транспорти-иқтисодиёт ва аҳолини йўловчи, багаж ва юкларни шу жумладан почтани (кейинчалик – йўловчи, багаж ва юкларни) автомобилда ташишга бўлган талабни таъминловчи, ўзига юридик ва жисмоний шахсларни мужассамлаштирган ишлаб чиқариш-технологик тармоқдир;
- автотранспорт воситалари – йўловчилар, багаж ва юкларни ташишга ва махсус ишларни бажаришга мўлжалланган автомобиллар, шатакчи-автомобиллар, тиркама ва яримтиркамалар;
- ташувчи-мулк ҳуқуқи ёки бошқа моддий ҳуқуқ асосида автотранспорт воситасига эга бўлган ва тижорат асосида йўловчи, багаж, юкларни ташиш бўйича хизмат кўрсатувчи ва унга махсус рухсатномаси (лицензия)

бор юридик ёки жисмоний шахс;

- мижоз (йўловчи, юк олувчи, юк жўнатувчи)-тузилган ташиш шартномасига асосан ташувчи хизматидан фойдаланувчи юридик ёки жисмоний шахс.

Ўзбекистон Республикасида автомобил транспорти шахсий ва жамоатчилик мулки асосида фаолият кўрсатиши мумкин. Автомобил транспортини барча мулкдорлари тенг ҳуқуқга эга ва қонун бўйича тенг ҳимоядан фойдаланади.

Автотранспорт воситалари хавфсизлик, меҳнат муҳофазаси, экологик талабларга ҳамда тиббиёт – санитария ва ёнғинга қарши меъёрларга, стандартлар ва техник шартларга мослик сертификати бўлиши керак. Сертификатлашдан ва белгиланган тартибда рўйхатдан ўтмаган автотранспорт воситаларини ишлатишга рухсат этилмайди.

Автомобил ташишлари, ташувчилар томонидан махсус рухсатномага (лицензия) асосан амалга оширилади.

Автотранспорт воситасини бошқариш тиббиёт кўригидан ўтган, мос равишда малакага эга бўлган жисмоний шахсларга берилади.

Автотранспорт воситасини бошқариш ҳуқуқи ўрнатилган намунадаги ҳужжат билан тасдиқланади.

Йўловчи, багаж ва юкларни, ташиш шартлари ва томонларнинг мажбуриятлари кўзда тутилган шартнома асосида амалга оширилади.

Ташиш шартномасидан келиб чиқадиган мажбуриятларни бажармаган ёки тўлиқ бажармаган ҳолларда томонлар қонунчилик асосида жавоб берадилар. Мижоз ва ташувчи орасида пайдо бўлган бахслар суд тартибида ечилади.

Фавқулотда ҳодисалар (ер қимирлаш, сув тошқини, ёнғин, эпидемия ва бошқа табиий офатлар) содир бўлганда Ўзбекистон Республика Вазирлар Маҳкамаси ёки жойлардаги давлат органларининг қарорига асосан ташувчи ва мижоз ўртасидаги шартнома муносабатлари табиий офатни ёки унинг таъсирини йўқотиш даврида вақтинча тўхтатилиши мумкин.

Автомобил транспорти ҳақидаги қонунчиликни бузилишида айбдор шахслар ўрнатилган тартибда жавоб берадилар.

4.4.Ўзбекистон Республикасининг шаҳар йўловчи транспорти тўғрисидаги қонуни

Ушбу қонуннинг мақсади Ўзбекистон Республикасида шаҳар йўловчи транспорти фаолиятини ҳуқуқий асосини шакллантиришдир.

Шаҳар йўловчи транспорти деганда Ўзбекистон Республикаси ҳудудида рўйхатдан ўтган, йўловчи ва багажни шаҳар ичида ташишга мўлжалланган автомобил ва электр транспорти тушунилади.

Шаҳар йўловчи транспорти шахсий ва жамоатчилик мулки асосида фаолият кўрсатиши мумкин.

Шаҳар йўловчи транспортида йўловчи ташиш ташиш шартномаси асосида амалга оширилади. Йўловчи ташиш шартномаси очик шартномадир. Шартноманинг томонлари ташувчи ва йўловчидир. Шартномага асосан ташувчи йўловчи ва унинг багажини борадиган манзилига етказиб қўйиши керак. Йўловчи эса белгиланган йўл ҳақини, багажи бўлса багажни ташиш ҳақини ҳам тўлаши шарт.

қонун ташувчи ва йўловчиларнинг ҳуқуқ ва мажбуриятларини белгилаб беради.

қонунда шаҳар йўловчи транспортини давлат томонидан бошқариш тартиби кўрсатилган, жумладан шаҳар йўловчи транспортини бошқаришдаги давлат органларининг ваколати, лицензиялаш тартиби ва шаҳар йўловчи транспортини молиялаш.

қонунга асосан, шаҳар йўловчи транспортида йўловчи ва багажни ташиш ҳақи қорақолпоғистон Вазирлар Кенгаши, вилоят ва Тошкент шаҳар давлат ҳукумат органлари томонидан ўрнатиладиган чегаравий тарифлар асосида тўланади. Шаҳар йўловчи транспортида йўловчи ва багажни ташиш чегаравий тариф даражаси иқтисодий асосланган ташиш хизматига бўлган талабга асосланиб аниқланади. Такси автомобилларида багажни ташиш учун ҳақ олинмайди. Шаҳар йўловчи транспортида имтиёзли юриш айрим фуқаро тоифалари учун қонунчилик бўйича белгиланади.

Имтиёзли юриш ҳуқуқидан фойдаланувчиларнинг қўл юки ва багажи учун ҳақ умумий асосда олинади.

Шаҳар йўловчи транспортини бошқарувчи органлар ва жойлардаги давлат органлари, аҳолининг талабига асосан йўналишлар тармоғини ва шаҳар йўловчи транспортини турларини уларнинг ишлатиш самарадорлигини ҳисобга олган ҳолда ривожлантирадилар.

Йўналишни ташкил этиш, шу жумладан янгисини очиш ва амалдагисини ўзгартириш, йўловчи бекатлари, нозимхоналарнинг жойларини аниқлаш шаҳар йўловчи транспортини бошқариш органи томонидан жойлардаги давлат органлари билан келишилган ҳолда амалга оширилади.

Йўловчи бекатлари ва тўхташ жойларининг ҳудудий йўловчиларни, шу жумладан ногирон ва болали йўловчиларни хавфсиз чиқиш ва тушиши учун перронлар билан жиҳозланиши зарур.

Йўловчи бекатлари ва тўхташ жойларида давлат органларининг рухсати билан аҳолига хизмат кўрсатиш объектлари жойлашиши мумкин. Бунда йўловчиларнинг соғлиги ва ҳаётини хавфсизлиги ва транспорт ҳаракат хавфсизлиги таъминланиши шарт.

Йўловчи бекатлари, станциялари ва нозимхоналар замонавий дизайнга эга бўлиши, ушбу иншоотларга қўйиладиган санитария ва техник талабларга жавоб бериши керак.

Шаҳар йўловчи транспортининг ҳаракати шаҳар йўловчи транспортини бошқарувчи органлар томонидан тасдиқланган ҳаракат жадвали асосида ташкил этилади.

Барча йўловчи станциялари, тўхташ ва охириги бекатларда йўналиш номи, номери ва ҳаракат интервали ҳақида ахборотлар жойлаштирилади.

Метрополитен поездларининг ҳаракат интервали махсус қоидаларга асосан белгиланади.

Шаҳар йўловчи транспортининг транспорт воситалари хавфсизлик, меҳнат муҳофазаси, экология талаблар ҳамда стандарт ва техник шартлар, тиббиёт-санитария ва ёнғинни олдини олиш меъёрларига мослиги тўғрисида сертификатга эга бўлиши керак.

Транспорт воситалари қонунчиликда кўзда тутилган тартибда рўйхатдан ўтказилиши керак.

Сертификатлаш ва рўйхатдан ўтмаган транспорт воситалари ишлатишга қўйилмайди. Йўловчи транспортини сертификатлаш тартиби Вазирлар Маҳкамаси томонидан ўрнатилади. Шаҳар йўловчи транспортининг саломида йўналиш ҳаракати, йўловчи ва багажи ташиш нархи ва бошқа керакли маълумотлар бўлиши керак.

Ташувчи шаҳар йўловчи транспортда ногирон ва болали йўловчилар учун керакли қўлланмалар яратади.

Такси автомобилларида йўл ҳақини аниқлаш учун ҳисоблагич бошқа енгил автомобиллардан фарқ қилувчи махсус билдириш ва номер белгилари бўлиши зарур.

Вазирлар Маҳкамаси такси автомобиллари учун ягона белгиларни тасдиқлайди.

4.5. Ўзбекистон Республикаси йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисидаги қонуни

қонун йўл ҳаракати хавфсизлиги соҳасидаги муносабатларни бошқаради ва фуқароларни соғлиги, мулки ва ҳаётини сақлашга, уларнинг ҳуқуқларини ва қонуний манфаатларини ҳамда атроф муҳитни ҳимоя қилишга қаратилган.

Йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш соҳасини давлат бошқаруви Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси, жойлардаги давлат органлари ва махсус ваколатли давлат органлари томонидан амалга оширилади.

Махсус ваколатли давлат бошқариш органларига қуйидагилар киради:

- Ўзбек автомобил ва дарё транспорти агентлиги;
- йўл қурилиши ва эксплуатацияси бўйича Ўзбек давлат акциядорлик концерни;
- Ўзбекистон Республикаси Ички Ишлар Вазирлигининг давлат автомобил назорати.

Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси йўл ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш соҳасида:

- йўл ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш бўйича давлат дастурларини тасдиқлайди ва уларни амалга оширишни назорат қилади;
- йўл ҳаракатини ташкил этиш ва хавфсизлигини таъминлаш масалалари бўйича йўл ҳаракати қоидаси ва бошқа меъерий ҳужжатларни тасдиқлайди;
- вазирлик ва идораларнинг йўл ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш ҳамда

экологик хавфсизлик талабларига риоя қилиш бўйича фаолиятини мувофиқлаштиради;

- транспорт воситаларини ва йўлларни техник ҳолати, йўллар ва темир йўлдан ўтиш жойларидаги йўл ҳаракат хавфсизлигига ягона талаблар ўрнатади;
- транспорт воситаларининг хайдовчиларини тайёрлаш ҳамда аҳолини йўлларда хавфсиз юриш қоидаларига ўргатишга умумий талаблар белгилайди;
- хайдовчилар, транспорт воситалари йўл ҳаракати қонунчилигини бузулишлари, йўл транспорт ҳодисаси (ЙТХ) ва бошқа кўрсаткичларни ҳисобга олишнинг ягона тизимини тасдиқлайди;
- қонунчиликка асосан бошқа ваколатларни амалга оширади.

Жойлардаги йўл ҳаракат хавфсизлиги бўйича давлат органлари:

- йўл ҳаракат хавфсизлиги (ЙХХ) бўйича давлат дастурларини амалга оширади;
- йўл ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш бўйича ҳудудий дастурларни тасдиқлайди ва уни амалга оширишни назорат қилади;
- йўл ҳаракат хавфсизлигини тиббий таъминотини ташкил этади ҳамда ЙТХ да шикастланганларга тиббий ёрдам кўрсатади;
- йўл-транспорт шикастланишини олдини олиш, йўлларда аҳолини хавфсиз ҳаракатланиш тартибларига ўргатиш, йўл ҳаракат хавфсизлигини ташвиқот қилиш ва экологик хавфсизлик талабларига риоя қилиш чораларини кўради;
- шаҳар, шаҳарча ва қишлоқларда кўчаларни, йўлакларни ва йўл ҳаракатини бошқариш воситаларини ҳамда шаҳар электр транспорт йўлларини соз сақлаш ва янгилашни таъминлайди;
- қонунчиликка асосан бошқа ваколатларни амалга оширади.

Ўзбек автомобил ва дарё транспорти агентлиги ЙХХ бўйича:

- йўл ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш бўйича давлат дастурларини ишлаб чиқишда ва амалга оширишда иштирок этади;
- автомобилда ташиш хавфсизлигини таъминлаш масалалари бўйича меъёрий ҳужжатларни ишлаб чиқади;
- транспорт воситалари ва хизматларни сертификатлайди;
- автомобил транспортида йўл ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш бўйича қонунчиликка риоя қилишини назорат қилади;
- қонунчиликка асосан бошқа ваколатларни амалга оширади.

Ўзбек автомобил йўлларини қуриш ва эксплуатация қилиш давлат акциядорлик концерни йўл ҳаракат хавфсизлиги бўйича:

- идоралараро автомобил йўлларини улардан транспорт воситалари хавфсиз ҳаракатланиши учун соз ҳолда бўлишини таъминлайди;
- йўл ҳаракати қатнашчиларини йўл қопламасининг ҳолати, гидрометеорология ва бошқа шароитлар ҳақидаги маълумотлар билан таъминлайди;

- автомобил йўллари йўл ҳаракатини бошқариш бўйича тезкор алоқа тизими билан жиҳозлайди ва уларни ишлашини таъминлайди;
- автомобил йўлларининг ҳаракат учун хавфли жойларини аниқлайди ва йўлнинг ушбу қисмларида йўл ҳаракатини ташкил этишни мукамаллаштириш чораларини кўради;
- оғир, катта ўлчамли, хавфли ва махсус юкларни ташувчи транспорт воситасининг ҳаракат йўналишини аниқлашда қатнашади ҳамда йўл сервис объектларини жойлаштиришга розилик беради;
- қонунчиликка асосан бошқа ваколатларни амалга оширади.

Ўзбекистон Республикаси Ички Ишлар Вазирлигининг Давлат автомобил назорати йўл ҳаракат хавфсизлиги бўйича:

- йўл ҳаракат хавфсизлиги бўйича стандартлар, қоидалар ва меъёрлар ишлаб чиқаради;
- йўл ҳаракати қатнашчилари томонидан ушбу қонунни, Йўл ҳаракати қоидасини ва бошқа қонунчилик ҳужжатларининг йўл ҳаракат хавфсизлиги қисмини риоя қилинишини назорат қилади;
- жамоатчилик транспорти ҳамда оғир, катта ўлчамли, хавфли ва махсус юкларни ташувчи транспорти учун ҳаракат йўналишини аниқлашда қатнашади;
- қурилиш, йўлни қайта қуриш, темир йўл ўтиш жойлари, автомобилларга ёнилғи қуйиш шаҳобчалари ва транспорт воситалари конструкциясининг лойиҳаларига розилик беради;
- эксплуатациядаги транспорт воситаларининг техник ҳолатини назорат қилади, транспорт воситаларининг техник кўригини ўтказиши;
- йўл ва темир йўлдан ўтиш жойлари, уларга ўрнатилган йўл ҳаракатини бошқариш воситаларининг ҳолатини назорат қилади;
- йўл ҳаракат хавфсизлиги стандартлари, қоидалари ва меъёрларига мос келмайдиган йўл ва темир йўллардан ўтиш жойларидан фойдаланишни таъқиқлайди;
- транспорт воситалари, йўл ҳаракат қоидасини бузилишлари ва йўл-транспорт ҳодисаларини рўйхатга олади ва ҳисоботини олиб боради;
- транспорт воситаларини бошқариш ҳуқуқини берувчи гувоҳнома беради;
- қонунчилик бўйича унинг ваколатига кирадиган административ қонунбузарлик ишларини кўриб чиқади;
- қонунчиликка асосан бошқа ваколатларни амалга оширади.

Йўл ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш мақсадида транспорт воситаларининг эгаларини бурчлари:

- техник соз транспорт воситаларидан фойдаланиш;
- транспорт воситаларини бошқаришга керакли малакаси бўлган ва тиббий кўриқдан ўтган шахсларни тайинлаш;
- йўл ҳаракат хавфсизлиги ҳақидаги қонунчиликка ва экологик меъёрлар талабларига риоя қилиш.

Йўлларга қараш ва тузатиш, йўл органлари томонидан йўл ҳаракат

хавфсизлиги стандартлари, қоидалари ва меъёрларига асосан амалга оширилади.

Йўл-транспорт ҳодисаси натижасида кўрилган зарарни, агар ҳодиса йўл органлари томонидан ўз бурчларини тўлиқ бажармаганлиги натижасида йўл шароитини ёмонлашганлиги сабабли содир бўлган бўлса, қонунчиликда белгиланган тартибда йўл органлари қоплайди.

Транспорт воситасининг конструкцияси, қўшимча жиҳозлар, эҳтиёт қисмлар йўл ҳаракат хавфсизлиги стандартлари, қоидалари ва меъёрлари талабларига жавоб бериши керак ва белгиланган тартибда ваколатли органлар томонидан сертификатланиши шарт.

Йўл ҳаракатида иштирок этувчи транспорт воситасининг ускуналари ва техник ҳолати ЙҚХ стандартлари, қоидалари ва меъёрларига мос келиши керак.

Ўзбекистон Республикасида белгиланган тартибда рўйхатдан ўтган транспорт воситалари мажбурий техник кўриқдан ўтадилар. Транспорт воситаларининг техник хизмати ва таъмирлаш йўл ҳаракат хавфсизлиги талабларига жавоб бериши керак.

Транспорт воситаларини техник хизмати ва таъмирлаш ишларини бажарувчи ва хизмат кўрсатувчи юридик шахслар ва хусусий тадбиркорлар ушбу хизматни йўл ҳаракат хавфсизлиги стандартлари, қоидалари ва меъёрларида белгиланган ҳолда ўтказадилар.

ЙҚХ га хавф солувчи техник носозликлари бўлган транспорт воситалари эксплуатацияга қўйилмайди.

Транспорт воситаларнинг техник носозликлари рўйхати ва уларни эксплуатацияга қўйилмаслик шартлари йўл ҳаракат қоидаларида аниқланган.

Транспорт воситаларини эксплуатацияга қўйилмаслик Ўзбекистон Республикаси Ички Ишлар Вазирлиги Давлат автомобил назоратининг мансабдор шахслари томонидан қонунчиликда ўрнатилган тартибда амалга оширилади.

Фаолияти транспорт воситаларининг эксплуатацияси билан алоқадор юридик шахслар ва хусусий тадбиркорларнинг бурчлари:

- транспорт воситалари хайдовчиларининг ишини йўл ҳаракат хавфсизлигини таъминловчи талабларга мос ҳолда ташкил этиш;
- қонунчиликда белгиланган хайдовчилар меҳнати ва дам олиш тартибига риоя қилиш;
- хайдовчилар малакасини ошириш учун керакли шароитлар яратиш;
- йўл ҳаракат хавфсизлигига хавф солувчи техник носозлиги мавжуд транспорт воситасини эксплуатацияга қўймаслик;
- транспорт воситаларининг сақланишни таъминлаш.

қонун яна ЙҚХ тиббий таъминот тартиби, ЙТХ да шикастланганларга тиббий ёрдам кўрсатиш, йўл ҳаракат хавфсизлигини ташкил этиш кабиларни белгилаган қонунда йўл ҳаракати қатнашчиларининг ҳуқуқ ва мажбуриятлари белгилаб берилган. Жумладан транспорт воситаларини бошқариш ҳуқуқини бериш тартиби ва транспорт воситалари хайдовчиларини тайёрлаш талаблари белгиланган.

5. АВТОТРАНСПОРТ КОНСТРУКЦИЯСИНИНГ КЕЛАЖАКДАГИ РИВОЖЛАНИШИ

- 5.1. АТВ конструкциясини ривожланишидаги янги йўналишлар.
- 5.2. АТВ ни бошқаришнинг электрон тизимлари.
- 5.3. Автомобилларнинг хусусиятларини ўзгариш йўналишлари.
- 5.4. Автомототехникани сертификациялашдаги янгиликлар.

5.1. АТВ конструкциясини ривожланишидаги янги йўналишлар

Замонавий ички ёнув двигателларининг (ИЁД) ривожланишидаги порлоқ йўналишлардан бири ишчи жараёнларни механик бошқаришни электрон воситаларга алмашишидир. Ҳозирданок аниқки, яқин келажакда на фақат ўтолдириш ва ёнилғи таъминоти, балки газтақсимлаш, совитиш ва мойлаш электрон тизимлари орқали бошқарилади. Булардан ташқари, бугун кўпгина анъанавий механик тизимлар (рул бошқармаси, трансмиссия, тормоз, осма, ўриндиқ, ойна, кўзгу, иқлим қурилмаси ва бошқалар) босқичма-босқич электрон бошқаришга ўтказилмоқда. Тўғри, бу электр қувватига талабни оширади ва умумий симларни узунлигини узайтиради (ҳозирги пайтда унинг узунлиги бир неча километрга етади) ва шунинг учун электр жиҳозлар тизимини 42. В кучланишли тизимга ўтказиш бўйича гап бормоқда.

Шундай кучланишга мўлжалланган электр жиҳозли биринчи автомобиллар 2004 йили ишлаб чиқарилиши мўлжалланган (фирма “Форд”, “Дженерал Моторс”, “БМВ”, “Ниссан”, “Рено”, “Даймлер Крайлер” ва бошқалар).

Ёнилғи сарфини камайтириш, бу соҳада кўпгина ишлар қилинганига қарамай, ҳали ҳам катта муаммо бўлиб қолмоқда. Ушбу муаммони ечишнинг асосий йўналиши двигателни самарадорлигини ошириш бўлиб қолмоқда. Яқин бир неча йилларда двигател ва қувват қурилмаларининг ФИКни 50% ва ундан ортиқ даражага оширилиши ҳақиқат бўлиши аниқ.

Иккинчи асосий йўналиш ёнилғи тежамкорлиги билан чамбарчас боғланган бўлиб у автомобил массасини камайтиришдир. Лекин бу ишни қулайлик, хавфсизлик, ишончлилиқ ва пухталиққа зиён келтирмасдан амалга ошириш керак.

Учинчи йўналиш, муҳандисларнинг катта эътиборини ўзига тортувчи йўналиш бўлиб - янги материаллар, замонавий компьютар моделлаштириши ва энг охириги элементли таҳлилни қўллаган ҳолда ҳисоблаш, самарали конструкторлик, технологик ечимлар ёрдамида ишқаланиш натижасидаги йўқотишларни максимал камайтиришдир.

Барча етакчи автомобилсозлик фирмалари катта тезлик билан иш олиб бораётган яна икки йўналишни келажаги порлоқдир. Бу ёнилғи элементли автомобиллар, ёки гибридли транспорт воситаларидир. Шу билан биргаликда ёнилғи элементли АТВга умид катта бўлишига қарамай, у хали яқин келажакда амалга ошмаса керак. Лекин гибрид автомобиллар сотувга чиқиб бўлди. (Тойота Приус”, “Хонда Инсайтт”). Оддий ИЁД ва электр двигателини биргаликда ишлатиш ўртача ёнилғи сарфини 3-3,5 л/100кмга етказиш имконини яратсада, янада самарали аккумулятор батареялари ва янги конструкторлик ва технологик ечимларни қўллаш эса, гибрид моделларни фақат массасини эмас балки уларнинг нархини рақобатбардош қилади.

Шунинг учун яқин икки-уч йилда Америка ва Европа фирмаларининг шундай маҳсулотлари бозорда пайдо бўлади дейишга тўлиқ асос бор.

5.2. АТВ ни бошқаришнинг электрон тизимлари

Юқори тезлик ва шиддатлик билан ажралиб турадиган ҳозирги ҳаракат шароитида одам автомобилни ўзининг ақлий -физиологик қобилиятини чегаравий ҳолатида ишлатиб бошқаради.

Шунинг учун ҳозирги вақтда ҳаракатни бошқаришнинг электрон воситалари ривожланмоқда.

қотиб қолишга қарши тизим - тормозланиш пайтида ғилдиракни айланмай қотиб қолишини олдини олади. Натижада АТВ курс бўйича тўғри юриш ва бошқарилишни сақлаб қолади, шу билан биргаликда тормоз йўлини камайтиради.

Жойида сирпанишга қарши (тикилиб қолиш) - ўнг ва чап ғилдираклар тагидаги илашиш коэффицентини фарқига қарамасдан, жойида айланиб кетаётган ғилдиракнинг тортиш кучини бошқариш йўли билан сирпанчиқ йўлларда энг зарурий тортиш кучи ёки кучланишни таъминлайди. (Дифференциалларни қотириш функцияси).

Электрон бошқарувли тормоз тизими бошқариладиган ҳаракат хосил қилиш учун барча еки айрим ғилдиракларни тез, инерциясиз бир пайтда тормозлаш ва тормоздан бўшатишни таъминлайди.

Шатакдаги кучланишни бошқариш тизими шатакчи ва тиркама тормоз кучларини, шатаклагичдаги кучланишни минимал ҳолида ушлаб туриб бошқаради. Османи бошқариш тизими-османи тебраниши ва сўнишини ҳамда оғирлик марказини ҳолатини ўзгартиради, бу эса жойидан қўзғалиш ва тўхташда автомобилни бошқарилиши, турғунлиги, тўхташ-юриш динамикасига таъсир этади. Турғунликни бошқариш тизими рул чамбарагининг (бошқарилувчи ғилдирак) бурилиш бурчаги, ёнбош секинлашиши, кузовни бурилиш хабарлагичлари сигналлари асосида электрон юритмали тормоз тизими учун бошқариш сигналинини шакллантиради ва у алоҳида ғилдирак тормоз механизмларини бошқаради ва турғунликни назорат қилади.

Крузиз-назорат-тезликка боғлиқ ҳолда олдинда кетаётган транспорт воситасигача бўлган масофани ушлаб туришни таъминлайди. Сенсорли модул,

бақувват радарни ишлатиб, олдинда кетаётган АТФ гача бўлган масофа ва нисбий тезликни аниқлайди. Ўлчанган натижага асосан хавфсиз оралик масофани сақлаш учун тезлик автоматик равишда оширилади еки секинлаштирилади.

5.3. Автомобилларнинг хусусиятларини ўзгариш йўналишлари

Охирги 25 йил ичида енгил автомобил ўртача 10% кичкина, 20% га енгил ва 4 марта хавфсиз бўлди. Ҳар хил янги тизим ва компонентларни қўллаш натижасида автомобил янада пухта, қулай, тежамкор ва шинам бўлди. Интеллектуал компонентлар, тармоқ ва тизимларни янада ривожланиши қулайлик, хавфсизлик ва тежамкорликни кескин ошишига олиб келади.

Ҳозир алоҳида аҳамиятга эга бўлган хусусиятлардан бири - ҳаридорларнинг талаблар мажмуидир. Мисол қилиб оладиган бўлсак, янги автомобил русумини яратаётган автозавод биринчи навбатда пухталиқ, белгиланган вазифани бажаришга технологик мослиги, серияли маҳсулотлар билан бир хиллиги каби кўрсаткичларни асосий қилиб оларди. Ундан ташқари, техник, ташкилий, ижтимоий ва иқтисодий томондан янги техникани яратишни мақсадга мувофиқлиги аниқланиши шарт эди. Хорижий автомобилсозлик фирмалари “Эстетиклик”, “Обрўлик”, “Бошқариш қулайлиги”, ”Эргономик мукамаллик” каби кўрсаткичларни асосийлардан ҳисоблашади, олдин эса улар бахсли кўрсаткичлар қаторига қўшилар ва кўриб чиқилмасди. Илгари янги автомобилни техник даражасини умумий баҳолашда оддий солиштириш усули билан чекланиларди: ўртача ёки максимал тезлик ёки бошқа параметрларни, баъзида айрим параметрлар қийматларининг нисбий йиғиндисини, кўпинча - эксперт баҳолашнинг ўртача қийматларини, ўхшаш автомобилники билан таққосланарди. Ҳаридорнинг хохиши, диди амалда ҳисобга олинмасди.

1990 йилларга келиб ҳолат кескин ўзгарди: ҳаридор учун енгил автомобилнинг хусусияти, аҳамияти бўйича қуйидагича жойлашар экан: қулайлик, шинамлиқ, обрўлик, дизайн... Конструкторнинг анъанавий қараши ҳали ҳам бунга батамом қарама-қарши: пухталиқ, ёнилғи тежамкорлиги, экологик кўрсаткичлар бўйича мамлакат стандартлари ва БМТ ЕИК қондаси талабларига мослиги.

5.4. Автомототехникани сертификациялашдаги янгиликлар

Автотехникани сертификациялаш тамойили икки Европа тизимида ўз аксини топган.

Улардан биринчиси, 1957 йилги ЕИУ (ЕЭС) мамлакатлари ўртасида тузилган Рим шартномаси ва Европа Иттифоқининг (ЕИ) директиваларига асосланган. Кўрсатмалар техник комиссия ва қўмиталарда муҳокама ва маслаҳатлашувлардан ўтгандан кейин Европа парламенти томонидан

тасдиқланади. (Иқтисодий салоҳиятга мос равишда келтирилган овоз сонига эга ЕИ мамлакатларининг ўртача кўпчилиги усули билан тасдиқланган директиваси ҳамма ЕИ га аъзо мамлакатлар учун мажбурийдир.

Бундан ташқари, аъзо мамлакат 18 ой ичида уни ўзининг миллий талаби сифатида қабул қилиши ва агар ўзиники ушбу директивага қарши бўлса уни бекор қилиши шарт. 01.01.93 йилдан бери амалдаги асосий директивалардан бири - ЕС 92-53 бўлиб, у WVTА амалиётини қонунлаштиради. WVTА-конструкция айрим-айрим 46 талабга (заҳарлилик, шовқин, актив ва пассив хавфсизлик, кўришлик ва бошқалар) мос келсагина, транспорт воситасининг русуми тўлиқ тасдиқланади, енгил автомобил эса ишлаб чиқаришга ва сотишга рухсат берилади. Ушбу директивага мос келувчи сертификат олган автомиобил, барча ЕИ га аъзо мамлакат миллий қонунчилигига мос келади деб ҳисобланади, чунки конструкция русумини тасдиқлаш тартиби бир хилдир.

Иккинчи сертификациялаш тизими “/илдиракли транспорт воситаларига ўрнатиладиган ёки ишлатиладиган ғилдиракли транспорт воситалари, асбоб-ускуналари ва қисмлари учун бир хил техник кўрсатмалар қабул қилиш ҳақидаги ва ушбу кўрсатмалар асосида бериладиган расмий тасдиқлашни ўзаро тан олиш шартлари ҳақидаги Келишув” (Женева келишуви) га асосланган. Ҳозирги пайтда унга 32 мамлакат қўшилган. Бу келишув органини ишида АҚШ, Канада, Австралия, Корея, Жанубий Африка мамлакатлари ҳам фаол қатнашишмоқда. Бунда ҳар бир аъзо-мамлакат мустақил равишда қайси талабларга қўшилишини ва уни миллий қонунчилигида тадбиқ этишини ўзи ҳал қилади.

Ушбу келишув доирасида автотранспорт воситаларининг актив ва пассив хавфсизлиги ва экологияси бўйича технологик кўрсатмалар ишлаб чиқилмоқда (БМТ ЕИК қоидаси).

Ҳозирги пайтда шундай қоидалардан 110 таси тасдиқланган.

Шимолий Америка худудида эса бошқа тамойилли, яъни ўзи сертификациялаш деб аталувчи автомобиллар хавфсизлигини тасдиқлаш тизими амалда: Иқтисодий интеграция худудий ташкилоти (NAFTA)га кирувчи АҚШ, Канада ва Мексикада йўл ҳаракат хавфсизлиги бўйича миллий маъмурият (NHTSA) томонидан тасдиқланадиган, АҚШ федерал хавфсизлик стандартларининг талабларига ва атроф муҳит химояси агентлиги (EPA) томонидан тасдиқланадиган экологик меъерларига мўлжал олинади. NAFTA га қатнашувчи мамлакат миллий қонунчилигига асосан ҳар бир ишлаб чиқарувчи ўзининг автомобиллини 40 та стандартларга мос келишини таъминлайди ва бу ҳақда автомобил кузовига махсус жадвалчага ёзиб қўйилади.

АҚШ давлати ҳукуматининг ваколатли органлари, NAFTA қатнашчи-мамлакатларнинг барча чиқараетган маҳсулотларини федерал бюджет ҳисобига тасодикий намуналарини сотиб олиб, махсус мустақил лабораторияларда синов назоратларини ўтказишади. Агар стандартга мос келмаслик ҳолати еки ҳаридорлар хаёти ва соғлиғига ва атроф муҳитга хавфли бўлган носозликлар аниқланса, чиқарувчи шу носозлиги бор автомобилларни ҳаммасини эксплуатациядан олиб, ўзининг ҳисобидан тўғрилашга мажбур. Шу билан биргаликда кўрилган

чора-тадбирлар ҳақида NHTSAга маълумот бериши керак. Агар уни ҳам, буни ҳам бажармаса суд жавобгарлиги бошланади.

Япония сертификация тизимига келсак, у Европа тизимига яқин, лекин унинг талаблари ва рўйхати Европа ва Шимолий Американинг ўртача ҳолатига тўғри келади.

2000 йил 25 августда “/илдиракли транспорт воситаларига ўрнатиладиган еки ишлатиладиган ғилдиракли транспорт воситаси, жиҳозлари ва қисмлари учун глобал техник қоида жорий этиш ҳақида “Келишув” кучга кирди. Унинг қатнашчилари: АҚШ, Канада, Япония, Франция, Буюк Британия, ЕИ жамоавий аъзо сифатида, Германия ва Россия.

Бу ходиса, мазмунан келишув жараёнининг янги босқичи бўлиб, АТВ га талаблар ва синаш усулларини “гармонлаштириш” деса бўлади ва у автомобилларни сотишда тарифлар бўйича тўсиқларни камайтириш қуроли бўлади.

Янги “глобал” келишувнинг мақсади - автотранспорт воситалари, жиҳозлари ва қисмларига таълуқли техник қоидаларини ишлаб чиқиш жараёнида шундай қилиш керакки, уларнинг хавфсизлиги, атроф муҳитга таъсири, қувват ишлатиш самарадорлиги (ёнилғи тежамкорлиги), олиб қочишдан химояси бўйича ягона синов усуллари ва меъёрларини тасдиқлаш ва ҳалқаро савдода тўсиқларни пасайтиришдир.

6.АВТОМОБИЛ ТРАНСПОРТИ ҲАРАКАТ ТАРКИБИНИ ТУРЛАНИШИ

- 6.1. Бирлашган миллатлар ташкилоти ички транспорт қўмитаси (БМТИТқ) тавсияси бўйича автотранспорт воситаларининг турлари.
- 6.2. Йўл ҳаракати ҳақидаги Конвенция (Вена, 1968й.) бўйича автотранспорт воситаларининг турлари.
- 6.3. АТВ ва ташишни Ўзбекистон Республикаси қонунчилиги бўйича турлари.
- 6.4. Транспорт вазирлари Европа Конференцияси бўйича АТВ турлари.

6.1. Бирлашган миллатлар ташкилоти ички транспорт қўмитаси (БМТИТқ) тавсияси бўйича автотранспорт воситаларининг турлари

Бирлашган миллатлар ташкилоти ички транспорт қўмитаси (БМТЧТқ) маслаҳатчи орган бўлиб унинг доирасида ҳалқаро келишувлар тузилади ва ҳалқаро тавсиялар ишлаб чиқилади.

қўмилада ҳар бир тур транспорт бўйича ишчи гуруҳлар тузилган.

Бу гуруҳлар, одатда йилига бир марта Женевада (Швейцария) ўтказиладиган кўмита сессиялари оралиғида махсус муаммоларни ўрганиш учун тузиладиган ёрдамчи экспертлар гуруҳи ва маърузачилар гуруҳининг фаолиятини бошқаради ва назорат қилади.

БМТИТқ ушбу маърузанинг 4.2. бандида келтириладиган қиёсий турланишни ишлаб чиққан.

6.2. Йўл ҳаракати ҳақидаги Конвенция (Вена,1968й.) бўйича автотранспорт воситаларининг турлари.

1949 й. ва 1968 й. йўл ҳаракати ҳақидаги Конвенциялар ва 1971 йилги Европа Келишуви ягона йўл ҳаракати қоидалари, автотранспорт воситалари ва ҳайдовчиларга, транспорт воситаларини рўйхатга олиш номерлари, фарқ қилиш ва таниш белгиларига талабларни жорий этди ҳамда миллий ва халқаро ҳайдовчилар гувоҳномаларининг намуналарини тасдиқлади.

Бошқариш учун гувоҳнома бериладиган транспорт воситаларининг бешта русуми (А, В, С, Д, Е) белгиланган.

Ушбу айтилган русумларни БМТИТқ турланиши билан қиёсий солиштириш қуйидаги жадвалда келтирилган.

Транспорт воситаларининг БМТИТқ ва йўл ҳаракати Конвенцияси бўйича турланишини қиёсий жадвали.

Транспорт воситаларининг русумлари			
БМТИТқ бўйича турланиш		Йўл ҳаракати Конвенцияси бўйича турланиш	
Белгиланиши	Таърифи	Белгиланиши	Таърифи
L3 L4 L5	/илдираги 4 дан кам двигател ишчи ҳажми 50 см ³ дан ортиқ ва максимал тезлиги 50 км/соат дан юқори бўлган механик транспорт воситалари	А	Мотоцикллар, мотороллер ва бошқа мототранспорт воситалари.
M1	/илдираги 4 дан кам, ўриндиғи 8 дан ортиқ бўлмаган (ҳайдовчидан ташқари) йўловчи ташишга мўлжалланган механик транспорт воситалари Максимум массаси 3,4 т	В	Рухсат этилган массаси 3,5 т дан ва ўриндиғи 8 дан, ҳайдовчи ўриндиғидан ташқари, ошмайдиган

N1	дан ошмайдиган юк ташиш учун мўлжалланган механик транспорт воситалари		автомобиллар
M2	Максимум массаси 5 т дан ошмайдиган, 8 дан ортиқ ўриндиқли (хайдовчи ўрнидан ташқари) йўловчи ташувчи механик транспорт воситаси	Д	Йўловчи ташишга мўлжалланган ва 8 дан ортиқ ўтириш жойи бор, хайдовчи ўриндиғидан ташқари, автомобиллар
M3	Максимум массаси 5 т дан ортиқ, (хайдовчидан ташқари) 8 дан ортиқ ўриндиғи бўлган механик транспорт воситалари		
N2	Максимал массаси 3,5 т дан ортиқ, лекин 12 т дан ошмайдиган юк ташувчи механик транспорт воситалари	С	Д русумига кирмайдиган, рухсат этилган массаси 3,5 т дан юқори автомобиллар
N3	Максимал массаси 12 т дан юқори юк ташувчи механик транспорт воситалари		
O1	Максимал массаси 0,75 т дан ошмайдиган тиркамалар.	Е	Тиркама, ярим тиркама
O2	Максимал массаси 0,75 т юқори, лекин 3,5 дан кам тиркамалар.		
O3	Максимал массаси 3,5 т юқори, лекин 10 т дан ошмайдиган тиркамалар. (ярим тиркамалар).		
O4	Максимал массаси 10 т дан юқори тиркамалар (ярим тиркамалар).		

6.3. Ўзбекистон Республикаси қонунчилиги бўйича АТВ ва ташиш турлари

Автотранспорт воситалари-йўловчи, багаж, юк ташишга ва махсус ишларни бажаришга мўлжалланган автомобиллар, шатакчи автомобиллар, тиркама ва ярим тиркамалардир.

Автотранспорт воситалари йўловчи, юк ташувчи ва махсусга бўлинади.

Йўловчи ташувчи автотранспорт воситаларига автобуслар, енгил автомобиллар, йўловчи ташувчи тиркама ва ярим тиркамалар киради.

Юк автотранспорт воситалари конструкциясининг ўзига хос хусусиятлари ва уни ишлатилишига қараб умумий ва махсус воситаларга бўлинади.

Махсус автотранспорт воситаларига ҳар хил махсус, яъни нотранспорт (ўт ўчирувчи автомобиллар, компрессорли автомобиллар, автокранлар, супириш автомобиллари ва ш.ў.) ишларни бажаришга мўлжалланган автомобиллар, тиркамалар ва яримтиркамалар киради. Шаҳар йўловчи транспорти деганда Ўзбекистон Республикасида рўйхатдан ўтган, йўловчи ва багажни шаҳар ичида ташишга мўлжалланган автомобил ва электр транспорти тушунилади.

Шаҳар йўловчи транспортга автобуслар, трамвайлар, троллейбуслар, метрополитен, йўналишли ва оддий таксилар киради.

Автобуслар, тармвайлар, троллейбуслар, метрополитен ва йўналишли таксилар йўловчи ташишни аниқ йўналишлар бўйича, ҳаракат жадвали асосида, белгиланган тариф асосида кира ҳақи эвазига амалга оширади.

Оддий таксилар йўловчи буюртмасига асосан, таксометр кўрсатган миқдордаги кира ҳақи эвазига ташиш хизматини кўрсатади.

Идора йўловчи транспортга корхона, муассаса ва ташкилотларни ўзларининг ходимларини маълум йўналиш ва ҳаракат графиги ва белгиланган тартибда ёки ташиш шартномасига асосан ташиш хизматини кўрсатувчи автобус ва микроавтобуслар киради.

Идора йўловчи транспорти шаҳар йўловчи транспорти бошқармаси билан тузилган шартнома асосида йўловчилар ташишда иштирок этилиши мумкин.

Бу ҳолда идора йўловчи транспорти ҳақидаги қонунчиликга бўйсинади.

Автомобил ташиш шаҳар, шаҳар чети, шаҳарлараро ва ҳалқаро ташишга бўлинади.

Шаҳар чети ташишга шаҳар ёки шаҳарча чегарасидан 50 км дан ортиқ масофага ҳамда Ўзбекистон Республикаси икки ва ундан кўп вилоятлар ўртасида, масофага боғлиқ бўлмаган ҳолда, тапшишга айтилади.

Йўловчи, багаж ва юкларни ҳалқаро ташиш, шу жумладан транзит ҳам, ҳалқаро алоқалар учун очиқ бўлган автомобил йўлларида Ўзбекистон Республикаси қонунчилиги ва ҳалқаро шартномаларга асосан амалга оширилади.

6.4. Транспорт Вазирлари Европа Конференцияси бўйича АТВнинг турланиши

Транспорт вазирлари Европа Конференцияси (ТВЕК) транспорт сиёсати бўйича қарор қабул қилувчи органларга керакли бўлган ғояларни жамлаш ва тўғридан тўғри маслаҳатлар ўтказиш йўли билан уларни алмашиш учун ташкил этилган.

ТВЕКнинг мақсади қуйидагилар:

-ҳалқаро аҳамиятга эга бўлган европа ички транспортини ривожлантириш, самарали ва оқилона фойдаланиш чораларини

кўриш;

-ҳалқаро ташкилотга кирувчи мамлакат миллий органларининг фаолиятини ҳисобга олган ҳолда Европа ички транспорт билан шуғулланувчи ҳалқаро ташкилотларнинг фаолиятини ўзаро мувофиқлаштириш.

ТВЕК автомобилларни экологик хусусиятлари ва хавфсизлиги бўйича қуйидаги синфланишни қабул қилди.

Яшил юк автомобили. И-“Umwelt” (Природа) ёки E-Environment- “Green Lorry” (яшил юк автомобили). “Green Lorry” тушунчасига қуйидаги талаблар киради: ифлослантирувчи моддаларни чиқариш меъёри – EURO-1, шовқин меъёри -78-80 дБА. Бундай автомобилларга сертификат тўлғазилади ва U ёки E ҳарфи яшил фонда ёзилган жадвалча ёпиштирилади.

Жуда яшил ва хавфсиз юк автомобили. S- “Supergreen” (Жуда яшил) ёки “Greener and Lorry” (тўқ яшил ва хавфсиз юк автомобили). 1996 йил май ойида янги – “Greener and Safe Lorry” тушунчаси киритилди ва у 1997 йил январда тасдиқланди. Бундай юк автомобиллини қуйидаги кўрсаткичларга мос келиши керак: чиқиндилар меъёри – EURO – II, шовқин меъёри -78-80 дБА. Шу билан биргаликда автомобил, тиркама ёки яримтиркама хавфсизлик талабларига мослиги бўйича йиллик техник назоратдан ўтиши зарур. Тўқ “яшил” ва хавфсиз юк автомобили учун техник ва хавфсизлик талабларининг қисқача рўйхатини келтирамиз.

1. Автомобил ва тиркамалар шиналарининг протекторини чуқурлиги 2 мм дан кам бўлмаслиги керак.

2.Автомобил ва унинг тиркамалари орқасида химоя қурилмаси (хавфсизлик бампери) бўлиши керак.

3.Автомобил ва унинг тиркамалари ён томондан бўладиган калтақдан химояга (ён химоя қурилмаси) эга бўлиши керак.

4. Бузилганлик ҳақидаги хабарловчи чироқ ишчи шароитида бўлиши ва автомобилда бузилиб тўхтаганлик белгиси (огохлантирувчи қизил бузилганлик уч бурчаги) бўлиши зарур.

5. Автомобиллар энг янги талабларга жавоб берувчи тахографлар билан жиҳозланган бўлиши шарт.

6. Автомобиллар амалдаги меъерларга асосан тезликни чегараловчи мосламага эга бўлиши керак.

7. Катта юк кўтарувчи ва узун автомобилларнинг нур қайтарувчи орқа таниш белгиси бўлиши шарт.

8. Автомобилларнинг тормозини қотиб қолишига қарши тизими бўлиши зарур.

9. Автомобиллар белгиланган қоида ёки кўрсатмага мос келувчи рул бошқармасига эга бўлиши керак.

10. Автомобиллар эксплуатацияга лойиқлиги, асосан тормоз бўйича тест талабларини бажариши шарт.

Бундай юк автомобиллига мослик сертификати тўлдирилади ва яшил фондаги S ҳарфи ёзилган жадвалча ўрнатилади.

Юқорида келтирилган барча белгилар ишлаб чиқарувчи завод тарафидан сертификат билан тасдиқланиши ва улар автомобилда доим бўлиши зарур.

7. АВТОМОБИЛ ТРАНСПОРТИ КОРХОНАЛАРИ

7.1. Автомобил транспорти корхоналари.

7.2. Автохизмат корхоналари.

7.3. Автоэксплуатация ва автохизмат корхоналарининг келажакдаги ривожланиши.

7.1. Автомобил транспорти корхоналари

Автомобил транспорти корхоналарининг бажарадиган функцияси уларнинг хусусиятларига катта таъсир кўрсатади.

АТ корхоналарини автоэксплуатация, автохизмат, аҳолига ва юкларга хизмат кўрсатувчи ва ёрдамчи корхоналарга бўлиш мумкин.

Автоэксплуатация корхоналари АТВ ни эксплуатацияси билан шуғулланади.

Улар: комплекс АТК (ҳам эксплуатация ҳам техник эксплуатацияни амалга оширувчи), нокомплекс АТК, яъни фақат эксплуатация билан шуғулланувчиларга бўлинади.

Охирги вақтда нокомплекс автотранспорт корхоналарини, яъни ҳар хил мураккаб ТХ ва Т билан шуғулланмайдиган корхоналарни ривожланиши яққол сезилмоқда.

Бош корхона ва филиал-гаражлардан ташкил топган автотранспорт бирлашмалари мавжуд.

Аҳолига хизмат кўрсатувчи корхоналар: автовокзаллар ва автобекатлар, тўхташ жойлари, трансагентлик, мотелл ва кемпинглардир.

Ҳали ЎзР да ривожланмаган аҳолига хизмат кўрсатувчи корхоналарнинг янги турлари: VIP хизмат корхоналари, автомобилларнинг ижараси билан шуғулланувчи корхоналар.

Юкларга хизмат кўрсатувчи корхоналар: транспорт-экспедитор корхоналари, юк терминаллари, контейнер бекатлари.

Ёрдамчи автотранспорт корхоналари: логистика хизмати кўрсатувчи корхоналар, ўқув, илмий-тадқиқот ва техник-лойиҳалаш ташкилотлари.

Автохизмат корхоналари автомобил транспортини ҳаракатдаги таркибига хизмат кўрсатиш билан шуғулланади. Автомобиллар конструкциясининг мураккаблашиши ҳамда хорижий мамлакат тажрибаси кўрсатгандай, автоэксплуатация корхоналарининг ўлчамини кичрайиши муносабати билан фақат эксплуатация билан шуғулланувчи нокомплекс АТКларни кўпроқ ривожланиши ва ТХ ва таъмирни амалга оширувчи автохизмат корхоналарини кўпайиши кўзда тутилмоқда.

7.2. Автохизмат корхоналари

Автохизмат корхоналарини қуйидаги синфларга бўлиш мумкин:

- автосервис корхоналари - автомобилларга техник хизмат кўрсатиш станцияси ва жойлари;
- ёнилғи қуйиш шахобчалари
- чуқур назорат тизилмалари;
- пуллик автосақлаш жойлари.

Автохизмат корхоналарининг янги турлари пайдо бўлмоқда: тортиш жойлари, автомобилларни давлат чегарасидан ўтказиш жойлари, автомобил тюнинг билан шуғулланувчи корхоналар, ҳар хил меъерий хужжатлар, шу жумладан халқаро (масалан, ғилдиракли транспорт воситаларига ўрнатиладиган ёки ишлатиладиган ғилдиракли транспорт воситалари, жиҳозлар ва қисмлар учун бир хил техник кўрсатмалар қабул қилиш ҳақидаги Келишув ва ушбу кўрсатмалар асосида бериладиган ЕСТР, АТР, ДОПОГ ва бошқаларни расмий тасдиқланганини ўзаро тан олиш шартлари ҳақида) хужжатларнинг талабларига мослигини текширувчи органлар. Масалан, ЕСТР конвенцияси талабига асосан Ўзстандарт агентлиги томонидан сертификатланган махсус ташкилотларгина тахографларни даврий инспекция қилиши ва текшириши (калибрлаш) мумкин.

АТР конвенцияси талабларига рефрижератор ва изотермик кузовларни мос келишини махсус станциялар тасдиқлайди.

7.3. Автоэксплуатация ва автохизмат корхоналарининг келажакдаги ривожланиши

АТК да ИЧТН ни ривожлантириш керакми ёки Сервис марказларини техник қайта жиҳозлаш керакми? Бу савол келаси 10 йил ичида аниқ ечимини топади.

Ҳозирги кунда республиканинг кўпгина АТК лари ўзининг автомобилларини ТХ ва таъмирлаш учун ИЧТН ва уни бошқариш тизимига эга. Шундай тизим шаклланиб қолган эдики, унда автокорхона кучи билан олдини олиш ва таъмирлаш ишларининг тўлиқ ҳаммаси, айрим ҳолларда эса, автомобилни мукамал таъмирлаш ҳам амалга оширилар эди. Таъмирлаш баҳонасида янги автомобил йиғиш ҳоллари ҳам бўлган.

Автомобил бўйича барча ишларни бир жойга жамлашнинг ижобий ва салбий томонлари бор.

АТК ни ўзида ҳаракатдаги таркибнинг конструкциясини ўзгартириб, ҳар хил турдаги автопоездларни йиғиш амалга оширилар эди. Советлар ишлаб чиққан автомобиллар иқтисоднинг марказлашган шароитида асосан катта ва ҳарбий корхоналарнинг эҳтиёжини қондиришга мўлжалланган эди. Шунинг учун 70% ишлаб чиқариш қуввати-стандарт конструкцияли автомобиллардан, 4-10 тонна юк кўтарувчи ностандарт автомобиллар яшаш билан банд бўларди.

Корхона ҳам автохизмат талабидан келиб чиқиб махсус ҳаракат таркиби яратиш билан шуғулланарди.

Автотранспорт корхоналарини таркибида катталари кўп бўлиб, улар инфратузилмаси кам ривожланган туманларга жойлаштириллар ва улар учун катта таъмирлаш устахоналари зарур бўлар эди. Булардан ташқари олдинги йилларда чиқарилган автомобилларнинг ТХ ва таъмирлаш меҳнат ҳажми ҳозиргиларга қараганда кўп бўлган. Ҳозирги вақтда автомобил конструкциясини мураккаблаштириш ҳисобига ТХ ва таъмирлаш меҳнат сарфини камайтириш ва хизмат даврини ошириш йўналиши кузатилмоқда.

Бундан ташқари, кичик АТКлар пайдо бўлмоқда. Европа мамлакатлари ҳаракат таркибини ўлчамларининг таҳлили шуни кўрсатдики, 80-90% автоташишни автомобиллар сони 1-3 гача ва 3-10 гача бўлган АТКлар амалга оширар экан. Кичик АТК ва хусусий тадбиркорлар сони кўпаймоқда. Эски меъёрлар бўйича ҳам 25дан кам технологик бир хил автомобилларни АТКда тузатиш иқтисодий самара бермайди.

Автотранспорт воситалари конструкцияси ва технологик жиҳозларни мураккаблигининг ошиши, таъмир ва ТХга мурожаат сонини камайиши каби йўналишларни ҳисобга олиб, катта бўлмаган автотранспорт корхоналари ўзининг катта тузатиш устахоналарини ушлаб туриши иқтисодий нуқтаи назардан мақсадга мувофиқ эмаслигини башоратлаш мумкин.

Масалан, ғарбий Европада 80 йилларгача ҳар бир компания барча таъмирлаш ишларини ўзлари бажарар эди. Аммо кейинчалик фирмали хизмат кўрсатиш тизимига ўтиш бошланди. Таъмирнинг жуда мураккабларини ишлаб чиқарувчи фирмалар ўткази бошладилар, ушбу фирма жойлашмаган бошқа худудларда эса, АТВ ишлаб чиқарувчи фирма сертификатлаган ТХКСда таъмирлашни амалга оширадилар.

Ўзбекистонда ҳозирги кунда АТВга техник хизмат кўрсатишни корхона ўзининг ишлаб чиқариш негизиди эмас, балки сервис марказларида ташкил қилмоқда. Тошкент шаҳар автобус саройларида эксплуатация қилинаётган “Мерседес-Бенц” шаҳар автобусларига 8 ва 2-АСлари худудиди жойлашган сервис хизмат марказларида хизмат кўрсатилмоқда.

ДЭУ ва Отойўл автобусларига хизмат кўрсатувчи марказлар очилган. АҚШ КЭЙС фирмасининг тракторларига ҳам алоҳида марказларда хизмат кўрсатилмоқда. Хорижий енгил ва юк автомобилларига (Хундай, ДЭУ) хизмат кўрсатувчи фирмали марказлар бор. Автоэксплуатация корхоналарига келсак, йирик АТКлар билан биргаликда, келажакда кичик ва ўрта АТКлар сонини кўпайиши кутилмоқда. Бу ҳолда кичик ва ўрта АТКлар таннархи арзон хизматларни таклиф қилади. Лекин улар содда ва хизмат турлари кам бўлади.

Катта компаниялар ўзининг махсус ҳаракат таркибига эга бўлгани учун кўп ва мураккаб хизматларни кўрсата олади. Лекин улар ташиш учун катта ҳаражат сарфлайдилар.

Кўпчилик мамлакатларда кичик ва ўрта транспорт компаниялари ўзлари назорат қилмайдиган ташиш занжирига жойлаштирилган модул оператори бўлиб оладилар. Шу вақтни ўзида офиси, терминаллари, илғор ахборот тизими ва телекоммуникацияси мавжуд унча катта бўлмаган транспорт компаниялари

ҳалқаро транспорт тармоғини ривожлантирмоқда ва моддий техник таъминотнинг тўлиқ хизматлар тўпламини таклиф этмоқдалар. Улар хоҳлаган алоҳида транспорт турини ва моддий-техника таъминотининг интеграллашган хизматини таклиф этиб, мега ташувчи бўладиганга ўхшайдилар. Бу мега-компаниялар бутун занжирни назорат қилувчи операторлари бўлишади, шу вақтни ўзида анъанавий юк транспорти компаниялари аниқ ташишни амалга оширадилар.

8. ТРАНСПОРТ ВОСИТАЛАРИНИ ИШЛАТИШ ВА ТЕХНИК ЭКСПЛУАТАЦИЯСИНИ БОШҚАРИШДАГИ ЯНГИЛИКЛАР

- 8.1. Бошқариш ҳақида тушунча.
- 8.2. Бошқаришда янги ахборот технологиялари.
- 8.3. Автомобил конструкцияси ва ишлатишни бошқариш.
- 8.4. Кичик корхоналарни бошқаришни ўзига хос хусусиятлари.
- 8.5. Бошқариш ва логистика .
- 8.6. Транспорт оқимини бошқариш.
- 8.7. Сарой таркибини бошқариш.

8.1. Бошқариш ҳақида тушунча.

Бошқариш-бошқариладиган тизимни (автомобил, устахона, корхона) бошланғич ҳолатидан белгиланган ҳолатга ўтказувчи ахборотлар ўзгаришидир. Бошқаришнинг асосий босқичлари: тизим мақсади, тизим ҳолати ҳақида ахборот, бошқариш қарорини қабул қилиш ва бошқариш ҳаракатини амалга ошириш, тизимни реакцияси, қарорни бажарилишигача олиб бориш.

Эксплуатацияни бошқаришдаги янгиликлар бу бошқариш қарорини қабул қилиш мезонини ўзгариши ва тизим ҳақида қарор қабул қилиш учун керакли ахборотларнинг жуда ҳам чегараланганидир. Таъкидлаш керакки, ходимга тўғри келадиган бошқариш қарорларининг сони кўпаймоқда, бу эса қарор қабул қилувчи ходимнинг малакаси ва унинг ақлий-физиологик хусусиятига алоҳида талаблар қўяди.

Ҳозирги шароитда ходимга қарор қабул қилиш учун асосий соҳа билан биргаликда унга яқин йўналишлар бўйича ҳам катта ҳажмдаги билимлар зарур.

8.2. Бошқаришда янги ахборот технологиялари

Замонавий автокорхонани бошқариш, айниқса рақобатни жуда кучайган шароитида, ахборотларга ишлов беришни максимум тезкор бўлишини талаб қилади.

Бундан ташқари, ҳаёт ишлаб чиқаришни рентабеллигини ошириш учун ҳаражатларни камайтириш йўллари доимий излашни тақозо этмоқда. Ушбу мақсадга эришишга транспорт корхоналарини бошқариш учун ишлаб чиқилган автоматик тизимларни қўллаш ёрдам беради.

1990 йилларда компьютернинг янги авлоди-Pentium яратилди. Локал тармоқ кабеллари ётқизила бошлади. Автоматик ишчи ўринлари учун компьютер-серверлар сотиб олина бошланди. Автоматлаштириш тизими учун янги тамойилли дастурий таъминот ихтиро қилинди.

1994 й. ер шарини қамровчи Интернет ахборот алмашиш тизими яратилди ва у қисқа муддатда барча мамлакатларга тарқалиб кетди.

Замонавий автотранспорт корхонасининг иш жараёнида катта миқдордаги хужжатлар ва ахборотлар ишлатилади. Бозор шароити ва рақобатни кучайиши юк ташиш жараёнини бошқаришга талабни оширади, бу эса ўз навбатида автотранспорт корхонасига келиб тушувчи ва ишлов бериладиган маълумотларнинг ортишига олиб келади.

Бу жараён жуда катта тезлик билан ривожланмоқда ва корхоналарни қўшимча харажат қилишга мажбур этмоқда.

Ҳисоблаш техникасини ишлатиш билан боғлиқ замонавий технологиялар корхонага маълумотларни тартибга солиш ва таҳлил қилиш харажатларини камайтириш ва юк ташиш жараёнини бошқариш сифатини ошириш имконини беради, шу билан АТК ўз бизнесининг рентабеллигини оширади.

Манзилни аниқлаш тизими ҳаракат вақтида хайдовчи билан тезкор алоқа ўрнатиш, АТВни техник ҳолатини назорат қилувчи бирга ишланган тизим эса бошқариш таъсирини янада аниқ нишонга етказиш ва шу билан АТВни ишлатиш ва техник эксплуатациясини янада тезкор бошқариш имконини беради.

8.3. Автомобилларнинг конструкцияси ва эксплуатацияни бошқариш

АТВнинг эксплуатациясини бошқаришга таъсир этувчи конструкциянинг ўзгаришини асосий йўналиши микропроцессор техникаси ва коммуникация воситаларининг кенг қўлланиши бўлиб, бу автомобилни жаҳон ахборот олами билан бирлаштириш имкониятини яратди. Автомобил ахборот борасида ушбу ахборот олами бунинг таркибий бир бўлаги бўлиб қолмоқда. Масалан: GPS тизими, Flut Board, ЕМКАТ, EVTEL TRANS ва Dynaflet тизими. (Volvo фирмасининг автомобилларида.) Автомобил эксплуатациясини режалаштириш модули автомобил кўрсаткичларини ва ҳар бир хайдовчининг иш вақтини ҳисобга олади. Маълумот кабинадаги дисплейда ва компания офисини алоҳида блокида кўрсатилиб турилади. Эксплуатация хизматининг раҳбари ҳар бир автомобилни ишлаш шароити ва ёнилғи сарфи ҳақидаги маълумотларни олиши мумкин.

Ушбу маълумотлар асосида бухгалтерия хайдовчига маош ҳисоблайди. Маълумотлар автомобилдан компанияга симсиз алоқа ёрдамида узатилади.

Транспорт тизими ташишни режалаштириш модули орқали тўлиқ бошқарилиши мумкин.

Автомобиллар эксплуатацияси ва ташишни ягона бошқариш тизимини яратиш учун ушбу функция транспорт компаниясининг бошқариш тизими билан бирлаштирилиши мумкин.

Офисдан ташишни бошқариш юк автомобилларини қаерда эканлигини кузатиш ва уларни керакли жойга жўнатиш орқали амалга оширилади. Масалан, Dynaflet тизимида маълумот олиш ва жўнатиш, ташишга буюртма олиш имконияти кўзда тутилган. Тендерларда қатнашиш учун ариза ва счетлар бериш жараёни анча соддалаштирилади. Хизмат сифатини ошириш учун ташилаётган юк ҳақидаги маълумотни буюртмачи компаниянинг Web варағидан оладиган қилиб қўйиш мумкин.

Бирга ишланган техник ҳолатни диагностикалаш тизимини қўллаш ҳар бир бирикма учун “талаб бўйича” сервис хизматини режалаштириш имконини яратади.

Диагностика маълумотлари замонавий коммуникация тизими орқали АТКнинг техник нозимига етказилади ва у ахборотларни таҳлил қилиб кейинги эксплуатация ҳақида қарор қабул қилади.

Маслаҳатчи тизимлар қабул қилинган маълумотлар асосида, шу вақтни ўзида йўналиш ва ҳаракат тартибини белгиланган параметрлар бўйича оптималлаштириш ва техник эксплуатация меъёрларини тузатиш имкониятига эга.

Микропроцессорли техника ва замонавий коммуникация воситаларини қўллаш эксплуатацияни бошқариш жараёнини соддалаштириш ва тезлатиш ҳамда иқтисодий тежамкорликни таъминлайди.

8.4. Кичик корхоналарни бошқаришни ўзига хос хусусиятлари.

/арбий мамлакатларда кичик бизнес товар ишлаб чиқариши ва хизматлар бозорида катта улушни эгаллайди. Ҳозирги кунда Ўзбекистон Республикасида кичик бизнесни ривожлантириш учун кўп ишлар қилинмоқда, масалан солиққа тортишнинг соддалаштирилган тартиби жорий этилмоқда.

Ўзбекистон Республикасида кичик тадбиркорлик субъектига яқка тартибдаги тадбиркорлар, микрофирмалар (хизмат ва бошқа ноишлаб чиқариш соҳалари учун йиллик ўртача ходимлар сони 10 кишидан кўп бўлмаган) ва кичик корхоналар (транспорт учун йиллик ўртача ходимлар сони 25 кишидан кўп бўлмаган) киради.

Кичик корхоналар ҳам ҳар бир ходим учун лавозим вазифалари аниқ белгиланган ихчам бошқариш таркибига эга бўлиши керак. Унча катта бўлмаган АТКлар учун асосий бўлимларни сақлаган ҳолда бошқариш таркибини анчагина қисқартириш мумкин. 10 тача автомобили бор АТК мисолида бошқариш таркибини кўриб чиқамиз. Бундай АТКга 4 та бошқариш ходими олиш тавсия этилади.

Биринчи ходим - корхона директори, умумий бошқаришдан ташқари транспорт воситаларини эксплуатациясини режалаштириш масалалари билан шуғулланади.

Иккинчи - офис-менежер, банк, солиқ инспекцияси ва бошқалар билан ўзаро муносабатни таъминлайди. (Бунда мамлакали қарор қабул қилиш,

мураккаб ҳисоб-бухгалтерия хужжатлари олиб бориш учун ташқи бухгалтерлик, адвокатлик, консалтинг фирмаларининг хизматидан фойдаланиш мумкин.)

Учинчи бошқарувчи тўғридан-тўғри хайдовчиларга раҳбарлик қилувчи, хайдовчини алмаштира олувчи ёки АТКдан узокда бўлган хайдовчилар гуруҳига раҳбарлик қилаолиши, шу билан бир вақтда хайдовчи вазифасини бажарувчи ходимдир.

Тўртинчи бошқарувчи ходим ҳаракатдаги таркибни махсус ТХСга ТХ ва ЖТ ишлари учун топшириш масалалари билан шуғулланиши мумкин, ҳамда таъмирнинг содда турларини ўзи бажариши зарур.

Унинг фаолият доирасига моддий-техник таъминот ҳам кириши зарур.

Кичик корхона штатида юқори малакали ҳар хил мутахассислар бўлмагани учун ҳар хил ихтисослашган фирмаларнинг хизматидан фойдаланиш керак (бухгалтерлик, соқчилик, юридик, экспедиторлик, консалтинг ва б.).

АТВларнинг замонавий конструкциялари хайдовчига ташиш менежери функциясини бажариш имкониятини яратади. Автоматик бошқариш тизими жуда кўп хабарлагич, радар ва экранда ёритиладиган шартли шакллар эвазига келажакда акселератор, тормоз ва рул бошқармасини ишга тушириш хайдовчи учун иккинчи даражали иш бўлади. Ҳозирги кунда самолёт командири эга бўлган нарсалар эртага юк автомобили хайдовчисига пайдо бўлади ва у ҳаракат пайтида барча керакли маълумотларни “Автопилот” дан ола олади. Шунинг учун мумтоз юк автомобили хайдовчиси ишлаб чиқилган шакллардан қадамба - қадам фойдаланиш натижасида ташиш менежерига айланади. У фақат юкни жўнатувчидан олувчига ташимасдан анча катта ишларни бажаради. Хайдовчи автокорхонада туриб ҳам, Интернет каби замонавий коммуникация алоқаси ёрдамида ҳар хил масалаларни ечиши мумкин: автосаройни бошқариш, автомобилни қаерда кетаётганини аниқлаш ёки бухгалтерлик ишлари билан танишиш ва натижада хайдовчи коммуникация алоқаси эвазига анча самарали ишлаши мумкин. қадимий асбоблар панели ўтмишда қолиб, унинг ўрнига кўзгалувчан коммуникация пости пайдо бўлади.

Энг аниғи хайдовчи ўриндиғи ўзининг доимий жойи -чап томондан ўртача кўчади. Рул чамбараги ўрнига джойстик ёрдамида бошқаришни 1999 йилдаёқ Daivler Chrysler намунавий автомобилида кўрсатди.

8.5. Бошқаришда логистика

Логистика-материал ва хизмат оқимини ва у билан боғлиқ ахборот ва молия оқимини бошқариш ва оптималлаштириш ҳақидаги фандир.

Логистиканинг мақсади ҳаридор талабини энг муҳим деб билиб уни қондиришдир.

Логистика муаммоси уч гуруҳ масалаларни ўз ичига олади:

- хизмат доирасини ташкил этиш;
- хизматнинг сифат кўрсаткичларини таъминлаш;
- мақсадга мувофиқ хизмат даражасига эришиш.

Логистика масалалари қуйидаги логистика занжири бўйича ечилади:



Асосий

тамойиллардан бири логистика занжининг барча бўғинларидаги жами ҳаражатларни ҳисобга олишдир.

Логистика хизмати макро ва микро даражага ажралади. Макро даражада хизмат кўрсатиш фирма чегарасидан ташқарида кўрсатилиши назарда тутилади, микро даражада эса логистик фаолиятнинг айрим ташкил этувчилари учун аниқланади, шу жумладан, агар ушбу ташкил этувчилар фирма ичида бўлса ҳам.

Логистика доирасида сотиш функцияси олти шартга риоя қилинган ҳолда амалга оширилади: юк, сифат, миқдор, вақт, ҳаражат ва етказиладиган жой.

Ҳозирги вақтда транспорт воситаларининг эксплуатациясини режалаштиришда логистика таможилларини қўллаш имконини берувчи ЭХМ учун амалий дастурлар мавжуд. Шундай дастурлардан “Транс-логистик” дастурини ишлашини кўрамиз.

Оператор юк ташишга буюртма олаётиб уни компьютерга киритади ва бу билан бўлажак ташишлар бўйича маълумотлар базасини яратади.

Оператор ҳар бир буюртма учун ташиш рентабеллиги бўйича иқтисодий ҳисоблашни бажаради ва ушбу ташишни корхона бажариши мумкин ёки мумкин эмаслиги ҳақида қарор қабул қилади. Ҳисоблаш жараёнида оператор йўналишни аниқлайди, йўналишнинг асосий нуқталаридан автомобилни ўтиш графигини тузади, вақт параметрларини ва машинани юк туширишга етиб келиш муддатини ҳисоблайди. Корхонада қабул қилинган ҳаражатлар таркиби асосида, ташишни амалга оширишда пайдо бўладиган ҳаражатларни ҳисоблайди ва ташиш учун охириги нархни аниқлайди. Ҳаражатлар сметаси ўзгарувчан қилиб тузилган ва уни ҳар қандай корхонага мослаштириш мумкин.

Тахминий ҳаражатлар таркиби қуйидагича:

- ишлаб чиқариш ҳаражатлари: хайдовчи маоши + устамаси, ёнилғи, ҳаракат таркибининг амортизацияси, техник хизмат ва таъмир, эҳтиёт қисм;

- идора (устама) ҳаражатлари: йўл хужжатлари, бошқариш аппаратининг ҳаражатлари ва бошқалар.

Ҳисоблаш жараёнида оператор алоҳида эътибор бериши зарур бўладиган ташишнинг “нозик” параметрлари аниқланади, чунки улар фақат қўшимча молиявий ҳаражатларни эмас, балки ташувчи томонидан қўшимча сервисни таъминлашни талаб қилиши мумкин (ҳаракат бир хиллиги, қўшимча хужжатлар расмийлаштириш, машинани қўшимча жиҳозлар билан бутлаш).

“Нозик” параметрлар ташишни бажариш бўйича қарор қабул қилиш жараёнига ҳам таъсир этиши мумкин.

Шундай қилиб, ҳали ташишни бошламасдан туриб унинг иқтисодий самарадорлигини баҳолаш ва бажариш ёки бажармаслик ҳақида қарор қабул қилиш мумкин.

Дастурда ҳамма жараёнлар тўлиқ автоматлаштирилган ва уни бажариш кўп вақт олмайди.

Рад жавоби бериладиган бўлса буюртмачига ташишни бажараолмаслиги ҳақида хабар берилади. Буюртмада рад жавоб сабаби кўрсатилади ёки олиб ташланади.

Ташиш қабул қилинган ҳолларда оператор қандай кучлар билан ташиш бажарилишини аниқлайди, яъни ўзиники ёки таклиф қилинадиганлар билан ва ҳар бир ҳол учун ҳужжатлар тўпламини тайёрлайди. Бундан ташқари ташувчи буюртмачи билан нархни келишади, ҳамда ташишнинг “нозик” параметрлари бўйича масалаларни томонлар билан ҳал қилади. Келажакда, компьютер билан бошқариладиган юклаш операцияси шунга олиб келадикки, юк тайёрловчи керакли тугмачани енгил босиб марказий тизимга ўзининг ташишга бўлган талабларини кўрсатган ҳолда буюртма беради. Кейинги - юкни жўнатишдан то эгасига етгунча бажариладиган барча операциялар бошқа компьютер билан бошқарилади. Унинг ўзи мос келувчи транспорт воситасини қидиради ва жўнатувчи режалаштирган вақт, юк тури, ташиш таннархини ҳисобга олган ҳолда энг оптимал йўлни танлайди. Бу бир томондан талабга мос жуда аниқ ташишга, иккинчидан салт юришларни минимумга келтиришга олиб келади. Тўлиқ юкланмаган транспорт дарров аниқланади ва тезликда юк ортишга жўнатилади. Хайдовчи барча маълумотларни экрандан олади. Бу самарали транспорт тизими танаффуслар вақти ва хайдовчини рулда бўлган вақтини ҳисобга олиб боради. Бошқариш тизими ҳаракатни автоматик равишда назорат қилади.

Автомобил юклаш тизимидан ташқари назорат тизимига ҳам уланади. Барча керакли параметрлар текширилиб борилади: ёнилғи миқдоридан тортиб то шинадаги босимгача ва шундай қилиб автомобилнинг бетўхтов ишлаши таъминланади.

Шунга ўхшаш “кўринишлар” қачон ҳаётга тадбиқ этилишини кутиш керак. Равшанки, экологик коллапсга олиб келмаслик учун замонавий транспорт тизимида кўп нарсалар ўзгариши зарур.

8.6. Транспорт оқимини бошқариш

Келажакда фақат автомобилларни кашф этиб қолмасдан, инфратузилмаларни ҳам ўзгартириш керак. Бу қандай бўлади? Енгил ва юк автомобилларини ҳаракатини алоҳида трассаларга тўғрилаш ҳаракат оқимини бир хиллигига олиб келади ва бунинг эвазига-ҳавфсизликни анчагина ошиши таъминланади. қимматбаҳо бошқариш тизими ЙТХ даражасини амалда нолга олиб келади. Шу билан биргаликда бир хил тезлик ва автомобиллар оралиғини автоматик равишда бошқарилиши, ҳозиргига нисбатан, ҳаракатнинг атроф мухитга таъсири ёқимлироқ ва ёнилғи тежамкорлиги эса юқорироқ бўлади.

Автопоезд бўғинлари оралиғидаги масофани тахминан дюжена – метрга камайиши аэродинамик қаршилиқни, унга боғлиқ ҳолда ёнилғи сарфини камайтиради. Махсус трассаларда ҳозирги вақтдагидай фақат оғир юк автомобилларигина эмас, балки катта тиркама ва ярим тиркамали автопоездлар ҳам пайдо бўлади.

Мана шундай махсус юқори тезликли трассада Интернет орқали ҳар хил автопоездларни йиғиш мумкин. Улар катта тезликда ўзаро кичик оралик масофада ҳаракатланади, чунки оддий йўлга қараганда махсус трасса умуман бошқа имкониятларни беради. Улар учун 130 км/соат тезлик муаммо бўлмай қолади, чунки шунга мос двигател ва тормоз яратилмоқда. 130 км/соат юқори тезлик яхши, лекин у келажак ишидир.

Келажакда кузовлар юк автомобилларининг умумий тизимига киритилади ва шу билан биргаликда ривожланган иқтисод талабларига мослашади. Мақсад юк автомобили ва кузовни бир тайёрловчидан олиш. Автопоезд юк автомобили ва кузовдан ёки ўзаро боғланган модуллар йиғиндисидан ташкил топади.

8.7.Сарой таркибини бошқариш

Совет даврида ишлаб чиқарилган юк автомобиллари марказлаштирилган ва режали иқтисод шароитида ҳарбий ва катта корхоналар эҳтиёжини қондириш учун мўлжалланган эди.

Ҳозирги кунда юк автомобилларининг турлари бу масалани шундай ечмоқда: 70% дан юқори ишлаб чиқариш қуввати ўртача юк кўтариш қобилияти 7-10 тн бўлган, конструкцияли, ҳар хил мақсадлар учун мўлжалланган, ихтисослашмаган автомобиллар чиқариш билан банд.

АҚШ автомобил саройининг 88 фоизини 2 тонагача юк кўтарувчи кичик юк автомобиллари ташкил этади, Германияда эса -67%. Катта юк автомобилларининг етишмаслиги мавжуд.

Автомобилларга бўлган эҳтиёж кузов турига қараб баҳоланади (бортли ёки ўзитўқар платформа, фургон, техник моддалар ёки озик -овқат маҳсулотлари учун цистерналар ва ҳаказо). Бунда керакли автомобиллар сони ҳар бир кузов тури учун юк кўтариш ўлчам қаторининг қўшни қийматлари орасидаги интервали бўйича ҳисобланади.

Шу нарса равшанки, ўлчам қаторининг сони амалий мақсадда оқилона чегарада танланиши керак. Агар у юқори бўлса, ўзини оқламайдиган даражада керакли автомобиллар русумлари ортади ва юк кўтариш қобилиятидан фойдаланиш коэффицентини ошишига қарамай улар техник эксплуатацияси қимматлашади. Агар ўлчам қатори кам бўлса юк кўтариш қобилиятидан фойдаланиш коэффицентини пасаяди, лекин техник эксплуатация арзонга тушади.

Ҳар хил мамлакатлар бўйича статистик маълумотлардан келиб чиқиб, юк кўтариш қобилияти бўйича қуйидаги қаторни оқилона деб ҳисоблаш мумкин: 0,5; 1,2; 2,5; 4,5; 7,0; 10,0; 13,0; 16,0 ва юқори, яъни қаторга камида 8 аъзо киради. Бироқ шундай қаторда ҳам АТВ юк кўтариш қобилиятини платформа ҳажмига мос келмаслиги мавжуд бўлади. Булардан ташқари ҳаражатларни ошиб кетиши ва саройни маънавий эскиришини олдини олиш мақсадида сарой таркибининг ёшини ҳам бошқариш зарур.

Бу эса эксплуатацияга белгиланган чеклашларни қўйиши мумкин.

Жахондаги ҳар хил мамлакатлардаги автомобил транспортининг ривожланишини таҳлили шуни кўрсатдики, иқтисод ўсиши билан унинг хизматини солиштирма оғирлиги, қоида сифатида, олдинга кескин ўсади, кейин секинлашади ва охири бир маромга келади. Демак ҳаракат таркибининг сони ҳам сифат маъносида ушбу қонунга бўйсунуши зарур.

9. ТРАНСПОРТ ВОСИТАЛАРИНИ ТЕХНИК ЭКСПЛУАТАЦИЯСИДАГИ ЯНГИЛИКЛАР

- 9.1. Автомобиллар конструкцияси ва ишончилиги ўзгаришини техник эксплуатацияга таъсири.
- 9.2. Фирмали сервис тизими.
- 9.3. Техник эксплуатация меъёрларини ўзгариш йўналишлари.

9.1. Автомобиллар конструкцияси ва ишончилиги ўзгаришини техник эксплуатацияга таъсири.

АТЭга таъсир этувчи асосий конструктор омилар қуйидагилар:

- конструкцияни мураккаблашиши;
- автомобил нархини кўтарилиши;
- бирга ишланган тизимларнинг ривожланиши;
- коммуникация йўлларида ривожланиши;
- микропроцессор техникасини қўлланиши;
- ишончилиқни яхшиланиши.

Конструкцияни мураккаблашиши замонавий автомобилларни техник эксплуатацияси билан шуғулланувчи юқори малакали мутахассислар ва ТХ ва таъмир учун мураккаб ҳамда қиммат жиҳозлар бўлишини тақозо этади. Шунинг учун ТХ ва таъмирни фирмали сервис марказларида амалга ошириш йўлга қўйилмоқда.

Конструкцияни мураккаблашиши агрегат ва тизимларга техник хизмат кўрсатиш даврларини мослаштириш мумкин бўлмаслигига олиб келади. Бу эса замонавий автомобилларнинг агрегатларига ҳар хил даврларда хизмат кўрсатиш заруриятини туғдиради. Автомобил ва унга техник хизмат кўрсатишни қимматлиги, ўзига ўрнатилган муддатларда (юрган йўл, мотосоат, давр) эмас, балки объектив маълумотлар билан тасдиқланган зарурият бўйича ўтказишга олиб келади.

Коммуникация алоқаси ва микропроцессор техникани ривожланиши АТЭни тезкор бошқариш имконини яратади ва бунда бошқариш манбаи сифатида автомобилни ўзи бўлиши мумкин.

АТВларнинг ишончилигини яхшиланиши автомобилга узок муддатда кам меҳнат ҳаражати билан хизмат кўрсатиш имконини яратади.

9.2. Фирмали хизмат кўрсатиш тизими.

Озгина тарихдан бошласак. 1908 йил, АқШ, Демройт, Генри Форд-бу сафар “Т” индексли автомобил русумини ишлаб чиқаришни бошлади. Мақсад - автомобилни кундалик ишлатиладиган оддий буюмга айлантириш. Ишончли автомобилни яратиб, Форд уни кўплаб ишлаб чиқаришни бошлади, биринчи бўлиб конвейерда йиғишни ташкил этади; биринчи марта ТХ ва таъмирни фирмали тизимини тузди. Бунинг эвазига “Форд-Т” жуда машхур бўлиб кетди. Бунинг устига, у кўплаб одамларга ҳаракат эркинлигини берди ва балки бу энг мухим бўлгандир.

“Т” моделини ер шарининг хоҳлаган бурчагида учратиш мумкин эди.

Фирмали сервис хизмати - бу чиқарувчининг ТХСда еки чиқарувчи фирма томонидан сертификатланган ТХСда техник хизмат ва ремонтни ўтказиш. Бу мижозга, ходимлар малакаси ва эҳтиёт қисмлар сифати керакли даражада эканлигига ишонч уйғотади.

Юк автомобилларини сотиб олаётганда, мижозга сервис контрактлари (шартнома) тузиш таклиф этилади. Бундай контрактлар техник хизматни ҳам, тўлиқ техник хизмат кўрсатишни ҳам ҳамда таъмирни ўз ичига олиши мумкин. Бунда эҳтиёт қисм нархи ва меҳнат ҳажмининг норма - соат таннархи бўйича анчагина арзонлаштириш кўзда тутилган. Сервис контракти бўйича хисоблашиш бир хил миқдордаги тўловлар тариқасида амалга оширилади, бу мижозга ўзининг ҳаражатларини анча аниқ режалаштириш имкониятини беради.

Техник хизматнинг ушбу шакли Европада кенг тарқалган. ТХСда техник хизмат бўйича янги компьютер дастурлари жорий этилмоқда. Унинг моҳияти шундаки, сервисга кирган мижознинг маълумотлари компьютерга киритилади. Оддий параметрлар-русум, чиқарилган йили, шасси ва двигател номери ва шу кабилардан ташқари хотирага эксплуатация шароитининг барча тўлиқ тафсилоти: денгиз сатхидан баландлиги, йўл қоламасининг эскириш даражаси, ишлатилаётган ЁММ, ташиш тури ва автомобилнинг йиллик ўртача юрган йўли киритилади.

Электрон мия маълумотларни таҳлил қилади ва ТХ даврини хисоблаб натижасини жадвал ва график шаклида беради. Бунинг устига мижоз хоҳиши бўйича шундай ТХ жадвали бир неча йилга олдиндан тузилиши мумкин. Шундай қилиб, юк автомобилининг эгаси материал ва эҳтиёт қисмлар нархини билган холда ўзининг бюджетини олдиндан режалаштириши мумкин.

9.3. Техник эксплуатация меъёрларини ўзгариш йўналишлари.

АТВнинг мукамаллаши билан ЖТ меҳнат ҳажми камаймоқда, автомобилнинг ресурси ошмоқда.

Масалан: КамАЗ-5320 автомобилнинг ресурси 300 минг км, Мерседес-Бенцники эса-1 млн. км, мос равишда ЖТ солиштирма меҳнат ҳажми ҳам камайган.

Биринчи навбатга режали-огоҳлантириш операциялари қўйилмоқда. /арбда режали-огоҳлантириш ишлари ишлаб чиқарувчи фирма томонидан белгиланади, бизда эса марказлашган ҳолда. Биринчи ТХ ва таъмир ҳақидаги Низом 1936 йили СССР НКВД, ГАИ томонидан ташкил этилган Автотранспорт конференциясида қабул қилинган ва унда тўрт поғонали тизим кўзда тутилган.

Низомда 1-ТХ (1700-2000) ва 2-ТХ (7000-20000км) режалаштирилган.

1972 йилдан бери амалдаги Низомда 1-ТХ 2-3 минг км оралиғида, 2-ТХ эса 10 минг км.

Хозирги кунда ТХ даврлари катта, меҳнат ҳажми эса кам бўлган автомобиллар пайдо бўлмоқда. Масалан, Нексия, Тико-10000 км, Мерседес-Бенц Акрос-100000 км, ТХ ва таъмир меҳнат ҳажми камаймоқда, операциялар рўйхати, ишланадиган нуқталар, мойлаш нуқталари, қотириш операциялари қисқармоқда.

Техник ишларда диагностиканинг ҳар хил турларини улуши ортмоқда: даврий, буюртмали, мажбурий (инспекцияли) ва охиргиси ўзига ўрнатилган.

Хизмат номлари ҳам (1-ТХ, 2-ТХ) ўзгармоқда. Ҳаётга “регламентли” хизмат тушунчаси кириб келмоқда, келажакдаги йўналиш талабга асосан хизмат кўрсатишдир.

10. АВТОТРАНСПОРТ ТАРМО/ИНИНГ АТРОФ МУХИТГА ТАЪСИРИ

10.1. АТВни атроф мухитга таъсирининг асосий йўналишлари.

10.2. АТВни экологик хусусиятларини ошириш йўллари.

10.1. АТВни атроф мухитга таъсирининг асосий йўналишлари.

АТВни атроф мухитга таъсирининг асосий йўналишлари қуйидагилар:

1.ЙХХ (Инсонни жароҳатланиши ва ўлими, йўл тўшамаси ва иншоатларга аэродинамик таъсир).

2.Ноқулайлик (шовқин, тебраниш, электромагнит майдонлари).

3.Ифлослаш (газли чиқиндилар: CO_x, NO_x, SO_x, C_xH_y , аэрозоллар, суюқ тўқилмалар: ёнилғи, мой, кислота, ишқор, антифриз).

4.Иссиқлик чиқариш.

5.Ресурсларни тугаши.

10.2. АТВни экологик хусусиятларини ошириш йўллари.

Биринчи йўналиш-АТВни ишлаб чиқаришда экологиклигини ошириш, яъни технологияни мукамаллиги, нафақат АТВни, балки материалларни ишлаб чиқаришдаги қувват ҳаражатларини камайтириши, экологик тоза материалларни қўллаши билан ўзининг экологик афзаллигини ишлаб чиқаришдаёқ таъминловчи конструкцияни яратиш.

Иккинчи йўналиш - двигателнинг зарарли чиқиндиларини камайтириш. Улар иккига бўлинади: эксплуатациядаги ёнилғи сарфини камайтириш ва ёнилғини ёниш жараёнини мукамаллаштириш ҳамда ишлатилган газларни тозалаш.

Учинчи йўналиш-шовқин ва тебранишни пасайтириш.

Тўртинчи йўналиш - ишлатилган материалларнинг миқдорини ва зарарини камайтириш, яъни ейилиш маҳсулотлари ва ЁММ.

Масалан булар: асбестсиз тормоз қопламалари, қора куя чанги кам чиқарувчи узок юрадиган шиналар, йўлни бузилиш тезлигини камайтирувчи пневмаосма; “абадий” мойлар қўллаш ва ЁММларнинг тўкилишини йўқотиш. Ва, охири, **бешинчи**-техник даража хисобига эксплуатацияда автомобиллар экологиклигини ошириш. Мана шу беш йўналиш бўйича барча ишлар амалга оширилади.

Экологик муаммо - йўл муаммоси ва эксплуатация муаммосини ўз ичига олади, яъни жуда экологик автомобил яратиш мумкин, лекин эксплуатация уни йўқга чиқариб қўйиши мумкин. Агар эксплуатациячилар конструкцияга мос келувчи ўлчов, назорат ва созлаш асбобларга эга бўлмаса-ҳеч нарса чиқмайди. Бу ерда яна ишнинг ҳуқуқий томонларини яратиш зарур.

Яна экологик даражага алоқадор анча чуқур даражали муаммолар мавжуд: АТВ ишлаб чиқаришдаги қувват ҳаражатларини

ва унинг тўлиқ хаёт циклдаги ҳаражатларини таҳлил қилиш зарур; замонавий экологик талабларга мос келувчи автомобил яратиш муаммолари; экологик материалларнинг рўйхатини тузиш (таъқиқланган, вақтинча ва чегараланган рухсат этилганлар, экологик муаммоли ва б.); автомобилларнинг иккиламчи қайта ишлатиш (рисайлинг) бўйича замонавий талабларни бажариш; экологик сиёсатни ва фирмани умумий бошқариш тизими ва сифатни бошқариш тизимига ўрнатилган ISO 14000 сериядаги стандарт базасида экологик менежмент тизимини ишлаб чиқиш ва тадбиқ этиш.

ИЁД ва автомобилсозлик бутун ҳолда кичик ҳудуд чегарасидагина эмас, балки ер шарини табиатига жуда катта оқибатлар билан таъсир этади деган тушунча қарор топди. Олтингугурт ва азот бирикмаларининг чиқарилиши нафақат ёнма-ён жойлашган, балки бошқа мамлакатларнинг ҳам кўл, дарё, ўрмонларига таъсир этади.

Саноат кимё маҳсулотлари ернинг хосилдор қатламига, ўсимлик, балиқ ва хайвонларга тушади ва тўпланади. Иқлимни исишига олиб келувчи шартли “парник эффекти” - (иссиқ хона) деб аталган газлар ва Ернинг озон қатламига таъсир этувчи моддалар планетани тўлиқ қамраб олмоқда ва ҳар бир мамлакат аҳолисига сезилмоқда.

Буларнинг ҳаммаси жаҳон ҳамжамиятини ховотирга солмоқда, ҳукуматларни экологик хавфсизликни таъминлаш ва табиий муҳитни химоялаш бўйича халқаро ва илмий ҳужжатлар қабул қилишга мажбур қилмоқда.

Хозирги кунда жаҳонда ишлатиладиган қувватларнинг 80% дан кўпи ёнилғининг қазиб олинadиган туридир. Бунда катта миқдорда углерод диоксид ажралиб чиқади ва жаҳон захираси нефт бўйича фақат 40 йилга, табиий газ-60, кўмир-220 йилга етади. Ривожланган мамлакатларда қувватни жуда ҳам самарали сарфлашига қарамай, уни тез ишлатиш жараёнига янгидан-янги ривожланаётган мамлакатлар кўшилмоқда, уларда эса ишлатиш самараси жуда паст (масалан, агар, АҚШда қазилган ёнилғини электр қувватига айлантириш ўртача ФИК 36% бўлса, Хитойда эса-27%). Эски автомобилларни йўқотиш билан боғлиқ бўлган муаммолар жуда кўндаланг турибди. 2000/53/ЕС “Эксплуатациядан чиққан транспорт воситалари” директиваси ушбу муаммони ечиш алгоритмини беради. Лекин уни амалга оширишга фақат /арбий Европа, АҚШ, Япония ва Жанубий Корея автомобилсозлик фирмаларигина киришдилар. қабул қилинган чораларга қуйидагиларни санаб ўтиш мумкин: хизмат муддати тугаган автомобил ва ейилган компонентларни тўплаш, демонтаж қилиш ва утиллаш, корхоналар тармоғини ташкил этиш, рисайклинг бўйича материалларни иккиламчи ишлатиш ва уларда экологик зарарли моддаларнинг таркибини чеклашларни белгиловчи стандартлар ва меъёрлар; автомобиллар ва бутловчиларни демонтаж, таъмир ва утеллаш технологик жараёнини мукамаллаштириш ва ишлаб чиқиш учун марказлар ва тажриба корхоналари тузиш.

Янги русумларни яратувчиларнинг асосий кучи ёнилғи сарфини ва шунга боғлиқ ҳолда экологик зарарли чиқиндиларнинг умумий массасини камайтиришга қаратилиши зарур. Бу энди илгари эсланган двигателнинг ёнилғи тежамкорлигини, қазиб олинган ёнилғини электр қувватига айлантириш қурулмаларини яхшилаш ҳамда автомобил массаси ва ишқаланишдаги йўқотишларни камайтириш. Булардан ташқари, аниқ ишловчи солиқ имтиёзлари ва давлат органлари томонидан солинадиган жарималар (Германияда шундай тизим аллақачон ишламоқда) қўлланиши зарур.

Жуда мукамал двигателларни қўллаш ҳам катта эътиборга молик, биринчи навбатда иш жараёнларини бошқаришни электрон тизими ва ёнилғини тўғридан тўғри пуркаш, ишлатилган газларни янада самарали нейтраллаш, яъни “экологик” автомобил учун солиқ имтиёзлари билан бирлашувчи чоралардир.

Ифлослаш манбаларини анъанавий назоратдан экологик менежментга ўтишини ҳар томонлама қувватлаш зарур, яъни буюмнинг ҳаёт циклини барча босқичларида аниқ экологик тамойиллар ва талабларни жорий этиш. Масалан, Европа ва АҚШнинг етакчи фирмаларида шаклланган ва ISO14000 серияли стандартда ёзилган тамойиллар, технологиялар ва бошқариш усуллари. Ҳар бир фирма аниқ белгиланган экологик сиёсатга, экологик менежмент тизимига ва таъминотчилар билан муносабатда узоқ муддатли экологик комцепсияга эга бўлиши керак.

Экологик нобоп материалларни чеклаш, қисқартириш ва чиқариб ташлаш дастури ва хизматини ўтаган автомобил ва бутловчиларни рисайклинг

тизимини ўз таркибига олувчи экологик концепцияни кенг қўллаш зарур. Янги лойиҳаларни яратаётганда ривожланган DFE ва DFR аппаратларидан фойдаланиш керак (автомобилни экологик хавфсизлик ва рисайклинг бўйича оптималлаш махсус усули, автомобил ва уни бутловчиларни тўлиқ хаёт циклини, тахлил қилиш).

Ер шарини қамраб олувчи экологик тамойиллар (атроф мухитни химоялаш ва тиклаш, чиқиндиларни камайтириш бўйича барча жараёнларни доимий мукамаллаштириш; экологик менежмент умумий бошқариш тизимининг бир бўлаги, махсулот ишлаб чиқаришда қувват ва материал ресурсларини сақлаш ва тежаш, табиатга экологик таъсирни камайтириш, махсулотларни хаёт циклини охирида рисайклинги, атроф мухитни химоялаш бўйича ҳукумат қабул қилган барча меъёрларга амал қилиш, экологик дастурларда ва янги экологик стандарт, қонун ва қоидалар ишлаб чиқишда фаол иштирок этиш, экологик ахборотни оммавийлиги, очиклиги, экологик таълим, ва ходимлар ва барча аҳолини ўқитиш) ҳар бир фирманинг базаси бўлиши керак. Худди шундай автомобилни экологик хавфсизлигини таъминлаш комплекс тизими қўйидаги тизимчалардан ташкил топган: автомобил ва унинг тизимлари, ишлатиладиган материаллар, технологик жараёнларнинг экологик хавфсизлиги, ишлаб чиқаришни экологик хавфсизлиги бўйича лойиҳавий ечимлар, комплекс экологик экспертиза, таъминотчилар билан экологик муносабат стратегияси, автомобилни эксплуатация модели, уни техник хизмат ва таъмирлаш, автомобил ва уни бутловчиларни тўплаш ва утиллаш тизимини тахлили ва оптималлаш.

11. АВТОТРАНСПОРТ ВОСИТАЛАРИНИНГ ЭКСПЛУАТАЦИЯСИНИ ИҚТИСОДИЙ САМАРАДОРЛИГИГА ЯНГИ ҚАРАШЛАР

- 11.1. Автотранспорт воситаларини ишалб чиқариш ва эксплуатация харажатлари
- 11.2. Транспорт воситаларининг эксплуатациясини самарадорлиги
- 11.3. АТВ эксплуатациясида янги чора тадбирларни жорий этишдан олинандиган иқтисодий самарадорлик кўрсаткичлари.

11.1. Автотранспорт воситаларини яратиш, ишлаб чиқариш ва эксплуатация харажатлари.

Янги транспорт воситаларини яратиш харажатлари илмий-тадқиқот ва тажриба конструкторлик ишлари харажатларидан ташкил топади. Унга яна янги авто-мототехникани синаш ва маромига етказиш ва интеллектуал мулк объектларини сотиб олиш харажатлари киради:

- автотранспорт воситасини ишлаб чиқариш харажатлари, шу жумладан хомашъё, материаллар, бутловчи буюмлар, юргазиш қувватлари, меҳнат ресурслари, реклама ва устама сарф харажатлари;
- автотранспорт воситаларини эксплуатация харажатлари, шу жумладан ёнилғи-мойлаш маҳсулотлари, шиналар, ходимлар иш ҳақи, ҳаракат таркибини техник хизмати ва таъмирлаш ва бошқа харажатлар.

Юқори эксплуатация хусусиятли ва катта ишончли АТВ ни яратиш ва ишлаб чиқариш харажатлари жуда ҳам юқори бўлиб кетиши мумкин, унда ушбу АТВ ни эксплуатациясидан фойда бўлмаслиги ёки жуда ҳам арзимас миқдорда бўлиши мумкин.

Ушбу муаммонинг иқтисодий жиҳати шундан иборатки-ишончилилик ва эксплуатация хусусиятларининг даражаси иқтисодий мақсадга мувофиқликдан келиб чиқиб белгиланади, чунки конструкциялаш ва ишлаб чиқаришда солинган транспорт жараёнини бажариш имконияти эксплуатацияда намоён бўлади.

Шу кунда техникада эришилган ютуқлар эксплуатацияда катта харажатларни талаб қилмайдиган автотранспорт воситаларини яратиш ва чиқариш имконини беради, яъни улар техник таъсирнинг минимум ҳажмини талаб қилади, конструкцияда кўзда тутилган ишончилилик даражаси эса, жорий таъмирга бўлган талабни минимумга келтириш имкониятини беради.

Бундай АТВ лар қиммат нарҳда бўлади. Шунинг учун масалани биргалликда, яъни АТВ ни сотиб олиш ва уни эксплуатация харажатларини солиштириб ҳал қилиш керак.

11.2. Транспорт воситаларининг эксплуатациясини самарадорлиги

Самарадорлик-мақсадга мувофиқ ҳаракатнинг тўлиқ амалга ошганини кўрсатувчи ўлчовдир. Транспорт воситаларининг эксплуатациясини иқтисодий самарадорлиги эксплуатациянинг молиявий натижаси (даромад) ва эксплуатация харажатларининг фарқи яъни соф фойда билан баҳоланади.

Транспорт воситаларининг иқтисодий самарадорлик натижасига қараб ушбу эксплуатацияни мақсадга мувофиқлиги аниқланади.

Ҳар қандай тижорат корхонасининг ва барча тадбиркорлик фаолиятининг асосий мақсади фойда олишдир. Шунинг учун бозор муносабатлари шароитида корхона ишини белгилловчи мезони бўлиб иқтисодий самарадорлик олинади.

Техник эксплуатациянинг иқтисодий самарадорлиги материал ва молиявий қийматларининг оқилона харажатида автотранспорт воситаларини техник соз холда ушлаб туришни таъминлашдир.

Техник эксплуатациянинг иқтисодий самарадорлиги қуйидагилар ҳисобига ташкил топади:

- ҳаракатдаги таркибни ТХ ва Т да туриш вақтини камайтириш ва бу вақтда қўшимча транспорт ишини бажариш имкониятини олиш;
- ёнилғи, мойлаш ва бошқа эксплуатация материалларини

- сарфини камайтириш;
- ТХ ва Т операцияларини бажаришни камайтириш, жумладан шу пайтда бажарилиши талаб қилинмайдиган операцияларни чиқариш ҳисобига;
- ишдан бевақт қайтиш холларини камайтириш;
- авариясиз ишлаш эҳтимоллигини ошириш ва ЙТХдан кўриладиган зарарни камайтириш.

Транспорт воситаларининг эксплуатациясини комплекс кўрсаткичи-техник тайёрлик коэффициенти ва саройдан фойдаланиш коэффициентиدير.

Техник тайёргарлик коэффициенти бир кун учун

$$\alpha_T = \frac{A_C}{A_{И}}$$

Бунда: A_C -бир кундаги техник соз автомобиллар сони;
 $A_{И}$ -рўйхатдаги автомобиллар сони.

Автомобил саройи бирор муддати учун техник тайёргарлик коэффициенти:

$$\alpha_T = \frac{A_{ДC}}{A_{Д_{х\dot{y}ж}}}$$

Бунда: $A_{ДC}$ -муддат ичида соз бўлган автомобиллар куни (автокун соз холдаги).
 $A_{Д_{х\dot{y}ж}}$ - муддат ичида АТКда бўлган автомобил кунлари (автокун хўжаликда).

Саройдан фойдаланиш коэффициенти бир кун учун:

$$\alpha_{И} = \frac{A_{Л}}{A_{И}}$$

Бунда: $A_{Л}$ -бир кунда сафарга чиққан автомобиллар сони.
 $A_{И}$ -бир кундаги автомобиллар сони.

Маълум муддат учун саройдан фойдаланиш коэффициентини

$$\alpha_B = \frac{A_{ДЛ}}{A_{ДИ}},$$

Бунда: $A_{ДЛ}$ -маълум муддатда сафарга чиққан автомобил кунлар;
 $A_{ДИ}$ -маълум муддатда автомобилларнинг авто кунлари.

Техник тайёргарлик ва саройдан фойдаланиш коэффициентлари автотранспорт воситаларининг эксплуатациясини тезкор комплекс баҳолаш учун хизмат қилади.

Транспорт воситаларининг эксплуатациясини иқтисодий самарадорлиги эксплуатация муддатида ўзгариб боради. Эски транспорт воситалари жорий таъмир учун катта харажатлар талаб қилади ва улар техник носозликлар сабабидан бекор турадилар. Шунинг учун катта эксплуатация муддати ва юрган

йўли бўлган транспорт воситаларининг эксплуатациясини самарадорлиги камаяди.

11.3. АТВ эксплуатациясида янги чора тадбирларни жорий этишдан олинадиган иқтисодий самарадорлик кўрсаткичлари.

Эксплуатациянинг янги чора тадбирларини тадбиқ этишдан олинадиган йиллик иқтисодий самара юк ташиш таннархини камайиши ҳисобига ташкил бўлади:

$$\mathcal{E}_r = (C_1 - C_2) \sum P(\text{сўм}),$$

Бу ерда: C_1 – тадбирни жорий этгунча бўлган ташиш таннархи, сўм/ткм;
 C_2 – тадбирни жорий этгандан кейинги ташиш таннархи;
 $\sum P$ – транспорт ишларининг йиғиндиси, ткм.

Транспорт ишларининг йиғиндиси ўрнига АТВ ни эксплуатациясини миқдорий баҳоловчи бошқа кўрсаткичлар ҳам ишлатилиши мумкин (масалан авто. кун).

1 автомобилга тўғри келувчи йиллик иқтисод:

$$\mathcal{E}_r^{ав} = \frac{\mathcal{E}_r}{A_{и}}, (\text{сўм/авт.})$$

Бу ерда: $A_{и}$ – автомобиллар сони.

1 км юрган йўлга тўғри келувчи йиллик иқтисод:

$$\mathcal{E}_r^{км} = \frac{\mathcal{E}_r}{\sum L_{общ}}, (\text{сўм/км.})$$

Бу ерда: $\sum L_{общ}$ – автомобилларнинг умумий юрган йўли.

1 ткм юрган йўлга тўғри келувчи йиллик иқтисод:

$$\mathcal{E}_r^{ткм} = \frac{\mathcal{E}_r}{\sum P}, (\text{сўм/ткм.})$$

Бу ерда: $\sum P$ – автомобилларнинг транспорт иши.

Таклиф этилган тадбирларни жорий этишдан олинадиган иқтисодий самара:

$$\mathcal{E} = \mathcal{E}_r - KE_n, (\text{сўм}).$$

Бу ерда: K – жорий этиш ҳаражати, сўм;

E_n – сармоя киритишнинг самарадорлик меъёрий коэффиценти, ўзини қоплаш муддатининг тескари қийматидир, E_n қ 0.15. Ушбу қийматлар ҳозирги кунда қайта кўриб чиқилмоқда.

Тадбирни жорий этишни оқлаш муддати:

$$T_{ок} = \frac{K}{\Delta_r}, \text{ (йил)}$$

Ҳозирги босқичда ҳаражатларни оқлаш муддати қисқартирилмоқда, чунки кредитлар учун фоиз тўлаш зарурияти туғилмоқда.

12. ТРАНСПОРТ ТАРМО/И РИВОЖИДА ШАНХАЙ ХАМКОРЛИК ТАШКИЛОТИ (ШОС) ВА ЕВРОСИЁ ИҚТИСОДИЙ ХАМЖАМИЯТИНИНГ (ЕврАзЭС) АХАМИЯТИ

12.1. Шанхай ҳамкорлик ташкилоти (ШОС)

12.2. Евросиё иқтисодий ҳамжамияти (ЕврАзЭС)

12.1. Шанхай ҳамкорлик ташкилоти (ШОС)

Шанхай ҳамкорлик ташкилоти (ШОС)-хақаро ташкилот бўлиб, 2001 йил июн ойида ташкил этилган ва унинг аъзолари қозоқистон, Хитой, қирғизистон, Россия, Тожикистон ва Ўзбекистон давлатлари ҳисобланади. ШОСнинг мақсади бу: иштирокчи-давлатлар ўртасида ўзаро ишончни, дўстликни ва қўшничилик ришталарини мустаҳкамлаш; сиёсат, савдо-иқтисод, илмий-техника, маданият, марифат, энергетика, транспорт, экология ва бошқа соҳалар бўйича ўзаро самарали ҳамкорликни рағбатлантириш.

ШОС ташкил этилиши вақтида «Шанхай бешлиги» сиёсий бирлашмаси кўринишида бешта давлат-қозоқистон, Хитой, қирғизистон, Россия ва Тожикистон дан иборат эди. Бирлашма ўзининг олдига иштирокчи-давлатлар ўртасида харбий соҳа бўйича ўзаро ишончни кучайтириш; худудда тинчлик, хавфсизлик ва осойишталикни таъминлаш; терроризмга, сепаратизм ва экстремизмга қарши кураш олиб боришни мақсад қилиб олган эди. 2002 йилда «Шанхай бешлигига» Ўзбекистон қўшилди.

Давлатлар раҳбарлари Иттифоқи ШОСнинг олий органи ҳисобланиб, бир йилда бир маротаба мажлис ўтказилади. Бундан ташқари бир йилда бир маротаба, ШОСнинг бюджетини қабул қилувчи, Бош вазирлар (премьер министрлар) Иттифоқи мажлиси ўтказилади.

Ташкилотнинг фаолиятини мувофиқлаштирувчи асосий орган бўлиб, ташқи ишлар вазирлари Иттифоқи ҳисобланади. Турли йўналишлар бўйича ҳамкорлик вазирлар ва, ёки ўзаро мос келувчи маҳкамалар раҳбарларининг даврий асосдаги учрашувларида муҳокама қилинади.

ШОС доирасидаги жорий фаолиятини мувофиқлаштириш олтита давлатнинг ҳар биридан тайинланадиган миллий мувофиқлаштирувчилар Итиффоқига юкланади.

2004 йилнинг январ ойидан бошлаб ШОС тўлақонли халқаро ташкилот сифатида фаолият кўрсата бошлади. Унинг доимий ишловчи органлари: Худудий терроризмга қарши таркибий қисм (Тошкент шаҳрида жойлашган) ва административ-техникавий фаолият кўрсатувчи Ижрочи секретар бошчилигидаги ШОС Секретариати (Пекин шаҳрида жойлашган) расмий равишда иш бошладилар.

ШОС Секретариатининг раҳбари этиб Хитой халқ республикасининг (ХХР) Россиядаги собиқ элчиси Чжан Дэгуан тайинланган.

ШОСнинг йиллик харажатлари иштирокчилар ўртасида иштирокчиларнинг мажбуриятлари ва хохишларига асосан тақсимланган. ШОСнинг йиллик бюджети 3,5 млн.долларни ташкил этади, ундан 2,26 млн.доллари секретариат харажатлари учун ишлатилади, қолган қисми худудий терроризмга қарши марказ ва бошқа доимий ишловчи бўлимлар бюджетини ташкил қилади. ШОС йиллик харажатларининг 24% Россия ва Хитой, 21% қозоқистон, 15% Ўзбекистон, 10% қирғизистон ва 6% Тожикистон қоплайдилар.

Хитой ШОС доирасида Тожикистон томонидан киритилган: йўлларни қайта таъмирлаш, тоннел қурилиши ва коммуникациялар бўйича тўртта лойихани кўриб чиқишга тайёр. Тожикистон давлати Хитой раҳбариятига Душанбе-Айни-Худжан-Чанак автойўлини қайта таъмирдан ўтказиш, ҳамда Шахристон довони тагидан автомобил тоннелини қуриш лойихасини тақдим этди. Бу икки лойиханинг амалга оширилиши мамлакатнинг шимолий ва марказий қисми билан ер усти алоқасини таъминлаш имкониятини беради. Хитой раҳбариятининг берган маълумотига кўра ушбу лойихалар ШОС давлатларининг турли лойихаларини молиялаштириш мақсадида Хитой раҳбарияти томонидан 900 млн.доллар ажратиш лойихаси доирасида бўлади.

2004 йилнинг охирида Хитойнинг қўшни давлатлар билан боғловчи 60 та назорат - ўтказиш постларида 140 та йўловчи ва юк транспорти йўналишлари очилган. Хитой халқ Республикасининг коммуникациялар вазирининг муовини Фен Чженлинь 13 июндаги ахборот брифингидаги чиқишида сиёсат реформасининг бошланиши ва очиқ олиб борилишидаги охириги 20 йил ичида халқаро автойул тармоғи катта ривожланишга эришганлигини қайд этди. Хитой билан Россия, Муғилистон ва бошқа давлатлар автойул транспорти туғрисида 10 та давлатлараро икки томонлама келишувлар, манфаатдор давлатлар билан 3 та давлатлараро кўп томонли транспорт келишувлари имзоланган.

Бундан ташқари 2004 йил 13 апрелда ХХР «Йўллар ва транспорт харакатини бошқариш тўғрисидаги ХХР Низоми» босмасига биноан коммуникациялар вазирлигининг 3 2005 г. сонли йўриқномаси бўйича «Халқаро йўллар ва транспорт харакатини бошқариш тўғрисидаги Низом»нинг янгиланиши, хақаро автойул транспортининг ривожланишига ёрдам бериш учун қонуний қафолат яратди.

Мутахасисларнинг фикрича, Катта Мекон субминтакасида осие шоссе тизими ва иқтисодий ҳамкорлик тўғрисида давлатлараро келишуви доирасида биргаликдаги йўл тизимлари бўйича ҳамкорликни амалга оширишда, ҳамда ШОС иштирокчи давлатлари транзит йўл транспорти учун барча қулайликларни таъминлаш давлатлараро келишувини амалга оширишда Хитой жуда катта куч сарфлаган.

Ўзбекистонда транспорт коммуникациялари ҳамкорлигини ривожлантириш учун анча ишлар қилинган. Бугунги кунда Ўзбекистон йўллари, шу жумладан янги қуриладиган коммуникациялар барча кўрсаткичлари бўйича замонавий халқаро андозаларга мос келади.

Шу қаторда, Ўзбекистон билан ХХР ўртасида тўғри транспорт коридорининг мавжуд эмаслиги ўзаро савдо-иқтисодий муносабатларимиз ривожига тўсиқ бўлиб келмоқда. Биз Хитой, қирғизистон давлатларининг ва ривожланиш Осие банкининг Иркештам-Ош-Андижон автойўлини тезроқ қуриб битириш бўйича ҳаракатларини жуда мақуллаймиз. Биз ҳозирданок, Хитой, Марказий ва Жанубий Осие ни Афғонистон орқали Хинд океани портлари билан боғловчи трансконтинентал магистралнинг асосий бўлаги бўлган ушбу йўналиш бўйича темир йўл қурилишига тайёргарлик чораларини кўришимиз керак.

Ўзбекистоннинг Хитой билан энергетика, транспорт, телекоммуникация, қишлоқ хўжалиги, туризм, экология, банк соҳасидаги ШОС иштирокчи-давлатларининг асосий йўналиши ҳисобланган кўптармоқли ҳамкорлик дастурини ва тадбирлар Режаси амалга оширишда якин ҳамкорлик қилиши ШОС доирасида иқтисодий масалаларни ҳал этишда мустаҳкам пойдевор ясайди.

12.2.Евросие иқтисодий ҳамжамияти (ЕврАзЭС)

Евросие иқтисодий ҳамжамияти (ЕврАзЭС)-халқаро ташкилот бўлиб, унинг таркибига Россия Федерацияси, Белоруссия Республикаси, қозоқистон Республикаси, қирғизистон Республикаси ва Тожикистон Республикаси киради. ЕврАзЭС Божхона итиффоқини ва Ягона иқтисодий бўшлиқни ташкил этиш ва унда ўзаро муносабатларни такомиллаштириш мақсадида ташкил этилган.

Ҳамжамият 1999 йилнинг 26 февралда қабул қилинган Божхона итиффоқи ва Ягона иқтисодий бўшлиқ тўғрисидаги Шартнома ва 2000 йилнинг 10 октябридаги ЕврАзЭСни таъсис этиш тўғрисидаги Шартнома асосида ташкил этилган.

ЕврАзЭС асосий вазифаси этиб, Божхона итиффоқи жараёнида бошланган, Ягона иқтисодий бўшлиқни, янги келажакбоп услублар ва ўзаро алоқалар механизмини қўллаш ҳисобига яратиш ва такомиллаштириш самарасини ошириш ҳисобланади.Евросие иқтисодий ҳамжамиятининг яратилиши унинг иштирокчилари умумий ва миллий манфаатларни самарали ижро этилишига қаратилган.

Биринчидан, миллий бозорларни бирлаштириш ҳисобига катта сиғимдаги умумий бозорларни яратиш.

Иккинчидан, учинчи давлатлар томонидан етказилиши мумкин бўлган иқтисодий зарарлардан биргалашиб химояланиш ва умум иқтисодий тазйиқлар, хусусан жаҳон иқтисодини глобаллашуви жараёнининг ўсиши туфайли халқаро конкуренцияни мураккаблашиши, олдини олиш даражасини кучайтириш.

Учинчидан, бу минтақаларда ишлаб чиқарилган товар ва хизматлар, ҳамда капиталлар ва ишчи кучларининг умумий бозорда имтиёзли ҳаракатланиши ташкил этиш.

Тўртинчидан, Хамжамият давлатлари миллий иқтисодий манфаатларини амалга ошириш.

Божхона итиффоқини БМТ да рўйхатидан ўтказилувчи халқаро субъект ҳуқуқидаги жамият кўринишидаги Евросиё иқтисодий хамжамиятига айлантирилиши, унинг бошқа халқаро ҳуқуқ субъектлари билан алоқа қилишида салоҳияти ва таъсирини кучайтириши, ҳамда дунё бозорларига чиқишини таъминлашда ахамиятли қадам бўлди. Божхона итиффоқидан фарқли ўлароқ ЕврАзЭС хамжамият иштирокчилари манфаатларини бошқа давлатлардан, уларнинг минтақавий жамиятларидан, халқаро ташкилотлардан, жаҳон савдо ташкилотидан тасарруф этиш ва химоялаш ҳуқуқига эга.

ЕврАзЭС таркибий қисмининг шаклланиши тугатилган. Евросиё иқтисодий хамжамияти таъсис этилиши Шартномасининг 3 моддасига асосан Хамжамиятнинг бошқариш органлари қуйидагилар:

Давлатлараро совет (ЕврАзЭСнинг олий органи) - икки табақали орган бўлиб, унга президентлар ва ЕврАзЭС иштирокчи-давлатлари ҳукумат бошлиқлари қирадилар. Давлатлараро совет хамкорликнинг стратегиясини, унинг асосий турларини белгилайди, уларнинг бажарилишида керакли қарорлар қабул қилади ва назорат ишларини амалга оширади, бошқарув органларининг вазифалари ва молиялаштириш тартиблари бўйича низомларни тасдиқлайди.

Евросиё иқтисодий хамжамияти Давлатлараро советининг Низоми Давлатлараро советнинг 31.05.2001 й. №3 сонли қарори билан тасдиқланган. Давлатлараро совет процедура қоидалари (Давлатлараро советнинг 31.05.2001 й. №4 қарори билан тасдиқланган) асосида давлат бошлиқлари- Давлатлараро совет аъзолари бир йилда бир маротаба, ҳукумат бошлиқлари – бир йилда икки маротаба мажлис ўтказиш учун йиғиладилар. Советга, давлат бошлиқлари таркибидан бир йил муддатга сайланувчи, раис бошчилик қилади. Муовинликни шу давлатнинг ҳукумат бошлиғи бажаради. Ҳозирги кунгача Давлатлараро советнинг 14 та йиғилиши ўтказилиб, 259 та қарор қабул қилинган.

Интеграция қумитаси – ЕврАзЭС доимий ишловчи органи бўлиб, аъзолари этиб ЕврАзЭСга аъзо давлатлар ҳукумат бошлиқларининг муовинлари (премьер-министралар) ҳисобланадилар. Хамжамият доирасида қабул қилинган қарорлар бажарилишини кўриб чиқади, Хамжамият органларини бир бири билан алоқасини таъминлайди, ЕврАзЭС бюджети шаклланиши бўйича таклифлар тайёрлайди ва бажарилишини назорат қилади.

Интеграцион қумитанинг раиси ЕврАзЭСнинг Давлатлараро совети томонидан тайинланади. Интеграция қумитанинг раиси этиб, Давлатлараро

совет раиси этиб тайинланган давлат рахбарининг хукумат бошлигининг муовини тайинланади. Евросиё иқтисодий хамжамияти Интеграция кумитаси Низоми ЕврАзЭС Давлатлараро совети 31.05.2001 й. №6 сонли қарори билан тасдиқланган.

Интеграция кумитасининг процедура қоидаларига асосан (Интеграция кумитасининг 27.07.2001 й. №2 сонли қарори) йиғилиш кварталда бир маротаба ўтказилади. Хамжамият ташкил этилгандан бери Интеграция кумитасининг 25 та йиғилиши ўтказилган ва йиғилишда 524 та қарор қабул этилган.

Интеграция кумитасининг йиғилишлари оралиғида Хамжамият жорий ишини ЕврАзЭС иштирокчи давлатлари бошлиқлари томонидан тайинланадиган доимий валиллар Комиссияси таъминлайди. Доимий вакиллар Комиссияси ўз ишини 2002 йилнинг август ойидан бошлаган бўлиб доимий раисларнинг 33 та йиғилиши ўтказилган. Доимий вакиллар Комиссиясининг раиси этиб Давлатлараро советга раислик қилаётган давлат бошлиқининг вакили тайинланади.

Интеграция кумитаси ва Давлатлараро советнинг ташкилий ва информацион-техник таъминотини, бош секретар бошчилигидаги, Интеграция кумитасининг секретариати амалга оширади. Бош секретар Интеграция кумитаси таклифи асосида ЕврАзЭСнинг Давлатлараро совети уч йил муддатга тайинлайди. ЕврАзЭСнинг бош секретари этиб Григорий Алексеевич Рапота тайинланган.

Парламентлараро Ассамблея – Евросиё иқтисодий хамжамияти миқёсидаги парламентли хамкорлик органи. Парламентлараро Ассамблеянинг вазифасига Хамжамият давлатларининг миллий қонунчилигини уйғунлашувига ва уларни ЕврАзЭС миқёсида тузилган Шартномага мослаштиришчун қонунчилик актларининг модел лойихаларини ўратиш ишларидан ташқари қонунчилик негизини яратишга қаратилган. Парламентлараро Ассамблеянинг Низоми Интеграция кумитасининг 27.07.2001 й. №10 сонли қарори, унга 26.04.2002 й. №100 сонли қўшимча ва Давлатлараро советнинг 13.05.2002 й. №52 сонли қарори билан тасдиқланган.

Хамжамиятнинг Суди - Евросиё иқтисодий хамжамияти миқёсидаги ЕврАзЭСнинг таъсис этиш Шартномасини ва бошқа шартнома ва қарорларни иштирокчи давлатлар томонидан бир хил қабул этилиши, ҳамда ЕврАзЭС органлари қарорларини амалга ошириш даврида иштирокчи давлатлари ўртасида юзага келиши мумкин бўлган иқтисодий низоларни хал этиши хизмат қилади.

Давлатлараро советнинг 27.04.2003 й. №122 сонли қарори асосида ЕврАзЭС судининг Статуси (давлат рахбарлари даражасида) тасдиқланган. ЕврАзЭС суди шакллантирилгунга қадар, вақтинчалик, уни вазифасини МДХ Иқтисодий суди бажаради.

Евросиё иқтисодий хамжамияти таъсис шартномасининг 9 моддасига асосан, ушбу Шартнома ва Хамжамият миқёсидаги бошқа шартномаларда акс эттирилган мажбуриятларини ўз зиммасига олувчи, барча давлатларни ўз сафига киритиши мумкин.

Янги давлатларнинг қўшилиши Давлатлараро советнинг 13.05.2002 й. №45 сонли қарори билан тасдиқланган “Евросиё иқтисодий ҳамжамияти аъзолигига қабул қилиш тартиби тўғрисидаги Низом” асосида мувофиқлаштирилади.

Таъсис шартномасининг 10 моддасига биноан ихтиёрий давлат ёки халқаро давлатлараро ташкилотга ЕврАзЭСда Кузатувчи статуси берилиши мумкин. Ушбу статуснинг берилиши Давлатлараро советнинг 13.05.2002 й. №46 сонли қарори билан тасдиқланган “Евросиё иқтисодий ҳамжамиятида Кузатувчи статусининг Низоми” билан мувофиқлаштирилади. Давлатлараро советнинг 13.05.2002 й. №47 ва №48 қарорлари асосида ЕврАзЭСда Кузатувчи статуси Молдова ва Украина Республикаларига берилган.

Евросиё иқтисодий ҳамжамиятининг таъсис Шартномасининг 12 моддасига асосан Интеграция кумитасининг жойлашиш ери этиб Москва ва Алма-Ата шаҳарлари қабул этилган.

Шартноманинг 13 моддасига асосан Давлатлараро советнинг қарорлари консенсус асосида қабул элидаи. ЕврАзЭС ишчи органларининг барча қарорлари учдан икки овоз тўплаш йўли билан қабул этилади. Овозлар сони иштирокчи давлатларнинг Хамжамиятдаги молиявий улушига тўғри пропорционал.

ЕврАзЭС органлари фаолиятининг молиялаштирилиши (15 модда) Давлатлараро советнинг 31.05.2001 й. №16 сонли қарори билан тасдиқланган “Евросиё иқтисодий ҳамжамияти бюджетининг шакллантирилиш ва тасарруф этиш тўғрисидаги Низом” асосида Хамжамиятнинг бюджети хисобидан амалга оширилади. Ушбу Низомга биноан Хамжамият бюджетнинг даромад қисми иштирокчи давлатларнинг таъсис улушлари хисобидан шакллантирилади.

Бюджетнинг сарф харажатлари- ЕврАзЭС органларини ушлаб туриш (Хамжамиятнинг Интеграция кумитаси ва Парламентлараро Ассамблея фаолияти), халқаро фаолият ва Хамжамият миқёсидаги томонларнинг биргаликдаги тадбирларига (Давлатлараро совет, Интеграция кумитаси ва доимий вакиллар Комиссияси мажлисларини ўтказиш харажатлари) қаратилади.

Давлатлараро советнинг 27.09.2005 й. Душанбе шаҳридаги йиғилишида Хамжамиятнинг ҳамкорлик бўйича устивор йўналишларидан бири этиб транспорт тармоғи қайд этилган. Шарқий Осиё ва /арбий Европа ўртасидаги товар айланиш хажми бугунги кунда 500 млрд.долл. ташкил этганлиги, аммо юкларнинг атиги 1% собиқ совет давлатлари орқали ўтаётгани қайд этилди. ЕврАзЭС иштирокчи давлатлари транспорт потенциалининг ривожланиши бу давлатларнинг ривожда катта ахамият касб этиши мумкин.

Хамжамият давлатларида ишлаб чиқаришнинг ўсиши, қирғизистон Республикасидан ташқари бошқа давлатларда, транспорт тизимлари ишига ижобий таъсир кўрсатди. 2005 йилнинг биринчи ярмида юк ташиш хажми (трубаўтказгичлардан ташқари) Беларус Республикасида 7,4%, қозоқистон Республикасида 2,8% , Россия Федерациясида 5,4%, Тожикистон Республикасида 1,4% га ошди. қирғизистон Республикасида саноат ва қишлоқ

хўжалик маҳсулотларини ишлаб чиқариш камайиши билан бирга юк ташиш хажми 3,9% га қисқарди.

Транспорт корхоналаринг юк айланмаси қирғизистон Республикасидан ташқари барча давлатларда ортди.

қозоқистон Республикасидан ташқари барча давлатларда темир йўл транспортида юк ташиш тарифи кўтарилди (2005 й. Июнь 2004 й. Декабр ойларига нисбатан): Беларусь Республикасида – 4,6%, қирғизистон Республикасида – 23,3% (2005 й. 1-ярим йиллиги 2004 й. 1-ярим йиллигига нисбатан), Россия Федерациясида - 8,8%, Тожикистон Республикасида – 11,8%.

Автомобил транспотида юк ташиш тарифлари 2005 й. Июнь ойида 2004 й. Декабр ойига нисбатан Беларус Республикасида – 4,7%, қозоқистон Республикасида – 1,2%, қирғизистон Республикасида – 6% (2005 й. 1-ярим йиллиги 2004 й. 1-ярим йиллиги 2004 й. 1-ярим йиллигига нисбатан) , Россия Федерациясида -6,7% ва Тожикистон Республикасида – 2,1 % га ошди.

қозоқистон Республикаси ЕврАзЭС доирасида ягона темир йўл тарифини жорий этиш таклифини киритмоқда. Чунки Россия орқали транзит ўтадиган юклар тарифининг юқорилиги қозоқистон билан Белоруссия давлатлари ўртасида юк ташишни ўстиришда асосий тўсиқлардан бири бўлиб келмоқда. қозоқистон Белоруссияда ишлаб чиқарилган қишлоқ хўжалик техникаси, юк автомобиллар, карьер самосваллари, қурилиш материалларини келтиришдан манфаатдор, ва Белоруссиянинг пахтага ва жунга бўлган талабини қондиришга тайёр.

қозоқистондан Белоруссияга ва қозоқистондан Россияга харакатланувчи тезкор контейнерли темир йўл поезда, ҳамда Урумчи-Брест ва Урумчи-Москва контейнерли темир йўл поезда йўналишининг ишга туширилиши денгиз юк ташувига алтернатива бўлади. РФ транспорт министрлигининг маълумотига кўра Хитой ва Европа денгиз портлари орқали контейнерлар ташишининг умумий нархи ҳозирги кунда ўртача 2600 долларни ташкил этмоқда. Юкнинг этиб келиш муддати 25-30 кун. Янги контейнерли поезднинг ишга туширилиши билан темир йўлда ушбу йўналиш бўйича юк ташиш нархи денгиз транспортида ташиш нархи билан бир хил бўлади. Лекин темир йўл йўналиши бўйича юк ташилиш вақти 3 маротада қисқаради. қозоқистон давлати янги лойиха денгиз юк ташуви билан ўзаро тенг шароитда қурашиш имконияти яратилиши учун қозоқистон, россия ва белоруссия темир йўлларида ягона тариф ставкасини 0,16 доллар ҳисобида қўллашни таклиф этди. Ушбу шароитда юк жўнатувчининг харажатлари 650 долларга камаяди. Маршрут бўйича юк ташишнинг умумий нархи бир контейнер учун 2850 долларни ташкил этади. Россия, Белоруссия ва қозоқистон учун ушбу лойиха катта аҳамиятга эга, чунки темир йўл тармоғида юк ташиш бўйича янги ҳамкорликдир.

қозоқистонда Россия-қозоқистон “Камаз-инжинеринг” қўшма корхонасининг ишга туширилиши автотехника ишлаб чиқаришдаги Россия-қозоқистон лойихаларининг биринчи ва энг каттасидир. ЕврАзЭС худди шундай лойихаларни ўзининг олдида мақсад қилиб қўйган эди. Россиянинг саноат энергия вазирлиги техник солаш тармоғида “Камаз” билан актив

хамкорлик қилади. “Камаз” Россия юк автотранспорти экологияланишида пешқадамлик қилди ва “Евро-1,2,3” юқори экологик андозаларини тадбиқ эта бошлади. Биргаликдаги, экологик мухитни яхшилашдан манфаатдор хамкорлик самараси, яқин вақтларда тасдиқланиши кўзда тутилган автомобилларнинг экологик хавфсизлиги юзасидан техрегламент лойихасидир. Техрегламент ёнилғи-мой махсулотларига экологик талабларни яратишга қаратилган. Техрегламент миқдорлари фақат Россия учун тегишли бўлмасдан ягона иқтисодий минтақадаги барча давлатларга алоқадордир.

“Камаз-Инжинеринг”ни таъсисчилари бўлиб “Қазахстан инжинеринг” миллий компанияси ва Россиянинг “Камаз” ОАЖ хизмат қиладилар. Саноатнинг лойиха қуввати бир йилда 2350 дона автомобил, шу жумладан 200 автобус, 1500 автосамосвал ва 650 самосвал тиргаклари. 2007 йилдан автобусларни ишлаб чиқариш режалаштирилган.

Ўзбекистон Президенти Ислон Каримовнинг 2005 йил 6 октябр ойидаги Ўзбекистон Республикасини ЕврАзЭС аъзолигига киритиш ҳақидаги Хамжамиятга қилган мурожати ЕврАзЭС ҳаётида катта ахамиятга эга бўлди. Ўзбекистон президенти, “Марказий Осий хамкорлиги” ташкилотининг (ОЦАС) С.Петербург шаҳрида ўтказилган йиғилишида ОЦАС билан ЕврАзЭСни бирлаштириш тўғрисида қарор қабул этилгандан сўнг, ЕврАзЭС киражагини маълум қилди. 2006 йилнинг 25 январ ойида ЕврАзЭСнинг С.Петербург шаҳрида ўтказилган навбатдан ташқари мажлисида Ўзбекистон Республикасининг расмий равишда ЕврАзЭСга қабул этилди, ОЦАС билан ЕврАзЭС бирлаштирилди.

Энди Ўзбекистоннинг 85 та шартномага, ЕврАзЭС миқёсидаги келишув ва протоколларга қўшилиши талаб этилади. Бу жараён икки қисимдан иборат бўлади: 2006 йилнинг 1 июнигача биринчи даражадаги 20 та хужжатни, 2006 йилнинг охиригача ЕврАзЭС иштирокчи давлатлари томонидан қабул қилинган қолган барча хужжатларни имзолаши ва тан олиши зарур.

Ўзбекистоннинг ЕврАзЭС га қўшилиш протоколини имзолаши, унинг олдида евросиё интеграцияси масалаларини ҳаётга тадбиқ этишда янги имкониятларни юзага келтиради, шерикчилик алоқаларини мустахкамлайди, хамжамиятнинг халқаро аренадаги салочиятини кучайтиради. Давлатларимизнинг биргаликдаги илмий-ишлаб чиқариш потенциалидан унумли фойдаланиб, катта ҳажмдаги масалаларни, шу жумладан: сув-энергетика бошқаруви, нефтегаз секторида хамкорлик, транзит-транспорти потенциали, ҳал этиш имконияти яратилади, шу жумладан энергетика секторини интеграциялаш, атом энергиясидан тинчлик мқасадида фойдаланиш ишларини биргаликда амалга ошириш.

Кейинчалик Ўзбекистон ЕврАзЭС доирасида тузилган 9 та хужжатга қўшилишни мақсад қилиб қўйган.

Ўзбекистоннинг ЕврАзЭСга кириши туфайли у қатор имтиёзларга эришади. Бу аҳолининг давлатлар ҳудудида визасиз ҳаракатланиши, хамжамият давлатларида Ўзбекистон олий таълим дипломларини тан олиниши, ва асосийси, республикмизнинг жаҳон савдо ташкилоти (ВТО), ОБСЕ, ва бошқа халқаро ташкилотлар билан алоқасининг мустахкамланиши.

Ўзбекистоннинг савдо-иқтисодий айланишида Россия асосий ўрин эгаллайди. 2004 йилда Ўзбекистон ва Россия ўртасидаги товар айланиши 1,38 млрд. долларни ташкил этиб, бу кўрсаткич 2003 йилга нисбатан 38% га юқоридир. 2005 йилнинг 7 оyi мобайнида товар айланиши 1,15 млрд. долларни ташкил этди, бу ўтган йил кўрсаткичидан 37% юқоридир.

Ўзбекистон ва Россия ўртасидаги ўзаро товарлар сотуви охириги 5 йил давомида тинимсиз ўсди ва 2005 йилда 1762,7 млн.долларни ташкил этди, бу кўрсаткичнинг оритиши 2004 йилга нисбатан 27,8% ташкил қилди, бунда Россия экспорти 860,5 млн.долларни (қ12,2%) ва импорти 902,2 млн.доллари (қ47,3%) .

Россия экспортининг Ўзбекистондаги асосий моддалари бу, машиналар, жихоз ва транспорт воситалари (33,2%), металл ва металл буюмлар(24,8%), химия саноати махсулотлари(18,6%), ёғоч ва целлюлоза-қоғоз товарлари (17,1%). Россия импортида Ўзбекистондан енгил автомобиллар ва бошқа машина ва жихозлар асосий ўринда турадилар (42,3%), озиқ овқатлар (38,7%), пахта толалари ва текстил махсулотлари (13,9%).

13. БИЗНЕС-РЕЖА. УНИНГ МАҚСАДИ ВА ВАЗИФАЛАРИ

13.1. Бизнес-режанинг таркиби

13.1.1. Ижро этиш резюмеси (АТКнинг имколнийатлари)

13.1.2. АТК тармоғи ва кўрсатилувчи хизматларнинг турлари.

Халқаро автомобил ташувлари тармоғининг таърифи.

13.1.3. Транспорт хизматлари бозорини ўрганиб чиқиш

13.1.4. Маркетинг - режаси.

13.1.5. Ишлаб чиқариш режаси

13.1.6 Инвестиция режаси

13.1.7. Ташкилий режа

13.1.8. Хавф ва суғурталашни баҳолаш.

13.1.9. Молиялаштириш режаси

Фирма, компания хўжалик фаолиятини бозор талабларига асосан ва даромад кўпайишини кўзлаган холда яқин ва узок муддатга режалаштириш бизнес режанинг мақсади хисобланади.

АТК бизнес режасининг мақсади кўринишида, қуйидагиларн келтириш мумкин:

- фойда кўриш меъёрини ошириш _____%
- транспорт хизматлари кўрсатиш бозорини кенгайтириш _____%
- ташувларнинг янги йўналиш ва маршрутларини ўзлаштириш _____%
- транспорт хизматларининг янги турларини ўзлаштириш
- транспорт хизматлари бозорининг янгилари билан шуғулланиш
- бошқа турдаги фаолият турларини ўзлаштириш

Бизнес-режа тадбиркорга қуйидаги асосий масалаларни хал этишда ёрдам беради:

- АТК фаолият йўналишини белгилаш, мақсадли бозор ва бу бозорда ўрни;
- АТКнинг узоқ ва қисқа муддатли мақсадларини, стратегиясини ва уларга эришиш тактикасини белгилаш.
- АТК томонидан кўрсатилувчи хизматлар таркиби ва кўрсаткичларини танлаш. Уларни яратиш ва амалга оширишда ишлаб чиқариш қийматларини баҳолаш;
- Кўзланган мақсадларга эришишда АТК ходимларининг ва ишчи жойларининг мослигини баҳолаш;
- Бозорни ўрганиш, реклама, АТК хизматларини тақдирлаш, нархларни ўрнатиш, хизматларни тақдим этиш йўллари топиш ва бошқалар учун АТКда маркетинг тадбирлари таркибини аниқлаш;
- АТКнинг моддий ва молиявий ҳолатини, ва бу ресурсларни кўзланган мақсадларга эришишга мослигини баҳолаш;
- Бизнес-режани амалга ошириш учун тўсқинлик қилувчи ва юзага келиши мумкин бўлган қийинчиликларни олдиндан ҳисобга олиш.

Бизнес-режа бу автотранспорт корхонасини унинг катта кичиклигидан, фаолият туридан ва ташкилий-ҳуқуқий кўринишидан қатъий назар, замонавий бозор иқтисодида бошқариш қуроли бўлиб хизмат қилади.

Мумкин бўлган инвесторлар ва бўлажак ҳамкорлар билан учрашув ва музокараларда бизнес-режа бизнес-таклифларнинг асоси бўлиб хизмат қилади.

Бизнес-режадан келиб чиқадиган тадбирларни амалга ошириш учун, шу жумладан лизинг бўйича транспорт воситаларини, жихозларни харид қилиш, ишчи биноларни таъмирлаш ёки қайта таъмирлаш, ва бошқа тадбирларда банклар ёки бошқа молия ташкилотлар томонидан кредитлар олинишида асос бўлиб хизмат қилишлари мумкин.

Бизнес-режа, шу жумладан АТК менеджерлари учун АТКга турли ўзгаришларни киритиш, янги фаолият турларига ўтиш, бошқа минтақа ва хорижда филиаллар очиш, янги ишлаб чиқариш майдонларини яратиш ва ташувларнинг янги технологияларини тадбиқ қилиш, транспорт воситалари таркибини ўзгартириш, бошқарув таркибини ўзгартириш, зарурий ходимларни танлашда қурол бўлиб хизмат қилади.

13.1. Бизнес-режанинг таркиби

АТКнинг намунавий бизнес-режаси қуйидаги бўлимлардан ташкил топади:

1. Ижро этиш резюмеси (АТКнинг имкониятлари)
2. АТК тармоғининг ва хизмат турларининг характеристикаси
3. Транспорт хизматлари бозорини ўрганиб чиқиш натижалари
4. Маркетинг режаси.
5. Ишлаб чиқариш режаси

6. Инвестиция режаси.
7. Ташкил этиш режаси.
8. Суғурталаш ва хавфни баҳолаш.
9. Молиявий режа.

I-иловада бизнес-режа титул варағининг куриниши келтирилган.

Бизнес-режа таркиби, бўлимлар рўйхати бетлари билан кўрсатилади.

Бизнес-режа етарли даражада тўлиқ ва аниқ, ёзма равишда бажарилган бўлиши керак. Бизнес-режа аниқлигига кўрсатилувчи хизматларнинг етарли ва сифати бўйича, хақаро ташувлар билан боғлиқ бўлган тасодифий хавф маълумотларни чуқур текшириш асосда эришилади.

Автотранспорт компаниялари ўртасидаги юқори конкуренцияни ҳисобга олган ҳолда АТК бизнес-режаси «конфиденциаллик морандуми» бўлимидан иборат бўлади. Унда тижорат сирини сир сақлаш зарурияти, шу жумладан ҳужжатдаги маълумотларни тарқатмаслик кўзланади.

13.2. Ижро этиш резюмеси (АТКнинг имколнийатлари)

Бизнес-режанинг ушбу биринчи бўлими барча охирида ишлаб чиқилади, Ушбу бўлим одатда 2-3 бетдан иборат бўлиб, АТК тўғрисида, тижорат фаолияти ва режаси тўғрисида маълумотларни ташкил этиши керак.

Шундай қилиб, бўлимда қуйидагиларни акс эттириш зарур:

1. АТКнинг асосий мақсади. Ушбу мақсадлар кўринишида қуйидагилар бўлиши мумкин: хизматлар ҳажмини ошириш; соф фойда олиш; мавжуд бозорда АТКнинг улушини ошириш ва бошқа.
2. Юқоридаги мақсадларга эришиш учун АТКнинг асосий стратегияси.
3. қабул қилинган стратегия доирасида тадбирларнинг қисқа таърифи.
4. Режалаштирилган даврда АТК нима билан шуғуланиши.
5. Режани амалга ошириш учун қанча маблағ керак ва қаердан олинishi.
6. Таклиф этилаётган хизматлар бошқаларникидан нимаси билан афзал ва нима сабабдан истеъмолчи айнан ушбу хизматидан фойдаланиши.
7. Яқин йилларда қандай ҳажмда хизматлар кўрсатилиши кўзда тутилган.
8. Хизматларни ишлаб чиқиш учун режалаштирилган харажатлар миқдори.
9. қанча соф фойда олинishi кўзланган.
10. Ушбу ишга инвестициянинг фойда даражаси қанча.
11. қанча кафолатли муддатдан сўнг қарзга олинган маблағларнинг қайтарилиши.
12. АТК ишлаш шароитининг ўзига хослиги.
13. АТКни ташкил этиш ва рўйхатдан ўтказиш бўйича маълумотлар.
14. АТК раҳбариятининг боғланиш телефонлари.

13.3. АТК тармоғи ва кўрсатилувчи хизматларнинг турлари.

Халқаро автомобил ташувлари тармоғининг таърифи

Ушбу бўлимда миллий ва хорижий корхоналар томонидан кўртилувчи транспорт хизматларининг турлари келтирилади.

Хақаро ташувларни амалга оширувчи АТК тахлили, охириги 4-5 йиллардаги тармоқ ахволи, ривожланиш тенденцияси келтирилади

Тадқиқотни бажаришда миллий ва халқаро ташувчилар ташувларининг асосий нўналишлари ва хажмлари кўрсатилиши керак. Тармоқнинг ривожланиш йўллари, мисол учун Хитой ва Афғонистонга юк ташувларининг янги йўналишлари ва ташиш хажмларини тезкор ўзлаштириш, Республикадан Россияга қишлоқ хўжалик махсулотларини жўнатишни кўпайтириш ва.х.к.

АТКнинг ва кўрсатилувчи хизмат турларининг кўрсаткичлари.

Бу бўлимда АТКнинг молиявий ахволи, конкурентбардошлиги, бошқарув ходимларининг профессионализи, бозор шароитида ишлаш учун янги фикрларнинг мавжудлиги кўрсатилади.

АТКни таърифлашда қуйидаги кўрсаткичларни кўрсатиш мақсадга мувофиқ ҳисобланади:

- Банк ҳисоб рақамидаги миқдорлар:
 - Сўм кўринишида
 - Валюта кўринишида
- Корхонанинг ташкилий-ҳуқуқий тури
- Корхонанинг таъсисчилари
- Корхонанинг капитали
- Низом бўйича асосий фаолият тури
- Халқаро ташувлар учун транспорт воситаларининг мавжудлиги ва сони
- Корхонанинг келажак фаолият тури

АТКнинг хизмат турлари

АТК кўрсатадиган хизмат турларини ёритишда, кўрсатилувчи хизматларнинг сифат кўрсаткичлари конкурент корхоналар хизматларидан устунлиги тарафидан ёритилади.

Хизматларнинг асосий сифат кўрсаткичлари бўлиб, режаларни амалга ошириш учун ҳуқуқий асоснинг мавжудлиги, яъни хизматлар кўрсатиш учун корхонанинг лицензияси, андоза талабларига жавоб берувчи сифат сертификатлари, техник шароитлари, низом ва бошқа меъёрий ҳужжатларнинг мавжудлиги ҳисобланади.

Хозирги вақтда қуйидагиларга мажбурий сертификация талаб этилади:

- «Темир йўл, ҳаво ва автомобил транспортида юк ва йўловчиларни ташиш фаолиятини лицензиялаш Низоми» асосида юк ва йўловчиларни ташиш (ВМ 12.05.96 й. №175 сонли қарори);

Хизматларнинг бошқа турлари корхона ихтиёрига қараб автомобил ва дарё транспорти Ўзбекистон агентлиги томонидан сертификацияланиши мумкин.

13.4. Транспорт хизматлари бозорини ўрганиб чиқиш

Ушбу бўлим бизнес-режанинг асосий ва мураккаб бўлимларидан биридир. Тажриба шуни кўрсатадики, бозор шароитини яхши билмаслик кўп тижорат лойиҳаларининг хомлигидан далолат беради.

Ихтиёрий инвестиция қарорини қабул қилишда, бозорга таъсир этувчи кўп қиррали омилларни ўрганиш бирламчи асос бўлиб хизмат қилади.

Талаблар таркиби ва даражаси, ўзгариш тенденциясининг қанчалик чуқур ўрганилганлиги инвестиция лойиҳасининг ютуғи ва корхонанинг бозордаги ўрнини ушлаб туриш муддатини белгилайди. Бозор шароитини ўрганиш натижалари корхонанинг узоқ муддатли стратегияси ва жорий сиёсати учун пойдевор бўлиб, инсон ва моддий-техника ресурсларига таълабни белгилайди.

Бизнес-режа учун намунавий изланишлар учта асосий босқични ўз ичига олади.

Биринчи босқич-транспорт хизматларига талаблар ва ривожланиш тенденциясини ўрганиш.

Бунда яқин ва узоқ келажакда хизматлар кўрсатиш учун бозор ва талаблар сиғими аниқланади.

Шу жумладан ташувлар тарифи ва ташувлар хажмига таъсир этувчи ташқи омиллар белгиланади.

Бизнес-режада талаб турли даражаларда белгиланади:

- ички ва ташқи бозордаги транспорт хизматларига;
- худудий бозорларда;
- хизмат турларининг аниқ белгиланган турларига;
- аниқ корхоналар томонидан таклиф қилинувчи товарларни ташишга.

Миқдорий ўлчовлар учун бозорнинг хажмий талаби ва сиғими асосий кўрсаткич бўлиб хизмат қилади.

Бозорнинг сиғими-бу мумкин бўлган энг кўп талаб. Бозорнинг талаб хажми хар бир аниқ даврда бозор сиғимининг баъзибир улушини ташкил қилади. Бозор сиғими ва талаб хажми ўртасидаги фарқ инвестиция лойиҳасини жорий этиш натижасида корхона эришмоқчи бўлган, бозор хизматларининг келажagini белгилайди

Хар бир аниқ давр учун талабнинг катталиги ва бозор сиғими бир неча омилларнинг вазифаси бўлади:

- бозорнинг таркиби;
- бошқа ташувчилар конкуренцияси;
- нархлар бўйича талабнинг эгилувчанлиги;
- ижтимоий-иқтисодий жараёнларда бозорнинг ўзгариши;
- тақсимланиш йуллари;
- талабнинг ўсиш даражаси

Иккинчи босқич-бозор таркиби ва асосий сегментларини белгилаш

Бу изланишдан олинадиган мақсад бўлиб, транспорт хизматларини кимга ва қандай сотиш, хизмат қилади.

Мақсадга эришиш учун бозорнинг асосий сегментлари ҳолатини ва ривожланиш келажагини аниқлаш ишлари амалга оширилади; корхона фаолияти учун мақсадий сегментларни танлаш билан яқунланади. Бу изланишлар натижаси маркетинг стратегиясини ишлаб чиқишда ўзига яраша таъсир кўрсатади.

Бозор сегментлари автоюкташувлар характери (сифат кўрсаткичлари, фойдаланиш натижаси) билан, талабкорлар табақаси ёки бозорнинг географик бўлиниши билан белгиланиши мумкин

Бозорни сегментлаш услубини қўллаш (яқунловчи талабкор, географик кўрсаткичлари ёки талабкорлар табақаси бўйича) махсулотнинг турига, информациянинг мавжудлиги боғлиқ бўлиб, ҳар бир аниқ шароитга мосланиб танланади.

Бозорни сегментлаш ишларининг самараси, белгиланган сегментларнинг мақсадий тадбирлар ўтказиш учун қанчалик фойдалилигидан келиб чиқади.

Сегментлашнинг яқуний мақсади, бу-сизнинг махсулотингизга талабни оширувчи талаб гуруҳини ажратишдир.

Бозорни сегментлашда транспорт хизматига бозорда (I,II,III,...n) мумкин бўлган талабкорларни қуйидаги белгилар бўйича аниқлаш тушунилади:

- ташувларнинг йўналишлари (маршрутлари) бўйича
- юкларнинг турлари бўйича
- ташувларнинг даврийлиги (хафта, ой, чорак, йил давомида) бўйича
- юк сақланишига талаблар бўйича
- етказиб беришнинг тезкорлиги бўйича

Бу маълумотлар асосида белгиланади:

- транспорт хизматлари бозорида энг келажакбоп талабкорлар
- ушбу талабкорларга хизмат кўрсатишдан корхонанинг манфаатдорлиги (фойдалилик даражаси)
- кўрсатилувчи хизматларнинг (тарифи, сифати) талабкорга мақуллиги

Учинчи босқич - танланган бозорда конкуренция шароитларини ўрганиш.

Жараён асосий рақобатчиларнинг транспорт хизматларини баҳолаш, уларнинг режалари, фаолиятининг тактика ва стратегияси ўганишни ўз ичига олади.

Мусобақа шароитини ўрганиш туфайли олинган маълумотлар, корхона танлаган бозор сегментида хизматларни сотиш ва нарх стратегиясини белгилайди.

Бизнес-режада корхона ўзининг бизнес-режасини рақобатчи корхоналар бизнес-режаси билан солиштириш зарур. Миқдорий кўрсаткичлар юк автомобилларида ташувлар учун ва йўловчи ташувлари учун алоҳида жадвалларга киритилади.

Корхонанинг умумлаштирилган кўрсаткичлари 1-жадвал кўринишида акс эттирилади.

Юк автомобилларида ташувлар жадвалга илова:

1дан 16 гача бўлган кўрсаткичлар, ташувлар турига қараб ўзгариши мумкин. Бу кўрсаткичларни баҳолаш 10-балли шкала бўйича бўлиб, 1дан 16 гача бўлган кўрсаткичларнинг баллари йиғиндиси «Р» мижоз учун фодоли самара бўлиб хизмат қилади.

17-кўрсаткич 100 балли тескари пропорционал шкала бўйича баҳоланади (нархи қанчалик кичик бўлса, балл шунча кўп ва тескари) ва «С» - хизматлари учун нисбий харажатларни кўрсатади «Р» (фойдали самара)ни «С» (нисбий харажатлар)га нисбати орқали, транспорт хизматларининг конкурентбоплигини кўрсатади.

1-жадвал

Корхонанинг рақобатчилари ва рақобатбоплиги тахлили.

Кўрсаткичларнинг номи	Корхона	Рақобат корхоналар			
		1	2	3	4
1. Корхонанинг катталиқ ўлчови					
2. Транспорт воситаларининг тури					
3. Хизматлар тури					
4. Транспорт хизматларининг нархи					
5. Рақобатбоплик коэффициент					

13.5. Маркетинг - режаси

Маркетинг – режаси бизнес-режанинг заррурий бўлими ҳисобланади. АТК учун замонавий маркетинг бу-корхонанинг хизматлар кўрсатишидги йўналиш тизимини, бозорни ўрганиш натижасида ва мижозларнинг талабини қаноатлантириш учун уларнинг аниқ талаблари асосида, корхонанинг бошқа корхоналар орасидан яхшилигига эришиш ва юқори фойдага эришишдир.

Маркетинг режаси қуйидаги бўлимлардан ташкил топади:

- мавжуд маркетинг ҳолатини таҳлил қилиш;
- корхонанинг кучли ва заиф томонларини аниқлаш;
- маркетинг стратегияси;
- нарх-наво стратегияси.

Мавжуд маркетинг ҳолатини таҳлил қилиш.

Мавжуд маркетинг ҳолатини таҳлил қилиш қуйидаги кўрсаткичлардан ташкил топади:

- мақсадли бозор сегменти ва корхона миқозлари орқали аниқланувчи пул тўлаш ҳолатининг ҳажми ва динамикаси, дебиторлик қарзларининг даражаси (2-жадвал);
- корхона ва конкурентлари хизматларининг ҳажми ва динамикаси. Корхонанинг бозордаги улуши, сегментли мақсадли бозорда ўрнатилган хизматлар нархининг динамикаси (3-жадвал);
- жадвалга кирмаган, бозор хизматларининг ҳар бир сегментидаги мавжуд ҳолатни тарифлаш.

2-жадвал

Транспорт хизматларига талаб ва сегментлар (хизмат турлари) ва миқозлар бўйича дебиторлик қарзлари тўғрисида маълумот

Сегментлар (хизмат турлари), миқоз	Ўлчов бирлиги	Йиллар бўйича талаблар			Дебиторлик қарзлари, минг.сўм		
		2006	2007	2008	2006	2007	2008
1-сегмент							
А-миқоз							
Б-миқоз							
...							
2-сегмент							
А-миқоз							
Б-миқоз							
В.Х.К.							

3-жадвал

Хизматлар бўйича таклиф ва сегментлар (хизмат турлари) ва рақобатчиларнинг тарифлари

Сегментлар (хизмат турлари), рақобатчилар	Ўлчов бирлиги	Йиллар бўйича таклиф этилувчи хизматлар			Ўрнатилган тариф		
		2006	2007	2008	2006	2007	2008
1-сегмент							
Корхона							
Сегментдаги корхона улуши, умумий хажмда							
А-рақобатчи							
Б-рақобатчи							
2-сегмент							
Корхона							
Сегментдаги корхона улуши, умумий хажмда							
Б-рақобатчи							
В-рақобатчи							

Корxonанинг кучли ва заиф томонларини аниқлаш

Корxonанинг кучли ва заиф томонлари, ишлаб чиқариш- хўжалик ва тижорат фаолияти ва дуч келиши мумкин бўлган тазйиқлари SWOT аналитик жадваллари орқали аниқланиши қулай ҳисобланади. Аниқланиши зарур бўлган кўрсаткичлар 4-жадвалда келтирилган. Корxonанинг мавқеини баҳолаш, ишлаб чиқариш ресурслари билан таъминланганлиги намунавий кўрсаткичлар тартиби кўринишида 2-жадвалда келтирилган.

4-жадвал.

SWOT таҳлили

Кучли тарафлари	Кучсиз тарафлари
<ul style="list-style-type: none"> • корxonанинг географик нуқтаи назардан қулай жойлашганлиги; • янги хизмат турларини киритилганлиги; • ташкилий таркибнинг тўғрилиги ва бошқарув тамоили; • ёнилғининг тежамли турларидан фойдаланиш; • хайдовчилар ва таъмирлаш ишчиларининг малакали таркиби; 	<ul style="list-style-type: none"> • аниқ стратегик йўналишнинг мавжуд эмаслиги; • маркетинг хизматининг мавжуд эмаслиги; • миждозлар билан ишлашнинг суствлиги; • дебиторлик ёки кредиторлик қарзлар; • ишлаб чиқариш негизининг йўқлиги ёки суствлиги;

<ul style="list-style-type: none"> • молиявий ресурслар; • аниқ мижозлар; • аниқ стратегик йўналиш; • кучли конкурент тазйқидан химояланганлиги; • транспорт воситаларига ТХ ва ЖТ ишчи жараёнларининг юқори технологиялиги; • нарх устиворлиги; • хизматларнинг рекламалаштирилганлик даражаси; • ташувларнинг юқори технологиялиги ва хавфсизлиги. 	<ul style="list-style-type: none"> • тежамли ёнилғи туридан фойдаланилмаслик; • нархларнинг конкурентлар нархидан баландлиги; • транспорт воситаларининг эскилиги; • таъминот стартегиясида репутациянинг пастлиги; • ички бошқарувдаги муаммолар; • бозорда имиджнинг пастлиги; • стратегиядаги зарурий ўзгаришларни молиялаштириш имкониятининг йўқлиги;
Мавжуд имкониятлар	Мавжуд ташқи хавфлар
<ul style="list-style-type: none"> • кўшимча гуруҳ мижозларига хизмат; • янги бозорларга ёки сегментларга кириш; • кўпроқ мижозлар талабини қондириш мақсадида, хизматлар турини кенгайтириш; • вертикал интеграция; • рақобат-фирмалар ўртасигаги муаммолар; • тез иқтисодий ўсиш; • маркетинг хизматини ташкил этиш; • янги турдаги хизматлар тури ва сервис ишларини ташкил этиш; • хайдовчилар ва ишлаб чиқариш ишчиларининг савиясини ошириш; • хорижда корхона филиалларини ояиш; • экспедиторлик компаниялари билан ишлашни кенгайтириш. 	<ul style="list-style-type: none"> • бозорга хорижий ташувчилар хизматлари учун пасайтирилган нархлар билан кириш; • бозорда секин кўтарилиш; • хорижий давлатлардан транзит ўтишларда салбий ўзгаришлар (товон ва тўловларнинг юқорилиги); • мағлубиятга ва ишчи циклга хослиги; • харидорларнинг талаб ва таклифларининг ўзгариши; • салбий демографик ўзгаришлар; • давлат валюта қийматининг ўзгариши; • солиқлаштириш тизимининг ўзгариши; • тармоқда бозор бошқарув дастакларининг ишламаслиги; • транспорт воситаларини сотиб олишда акцизнинг юқорилиги.

Маркетинг стратегияси

Маркетинг стратегияси корxonанинг келажакдаги асосий мақсадидан келиб чиқиб бажарилади. Стратегиянинг мақсади: олинадиган фойдани кўпайтириш, хизматлар хажмини ошириш ва бозордаги улушни кўпайтириш.

Оралиқ ва жараён давридаги мақсад: молиявий ахволни стабиллаштириш (аввалам бор дебиторлик қарзларни қисқартириш), мавжуд ресурслардан иложи борича фойдаланиш, биринчи галда транспорт воситаларидан, таъмирлаш устaxonаси жихозларидан ва ишлаб чиқариш ишчиларидан.

қўйилган мақсадларга, мақсадий бозорнинг барча сегментларида ўрганилган талаб ва таклифлар, самардадорлик, корxonанинг хақиқий устуворлиги асосида корxonанинг маълум сегментларга(хизматлар тури, мижоз ва унинг гурухи) қаратилган стратегия йўналиши ишлаб чиқилади.

Мақсадий маркетингдан-бозорда максимал сифатга эришиш мумкин бўлган кичик сегментларга корxона кучини қаратиш таклиф этилади

Корxона бозордаги хар бир сегментининг улишига қараб ўз стратегиясини (мавжуд мавқеини сақлаб қолиб, ўстириш ёки сусуйтириш) ишхлаб чиқади

Шунингдек талабларни қондириш мақсадида, бўлимда: юк ташувлари бўйича-мижозлар тўғрисида маълумотлар, автобус ташувлари бўйича-йўналишлар (шахар, шахардан ташқари, шахарлараро, халқаро) ва маршрутилар бўйича ташувларнинг тахминий хажмлари, бундан ташқари барча хизмат турлари ва махсулотлар бўйича-хажмлар, таркиб ва режалаштирилаётган давр динамикаси бўйича маълумот берилади.

Нархлар стратегияси.

Бўлимда битта хизматга (т, автомобил-кун, автотонна-соат ва бошқа) тўғри келувчи нарх даражаси, нархларнинг турли хизматларга нисбати, бошқа конкурент корxonаларнинг хизматлари нархлари билан солиштириш, нархларнинг молия шароитларига (аванс тўловлари, дебиторлик қарзлари даражаси), ташвлар хажмига тўғри келиши ишлаб чиқилади

Нарх стратегияси хизматлар хажмини кўпайтиришга қаратилган тақдирда, конкурент корxonалардан устунлик қилиш мақсадида нархларнинг харажатларни камайтириш хисобига нисбатан пасайтирилиши талаб этилади.

Бошқа тенг шароитларда дебиторлик қарзлари даражаси нархларни ошириш хисобига қисқартирилади. Катта хажмдаги ташувларда ва бозордаги улушнинг ошишида нарх камайтирилади. Нархларни тушириш ва уларга қушимча киритиш тизими хам қўлланилиши мумкин.

13.6. Ишлаб чиқариш режаси

Ишлаб чиқариш режаси, фирма ва компанияларга ишлаб чиқаришни ривожлантириш ва келажак фаолиятини бахолаш имкониятини беради. Транспорт корxonали учун хажм кўрсаткичлари негиз бўлиб хизмат қиладилар.

Хажм кўрсаткичларини тахлили ва бахолаш. Юк ташувлар хажми куйидаги формула асосида хисобланади:

$$Q_{\text{йилқ}} = \frac{T_n * V_m * \beta * q * \gamma * A_{cn} * \alpha_e * D_k}{l_{er} + \beta * V_m * t_{n-p}}, (т);$$

бу ерда,

- T_n – наряддаги вақт (соат);
- V_t -техник тезлик (км/соат);
- β – масофадан фойдаланиш коэффиценти;
- q –ўртача юк кўтариш қобилияти (т);
- γ – юк кўтариш қобилиятидан фойдаланиш коэффиценти;
- $A_{сп}$ – автомобилларнинг ўртача сони (дона);
- α_b – автомобилларни йўлга чиқариш коэффиценти;
- D_k –йилдаги календар кунлар сони (йил);
- $l_{ег}$ – юк билан юриш масофасининг узунлиги (км);
- $t_{п-р}$ -юклаш-туширишда туриш вақти (соат).

Автобуслардаги ташувлар учун ташиш хажми қуйидаги формула билан топилади:

$$Q_{\text{йилк}} = \frac{T_n * V_t * \beta * q_a * \gamma_e * A_{сп} * \alpha_e * D_k}{l_n}, \text{ (йўловчи);}$$

бу ерда,

- T_n -наряддаги вақт (соат);
- $V_э$ – эксплуатацион тезлик (км/соат);
- β – масофадан фойдаланиш коэффиценти;
- q_a – автобуснинг ўртача сифими (йўловчи);
- γ_b – сифимдан фойдаланиш коэффиценти;
- $A_{сп}$ – автобусларнинг ўртача сони (дона);
- α_b – автобусларни йўлга чиқариш коэффиценти;
- D_k – йилдаги календар кунлар сони (йил);
- $l_{п}$ – йўловчининг ўртача юриш масофаси (км);

Техник-иқтисодий кўрсаткичларнинг, шу жумладан корхона фаолитининг натижавий кўрсаткичлари (йўловчиларни ташиш хажми, маршрутлар сони ва умумий узунлиги), динамикаси тахлили жадвал кўринишида берилади.

Йўловчи ташувларини ташкил этиш, корхонанинг рақобатлашув кўрсаткичи ҳисобланувчи хизмат кўрсатиш сифати билан белгиланади.

Можознинг мақул автотранспорт танлаши учун корхона томонидан транспорт воситаларининг тўлиқ таснифи ва келажак йиллардаги йўналишлари берилиши керак. Корхонанинг таркибий кўрсаткичларини ўзгариши янги транспорт воситаларини сотиб олиш талабларини белгилайди.

Корхонанинг мавжуд ер майдонлари ва улардан фойдаланиш, ишлаб чиқариш ва бошқа хоналардан фойдаланиш мавжуд ресурслардан фойдаланиш даражаси ва келажакда фойдаланиш режаларини белгилайди.

Корхона материал-техник негизининг мавжудлиги и ва ахволи тўғрисидаги маълумот унинг яроқлилиги ва емирилишини аниқлаш имкониятини беради.

Мавжуд меҳнат ресурсларнинг тўлиқ кўрсаткичлари, уларнинг таркибий кўрсаткичлари, профессионал яроқлилиги ва ишчилар сони ва савиясини ўзгариши асосида, меҳнат ресурсларидан самарали фойдаланиш коэффицентини ҳисоблаш таклиф этилади ($K_{эфф}$):

$$K_{эфф} = (N_{в} \cdot N_{р-р}) / N_{сп}$$

бу ерда,

$N_{в}$ – хайдовчиларнинг сони;

$N_{р-р}$ – таъмирлаш ишчиларининг сони;

$N_{сп}$ – умумий ходимлар сони.

Корхонанинг жорий даврда ва келажак учун материал-техник ва ёнилғимой маҳсулотлари ресурслари билан таъминланганлиги таъминланганликнинг ҳисобий коэффицентлари билан, яъни моддий қабул қилишлар йиғиндисини моддий талаблар йиғиндисига нисбати орқали, тасдиқланиши зарур.

13.7. Инвестиция режаси

Корхона материал-техник негизининг ривожланиш келажаги ва транспорт воситалари ҳаракати асосида объектнинг ривожланиш режаси шаклланади.

5-жадвал

Объектнинг ривожланиш режаси
млн.сум

№ т.р.	Объект номи	Ишга тушириш даври		
		2006 й.	2007 й.	2008 й.
Объект қурилиши, қайта қурилиши ва такомиллаштирилиши				
Янги ҳаракат воситаларини сотиб олиш				

Манбалардан молиялаштириш хажлари аниқланади:

- корхонанинг шахсий маблағлари (амортизация чигиримлари, сотилган мулкдан тушган маблағ, тақсимланмаган фойда, ва бошқа пул йиғимлари-дивидентлар, банк фоизлари ва бошқа);
- қарз маблағлари (банк кредитлари, молия институтлари ссудалари, қимматбаҳо қоғозларни сотишдан тушган маблағ, лизинг операциялари, кредиторлар қарзлари ба бошқа);
- марказлаштирилган ресурслар (бюджетдан ажратмалар, давлатнинг имтиёзли кредитлари ва бошқа);
- хорижий инвестиция (Низом жамғармасига улушлар, акциялар хариди, хорижий банклар ва халқаро ташкилотлар кредитлари).

13.8. Ташкилий режа

Бу бўлимда АТКнинг ташкилий шакллантирилганлиги, яъни: ким ва нима ишни бажариши, хизмат бўлимларининг ўзаро алоқаси ва уларнинг фаолиятини қандай мувофиқлаштириш ва назорат қилиш режалаштирилганлиги ёритилади.

Корхонанинг самарали ишлашида бошқарувнинг ташкилий таркиби, ходимларнинг савияси, юридик ва банк хизмати тури асосий ўринда туради. Инвестор учун ходимлар томонидан бизнес-режада келтирилган тадбирларни бошқариш ва бажарилишини баҳолаш муҳим аҳамиятга эга.

Самарали ташкилий таркибни маълум бир команда учун яратиш тавсия этилади. Шу нуқтаи назардан, корхонанинг мақсадини амалга ошириш учун қўйилган масалаларни ҳал эта оладиган юқори савияли ишчиларга эга бўлиш зарур.

Бизнес-режада ходимлар негизининг сиёсати ва ходимларнинг савиясини ошириш услублари кўрсатилиши керак.

Корхонанинг ташкилий таркиби.

Корхонанинг ташкилий таркибини кўриб чиқишда қуйидаги масалаларни кўриб чиқиш зарур:

- Асосий бўлимлар ва уларнинг вазифаси
- Транспорт ва бошқа хизматларни ривожлантириш учун бошқарув ходимлари вазифасини тақсимланиши
- Бўлимларнинг ўзаро алоқаси услуби
- Раҳбарнинг информацион таъминланганлиги
- Корхона ходимларининг якуний натижадан манфаатдорлиги
- Корхона мақсадидан келиб чиқувчи ишларнинг янги турлари
- Ходимларнинг зарурий савияси

Келажак ва ходимлар сиёсати

қуйидаги имконият ва заруриятлар аниқланади:

- Бошқарув ходимларининг савиясни ошириш ва қайта ўқитиш
- Янги ходимни излаш
- Халқаро ташувлар учун хайдовчиларни тайёрлаш
- Ташқи маслахатлар бериш учун:
 - юридик
 - солиқ
 - молия
 - бошқа

13.9. Хавф ва суғурталашни баҳолаш

Хавф билан боғлиқ бўлган масалалар, бизнес-режани амалга оширишда қандай муаммоларга дуч келиши мумкинлигини олдиндан билиш ва улардан чиқиб кетиш йўллари излаш бошқариш корхона инвестори (кредитор) учун зарурдир.

Ишнинг хавфлилигини тахлил қилишнинг чуқурлиги кўриб чиқилётган фаолият турига ва лойиха катталигига боғлиқ.

Бунинг учун қуйидаги ишларни амалга ошириш зарур:

- 1) кутилиши мумкин бўлган хавфларнинг тўлиқ сонини аниқлаш;
- 2) хар бирининг содир бўлиши эҳтимоллигини аниқлаш;
- 3) уларнинг содир бўлиши эҳтимоллигини қиёс қилиш;

Ишбилармон содир бўлиши мумкин бўлган хавфларни тахлил қилиши ва уларнинг орасидан энг асосийсини ажратиши орқали уларнинг хар бирини олдини олиш ва таъсирини йўқотиш учун ташкилий чораларни аниқлаши зарур.

Мисол учун, Ўзбекистондан Италияга автомобил транспортида юк ташишда узилиш хавфи юзага келганда, маршрутнинг алтернатив варианты ишлаб чиқиш, яъни автомобил ва денгиз транспортдан (Мерсин (Туркия) портигача автомобил юк ташуви сўнг денгиз транспортдан) фойдаланиш тавсия этилади.

Суғурталашга келадиган бўлсак, бизнинг давлатда суғурталаш тизими хозирча суст ривожланган. Яқин келажакда тижорат суғурталаш тизимидан фойдаланиш режалаштирилса бизнес-режада акс эттирилиши лозим. Бундан ташқари суғурталаш компанияси ва суғурта миқдори кўрсатилиши зарур.

13.10. Молиялаштириш режаси

Мавжуд охириги йилларда бозорлардаги молиявий маълумотларни ва хизматлар кўрсатиш хажмини баҳолаш асосида АТК молиявий таъминланганлиги масалалари ва мавжуд пул маблағларидан унумли фойдаланиш масалаларини кўриб чиқади.

Корхона режалаштирган молиявий режа молиявий шароитларини тахлили тўғрисида қисқача маълумотни ўз ичига олади

У манфаатдорлар эътиборини имкони борича ўзига қаратиш учун тузулиши зарур.

Корхонанинг молиявий қобилиятини баҳоловчи хужжат бўлиб, жорий йил ва режалаштирилган давр учун фойда ва харажатлар баланси хизмат қилади.

Автокорхонанинг молиявий фаолияти натижаси бўлиб, соф фойда (зарар) ҳисобланади.

Пул маблағларининг ҳаракат режаси (ҳисоботи) корхона раҳбарига унинг ҳисобидаги ва режалаштирилган давр учун мавжуд маблағлар ҳажмини белгилайди.

Молиявий режанинг яқунловчи хужжати бўлиб, режалаштирилган даврнинг биринчи чораги учун қутилувчи баланс ҳисобланади.

Яқунловчи босқичда, келтирилган кўрсаткичларни умумлаштириш натижасида, ўз-ўзини қоплаш тахлилинини ўтказиш таклиф этилади.

Корхонани иқтисодий хавфли гуруҳ сафига киритиш белгиси бўлиб, кўрсаткичларни ўрнатилган чегаравий қийматлардан ошиб кетиши тушунилади. Шу асосда, агар $K_{пл} \leq K_{ос} < 1$ ва 1 кўрсаткич бўйича чегаравий қиймат ошиб кетган бўлса, корхона банкротлик ёқасида турган ҳисобланади; агар $K_{пл} < 1$, $K_{ос} < 0,1$, $K_{ра} < 0$ бўлса ва 1 кўрсаткич бўйича чегаравий қиймат ошиб кетса, корхона шартли банкрот дейилади.

1-Илова

(агар юқори ташкилот мавжуд бўлса)

(вазирлик, корпорация, хўжалик бирлашмасининг номи)

(Корхонанинг номи)

Тасдиқлайман

(раҳбарнинг мансаби)

(имзо, сана)

(раҳбарнинг фамилияси, исми)

БИЗНЕС – РЕЖА

(режалаштирилган давр)

Бажарувчилар:

(ташкilotлар ва шахслар)

(шахар, йил)

АДАБИЁТЛАР

1. Ўзбекистон Республикаси «АВТОМОБИЛ ТРАНСПОРТИ ТЎ/РИСИДА»ги қонуни 29.08.1998 й. N 674-І.
2. Ўзбекистон Республикаси «ШАҲАР ЙЎЛОВЧИ ТРАНСПОРТИ ТЎ/РИСИДА»ги қонуни 25.04.1997 й. N 419-І.
3. Ўзбекистон Республикаси «ЙЎЛ ХАРАКАТ ХАВФСИЗЛИГИ ТЎ/РИСИДА» ги қонуни 19.08.1999 й. N 818-І.
4. Ўзбекистон Республикаси Президентининг «АВТОМОБИЛ ТРАНСПОРТИ СОҲАСИДА МОНОПОЛИЯДАН ЧИҚАРИШ ВА БОШҚАРИШНИ ТАКОММИЛАШТИРИШ ТЎ/РИСИДА»ги Фармони 04.06.2001 й. N УП-2871.
5. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг «АВТОМОБИЛ ТРАНСПОРТИ СОҲАСИДА ТАШКИЛИЙ БОШҚАРИШ ТАРКИБИНИ ТАКОММИЛАШТИРИШ БЎЙИЧА ЧОРА-ТАДБИРЛАР ҲАҚИДА» ги қарори 05.06.2001 й. N 245.
6. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг «ЎЗБЕК АВТОМОБИЛ ВА ДАРЁ ТРАНСПОРТИ АГЕНТЛИГИНИ ТУЗИШ ТЎ/РИСИДА» ги қарори 11.07.1998 й. N 296.
7. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг «ТРАНСПОРТ ВОСИТАЛАРИНИ МАЖБУРИЙ ТЕХНИК КЎРИҚДАН ЎТКАЗИШ ТАРТИБИ ҲАҚИДАГИ НИЗОМНИ ТАСДИҚЛАШ ТЎ/РИСИДА» ги қарори 31.01.2003 г. N 54.
8. Ўзбекистон республики. «АВТОМОБИЛ ЙЎЛЛАРИ ТЎ/РИСИДА»ги қонуни 03.07.1992 й
9. 2000-2005 йилларида ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИДА ШАҲАР ЙЎЛОВЧИ ТРАНСПОРТИНИ РИВОЖЛАНТИРИШ КОНЦЕПЦИЯСИ УЗР ВМ ҚАРОРИГА 1-ИЛОВА 26.11.1999й. N 513.
10. Ўзбекистон республикаси вазирлар маҳкамасининг «ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИДА ШАҲАР ЙЎЛОВЧИ ТРАНСПОРТИНИ РИВОЖЛАНТИРИШ КОНЦЕПЦИЯСИ ТЎ/РИСИДА»ги қарори 26 .11.1999 г. N 513
11. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг

- «ЎЗДЭУАВТО қК АВТОМОБИЛЛАРИНИ ИШЛАБ
ЧИқАРИШ, СОТИШ ВА ТЕХНИК ХИЗМАТ КўРСАТИШ
МАСАЛАЛАРИ Тў/РИСИДА»ги қарори. 03.09.1996 й. N 304
12. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг
«ТОШКЕНТ ШАҲРИНИНГ йўЛОВЧИ АВТОБУСЛАРИ
БИЛАН ТАЪМИНЛАШ Тў/РИСИДА»ги қарори 24.09.2002
г. N 331
 13. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг. «ДЭУ
КОРПОРАЦИЯСИ АВТОБУСЛАРИ ВА КОММУНАЛ
ТЕХНИКАСИНИ СОТИБ ОЛИШ Тў/РИСИДА»ги қарори
01.02.1999 й. N 45
 14. Техническая эксплуатация автомобилей. Учебник для
ВУЗов/ Е.С.Кузнецов. М., Транспорт, 1991 – 413 стр.
 15. www.automoto.uz
 16. www.mashin.ru
 17. Положение о ТО и Р подвижного состава автомобильного
транспорта М., Транспорт, 1988 г. – 78 стр.
 18. www.bairc.org
 19. Журнал «Авторевю», Москва, 1998 г., № 19.
 20. Петров Р.Л. «Всемирный конгресс SAE» Журнал
«Автомобильная промышленность», Москва, -2001.- №10.
 21. Белая Книга – Европейская транспортная политика до
2010 года: время решать. Транспорт- важнейшее направление и
движущая сила интеграции/Международная Академия Транспорта,
Всемирная организация автомобильного транспорта, Ирмст-
холдинг, - М.: Полиграф сервис XXI, 2003, 192 стр.
 22. Директива 2000/53/ЕС «Транспортные средства вышедшие
из эксплуатации».
 23. Автомобильный справочник. Перевод с английского.
Первое Русское издание – М: Издательство за рулем, 2000
- 896 стр.
 24. ABS KB –TA fur Anhangefa-hrzevge. Проспект knorr-
bremse systems for commercial vehicles. Контактные данные:
E-mail: moskav@sfn.knorr-bremse.ru
 25. Журнал «Автомобильная промышленность» (Москва)-2001
№2.
 26. Конвенция о дорожном движении. Подп. 08.11.1968г, Вена,
вступила в действие 17.01.1996г.
 27. Курганов В.М, Миротин Л.В. Международные грузовые
автомобильные перевозки. Учебное пособие для ВУЗов .
Тверь 1999 -142с.
 28. Карташов В.П. Развитие производственно-технической
базы автотранспортных предприятий – м, Транспорт,
1991-151с.
 29. Европейское Соглашение, касающееся работ экипажей

- транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). Подписано 01.07.1970 г, Вступило в силу 20.04.1999.
- 30.Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых, продуктов и о специализированных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок. Подписано 01.09.1970. Вступило в силу 11.01.2000г.
 - 31.Журнал «Автомобильный Транспорт», Москва,- 2000. – №7
 - 32.Журнал «Автомобильный Транспорт», Москва, - 2002 .№1
 - 33.Журнал «Международные автомобильные перевозки», Москва, - 2000.- №3
 - 34.Журнал «Международные автомобильные перевозки», Москва, - 2000.- №5
 - 35.Журнал «Автоперевозчик» (Москва) 2001 №8 (11).
 36. Журнал «Международные автомобильные перевозки», Москва, - 2000.-№4
 - 37.Журнал новостей грузового транспорта VOLVO TRUCK Corporation №2, 1999г.
 - 38.Журнал «Автомобильный Транспорт» (Москва) №1, 1991 г. стр. 2-4
 - 39.Журнал «Автомобильный Транспорт» (Москва) №7, 1992г. стр. 2-5
 - 40.«Анализ экономической эффективности внедрения услуг диагностирования топливных систем», М.У. к лабораторной работе №8 по курсу «Прогнозирование и диагностирование Автотранспортных средств», Т, ТАДИ, 2000, 10 стр.
 - 41.Сидикназаров К.М., Топалиди В.А., Кузнецов Н.В., Ходжиев К.К., Турдалиев Г.Б. Автотранспорт Узбекистана в условиях рынка-ДП «OTIS»,Ташкент 2005-260 с.
 - 42.Сидикназаров к.М., доц. кодиршоев Т.к, т.ф.н. Кузнецов Н.В. «Автортранспорт соҳасидаги янгиликлар» фани бўйича маъруза матни, 2004

