

ANDIJON MASHINASOZLIK INSTITUTI
“TRANSPORT VA LOGISTIKA” fakulteti
“YER USTI TRANSPORT TIZIMLARI” kafedrası
DIPLOM LOYIHASINI BAJARISH BO`YICHA

T O P S H I R I Q

Razzoqov Abdullajon

1. Diplom loyihasining mavzusi: Yuk tashishni tashkil etishda xarakat yo`nalishini tuzish.

Institut bo`yicha 2018yil “7” dekabrda 314 -sonli buyruq bilan tasdiqlangan.

2. Diplom loyihasini bajarish uchun ma`lumotlar:

Yuklarni tashishda yuritiladigan xujjatlar, yuk turlari, tashishni tashkil qilish va tijorat ishlari. Marshrutlar va xarakat grafiklari.

3. Tushintirish xatida keltiriladigan ma`lumotlar:

1) Kirish. Bu qismda talaba soha bo`yicha Respublikamizda erishayotgan yutuqlari, davlat dasturlari va ularni bajarilayotganligi va avtomobilsozlik sanoatining rivojlanish bosqichlari to`g`risida ma`lumotlar beradi. Bundan tashqari mavzuni hozirgi kundagi dolzarbligi va uning kelesidagi samarasi yoritiladi.

2) Asosiy qism. Mavzu bo`yicha bajarilgan diplom loyihasi mavzusining tahlili va adabiyotlar sharhi beriladi. Mavzuning asosiy mazmuni yoritiladi va zarur ma`lumotlar keltiriladi.

3) Texnologik qism. Mavzu bo`yicha konstruktiv (texnologik) yechimlar keltiriladi.

4) Hayot faoliyati xavfsizligi qismi. Mavzu bo`yicha xavfsizlikni ta`minlovchi asosiy shartlar, mashina va mexanizmlarning xavfli zonalari, muhofazalovchi va saqlovchi to`siq vositalari va ekologik talablar kabi ma`lumotlar keltiriladi.

5) Iqtisodiy qism. Mavzu bo`yicha qilinayotgan loyiha yoki konstruktsiya (texnologiya)ning iqtisodiy yechimlari keltiriladi.

6) Xulosa va takliflar. Mavzu yuzasidan yuqorida qilingan ishlar bo`yicha umumiy xulosa va takliflar keltiriladi.

**7) Foydalanilgan adabiyotlar ro`yhati.** Mavzuni bajarish davomida foydalanilgan adabiyotlar va internetdagi veb saytlarning ro`yhati keltiriladi.

8) Ilova. Mavzu bo`yicha maxsus jadvallar, diplom loyihasi oldi amaliyoti davrida to`plagan rasmlar va internetdan olingan ma`lumotlar ilova qilinadi.

4. Diplom loyihasining chizmalari ro`yhati (A3formatda 6 list vatman):

a) Asosiy qism chizmalari (jadval, grafikvaboshqalar):

1-chizma. _____

2-chizma. _____

b) Konstruktiv qism chizmalari:

3-chizma. _____

4-chizma. _____

c) Tashkiliy qism chizmalari (reja, strukturavaboshqalar):

5-chizma. _____

d) Iqtisodiy qism bo`yicha jadvallar:

6-chizma. _____

5. Diplom loyihasi qismlari bo`yicha maslahatchilar:

№	Diplom loyihasining qismlari	Boshla-nish muddati	Tugalla-nish muddati	Imzo	Maslahatchi-ning familiyasi
1	Kirish	14.01.2019	31.01.2019		Gaffarov M
2	Asosiy qismi	01.02.2019	28.02.2019		Gaffarov M
3	Konstruktiv (texnologik)qismi	01.03.2019	31.03.2019		Gaffarov M
4	Hayot faoliyati xavfsizligi va ekologiya qismi	02.04.2019	16.04.2019		X.Tursunov
5	Iqtisodiy qismi	17.04.2019	30.05.2019		Halilov.N
6	Xulosa va takliflar	01.05.2019	15.05.2019		Gaffarov M
7	Foydalanilgan adabiyotlar ro`yhati	06.05.2019	01.06.2019		Gaffarov M

6. Topshiriq berilgan sana:14.01.2019yil

7. Tugallangan diplom loyihasini topshirish sanasi: 01.06.2019yil

Diplom loyihasi rahbari: M.Gaffarov _____

Topshiriq bajarish uchun qabul qilindi: A. Razzoqov _____

Kafedra mudiri: t.f.n.N.A. Ikromov _____

MUNDARIJA

1. KIRISH	4
2. ASOSIY QISM	15
2.1. Adabiyotlar sharxi.	15
2.2. Tashishni tashkil etishning asosiy elementlari.	17
2.3. Tashishni tashkil etishning asosiy prinsplari.	18
2.4. Yuk va uning turlari.	19
2.5. Yukning aylanishi va yuk oqimi.	21
3. TEXNALOGIK QISM	23
3.1. Yo`nalish turlari.	23
3.2. Harakatlanuvchi tarkib tipini tanlash.	24
3.3. Xo`jalik bo`yicha harakatlanuvchi vositalar ma`lumotini aniqlash.	28
4. HAYOT FAOLIYATI XAVFSIZLIGI QISMI	30
4.1. Yuklash, tushurish maydonchalariga va yuk ko`taruvchi mexanizmlarga qo`yilgan talablar.	30
4.2. Yuklarning kategoriya va sinflarga bo`linishini ta`minlash.	32
4.3. Yong`inga qarshi suv ta`minoti.	33
4.4. Yong`inni o`chirichni tashkillashtirish.	34
5. IQTISODIY QISM	36
5.1. Yuk tashishni iqtisodiy ko`rsatkichi va ish unimdorligi.	36
6. XULOSA VA TAKLIFLAR	43
7. FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO`YHATI	44
8. ILOVA	45

KIRISH.

Yuksak darajada taraqqiy etgan hozirgi zamon transportisiz rivojlangan jamiyat asosini yaratib bo'lmaydi. Chunki transport har qanday ishlab chiqaruvchi da yuklarni tashishda avtomobil transportining ro'li beqiyosdir. Bunda tabiat boyliklarini tashishda, xo'jalikning ichki va tashqi yuk aylanishlarini bajarishda va boshqalarda transport vositalari muhim ro'l o'ynaydi. Bundan tashqari transport mehnat resurslaridan oqilona foydalanishda, davlat mudofaa qudratini oshirishda katta ahamiyat kasb etadi. Keyingi yillarda avtomobil transporti sohasida olib borilayotgan institutsional va huquqiy islohotlarning maqsadi - bu transport xizmatlarini ko'rsatish huquqi ustidan adolatli raqobatga asoslangan avtomobil transporti faoliyatini yaxshilash, ushbu sektorga turli mulkiy shakldagi tashuvchilarni jalb etishdir.

Ushbular asos qilinib 2017-yilning 7-fevral kuni "O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Sh.Mirziyoyevning O'zbekiston Respublikasini yanada rivojlantirish bo'yicha harakatlar strategiyasi to'g'risida"gi farmoni qabul qilindi.

Harakatlar strategiyasining maqsadi olib borilayotgan islohotlar samaradorligini tubdan oshirishdan, davlat va jamiyatning har tomonlama va jadal rivojlanishini ta'minlash uchun shart-sharoitlar yaratilishdan, mamlakatni modernizatsiyalash va hayotning barcha sohalarini erkinlashtirishdan iboratdir.

Xususan, mamlakatni rivojlantirishning quyidagi 5 ta ustuvor yo'nalishi belgilangandi:

1. Davlat va jamiyat qurilishini takomillashtirish;
2. Qonun ustuvorligini ta'minlash va sud-huquq tizimini yanada isloh qilish;
3. Iqtisodiyotni yanada rivojlantirish va liberallashtirish;
4. Ijtimoiy sohani rivojlantirish;
5. Xavfsizlik millatlararo totuvlik va diniy bag'rikenglikni ta'minlash, chuqur yo'nalgan, o'zaro manfaatli va amaliy ruhdagi tashqi siyosat yuritish.

Keyingi yillarda avtomobil transporti sohasida aholiga xizmat ko'rsatish sifatini yaxshilash borasida ko'plab chora-tadbirlar ko'rildi, avtotransport xizmatlarini rivojlantirishning maqsadli parametrlari izchil bajarilmoqda ushbu vazifalarni yanada

yaxshilash uchun, 2017-yilni 10-yanvar kuni O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Sh. M.Mirziyoyevning "Aholiga transport xizmati ko'rsatish hamda shaharlar va qishloqlarda avtobuslarda yo'lovchilar tashish tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida" qarori qabul qilindi.

Qabul qilingan qaror aynan Respublikaning shahar va qishloqlarida, birinchi navbatda, qishloq joylarida avtotransport xizmatlari bilan ta'minlashni yanada yaxshilashga yo'lovchilar tashish xavfsizligini oshirishga qaratilgan.

Hozirgi kunda Respublikamizda bosqichma bosqich o'tkazilayotgan islohotlar natijasida nodavlat sektorning yo'lovchilar va yuklarni tashishdagi ulushi yil sayin ortib bormoqda. Shu sababli yo'lovchilarga avtotransport xizmatlarini ko'rsatishdagi ulushining deyarli 100 foizi va yuk tashishdagi ulushining 90 foizi ushbu nodavlat sektor tomonidan amalga oshirilmoqda. Islohotlar samaradorligini esa avtomobil transporti faoliyatining quyidagi ko'rsatkichlariga qarab baholash mumkin. Davlat statistika qo'mitasidan olingan ma'lumotlarga ko'ra, 2017-yil yakuni bilan respublikaning barcha avtomobil transporti vositalari bilan jami 1 mlrd. 41 mln.tonna yuk va 5 mlrd. 565 mln.yo'lovchi tashilib, ushbu ko'rsatkich 2016 yilga nisbatan tegishli ravishda 103.7 va 102.3 foizni tashkil etdi. Yuk aylanmasi 13 mlrd. 629 mln.tonna km.ni (2016-yilga nisbatan 102.5 foiz), yo'lovchilar aylanmasi esa 117 mlrd. 157 mln. yo'lovchi km.ni (2016 yilga nisbatan 102.6 foiz) tashkil qildi. Agarda avtomobil transporti faoliyatining oxirgi o'n yil (2007-2017-yillar) davomidagi asosiy ko'rsatkichlarini qiyoslasak, unda 2017-yilda tashilgan yo'lovchilar soni 2007-yilning shu davriga nisbatan qariyb 1,24 barobarga va yuk tashish hajmi 1,4 barobarga o'sganni ko'rishimiz mumkin.

Yuk tashish jarayonini takomillashtirish yuzasidan aniq tadbirlar ko'rilganligi, natijasida, avtotransport, vositalari, bilan, respublikada yetishtirilayotgan qishloq xo'jaligi mahsulotlarini tashishda, qurilish va obodonlashtirish hamda neft-gazkompleksi qurilishi ishlarida yuklarini tashish hajmlari o'smoqda. Bularning raqamlarda ko'rib chiqsak 2017-yil yakuniga ko'ra, barcha turdagi (temiryo'l, havo, quvur va elektr) transportlarda amalga oshirilagan tashuvlar hajmlari ichidagi avtomobil transportining ulushi, yo'lovchi tashishda 98.4 foizga va yo'lovchi

aylanmasining 90.5 foizigato'g'rikeladi. Tashilgan yuk hajmi va yuk aylanmasi bo'yicha avtomobil transportining solishtirma ulushi esa tegishli ravishda 88.7 va 20.4 foizga teng. 2000-yilda respublika bo'yicha 2032 ta yo'lovchilar tashish yo'nalishlari faoliyat ko'rsatgan bo'lsa, 2018-yilning 1-yanvar holatiga yo'nalishlar soni 2343 taga oshib, 4375-tani tashkil etdi. Ularning 996 tasi shahar, 3122 tasi shahar atrofi va 257 tasi shaharlararo yo'nalishlarni tashkil etadi.

Bundan tashqari, hisobot davrida tashuvchilar tomonidan tijorat asosida foydalanish maqsadida 760 ta yuk avtomobili, 26 ta mikroavtobus va 476 ta (shundan 257 tasi "Damas" rusumli) yengil avtomobillari sotib olindi. Shuningdek, korxona yoki tadbirkorlar tomonidan yil davomida avtovokzal va avtostantsiyalarni rekonstruktsiya qilish, qurish va jixozlash uchun kiritilgan investitsiyalar miqdori 15.2 mlrd. so'mni tashkil etdi. 2017-yil davomida avtotransport sohasiga tadbirkorlik sub'ektlari tomonidan kiritilgan jami investitsiya miqdori qariyb 300.0 mlrd. so'mni tashkil qilib, 2016-yilga nisbatan 100.0 mlrd. so'mga ortdi. Bundan tashqari, vazirlik va davlat idoralari tomonidan ishlab chiqilgan 36 ta me'yoriy – huquqiy hujjatlar ekspertiza qilinib, tegishli xulosa va takliflar berildi. Asosiysi hayotimizga keng tadbiriq qilinmoqda. Bularning barjachasi Prezidentimiz aytganlaridek "Islohat islohat uchun emas avvalo inson uchun " degan tom ma'nodagi pirovad maqsadning avtomobilsozlikdagi yorqin namunasidir desam hech mubolag'a bo'lmaydi [2].

2018-yil 6-martdagi PQ-3589- son qarorida mamlakatimizda avtomobil transportini boshqarish tizimini yanada takomillashtirish, tashkiliy o'zgarishlarni amalga oshirish, avtotransport xizmatlari bozorini shakllantirish, yuk va yo'lovchilar tashishlar xavfsizligini ta'minlash maqsadida „Avtomobil transportini boshqarish tizimini yanada takomillashtirish chora tadbirlari to'g'risida" qaror qabul qilindi.

Endilikda avtotransport soxasida vakolatli davlat boshqaruvi organlarining ortiqcha takrorlovchi jarayonlari bekor qilinmoqda.

Harakatdagi tarkibni zamonaviy, qulay avtobuslar, mikroavtobuslar, yuk avtomobillari bilan yangilash, yo'nalishlarni oqilona tashkil etish va kengaytirish, tashishlar xavfsizligi choralari kuchaytirish hisobiga aholining avtomobil tashishlariga ehtiyojini imkon qadar to'laonli ta'minlash avtomobil transportini

rivojlantirishning asosiy yoʻnalishidir. Ushbu faktorlarni hisobga olgan holda quyidagi chora-tadbirlar amalga oshirildi:

birinchidan, sohada kichik tadbirkorlikni rivojlantirish uchun qonunchilik darajasida qulay shart-sharoitlar yaratildi;

ikkinchidan, yoʻlovchilar avtovokzallari va avtostansiyalarini qurish hamda rekonstruksiya qilish, yangi yoʻlovchi yoʻnalishlarini ochish, avtomobil transporti harakatdagi tarkibini yangilash boʻyicha zarur choralar koʻrilmoqda;

uchinchidan, tashishlar yoʻnalishlarini tender orqali joylashtirish mexanizmlarini joriy etish yoʻli bilan avtomobil transporti xizmatlari bozorida bozor munosabatlari va raqobat muhitini rivojlantirish uchun qulay shart-sharoitlar yaratilmoqda;

toʻrtinchidan, avtomobil tashishlarini boshqarish tizimiga tadbirkorlar tomonidan tegishli davlat xizmatlarini olishda ruxsat berish va litsenziya jarayonlarini maksimal darajada soddalashtirish, talab etilayotgan hujjatlar soni, ularni taqdim etish muddatlarini qisqartirishni nazarda tutuvchi yagona axborot-integrallashuv tizimi joriy etilgan.

Shu bilan bir qatorda, avtotransport xizmatlari sohasini jadal rivojlantirishning mavjud imkoniyatlari va zaxiralaridan toʻliq hajmda foydalanilmayapti. Avtotransport xoʻjaliklarini modernizatsiya qilish zamonaviy talablar darajasida emas, sohada axborot-kommunikatsiya texnologiyalari va intellektual transport tizimlari etarli darajada joriy etilmayapti, avtotransport xizmatlari eksporti-importi va tranzit salohiyatidan foydalanish darajasi pastligicha qolmoqda [3].

Va buning yorqin isboti Jizzax viloyatida qurillayotgan yangi avtomobil Zavod Prezidentimizning 2017-yil 13-iyundagi “Xorijiy investitsiyalar ishtirokidagi "Uzbekistan Peugeot Citroen Automotive" korxonasini tashkil etish toʻgʻrisida”gi qaroriga muvofiq, “Oʻzavtosanoat” AK va Peugeot Citroen Automotive guruhi oʻrtasidagi kelishuv, asosida, qurilmoqda.

“Prezidentimiz Shavkat Mirziyoyev rahnamoligida tadbirkorlikni rivojlantirish uchun yaratilayotgan imkoniyatlar va qulay ishbilarmonlik muhiti yuksak samaralar

berayotgani isbotidir. Dunyoning yetakchi avtomobil ishlab chiqaruvchilaridan biri bilan hamkorlikda barpo etilayotgan ushbu qo'shma korxona ham O'zbekiston avtomobil sanoatining istiqboliga xorijlik ishbilarmonlarning kata ishonchi samarasidir.

Yangi zavodda yo'lovchi va yuk tashishga mo'ljallangan «Peugeot» va «Citroen» yengil tijorat avtomobillari ishlab chiqariladi. Qo'shma korxonaning ustav kapitali 30 million yevro. Loyihani amalga oshirishga umumiy qiymati qariyb 130 million yevrolik investitsiya jalb etilayotir.

Undan tashqari erkin iqtisodiy zonalarni tashkil etish uning negizda logistik markazlarni faoliyatini yo'lga qo'yish va shu asnoda ish o'rinlarni tashkil qilish. Bularning barchasi yurtboshimiz raxnamoligida yurtimizda izchillik bilan amalga oshirilayotgan keng ko'lamli islohotlar, yurtimizda qaror topgan bunyodkorlik, millatlararo do'stlik va totuvlik muhitining tinchlik va osoyishtalikni saqlash yo'lidagi say-harakatlarning amaldagi samaralarasidir. Uzoq muddatli istiqbolga mo'ljallangan, mamlakatimizning salohiyati, qudrati va iqtisodiyotimizning raqobatbardoshligini oshirishda hal qiluvchi ahamiyatga kasb etadigan navbatdagi ustuvor yo'nalish – bu asosiy yetakchi sohalarni moderinizatsiya qilish, texnik va texnologik yangilash, transport va infratuzilma kommunikatsiyalarini rivojlantirishga qaratilgan strategik ahamiyatga moyil loyihalarni amalga oshirish uchun faol investitsiyalar siyosati olib borishdan iboratdir.

Endilikda milliy iqtisodiyotimizning turli yo'nalishlarining tarkibiy qismlarni jaxon bozori bilan qiyosiy o'rganish muhim ahamiyat kasb etadi. O'zbekiston milliy iqtisodiyoti – jami sohalar, assotsiatsiyalar, korxonalar, tashkilotlarninig yig'indisi bo'lib, ular iqtisodiy tizimga umumiy qonunlar va rivojlanish maqsadlariga asoslangan holda birlashgan [4].

Mustaqil O'zbekistonimizda avtotransport sohasi alohida muhim ahamiyatga ega – ham iqtisodiy, ham siyosiy sohalarda. Har tomonlama o'sib borayotgan texnika taraqqiyoti avtomobil transporti iqtisodiyotining chuqur o'rganishni taqazo etmoqda. Asosiy va aylanma fondlardan samarali foydalanish, birinchi navbatda harakatlanuvchi sostavlarni ishlatishning iqtisodiy samarasini oshirish avtomobil

korxonalarining asosiy vazifalaridan biridir. Shu bilan birga yangi texnika , ish jarayonlarini mexanizatsiyalash va avtomatlashtirishga sarf qilinadigan kapital mablag'larning samaradorligini oshirish , ilg'or ish usullarini joriy etish ham muhim ahamiyatli bo'lib , avtomobil transporti iqtisodiyotining tarkibiy qismlaridan hisoblanadi. Xalq xo'jaligi tarmoqlaridagi , jumladan , avtomobil transportidagi taraqqiyot va ishlab chiqarish samaradorligini va avvalo fan-texnika taraqqiyotini tezlashtirish va uning iqtisodiy natijalari, fan va texnika yutuqlaridan foydalanishni jadallashtirish bilan bog'liqdir. Va albatta biz uchun yangi soha hisoblangan logistika sohasini rivojlantirish ayniqsa yangi tashkil etilgan "erkin iqtisodiy zonalarda " tashkil qilish va takomillashiga sabab bo'lmoqda.

Bu maqsadlarga erishish uchun rivojlangan mamlakatlarning tajribasini o'rganish bilan birga vatanimizda logistika sohasida bozor iqtisodiyotida turli mulkchilik shakllarini hisobga olgan holda ishlab chiqarish munosabatlari sohasida mahsulot harakatlarini optimallashtirishning ilg'or yo'nalishlaridan foydalanish ham ma'lum bir ahamiyatga ega bo'ladi. Logistika bo'yicha mutaxassislar moddiy - texnika ta'minoti, transport va tovar harakati haqidagi axborotlarni yagona tizimga integratsiyalashuvini ta'minlashga intilishmoqda, bu esa ushbu sohalarning har birini ish faoliyatining samarasi va tarmoqlararo samaraning ortishiga olib kelishi kerak. Transportning ish sifatini muhim omillardan biri uning yuk tashish muntazamligidir. Zarur mahsulot, xom ashyo, ehtiyot qismlar va yoqilg'ilar o'z vaqtida muntazam tashilgandagina ularning omborlarda minimal holda bo'lishi mumkin. Transportning yo'lovchi tashishdagi vazifasi kishilarning o'zaro aloqalarini kengaytirish, tajribalar almashish, madaniy saviyasini oshirish, qishloq tumanlarini shahar bilan birlashtirish, qishloqdagi etishtirilgan mahsulotni shaharga olib kelishini, narxlarni turgunligini ta'minlashdan iborat.

Mavzuning dolzarbligi.

Zamonaviy xalqaro iqtisodiy munosabatlarning asosida joylashgan globalizatsiya va kuchli integratsiya iqtisodiyotni yanada tez va keskin tarzda shakllanishiga sabab bo'lmoqda. Ko'pchilik ekspertlarning ta'kidlashicha, hozirgi keskin iqtisodiy tizimning kuchli globalizatsiyalashgan asosini o'zgartirish mumkin

emas. Faqat ana shu jarayonlarga moslashgan holda uning tashkil qiluvchi elementlari hisoblangan asos sohalarni rivojlantirish bilan hozirgi vaziyatda raqobatbardoshlikni saqlab qolish mumkin. Hozirda ixtisoslashgan ishlab chiqarishni va jahon miqyosida hamkorlik aloqalarini chuqurlashishini shakllantiruvchi multimodal logistika markazlari va logistika sohasi muhim ro'l o'ynaydi.

Ushbu asos sohalardan biri sifatida tobora keskinlashib borayotgan jahon iqtisodiyoti mamlakatlar oldiga amalda iqtisodiy o'sishni ta'minlovchi omil va manbalarni guruhlash hamda iqtisodiy salohiyatni belgilab beruvchi sohalarni rivojlantirish kabi vazifalarni qo'ymoqda. Ushbu jarayonlarlar ochiq dengizga chiqish imkoniyati bo'lmagan Markaziy Osiyo davlatlari oldiga transport korridorlarini rivojlantirishdek muhim masalani qo'ymoqda. Iqtisodiy rivojlanish va ijtimoiy farovonlikni ta'minlovchi kalit vosita hisoblangan tranzit korridorlar va logistika markazlari tashkil qilish borasida O'zbekiston, Qozog'iston va Turkmaniston yetakchilik qilmoqda. Xususan, O'zbekistonning Navoiy viloyati hududida, Qozog'istonning Olma-ota va Ostona hududlarida va Turkmanistonning Ashhabod hududida logistika markazlari tashkil qilingan [10].

Prezidentimiz Shavkat Mirziyoyevning tashabbusi bilan «Urgut», «G'ijduvon», «Qo'qon» va «Hazorasp» erkin iqtisodiy zonalarini tashkil etish to'g'risida»gi farmoniga muvofiq, O'zbekistonda yana to'rtta erkin iqtisodiy zona faoliyatini yo'lga qo'yish belgilandi. Mazkur faoliyat meva-sabzavot va qishloq xo'jaligi mahsulotlarini chuqur qayta ishlash, saqlash va qadoqlash, to'qimachilik, gilam to'qish, poyabzal va charm-galantereya, ekologik jihatdan xavfsiz kimyo, farmatsevtika, oziq-ovqat, elektrotexnika sanoati, mashinasozlik va avtomobilsozlik, qurilish materiallari va boshqa yo'nalishlarda yangi zamonaviy ishlab chiqarish quvvatlarini tashkil etishga qaratilgan.

O'zbekiston va Qozog'istonda joylashgan logistika markazlari multimodal xarakterga ega. Multimodal logistika markazlari transport tizimini rivojlantirish bilan birga yangi ixtisoslashgan ishlab chiqarishni shakllantiradi, yirik transmilliy korporatsiyalar ishlab chiqarishini va zamonaviy texnologiyalarning hududga

ko'chishini ta'minlaydi. Barcha qo'shni sohalari: moliya sektori, sanoat, qishloq xo'jaligi va ijtimoiy ta'minot sohalari foyda olishga qaratilgan, raqobatli va innovatsion taraqqiyot natijasida tez rivojlanadi. Bu esa o'z navbatida hududda kapital, sifatli mahsulotlar va xom ashyo, to'planishiga va kompleks sanoat markaziga aylanishiga sabab bo'ladi. Qozog'iston hududida tashkil qilingan multimodal logistika markazlari dengiz portlari asosiga qurilgan bo'lsa, O'zbekistonda tashkil qilingan ushbu markazlar "quruq portlar" asosiga tashkil qilingan. Logistika markazi O'zbekistonni va mintaqani jahon bilan bog'lash vositasi hisoblanadi. Uni qay tarzda rivojlantirish va unga qanday yondashish bizni bevosita jahon amaliyotini o'rganishga undaydi.

Yurtimizda ko'p jihatdan Osiyo tajribasini mahalliy sharoitlarga moslashtirilib foydalanishga harakat qilinmoqda. Navoiy viloyatida tashkil qilingan xalqaro multimodal logistika markazi o'zida innovatsion-industrial, transport logistika va ijtimoiy rekreatsion hablarni mujassamlashtiradi. Ushbu kompleksda yuk tashish, yuklash va bo'shatish, qayta ishlash, yig'ish, turlarga ajratish, qadoqlash, markirovka, tanlab olish, ishlab chiqarish, mahsulot tekshirish, innovatsion texnologiyalar ishlab chiqarish, bozorlashtirish, marketing, ilmiy-tadqiqot ishlari, taqsimlash, eksport-import, yarmarka, reklama, yuzma-yuz savdo, moliyaviy operatsiyalar, o'quv va amaliyot, ishlab chiqarishni qo'llab-quvvatlash va shu kabi bir qator xizmatlar amalga oshiriladi.

–mintakaviy xo'jaliklarda bozorga yo'nalganlikning kuchayishi; tashqi iqtisodiy aloqalarning rivojlanishi.yalpi ichki mahsulotda kichik biznes va xususiy tadbirkorlik,ulushining,oshishi; to'g'ridan-to'g'ri xorijiy investitsiyalar hajmining o'sishi; iqtisodiyotning xalqaro kooperatsiyaga integratsiyalashuvi; yirik xalqaro korporatsiyalarning O'zbekistonning sanoat, energetika, transport va kommunikatsiya hamda boshqa real tarmoqlarga faol jalb etilayotgani [6].

So'nggi yillarda hududiy moddiy-texnik baza sezilarli ravishda kengaytirildi. Hududlarning kompleks ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirishga mas'ul mahalliy hokimiyat va boshqaruv organlarining vakolat va javobgarliklari oshirildi. Natijada sanoat va

iste'mol tovarlari ishlab chiqarish va chakana savdo sohalarida hududlar orasidagi tafovutlar sezilarli ravishda kamaydi. Ammo aholi jonboshiga to'g'ri keladigan yalpi hududiy mahsulot hajmi, qishlok xo'jalik mahsulotlari ishlab chiqarish va pullik xizmat ko'rsatish bo'yicha differensiatsiyalashuv kuchaymoqda. Bunday tafovutlarning oldini olish maqsadida iqtisodiy o'sish, tadbirkorlik faoliyati va innovatsion jarayonlar intensivligi yuqori ayrim hududlarda ishlab chiqarish korxonalarini konsentrlashtirish orqali "o'sish nuqtalari" effekti yuzaga keltiriladi. Bunday xo'jalik yuritish institutlari sanoat, innovatsiyalar va fano'rtasida integratsiya aloqalarini o'rnatish vositasida korxonalar va ilmiy-tadqiqot institutlarining joylashuvidagi geografik nomuvofiqlikni bartaraf etishni ta'minlashi lozim [7].

Hududiy rivojlanishda YAIM jalb etilayotgan to'g'ridan-to'g'ri xorijiy investitsiyalar hajmi, tashqi savdo aylanmasining o'sishi tashuvlar tizimi va transport kommunikatsiyalarining rivojlanganligiga to'g'ridan-to'g'ri proporsional bo'ladi. O'zbekiston avtomobil va temir yo'llarining uzunligi bo'yicha dunyo mamlakatlarining etakchi o'ttizligidan joy olganiga qaramasdan, o'zbek importchilarining har bir konteyner hisobidagi xarajatlari SHarqiy Evropa va Markaziy Osiyo mamlakatlari importchilarinikiga nisbatan 2,8 baravarga, eksportchilarinikiga nisbatan esa 2,5 baravarga ko'pdir. Solishtirish uchun: Xitoy, Eron, Turkiya eksportchilarning xarajatlari bizdagiga nisbatan mos ravishda 6, 4, 3 baravarga kamdir. Yuklarni tashish xarajatlarining yuqoriligining asosiy sabablari infratuzilmaning quyi sifati, jismoniy va huquqiy to'siqlarning mavjudligi, dengiz portlarining yiroqligidir. Transport xarajatlarini kamaytirish, tashuvlar tizimi ko'rsatkichlarini sanoat, yuk aylanmalari va yo'lovchi tashuvlari rivojlanish tendensiyalari bilan muvofiqlashtirish logistika markazlariniig vazifalaridan bo'lib, ular o'ziga xos "o'sish nuqtalari" hisoblanadi. Transport tashuvlari, bojxona va ma'muriy infratuzilmalari tovar va xizmatlarning raqobatbardoshligini "vaqt – narx – sifat va tashuv xavfsizligi" koordinatasi bo'yicha ta'minlashi zarurligi isbotlangan. Buni misol tariqasida Transport logistikasi rivojlangan mamlakatlar, jumladan, AQShda, bu kabi muammolar iqtisodiyot va aholi turmush darajasining yuqori rivojini ta'minlash imkoniyati

cheklangan segmentlarga alohida e'tibor qaratish orqali bartaraf etiladi. Ta'kidlash joizki, so'nggi yigirma yil davomida O'zbekistonda transport va transport kommunikatsiyalari rivoji iqtisodiy o'sish sur'atlaridan oshib ketdi. Yirik avtomobil va temir yo'llar qurilishi natijasida "SHarq-G'arb" va "Janub-SHimol" iqtisodiy o'qlari bo'ylab ishlab chiqarish kuchlarining konsentratsiyasi yangi bosqichga chiqdi shu o'rinda O'zimizning mamlakatimizda faoliyat olib borayotgan "Navoiy" xalqaro aeroporti negizida tashkil etilgan transport logistika markazining boshqa transport turlariga bo'lgan multiplikativ ta'sirini alohida ta'kidlash zarur. Ushbu mintaqalararo xabning faoliyati natijasida avtomobil va temir yo'l transportiga bo'lgan talab kuchaydi. Milan yoki Seuldan 5 soat davomida etib kelgan yuk O'zbekiston yoki Markaziy Osiyodagi oxirgi manziliga eng qisqa fursatlarda etkazilishi zarur, havo lanerida kelgan har qanday yuk o'z egalariga be talofat va bezarar yetkazib berilmoqda Multimodal xab geografik jihatdan qulay va transport kommunikatsiyalari konsentrlashgan hududda joylashishi maqsadga muvofiqligi. Bundan tashqari, bunday istiqbolli loyihalarning muvaffaqiyati davlatning bosh islohotchi va investor sifatidagi har tomonlama qo'llab-quvvatlash chora-tadbirlarini hamda xalqaro tajribaga ega transport kompaniyalarining hamkorlik ko'rinishidagi investitsion faolligini ham talab etmoqda.

Avtomobil, temir yo'l va havo transporti, energetika, sanoat, ishlab chiqarish resurslari va malakali ish kuchini o'zida jamlagan hududda joylashgan "Navoiy" erkin iqtisodiy industrial hududi mamlakatimiz hukumatining qo'llab-quvvatlashi oqibatida, shuningdek, O'zbekistonning muhim xorijiy investorlaridan biri bo'lgan va dunyoda havo yuk tashuvi bo'yicha birinchi o'rinni egallab turuvchi "Kogear Air" kompaniyasi bilan yaqin hamkorlik qilish natijasida qo'yilgan maqsadlar sari dadil qadamlar qo'yilmoqda. O'zbekiston Respublikasining xalqaro maydondagi transport-tranzit potensialini yuksaltirishga, jumladan, "Navoiy" erkin iqtisodiy industrial hududini tezkor transport tashuvlari bilan ta'minlashga qaratilgan mintaqalararo logistika markazining negizini tashkil etgan "Navoiy" xalqaro aeroporti qisqa vaqt davomida jahon bo'ylab yuk tashuvlaritizimining muhim bo'g'iniga aylandi. Ta'kidlash lozimki, "Navoiy" xalqaro aeroporti negizida tashkil etilgan intermodal logistika markazi

“Navoiy” erkin iqtisodiy industrial zonasida ishlab chiqarilayotgan import o‘rnini bosuvchi va eksportbop tovarlarni Evropa va Osiyo bozorlaridagi iste’molchilariga tezkor ravishda etkazish orqali ularning xalqaro raqobatbardoshligini oshirishga xizmat qiladi. SHu sababli logistika markazi – "Navoiy" erkin iqtisodiy industrial zonasi rivojining garovi, desak mubolag‘a,qilmagan,bo‘lamiz [9].

2.ASOSIY QISM.

2.1. Adabiyotlar sharxi.

Bitiruv malakaviy ishini bajarishda bir nechta adabiyotlardan va manbalardan foydalandim. Quyida eng asosiy ma'lumotlar olingan adabiyotlar va manbalar hamda ulardan olingan ilmiy ma'lumotlar sharxi keltirilgan.

Hozirgi kunda yuksak darajada rivojlanayotgan mamlakatimizning har bir sohasi uchun xizmat qilmoqda har bir inson har sohada faoliyat yuritmasin yuksak ma'naviyatni talab qilishini nazarda tutadi.

Prizendimiz Mirzoyoyev SH.M.''2017-2021 yillarda O'zbekistonni rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishi bo'yicha harakatlar strategiyasi haqida''belgilab berildi „Harakatlar strategiyasi rivojlanishning yangi davridir [2].

2018-yil 6-martdagi PQ-3589- son qarorida mamlakatimizda avtomobil transportini boshqarish tizimini yanada takomillashtirish,tashkiliy o'zgarishlarni amalga oshirish, avtotransport xizmatlari bozorini shakllantirish, yuk va yo'lovchilar tashishlar xavfsizligini ta'minlash maqsadida „Avtomobil transportini boshqarish tizimini yanada takomillashtirish chora tadbirlari to'g'risida'' qaror qabul qilindi [3].

Prezidentimizning tashabbusi bilan Jizzax viloyatida qurillayotgan yangi avtomobil zavodi albatta iqtisod uchun katta yordam beradi va xalqimizning ish bilan ta'minlayd.

E. Karimov “Avtotransport vositalarida yuk tashish.Ushbu qo'llamda transport asosiy harakat vositasi, yuk va yuk oqimi, harakatlanuvchi tarkibdan foydalanishda yo'l sharoitlari, harakatlanuvchi tarkibning texnik-ekspluatatsion ko'rsatkichlari, harakatlanuvchi tarkibning ishini tashkil qilish, avtomobillarda yuk tashishni rejalashtirishda iqtisodiy-matematik usullar va EHMni qo'llash, yuk tashishni tashkil qilish va tijorat ishlari, yuk tashishda operativ rahbarlik qilish, avtomobil transportida yuk ortish-tushirish ishlarini tashkil qilish va mexanizatsiyalash, yuklarni konteyner va paket usulida tashish, shaharlararo va xalqaro yuk tashish, xalq xo'jaligi va turli tarmoqlarning yuklarini tashish va logistika-ning maqsadli hamda uslubiy asoslari, logistikaning tamoyillari, vazifalari, tizimlari, logistika usullarining uslubiy xususiyatlari, boshqaruv bo'yicha logistik yondashuv,

ishlab chiqarish logistikasi, logistikada axborot texnologiyalari, omborlar jarayonlarini logistika qismlari bilan tashkil- lashtirish, logistik xizmat ko'rsatishning masalalari, me'yoriy ma'lu- motnoma hujjatlari, o'quvchilar bilimini tekshirishga oid mustahkamlash uchun savollar va testlar bilan yoritilgan [4].

O.Hamraqulov, Sh.Magdiyev "Avtomobillarning texnik ekspluatatsiyasi" darsligida amaliy faoliyatdagi avtomobillar texnik ekspluatatsiyasining holati. Ya'ni avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish va joriy ta'mirlash tenologiyasi, hamda avtotransport korxonalarida ishlab chiqarishda qo'llaniladigan texnologik jihozlar, harakatdagi tarkibga moddiy-texnik ta'minotni tashkil qilish va resurslarni tejash usullari, avtomobil transportini turli ekstremal tabiiy-iqlim va yo'l sharoitlaridagi, asosiy ishlab chiqarish bazalaridan ajralgan holdagi, hamda maxsuslashtirilgan harakatdagi tarkibning ekspluatatsiyasi, avtomobil transportining atrof-muhitga zararli ta'sirining yo'nalishlari va ularni kamaytirish yo'llari keltirilgan [5].

X. Mamatov "Avtomobillar" o'quv darsligining 1-2-qismlarida avtomobil mexanizmi va tarmoqlarining vazifasi, umumiy tuzilishi, ishlash uslubi hamda konstruktiv xususiyatlari, hozirgi vaqtda jumhuriyatimizda ko'p tarqalgan avtomobillarning konstruksiyasi misolida ularning shassisiga kiruvchi qismlari tahlil va talqin etilgan. Shuningdek, unda xususan avtomobilning shassiga taalluqli bo'lgan kuch uzatma, yurish va boshqarish qismlariga kiruvchi tizim va mexanizmlarning vazifasi, ishlashi va ishlash sharoiti tavsiflangan bo'lib, ularning konstruktiv xususiyatlari esa taqqoslash uslubi orqali bayon etilgan. Bundan tashqari avtomobillarni umumiy tuzilishiga oid bo'lgan kuch uzatmasi tarkibiga kiruvchi asosiy uzatma, differentsial va yarim o'qlarning konstruktiv xususiyatlari haqida ma'lumotlar berilgan [6].

G'.M. Qosimov "Transport korxonalarida menejment" darsligi transport va texnika xizmati ko'rsatish korxonalarida menejmentning predmeti va tahlil usuli, boshqarish jarayonlarini tashkil etishning nazariy asoslari, boshqarish jarayonlarini tashkil etish xususiyatlari, korxonalar faoliyatini tejamli tashkil etish asoslari, avtomobil transporti xizmati ko'rsatish korxonalarining foydalanish xizmati ko'rsatish bo'linmasida boshqarish jarayonini tashkil etish, avtomobil transporti xizmati ko'rsatish

korxonalarining texnika xizmati ko'rsatish bo'linmasida boshqarish jarayonini tashkil etish, aholi avtomobillariga texnika xizmati ko'rsatish korxonalarida texnik xizmat ko'rsatish va joriy ta'mirlashni tashkil etish, transport va texnika xizmati ko'rsatish korxonalarida ish joyini tashkil etish va ularni texnologik loyihalash, atrof muhitni muhofaza qilish va tabiot boyliklaridan oqilona foydalanish bo'yicha chora-tadbirlarni rejalashtirish kabi mavzular bo'yicha ma'lumotlar keltirilgan [7].

E.Karimov Avtotransport vositalarida yuk tashish va avtotransport logistikasi sharh nashriyoti-matbaa a'kadorlik kompaniyasi bosh tahririyati Toshkent 2013 yil.[8].

G'.Yo. Yormatov, O.R. Yuldashev, A.L. Hamrayev "Hayot faoliyati xavfsizligi" darsligida ob - havo sharoiti va inson faoliyati, ishlab chiqarish muhitining ob-havo sharoiti, sanoat korxonalarida shamollatish qurilmalariga qo'yiladigan asosiy talablar, changlangan havoni tozalash qurilmalari, shovqindan saqlanish, texnika vositalarida xavf - xatarlar va ulardan muhofazalanish, elektr xavfsizligi, mehnatni muxofaza qilish qonunlari va tashkiliy asoslari va yong'inni oldini olishga qaratilgan chora - tadbirlari to'g'risida kerakli ma'lumotlar berilgan[11].

2.2.Tashishni tashkil etishning asosiy elementlari.

Yuk tashish uchun quyidagi asosiy(transport jarayoniga tegishli bo'lgan) va yordamchi jarayonlarni bajarishga to'g'ri keladi: yuklarni tashishga tayyorlash, transport vositasiga yuklash va undan tushirish, ba'zan esa omborxonalarda ma'lum muddatda saqlash va shu kabilardir.Yuklarni tashishga tayyorlashda ular ma'lum tartibda joylashtiriladi, saralanadi va tashish yo'nalishlariga ajratiladi, yuklarning ogirligi tarozidatortiladi, sungra ma'lum belgilar kiritilib,tamgаланadi, paketlashtiriladi,tashish xujjatlari rasmiylashtiriladi va x.k.Yuk yuklash va tushirish ishlari mexanizmlar yordamida yuklarning xususiyatini xisobga olib bajariladi. Bunda yuklash va tushirish ishlarida xarakatlanuvchi tarkiblarning me'yoridan ortikcha turib kolmasligiga e'tibor berish kerak.Transport jarayonida yuklar ma'lum masofaga tashilganda transport ishi bajariladi. Transport jarayonining birligi qilib katnov qabul qilinadi. Katnov deb, o'z ichiga yukni yuklash, tashish, tushirish va yuksiz yurish jarayonlarini olgan tugallangan transport jarayoniga aytiladi.Transport jarayonlarini bajarish ratsional yo'nalishlarni to'zish, yuk xususiyatlari va ishlatish sharoitlariga mos

xarakatlanuvchi tarkibni tanlash, ularni anik yo'nalish buyicha grafiklar asosida ishlatish va shu kabi tadbirlar orqali transport jarayonlarida xarajatlar sarfi kamayadi. Yuklarni omborxonalarda saqlashda, yuk sifatining bouzilmasligini ta'minlashda va ombor ichidagi ishlarni mexanizmlarda bajarishga axamiyat berish kerak.

2.3.Tashishni tashkil etishning asosiy prinsplari.

Jamiyatning ijtimoiy iqtisodiy va madaniy aloqalarini rivojlantirishda, chet mamlakatlar urtasida iqtisodiy va madaniy aloqalarni o'rnatishda, mamlakat mudofa kudratini oshirishda transport katta axamiyatga ega. Sanoat, qurilish va kishlok xo'jaligi tarmoqlarining o'zluksiz rivojlanishi, xo'jaliklararo iqtisodiy aloqalarning mustaxkamlanishi transport vositalarining unumli ishlashini takozo qiladi. Transport xalq xo'jaligi tarmoqlarini o'zaro boglovchi vositadir.

Xom ashyolar, asbob-uskunalar, yarim tayyor maxsulotlar, yoqilgi va boshqa turli xil maxsulotlarni sanoat tarmoqlari va korxonolari va korxonalar urtasida tashitsh transport vositalar yordamida amalga oshiriladi. Transportdan korxonalar ichidagi ishlab chiqrish jarayonida xam keng foydalaniladi. Uning yordamida korxona ichida yuk tashiladi. Masalan, turli xom ashyolar, yarim tayr maxsulotlar, yoqilgi, shunga uxshash yuklar omborlardan ish joyiga, tayyor maxsulotlar esa omborlarga tashiladi va xokazo. Xalqaro aloqalarni kengaytirish va mustaxkamlashda xam transport katta axamiyatga ega. Xalqaro savdo, turistik va boshqa aloqalarning rivojlanishi, fan va texnika, madaniyat va sport soxalaridagi munosabatlarning yuksalishi transport vositalari va aloqa yo'llarining rivojlanishiga ko'p jixatdan boglikdir. Bulardan tashkari mamlakatimiz ichida va xamdustlik mamlakatlari urtasida tovar aylanishining rivojlanishida xam transportning axamiyati kattadir. Axolini sanoat va ozik-ovkat mollari bilan o'z vaktida ta'minlash transportning asosiy vazifalaridan biridir. Transportning mamlakat mudofaa kobiliyatini mustaxkamlashdagi axamiyati xam kattadir. Shu bilan birga mamlakatimizda sanoat va transport turlarining rivojlanishi natijasida, fan va texnikaning sunggi yutuklari asosida sanoat-transport tarmoqlari (O'zDEU avtokorxonasi, «SamKochavto» qo'shma korxonasi va x.k.) vujudga kelib muttasil yuksalib bormokda. Yuk tashish uchun quyidagi asosiy(transport jarayoniga tegishli bulgan) va yordamchi jarayonlarni bajarishga to'g'ri keladi: yuklarni tashishga

tayyorlash, transport vositasiga yuklash va undan shirish, ba'zan esa omborxonalarda ma'lum muddatda saqlash va shu kabilardir. Yuklarni tashishga tayyorlashda ular ma'lum tartibda joylashtiriladi, saralanadi va tashish yo'nalishlariga ajratiladi, yuklarning ogirligi tarozidatortiladi, sungra ma'lum belgilar kiritilib, tamgalanadi, paketlashtiriladi, tashish xujjatlari rasmiylashtiriladi va x.k. Yuk yuklash va tushirish ishlari mexanizmlar yordamida yuklarning xususiyatini xisobga olib bajariladi. Bunda yuklash va tushirish ishlarida xarakatlanuvchi tarkiblarning me'yoridan ortikcha turib kolmasligiga e'tibor berish kerak. Transport jarayonida yuklar ma'lum masofaga tashilganda transport ishi bajariladi. Transport jarayonining birligi qilib katnov qabul qilinadi. Katnov deb, o'z ichiga yukni yuklash, tashish, tushirish va yuksiz yurish jarayonlarini olgan tugallangan transport jarayoniga aytiladi. Transport jarayonlarini bajarish ratsional yo'nalishlarni to'zish, yuk xususiyatlari va ishlatish sharoitlariga mos xarakatlanuvchi tarkibni tanlash, ularni anik yo'nalish buyicha grafiklar asosida ishlatish va shu kabi tadbirlar orqali transport jarayonlarida xarajatlar sarfi kamayadi. Yuklarni omborxonalarda saklashda, yuk sifatining bo'zlmashligini ta'minlashda va ombor ichidagi ishlarni mexanizmlarda bajarishga ahamiyat berish kerak.

2.4. Yuk va uning turlari.

Transport yuki tovar va taradan tashkil topadi. **tara** deb, yukni ortish-tushirish, saqlash jarayonlarida uning buzilishidan asraydigan va bu jarayonlarni osonlashtiradigan har xil qurilmalarga aytiladi (yashiklar, tagliklar, konteynerlar, shisha idishlar va hokazo). Taralar qattiq, yarim qattiq va yumshoq turlarga bo'linadi. Yukning o'z og'irligi – **netto**, taraning og'irligi – tara va taraning og'irligi **brutto** deyiladi.

Transport yuklari quyidagi turkumlarga ajratiladi:

1. Tarasi bo'yicha:

- tarasiz yuklar (qum, tuproq va hokazo);
- tarali yuklar (uy-ro'zg'or buyumlari, shisha idishlar va hokazolar, yashik super tara hisoblanadi).

2. O'lchami bo'yicha:

- gabaritli yuklar;

- gabaritsiz yuklar;
- gabaritsiz yuklar (eni 2,5 metrdan, balandligi 4 metr dan, avtomobil orqa bortidan 2 metrdan ortiq chiqadigan yuklar).

3. Bitta yukning og'irligi o'rni bo'yicha:

- normal yuklar (donali yuklar uchun bir yuk og'irligi 250 kg gacha, yumalaydigan yuklar uchun 400 kg dan oshmaydigan yuklar).

4. Yuk ortish-tushirish ishlarini bajarish usuli bo'yicha:

- sochiluvchan yuklar (shag'al, qum, tuproq va hokazo);
- donali yuklar;
- quyiladigan yuklar(suyukliklar).

5. Avtomobil yuk ko'taruvchanligidan foydalanish darajasi bo'yicha yuklar 4 sinfga bo'linadi:

6. Xavfliligi bo'yicha yuklar 7 guruhga bo'linadi.

- 1-g u r u h – kam xavfli yuklar (qurilish materiallari va shu kabilar).
- 2-g u r u h – tez alanganadigan yuklar (benzin, atseton va shu kabilar).
- 3-g u r u h – issiq va changlanadigan yuklar (sement, ohak, asfalt va hokazo).
- 4-g u r u h – quydiradigan suyuqliklar (kislotalar, ishqorlar va hokazo).
- 5-g u r u h – siqilgan va suyultirilgan gazlar.
- 6-g u r u h – o'lchami bo'yicha xavfli yuklar.
- 7-g u r u h – zaharlaydigan, radioaktiv va portlaydigan moddalar.

7. Yuk tashish va saqlash sharoitlari bo'yicha:

- oddiy yuklar;
- tez buziladigan yuklar;
- o'tkir hidli yuklar;
- axlat va supurindi yuklar;
- tirik yuklar (qoramol va shu kabilar).

8. Tashqi muhit ta'siridan saqlash sharoitlari bo'yicha:

- oddiy yuklar (tashqi muhitdan asrash shart emas);
- tashqi muhit ta'siridan asralishi lozim bo'lgan yuklar (yog'ingarchilikdan, temperaturadan, urilish va tebranishlardan saqlash lozim bo'lgan yuklar).

Yuklarni tashishda ularning xususiyatlarini hisobga olish maqsadida ularga maxsus tamgʻalar qoʻyiladi.

Yuk tamgʻalari 4 turga boʻlinadi.

- tovar tamgʻasi;
- yuk tamgʻasi;
- transport tamgʻasi;
- maxsus tamgʻa.



2.5. Yukning aylanishi va yuk oqimi.

Yuk avtomobil transporti ishini ikkita asosiy koʻrsatkich xarakterlaydi:

1. Yuk tashish hajmi.
2. Yuk aylanishi.

Yuk tashish hajmi – bu maʼlum rejalashtirilgan muddatda tashilgan yoki tashilishi lozim boʻlgan yuk miqdoridir. Yuk tashish hajmi tonnalarda oʻlchanadi.

Yuk aylanishi – bu maʼlum muddatda bajarilgan yoki bajarilishi mumkin boʻlgan transport ishidir. Yuk aylanishi tonna kilometrda oʻlchanadi.

Yuk oqimi deb, maʼlum muddatda yoʻl trassasining faqat yoʻnalishi boʻyicha tashiladigan yuk miqdoriga aytiladi.

Yuk tashish hajmi va aylanishi, yuk oqimi kattaligi, tarkibi, bajarilish muddati va notekislik koeffitsienti bilan xarakterlanadi.

Yuk tashish kattaligi boʻyicha – yalpi, partiyalab va mayda partiyalar

bilan tashishga bo‘linadi. Yuk tashish partiyasi deb, ma’lum bir transport hujjati bilan tashishga beriladigan yuk miqdoriga aytiladi.

Yalpi yuk tashish deb, juda ko‘p miqdordagi bir xil tarkibli yuklarni ma’lum yo‘nalish va vaqtda tashishga aytiladi. Yukning tarkibi uning nomini va sinfini belgilaydi. Tashish muddati esa yuk tashishning boshlanishi, tamom bo‘lish kunlarini va uning tezkorligini ko‘rsatadi.

Muddati bo‘yicha yuk tashish doimiy, vaqtinchalik va mavsumiy xarakterda bo‘ladi. Doimiy yuk tashish yil davomida amalga oshirilsa, vaqtinchalik yuk tashish ma’lum bir vaqtda bajariladi. Mavsumiy yuk tashish yilning ma’lum bir vaqtida bajariladi. Yuk tashish hajmi va aylanishi vaqt mobaynida o‘zgarib turadi. Bu o‘zgarishlar notekislik koeffitsientlari bilan xarakterlanadi. Yuk tashish hajmi (Q) va (P) aylanishi.

$$h_Q = \frac{Q_{\max}}{Q_{o'rt}}; \quad h_P = \frac{P_{\max}}{P_{o'rt}};$$

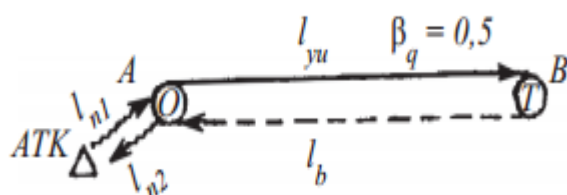
Yuk tashish hajmi va yuk aylanishi notekisligi, harakatlanuvchi tarkib ishining bir me'yorda bo‘lishiga ta’sir qiladi. Bu notekislikning ta’sirini avtotransport korxonalari ish rejasida har xil yo‘llar bilan kamaytirishga harakat qilinadi. [12].

3. TEXNALOGIK QISM.

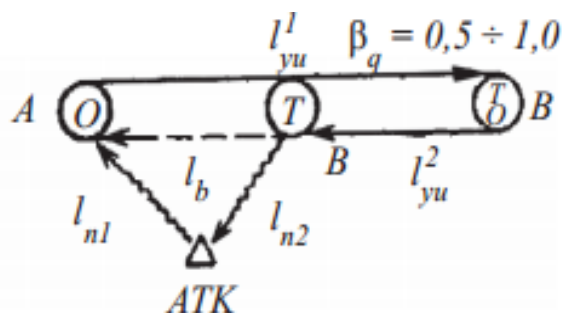
3.1. Yo'nalish turlari.

Harakatlanuvchi tarkibning yo'nalishi, maksimal ish unumi bilan yuk punktlari orasida ratsional harakatlanish tizimiga aytiladi. Yo'nalishlar tavsifi yuk jo'natuvchi va qabul qiluvchi punktlarning joylashishi va tashiladigan yuk partiyasi hajmi, avtotransport korxonalarining joylashishi va shu kabilarga bog'liq bo'ladi. Harakatlanuvchi tarkibning yo'nalish harakati mayatnik va halqasimon yo'nalishlarda amalga oshiriladi. Yo'nalish uzunligi, harakatlanuvchi tarkibning yo'nalishda boshlang'ich punktidan oxirgi punktga bosib o'tadigan masofasiga aytiladi. Mayatnik yo'nalishda yuk tashish bir trassada joylashgan yuk punktlari orasida bajariladi. Mayatnik yo'nalishlar uch turga bo'linadi.

1. Bir tomonga yukli, qaytishda yuksiz yuradigan yo'nalish.

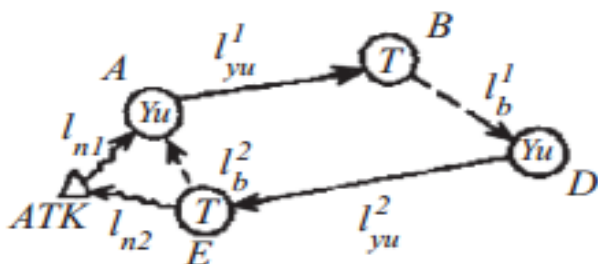


2. Bir tomonga yuk tashiladigan va qaytishda o'tilgan masofaning bir qismigacha yukli yuriladigan yo'nalish.

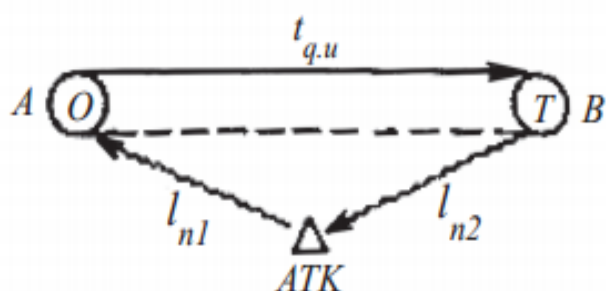


Halqasimon yo'nalishlar yuk tashishda harakatlanuvchi tarkibning yuksiz yurish masofasini kamaytirish maqsadida tashkil qilinadi. Halqasimon yo'nalishda yuk punktlari bir trassada joylashmaydi. Halqasimon yo'nalishlarning quyidagi uch xil turimavjud.

1. Oddiy halqasimon yo'nalish.



1. Bir tomonga yukli, qaytishda yuksiz harakatlanadigan mayatnik yo‘nalishlarda harakatlanuvchi tarkib ishini ifodalovchi texnik-ekspluatatsion ko‘rsatkichlarni aniqlash.



3.2. Harakatlanuvchi tarkib tipini tanlash.

Harakatlanuvchi tarkib tipini tanlash yo‘nalishda ishlash uchun bir necha xil avtotransport vositalaridan eng maqsadga muvofiq‘ini aniqlash demakdir. Harakatlanuvchi tarkib quyidagi xususiyatlarga qarab tanlanadi.

- tashilayotgan yukning xususiyati;
- yo‘l va iqlim sharoitlariga;
- yuk ortish-tushirish mexanizmining turi va quvvati;
- yuklarni tashish tannarxi;
- harakatlanuvchi tarkiblar ish unumi.

Tashishni tashkil etishda transport vositasini tanlash.

Ba’zi hollarda harakatlanuvchi tarkib turi, tanlanayotgan harakatlanuvchi tarkiblar unumdorliklari bir xil bo‘ladigan masofaga qarab ham tanlanadi.

Avtomobil transporti umumfoydalanadigan va tarmoq avtomobil transportiga ajratiladi. Umumfoydalanadigan avtomobila transportiga markazlashgan yuk tashishlarni amalga oshirish vazifasi yuklatilgan. Umumfoydalanadigan avtomobil transporti tashkilot va korxonalarning qaysi tarmoqqa qashlilitgidan kat'iy nazar yuklarini tashib beradi. Tarmoq avtomobil transporti ma'lum bir tarmoqqa – shirkat va

uyushmalarga qrashli bo'lib, shu tarmoqning korxona va tashkilot qurilishlariga xizmat qiladi. U bu tarmoqqa qrashli korhona, tashkilot va qurilishlarning barcha turdagi texnologik va xo'jalikdagi yuk tashishlarni bajaradi. Tashishlarni bajarish uchun avtotransport korxonalari tashkil qilinadi. umumfoydalanadigan avtomobil transportini boshqarishda xududiy ishlab chiqarish tizimidan foydalaniladi.

Avtotransport korxonaarini boshqarishda quyidagilar ta'minlanishi lozim:

- tashish jarayonining bajarilishi;
- texnik iqtisodiy ko'rsatkichlarni rejalashtirish;
- mehnat va ish xakini tashkil qilish;
- buxgalteriya xisobi va moliyaviy faoliyat;
- moddiy texnika ta'minoti;
- mutaxassislarni jamlash va tayyorlash;
- umumiy ish yuritish va xo'jalik ishlari.

Bu masalalarni echish maksadida avtokorxonada ekspluatatsiya, texnik va reja-iqtisod xizmatlari tashkil qilinadi. Avtokorxonaning tashkiliy to'zilishi tashish turi va tarkibiga, xarakatlanuvchi tarkib soni va tipiga, texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash shakliga, avtokorxonaning texnik jixozlanishiga va xokazolarga boglik buladi. Katta avtokorxonalar tarkibida avtojamlanma to'ziladi. Avtokorxonalar faoliyatini takomillashtiri, xarakatlanuvchi tarkiblar sonini yiriklashtirish, boshqarish buginlarini kamaytirish muxim vazifa xisoblanadi. Avtomobil transportida xarakatlanuvchi tarkibiga avtomobil va avtopoezdlar (avtomobil-tyagach, tirkama, yarim tirkama va o'zayadigan tirkama) kiradi. Ishlatilishiga karab yuk avtomobillari ransport va maxsus turlarga ajratiladi. Maxsus turdagi xarakatlanuvchi tarkiblar xalq xo'jaligida keng foydalaniladi.

Xarakatlanuvchi tarkiblarning asosiy gabarit ulchami yo'l xarakati koidalari asosida belgilangandir, ya'ni

- yuk bilan birgalikda balandligi 4 metrdan oshmasligi;
- eni 2.5 metr;
- yakka avtomobilaning o'zunligi 12 meirdan oshmasligi;
- ikki va undan otik tirkama bilan 24 metrdan oshmasligi kerak.

Yuk avtomobillarning asosiy ekspluatatsion sifat ko'rsatkichlari quyidagilardir:

- yuk ko'taruvchanligi;
- masofadan foydalanish;
- tezligi;
- xavfsiz xarakatlanish;
- yoqilgi tejamkorligi;
- ko'p muddatga foydalanilishi;
- mustaxkamligi va kulayligi;
- utuvchanligi;
- ta'mirlashga yarokliligi.

Smena-sutka rejasini tuzishi tartibini quyidagi amaliy misolda ko'rib chiqamiz.

1. Qatnovlar vaqtini aniqlaymiz:

$$t_q = \frac{2l_{qu}}{u_r} + t_{o.t}$$

2. Qatnovlar sonini aniqlaymiz:

$$n_q = \frac{T_i - \frac{l_{n1} + l_{n2}}{u_t}}{t_{qu}}$$

3. Harakatlanuvchi tarkibning kunlik ish unumini aniqlaymiz.

$$a) Q = n_q \cdot q_n \cdot \gamma_s$$

$$b) P = n_q \cdot q_n \cdot \gamma_s \cdot l_{qu}$$

4. Zarur harakatlanuvchi tarkiblar sonini aniqlaymiz

$$A = \frac{Q_{reja}}{Q}$$

5. Smena topshirig'ini aniqlaymiz:

- a) Smenalardagi qatnovlar soni:

$$n_q^I = \frac{n_q}{2} = \frac{15}{2}$$

$$n_q^{II} = n_q - n_q^I$$

Смена топшириг'и
b) 1-смена uchun:

$$Q^I = n_q^I q_n g_s :$$

$$P^I = n_q^I \cdot q_n \cdot g_s \cdot l_{qu}$$

2-смена uchun:

$$Q^{II} = n_q^{II} q_n g_s$$

$$P^{II} = n_q^{II} \cdot q_n \cdot g_s \cdot l_{qu}$$

Жами kunlik topshiriq.

$$a) Q = Q^I + Q^{II} =$$

$$b) P = P^I + P^{II} =$$

$$T_H = 8 - \frac{2,5 + 2,5}{30} = 7,83 \text{soam}$$

$$t_a = \frac{12}{30} + 1,0 = 1,4 \text{soam}$$

$$t_a = \frac{7,83}{1,4} = 5,6 \approx 6 \text{ aylanish}$$

$$T'_M = 1,4 \cdot 6 = 8,4 \text{soam}$$

$$T'_H = 8,4 + 0,17 = 8,57 \text{soam}$$

$$Q_{кун} = 10 \cdot 1 \cdot 6 = 60 \text{тонна}$$

$$P_{кун} = 10 \cdot 1 \cdot 6 \cdot 6 = 360 \text{ткм}$$

$$\ell_{кун} = 6 \cdot 12 + 5 = 77 \text{км}$$

$$j^3 = \frac{36}{77} = 0,467 \text{км}$$

$$\ell_{юк}^{yp} = \frac{6}{1} = 6 \text{км}$$

$$\ell_{yp} = \frac{360}{60} = 6 \text{км}$$

$$t_{юк}^{yp} = 1,0 \text{soam}$$

$$T_{xap} = 8,57 - 1 \cdot 6 = 2,57 \text{soam}$$

$$V_T = \frac{77}{2,57} = 29,9 \text{км / soam}$$

3.3.Xo'jalik bo'yicha harakatlanuvchi vositalar ma'lumotini aniqlash.

Ma'lumot ko'rsatkichlari o'rtacha qiymatlari bo'yicha aniqlanadi.

1. Avtomobillarning o'rtacha naryaddagi vaqtini aniqlash har bir marshrutdagi avtomobillar naryaddagi vaqtining yig'indisini ularning umumiy soniga nisbati bilan aniqlanadi.

$$T_H^{yp} = \frac{\sum A_{\text{э}} \cdot T_u}{\sum A_{\text{э}}} + \frac{10 \cdot 0,27 + 13,9 \cdot 5,46 + 9,16 \cdot 0,82 + 9,28 \cdot 0,73 + 13,72 \cdot 1,09 + 9,28 \cdot 1,09}{0,27 + 5,46 + 0,82 + 0,73 + 1,09 + 1,09} = \frac{117,93}{9,46} = 12,46_{\text{coam}} \quad 2. \text{ Park}$$

bo'yicha avtomobillarning o'rtacha kunlik bosib o'tgan masofasi har bir marshrutda bosib o'tilgan avtomobil-kilometrlar yig'indisini avtomobillarning umumiy soniga nisbati bilan aniqlanadi.

$$\ell_H^{yp} = \frac{\sum A_{\text{э}} \cdot \ell_{\text{кун}}}{\sum A_{\text{э}}} + \frac{198 \cdot 0,27 + 460 \cdot 5,46 + 166 \cdot 0,82 + 216 \cdot 0,73 + 453 \cdot 1,09 + 216 \cdot 1,09}{0,27 + 5,46 + 0,82 + 0,73 + 1,09 + 1,09} = \frac{3588,07}{9,46} = 379_{\text{coam}}$$

3. Park bo'yicha yo'ldan foydalanish koeffitsienti. Har bir marshrutdagi yukli yurgan masofasi yig'indisini umumiy yurgan yo'liga nisbati bilan aniqlanadi.

$$\beta_H^{yp} = \frac{\sum A_{\text{э}} \cdot \ell_{\text{кун}} \cdot Z_A}{\sum A_{\text{э}} \cdot \ell_{\text{кун}}} = \frac{0,27 \cdot 12 + 8 + 5,46 \cdot 110,3 \cdot 0,82 + 19 \cdot 8 \cdot 0,73 \cdot 285 \cdot 6 + 1,09 \cdot 85 \cdot 3 + 1,09 \cdot 31 \cdot 6}{198 \cdot 0,27 + 460 \cdot 5,46 + 166 \cdot 0,82 + 216 \cdot 0,73 + 453 \cdot 1,09 + 216 \cdot 1,09} \\ = \frac{2562,78}{3588,07} = 0,71$$

O'rtacha yukli yurish masofasini aniqlash.

$$\beta_H^{yp} = \frac{\sum A_{\text{э}} \cdot \ell_{\text{кун}} \cdot Z_A}{\sum A_{\text{э}} \cdot Z_{\ell}} = \frac{0,27 \cdot 12 + 8 + 5,46 \cdot 110,3 \cdot 3 + 0,82 + 19 \cdot 8 \cdot 0,73 \cdot 285 \cdot 6 + 1,09 \cdot 85 \cdot 3 + 1,09 \cdot 31 \cdot 6}{0,27 + 8 + 5,46 \cdot 3 + 0,82 \cdot 8 + 0,73 \cdot 6 + 1,09 \cdot 3 + 1,09 \cdot 6} \\ = \frac{2562,78}{39,29} = 65,2$$

$$1. T_{uu}^{yp} = \frac{\sum A_{\text{э}} \cdot T_{uu}}{\sum A_{\text{э}}} + \frac{0,27 \cdot 8,57 + 0,54 \cdot 7,91 + 1,09 \cdot 8,18 + 4,9 \cdot 5,8 + 0,82 \cdot 8,74 + 0,54 \cdot 8,81}{0,27 + 0,54 + 0,82 + 1,09 + 4,9 + 0,82 + 0,54} \\ = \frac{55,82}{8,16} = 6,846_{\text{coam}}$$

$$2. \ell_{\text{кун}}^{yp} = \frac{\sum A_{\text{э}} \cdot \ell_{uu}}{\sum A_{\text{э}}} + \frac{0,27 \cdot 77 + 0,54 \cdot 57 + 1,09 \cdot 65 + 4,9 \cdot 54 + 0,82 \cdot 81 + 0,54 \cdot 83}{0,27 + 0,54 + 1,09 + 4,9 + 0,82 + 0,54} \\ = \frac{498,26}{8,16} = 61$$

$$3. \beta_{yp} = \frac{\sum A_{\text{э}} \cdot \ell_{\text{юк}} \cdot Z_k}{\sum A_{\text{э}}} + \frac{0,27 \cdot 6 \cdot 6 + 0,54 \cdot 6,5 \cdot 6 + 1,09 \cdot 5,5 \cdot 6 + 4,9 \cdot 10,25 \cdot 4 + 0,82 \cdot 8 \cdot 6 + 0,54 \cdot 12 \cdot 6}{0,27 + 77 + 0,54 + 57 + 1,09 + 65 + 4,9 \cdot 54 + 0,82 \cdot 81 + 0,54 \cdot 83} \\ = \frac{345,89}{498,26} = 0,69_{\text{coam}}$$

$$4. \beta_{\dot{y}p} = \frac{\sum A_{\dot{y}} \cdot \ell_{\text{юк}} \cdot Z_k}{\sum A_{\dot{y}} \cdot Z_k} + \frac{0,27 \cdot 6 \cdot 6 + 0,54 \cdot 6,5 \cdot 6 + 1,09 \cdot 5,5 \cdot 6 + 4,9 \cdot 10,25 \cdot 4 + 0,82 \cdot 8 \cdot 6 + 0,54 \cdot 12 \cdot 6}{0,27 \cdot 6 + 0,54 \cdot 6 + 1,09 \cdot 6 + 4,9 \cdot 4 + 0,82 \cdot 6 + 0,54 \cdot 6}$$

$$= \frac{345,89}{42,4} = 0,69 \text{ соам}$$

$$5. \ell_{\dot{y}p} = \frac{\sum A_{\dot{y}} \cdot \ell_{\dot{y}p} \cdot Z_{\text{айл}}}{\sum A_{\dot{y}} \cdot Z_{\text{айл}}} = 8,15 \text{ км}$$

$$6. t_{\text{ю-т}}^{\dot{y}p} = \frac{\sum A_{\dot{y}} \cdot t_{\text{ю-т}} \cdot Z_k}{\sum A_{\dot{y}} \cdot Z_k} = 1,0 \text{ соам}$$

$$7. V_T^{\dot{y}p} = \frac{\sum A_{\dot{y}} \cdot \ell_{\text{кун}}}{\sum A_{\dot{y}} \cdot t_{\text{хар}}} + \frac{0,27 \cdot 77 + 0,54 \cdot 57 + 1,09 \cdot 65 + 4,9 \cdot 54 + 0,82 \cdot 81 + 0,54 \cdot 83}{0,27 \cdot 2,57 + 0,54 \cdot 1,91 + 1,09 \cdot 2,18 + 4,9 \cdot 1,9 + 0,82 \cdot 1,74 + 0,54 \cdot 2,81}$$

$$= \frac{498,26}{16,683} = 29,86 \text{ км/с}$$

Hisoblab topilgan shrtacha ko'rsatkichlar yordamida saroyning ishlab chiqarish rejasini aniqlaymiz.

$$Q_{\text{кун}} = \frac{T_{\text{иш}}^1 \cdot q_n \cdot \gamma_c \cdot \beta \cdot V_T \cdot A_T}{\ell_{\text{юк}} + \beta \cdot V_T \cdot t_{\text{Ю-Т}}} = \frac{6,84 \cdot 10 \cdot 1 \cdot 0,694 \cdot 29,86 \cdot 8,06}{8,15 + 0,694 \cdot 29,86 \cdot 1,0} = \frac{11566328}{28,87} = 392 \text{ тонна}$$

$$Q_{\text{ишл}} = Q_k \cdot D_{\text{иш}} = 392 \cdot 305 = 119786 \text{ тонна}$$

$$P_{\text{кун}} = \frac{T_{\text{иш}}^1 \cdot q_n \cdot \gamma_c \cdot \beta \cdot V_T \cdot A_{\dot{y}} \cdot \ell_{\text{юк}}}{\ell_{\text{юк}} + \beta \cdot V_T \cdot t_{\text{Ю-Т}}} = \frac{6,84 \cdot 10 \cdot 1 \cdot 0,694 \cdot 29,86 \cdot 8,00 \cdot 8,15}{8,15 + 0,694 \cdot 29,86 \cdot 1,0} = \frac{92417,226}{28,87} = 3200,8 \text{ ткм}$$

$$P_{\text{ишл}} = P_{\text{кун}} \cdot D_{\text{иш}} = 3200,8 \cdot 305 = 976254 \text{ ткм}$$

Ro'yxatdagi avtomobillar soni

$$A_p = \frac{A_{\dot{y}}}{\alpha_u} = \frac{6}{0,5} = 12 \text{ автомобил}$$

Yillik o'tilgan masofa

$$P_{\text{кун}} = \frac{T_{\text{иш}}^1 \cdot V_T \cdot \ell_{\text{юк}} \cdot A_{\text{иш}}}{\ell_{\text{юк}} + t_{\text{Ю-Т}} \cdot V_T \cdot \beta} = \frac{6,84 \cdot 29,86 \cdot 8,15 \cdot 8 \cdot 305}{8,15 + 0,694 \cdot 29,86 \cdot 1,0} = \frac{13316,6 \cdot 305}{28,87} = 140670 \text{ км}$$

4. Hayot faoliyati xavfsizligi va ekologiya qismi.

Yuk tashish bugungi kunda yuklarni tashishning eng keng tarqalgan usuli hisoblanadi. Yuk tashish shirkati safarning barcha bosqichlarida xavfsizlik qoidalari bo'yicha belgilangan qoidalarga muvofiqligini ta'minlashi kerak. Yuklarni tashish tashkiloti ish oqimining yuk va tushirish vaqtida xavfsizlik va mehnatni muhofaza qilish qoidalari, talablari va standartlariga mos kelishidan mas'uldir. O'z navbatida, barcha ishlarni yuklash, tushirish, tayyorlash va tashish bilan shug'ullanuvchi haydovchilar, eskizlar, porterlar va boshqa xodimlar ko'rsatmalarga muvofiq qat'iy ravishda amalga oshirilishi kerak.

Haydovchi spirtli ichimliklarni va giyohvand moddalarni aniqlash uchun, shuningdek, tananing umumiy ahvoli uchun tibbiy ko'rikdan o'tishdan oldin darhol majburiy hisoblanadi. Mexanik transport vositalarini uning texnik holatini yo'l harakati qoidalari va xavfsizlik texnikasi talablariga muvofiqligini tekshirishlari kerak.

Yuklarni tashish ushbu transportda ishlatilishi mumkin bo'lgan muayyan uskunada amalga oshirilishi kerak. Yukni tashuvchi avtomobilning orqasida faqat tovarlar bilan birga kelgan shaxslar sayohat qilish uchun ruxsat etiladi va faqat agar o'tirish joyi taqdim etilsa, taxtaning pastki qismida joylashgan.

Sovuq mavsumda ochiq idoralarda xizmatchilarni va porterlarni tashish taqiqlanadi. Bundan tashqari, xavfli o't oluvchi, chang, issiq va uzoq mahsulotlarni tashishda odamlar orqada bo'lmasligi kerak. Yukni ta'minlash va joylashtirish kerak, chunki u haydovchiga to'sqinlik qilmaydi, plitalar, signal va yoritgichlarni yopmaydi. Bu transport vositalarining barqarorligini buzmasligi, shovqin, chang va atrof muhitni ifloslantirmasligi kerak.

4.1. Yuklash, tushirish maydonchalariga va yuk ko'taruvchi mexanizmlarga qo'yilgan talablar

Bu yerda birinchi navbatda yuklarni yuklash va tushirishda mehnat muhofazasi-mehnat xavfsizligini ta'minlashda ularning maydonchalari, mexanizmlarining texnik xolati, yuklovchilarning mehnat faoliyati (stropol'shik, takelajchilar mahorati) asosiy o'rin egallaydi. Yuklash va tushirish maydonchalarining o'lchami avtomobillar xarakatiga, soniga va ishlarning unumdorlik bilan bajarilishiga mos kelishi kerak.

Masalan o'ziag'darar mashinalar sonini aniqlash yuk ortadigan eskavator yoki to'kiladigan yuklarni yuklaydigan "Pogruzchik"larning cho'michining xajmiga va yuklash vaqtiga qarab aniqlanadi.

Kirish yo'llari qattiq qoplama bilan qoplangan yoki tekislanib buldozor bilan zichlangan bo'lishi, yozda chang paytlarda (korerlarda) yo'llarga vaqti-vaqti bilan suv sepilib turilishi kerak. Yo'llarning kengligi 6.2 metr ikki tomonlama xarakatda, 3.5 metr bir tomonli xarakatda, yuklash vaqtida avtomobillar orasi 1.5 metrdan kam bo'lmasligi kerak. Tushirish vaqtida binolar yoki trotuarlar orasi 0.5 to'xtatish bruslar albatta bo'lishi shart. Bular avtomobilning orqa g'ildiragini to'xtatib qoladi. Xarakatni boshqarish umumiy qabul qilingan belgi va ko'rsatkichlar bilan amalga oshiriladi.

Ushbu talablarni ATK, xodimlari maydonchalarni tayyorligini tekshirib, xamma talablar bajarilgandan keyin avtomobillarni yuk beruvchi va yuk oluvchi mijozlariga yuboradi. Tayyorgarlik ko'rishda O'zbekiston Respublikasining mehnat va aholini ijtimoiy ximoyalash vazirligining yuklarni avtotransport vositalarida tashishga bag'ishlangan 16.10.02y 158 sonli buyrug'ini bajarilishini inobatga olmoq lozim. Agarda haydovchi va yukni kuzatib boruvchi, yuklovchi, tushiruvchi shaxslar xavfli vaziyatga tushib qolsa, (kuzovda joy bo'lmasa), maydonchalarda yo'llarni buzilishi, yuklash-tushirish mexanizmlari mehnat xavfsizligiga mos kelmay qolsa, xaydovchi ishini to'xtatib ATK ga xabar qiladi, agar buni iloji bo'lmasa (xizmat safarida bo'lsa) yuk beruvchi yoki oluvchini ogohlantirib tashishni to'xtatadi. Kechqurunlari maydonchalari yoritilgan bo'lishi kerak. Agarda qattiq tuman bo'lsa qor va yomg'ir yoqsa xaydovchi xarakatini to'xtatib yo'lni o'ng chekkasiga chiqib qizil chiroqlarni yoki 20 metr narida olov yoqib orqadagi xaydovchilarga signal berib turishi shart.

O'zi ag'darar avtomobillarning ishlariga ham mehnat xavfsizligini ta'minlash bo'yicha talablar qo'yilgan. Ular quydagilar:

-yuklarni ariq, chuqurliklarga ularni chekkasiga kelib tushirish (misollar "Qamchiq" davonida avtomobillarning chuqurlarga ag'darilib ketish hollari yuz bergan) agarda orqa g'ildiraklarni to'xtatib qoladigan to'siqlar bo'lmasa yoki maxsus odam nazorat qilib turmasa yuklarni ag'darish man etiladi., man etiladi.

-kuzov ko'tarilgan vaqtda uning tagida turish, maxsus tayanch orqali kuzovni tirab qo'yib tuzatish shart;

-qiyaliklarga yuklarni tushirishda 1 metrdan kam masofaga kelib to'kish. (brus bo'lmasa);

-orqaga yurganda biror kishi qarab turishi yoki haydovchining o'zi orqada odam yoki mashina yo'qligini bilgandan keyin orqaga yurishi kerak. Bunda albatta tovush signalini berish kerak, lekin chet el avtomobillari baland tog'larda xarakat qilganda tovush signali ishlamaydi (Mersedes-Bents), chunki chiqqan tovush qor ko'chishiga yoki toshlarni to'kilshiga sabab bo'lishi mumkin. (Misol: KAMAZ avtomobilining kabinasiga tepadan tosh tushib haydovchini bosib qolgan –ushbu xodisaga muallifning o'zi guvohi bo'lgan “Qamchiq” davonida).

Avtomobillar tog'li yerlarda ishlatilsa quyidagilar amalga oshiriladi:

-haydovchilar bilan qayta yo'riqnoma o'tkaziladi;

-ularni trassa bilan shaxsan tanishtiriladi;

-tayanchiq, bashmak (g'ildiraklarni ushlab turuvchi to'siqlar), shatakka olish uchun qattiq ulangich (stsepka)lar bilan butlangan bo'lishi shart.

Tog'lardan tushishda uzatma qutisining past pog'analarida tushishi kerak. Yumshoq ulangich (stsepka) -4-6 metr, qattiq ulangich 4 metr bo'lishi kerak. Avtomobillarni tog'li yo'llarda shatakka olganda ulangichlardan tashqari avtomobillarni ramalari yumshoq po'lat, tros, kanat yoki zanjirlar bilan ulangan bo'lishi lozim.

4.2.Yuklarning kategoriya va sinflarga bo'linishini ta'minlash.

Avtomobillarda tashish texnologiyasi o'z ichiga yuklash,tashish va tushirish ishlarini qamrab oladi.

Yuklar og'irliklari bo'yicha 3 kategoriyaga bo'linadi.(yuklar solishtirma og'irliklari yoki yuk ko'tarish qoidalari bo'yicha 4 sinfga $\gamma=1-0.4$ gacha.bo'linadi

1.Bittalik yuklar og'irligi 80 kg bo'lgan bitta joyni egallaydigan yakka yuklar,hamda to'kiladigan , kichik bo'lakli, qalashtirib yuklanadigan yuklar.

2. Og'irligi 80-500 kg bo'lgan yakka bo'lakli yuklar.

3. Og'irligi 500 kg ortiq bo'lgan yakka yuklar.

Yuklarning o'lchovi va turlari bo'yicha sinflanishi:

1. Gabaritli emas. 2. uzun o'lchovli. 3. katta massali. 4. kichik massali. 5. antisanitar. 6. oziq-ovqatlar. 7. gaz aynitadigan? 8. xavfli yuklarga bo'linadi.

Xavfli bo'yicha yuklar 7 ta guruhga bo'linadi:

- kam xavfli (qurilish materiallari, umumiy foydalanish tovarlari, oziq-vqatlar, poliz maxsulotlari);
- engil yonadigan materiallar (benzin, kerosin, ligroin, neft, kinoplenka, spirt va boshqalar);
- yonuvchi va tutovchi materiallar (tsement oxaq-asfalt, mineral o'g'itlar va boshqalar);
- o'z o'lchamlari bo'yicha xavfli yuklar;
- kuydiruvchi suyuqliklar (kislotalar, ishqorlar);
- qisilgan va suyultirilgan gaz ballonlari (kislород, azot, metan, propan –butan va boshqalar)
- alohida xavfli yuklar (portlovchi moddalar, zaxarlovchi gazlar va boshqalar)

Yuklar yuklash va tushirish bo'yicha 3 guruhga bo'linadi.

- bittali (qurilish materiallari va x.k)
- ustma-ustli –(qalashtirilgan)
- quyiladigan.

4.3. Yong'inga qarshi suv ta'minoti.

Yong'inga qarshi suv ta'minoti yilning istalgan davrida yong'in joyiga 3 soat davomida suv yetkazib berishi lozim. Bino va inshootlardagi tashki yong'inlarni o'chirish uchun zarur suvning hisobiy sarfi ishlab chikarish kategoriyasi, binoning yong'inga chidamlilik darajasi va binoning xajmiga bogliq xolda tanlanadi. Suv manbalari tabiiy yoki sun'iy bo'lishi mumkin. Tabiiy manbalardan ko'proq qishloq sharoitida foydalaniladi. Ular jumlasiga daryo, ariq, kullar va quduqlar kiradi. Yong'inga qarshi sun'iy suv xavzalari korxona territoriyasidagi yong'inga xavfli binolar oldiga, I va II darajali yong'inga chidamlilikdagi binolardan 10 m, III, IV va V darajali yong'inga chidamlilikdagi binolardan 30 m. uzoqlikda quriladi. Bitta suv xavzasining xizmat qilish radiusi yong'in avtonasoslari va avtosisternalardan foydalanilganda – 200 m, Ko'chma motopompalar va kul nasoslaridan foydalanilganda

– 100 m, bir ukli prisepli motopompalar ishlatilganda – 150 m. kilib kabul kilinadi. Bitta sigimda suvning teginilmaydigan zaxira kismi 100 m^3 gacha bulishi lozim.

4.4.Yong`inni o`chirichni tashkillashtirish.

Yong`inni o`chirishni tashkil etish yong`inni o`chiruvchi vositalarning mavjudligiga, kungilli o`t o`chirish drujinachilari va yong`in-korovul muxofazasini tashkil etilganlik darajasiga, otryadlar urtasida ishni kanday tashkil etilganligiga boglik buladi. Agar yong`inni o`chirishda M-800A motopompasidan foydalanilsa harbiy hisob (“boyevoy raschet”) turt kishidan, yani, otryad boshligi, motorchi va ikki o`t o`chiruvchidan iborat buladi. M-1200 motopompasi ishlatilganda esa otryad olti kishidan: boshlik, motorchi va turt o`t o`chiruvchidan iborat buladi. O`t o`chirish vaqtida harbiy hisob kuyidagi 5 otryadga bulinadi :

- 1.Qidirish, tekshirish otryadi - yenedigan obyektzni tekshirib, yong`inni o`chirish ishlarini hamda odamlarni, mollarni va moddiy boyliklarni ko`tkarish ishlarini bajarish ketma-ketligini belgilaydi.
2. Yong`inni o`chirish otryadi - avtosistema, motopompa va nasos bilan kurollangan harbiy hisobdan tashkil topadi. U yong`inni o`chirish va odamlarni Ko`tkarish ishlarini bajaradi.
- 3.Suv bilan taminlash otryadi – yong`in nasosi, motopompa va boshka o`t o`chiruvchi texnikalarni uzluksiz suv bilan taminlash uchun xizmat kiladi.
- 4.Himoyalash otryadi - yenedigan obyekt yenedagi boshka obyektlarga yong`in o`tmasligini oldini oladi, yani, yong`inni tarkalishiga qarshi kurashadi.
- 5.Quriqlash otryadi – material boyliklarni quriklaydi hamda o`t o`chirish otryadiga yong`indan qo`tqarilgan boyliklar va chorva mollarini xavfsiz joyga evakuasiya qilishda yordamlashadi. Evakuasiya yo`llari va chiqish yulaklarini hisoblash Yongin vaqtida odamlarni va moddiy boyliklarni yong`in zonasidan evakuasiya qilish eng muhim vazifalardan hisoblanadi.

Evakuasiya vaqtining ruxsat etilgan mikdori haroratni inson uchun xavfli kritik miqdoriga (600) yetishi, xavo tarkibida kislorod miqdorini kamayishi, xonani to`kun bosib, ko`rinish darajasini susayishi va zaharli moddalarni xosil bulish vaqti orqali

belgilanadi. Zarur evakuasiya vaqtida odamlarni harakatlanish tezligi - 16 m/min, zinadan pastga harakatlanish tezligi- 10 m/min, yukoriga harakatlanishi-8 m/min. atrofida boʻladi. I va II darajadagi yongʻinga chidamlilikdagi binolardan evakuasiya qilish vaqti- 6 minoʻt, III va IV darajadagi binolardan-4 minoʻt, V darajadagi binolardan- 3 minoʻt qilib qabul qilinadi.

Bolalar muassasalari uchun bu vaqt 20% kam qilib belgilanadi.

5.IQTISODIY QISM.

O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Qonunchilik palatasi va Senatning qo'shma majlisida so'zlagan nutqida iqtisodiy soxadagi ustuvor vazifalar xaqida to'xtalib, bozor islohatlarini chuqurlashtirish va iqtisodiyotni yanada erkinlashtirish, xususiy tarmoqning jadal rivojlanishini, uning mamlakat iqtisodiyotdagi ulushi ko'payishini ta'minlash zarurligini ta'kidlaydi. Chunki bozor iqtisodiyotiga asoslangan dunodagi barcha mamlakatlarda tadbirkorlik va ishbilarmonlik ishlab chiqarish kuchlarini rivojlantirish va ilmiy-texnik taraqqiyotini tezlashtirishda bevosita muxim rol o'ynaydi. Kichik, mikrofirmalar va xususiy korxonalar biznes va tadbirkorlikning tashkiliy shakli sifatida yirik birlashma, korporasiya va uyishmalarning muvaffaqiyatli faoliyat ko'rsatishiga yo'l ochadi. Ularning muhimligi yana shundaki, ular qoida bo'yicha uyushgan, yengil boshqariladigan va bozor sharoitiga tez moslashadigan imkoniyatga ega.

Yuqoridagi fikrlarni ilgari surgan holda, men ham Yuk tashishni tashkil etishda xarakat yo'nalishini tuzish, mavzusidagi loyihani quyidagicha iqtisodiy taxlil qilishga harakat qildim.

5.1 Moddiy texnika ta'minoti rejasi

1. Yuk tashishga mo'ljallangan bortli avtomobillar bo'yicha:

$$G_m = 0,01 \cdot (Y_b \cdot M_t + B_i \cdot M_i) \cdot (1 + 0,01 \cdot K_t)$$

Bu yerda: G_m – yonilg'ini meyoriy sarfi, litrda;

Y_b - avtomobilning bosib o'tgan yo'li, km

M_t – yuksiz xolda xar 100 km masofa uchun yoqilg'i sarfining meyor, l/100 km

B_i - transport bajargan ish hajmi, t/km;

M_i – bajarilgan xar 100 t/km ish uchun yoqilg'i sarfining meyor, l/100t/km;

K_t – tuzatish koeffisienti (meyorga qo'shimcha yoki uni kamaytirilishi), foizlarda.

2. O'z navbatida, yuksiz xolda xar 100 km masofa uchun yoqilg'i sarfining meyor (M_t) xamda transport bajargan ish hajmi (B_i) quyidagicha xisob-kitob qilinadi:

$$M_t = B_m + T_m \cdot T_o$$

$$B_i = Y_{ux} \cdot M_b$$

Bu yerda; B_m – xar 100 km masofa uchun yoqilg'i sarfining bazaviy meyor, l/100 km

T_o - tirkama yoki yarim tirkamaning xususiy og'irligi, tonnada;

T_m -tirkama yoki yarim tirkamaning qo'shimcha og'irligi uchun yoqilg'i sarfining meyor, l/100 t/km

Y_{ux} - tashilgan yuk miqdori, tonna;

M_b – yuk bilan bosib o'tilgan masofa, km

Bortli yuk tashish avtomobillari bo'yicha yoqilg'i meyor xar bir tonna yukni 100 km masofaga tashishda quydagi miqdorgacha oshiriladi: benzinda -2 litrgacha; dizel yoqilg'isida 1,3 litrgacha; suyultirilgan gazda-2,64 litrgacha; tabiiy gazda -2 kub metrgacha.

Misol. Aytaylik, Man TGL-140 markali bortli yuk tashish mashinasi o'z tirkamasi bilan yo'l varqasi ma'lumotlariga ko'ra 16800 t/km miqdorida ish bajargan. Bosib o'tilgan yo'l -420 km. 1 litr dizel yoqilg'isining kirim qiymati o'rtacha 4000 so'm. Ushbu avtomashina bo'yicha:

-xar 1000 km masofaga yoqilg'i sarfining bazaviy meyor 20 litr;

-bajarilgan xar 100 t/km ish uchun yoqilg'i sarfining meyor 1,3 litr;

- tirkamaning xar 1 tonna og'irligi uchun qo'shimcha yoqilg'i sarfi meyor 1,3 litr;

-tirkamaning og'irligi 4,0 tonna;

Yuqorida keltirilgan shartli ma'lumotlarga ko'ra:

1. Xar 100 km masofaga yonilg'i sarfi meyor

$$M_t = B_m + T_m \cdot T_o = 20 + 4 \cdot 1,3 = 25,2 \text{ litr}$$

2. Avtomobilning bajargan ishiga to'g'ri keladigan va uning tannarxiga kiritilishi lozim bo'lgan yoqilg'ini miqdori

$$G_m = 0,01 \cdot (Y_b \cdot M_t + B_i \cdot M_i) \cdot (1 + 0,01 \cdot K_t) = 0,01 \cdot (420 \cdot 25,2 + 16800 \cdot 1,3) \cdot (1 + 0,01 \cdot 10) = 356,6 \text{ litr}$$

2. Bajarilgan ish tannarxiga kiritilishi lozim bo'lgan yoqilg'ining qiymati 4000 so'm

$$3. X_y = 356,6 \text{ l} \cdot 4000 = 1604700 \text{ so'm}$$

Bu yerda: X_y - Yoqilg'iga sarflangan umumiy mablag'

		1-jadval	
Yonilg'i moylash materiallari		O'lchov	Baxosi
		birligi	(so'm)
1	Dizel yonilg'isi	1 litr	4000
2	Dvigatel moyi (aftol)	1 litr	24000
3	Transmissiya moyi	1 litr	5000
4	Surkov moyi (salidor)	1 kg	10000
5	Artish materiali	1 kg	3000

4. Dvigatel moyi uchun sarflangan harajat

$$Z_{md} = R_{md} \cdot U_{md} \quad \text{so'm}$$

Bu yerda:

R_{md} – Dvigatel moyiga bo'lgan ehtiyoj

U_{md} – Dvigatel moyi baxosi $U_{md} = 24000 \text{ so'm}$

$$Z_{md} = R_{md} \cdot U_{md} = 24000 \cdot 2.4 = 57600 \text{ so'm}$$

5. Transmissiya moyi uchun sarflangan harajat

$$Z_{tr} = R_{tr} \cdot U_{tr} \quad \text{so'm}$$

Bu yerda:

R_{tr} – Transmissiya moyiga ehtiyoj

U_{tr} – Transmissiya moyi baxosi $U_{tr} = 5000 \text{ so'm}$

$$Z_{tr} = R_{tr} \cdot U_{tr} = 0.3 \cdot 5000 = 1500 \text{ so'm}$$

6. Surkov moyi uchun sarflangan harajat

$$Z_{sm} = R_{sm} \cdot U_{sm} \quad \text{so'm}$$

Bu yerda:

R_{sm} – Surkov moyiga ehtiyoj

U_{sm} – Surkov moyi baxosi $U_{sm} = 10000 \text{ so'm}$

$$Z_{sm} = R_{sm} \cdot U_{sm} = 38.64 \cdot 10000 = 386000 \text{ so'm}$$

7. Artish materillari uchun sarflangan harajat

$$Z_{art} = R_{art} \cdot \Pi_{art} \quad \text{so'm}$$

Bu yerda:

Z_{art} -Artish materialliga bo'lgan ehtiyoj

Π_{art} - Artish materiallari baxosi $\Pi_{art} = 3000$ so'm

$$Z_{art} = R_{art} \cdot \Pi_{art} = 2 \cdot 3000 = 16000 \text{ so'm}$$

8. Moylash va ekspluatatsion materiallar uchun xarajatlar

$$X_M = Z_{md} + Z_{tr} + Z_{sm} + Z_{art} = 57600 + 1500 + 386000 + 16000 = 461100 \text{ so'm}$$

9. Shinalarni tiklash uchun harajat

$$Z_{sh} = \frac{H_{zm} \cdot L_{um} \cdot \Pi_{sh} \cdot K_{psh}}{1000} \quad \text{so'm}$$

Bu yerda:

H_{zm} - Har 100 km masofa uchun 1 komplekt shinalar qayta tiklash uchun

harajat meyori $H_{zm} = 3000$ so'm

K_{psh} -Shinalar yo'l masofasini bosib o'tishiga bog'liq koefitsient $K_{psh} = 1$

Π_{sh} -Avtomabildagi shinalar soni $\Pi_{sh} = 10 \text{ dona}$

$$\text{U holda} \quad Z_{sh} = \frac{H_{zm} \cdot L_{um} \cdot \Pi_{sh} \cdot K_{psh}}{1000} = \frac{3000 \cdot 850000 \cdot 10 \cdot 1}{1000} = 551880 \text{ so'm}$$

10. TXK va joriy tamirlash uchun harajatlar

a) TXK va joriy tamirlash uchun ishchilarga to'laydigan asosiy va qo'shimcha ish haqqi

$$Z_{n\phi} = \frac{K \cdot \Pi_{sh} \cdot K_{psh}}{1000}$$

Bu yerda:

$K_1 = 1$ K_z - Yo'l sharoitiga bog'liq holda harajatlarni pasaytirishiga bog'liq koefitsent

1 kategoriya yo'l uchun $K_1 = 1,25$

2 kategoriya yo'l uchun $K_1 = 1,20$

3 kategoriya yo'l uchun $K_1 = 1,20$

H_{zp} -Har 100 km masofa uchun TXK va JT ishlari uchun ish haqqi me'yori

$$\Sigma Z = Z_{zp} + Z_{zr} + Z_m = 10344775 + 574875 + 3517388 = 11437038 \text{ so'm}$$

11. Haydovchilar ish haqqi fondi

$$Z_{p.sd} = \frac{K_p \cdot Q \cdot C_{cd}}{100} \quad \text{so'm}$$

Bu yerda:

K_p - yuk klassiga bog'liq koefitsent

2-jadval

Yuk klassi	1	2	3	4
K_p	1	1,25	1,66	2

C_{cd} - 1tonna yuk tashish uchun ishbay ish miqdori

$$C_{cd} = \frac{60 \cdot t_{pr} \cdot T_{m1}}{q}$$

Bu yerda:

t_{pr} - Ortish-tushirish vaqti

T_{m1} - 1 soatga to'g'ri keladigan haydovchilar ish stavkasi

q - Avtomobilning yuk ko'taruvchanlik qobiliyati $q=4.2$ tonna

$$C_{cd} = \frac{60 \cdot t_{pr} \cdot T_{m1}}{q} = \frac{60 \cdot 0.25 \cdot 2500}{4.2} = 9000 \text{ so'm}$$

$$\text{U holda } Z_{p.sd} = \frac{K_p \cdot Q \cdot C_{cd}}{100} = \frac{1.66 \cdot 4000 \cdot 9000}{100} = 597600 \text{ so'm}$$

b) Ehtiyot qismlari uchun harajatlar

$$Z_{zr} = \frac{K_1 \cdot K_Z \cdot H_{zr} \cdot L_{um}}{1000} \quad \text{so'm}$$

Bu yerda:

H_{zp} –Avtomabil narxi

H_{zr} – Har 100 km masofa uchun ehtiyot qismlar uchun harajatlar me'yori

$$H_{zr} = 10000 \text{ so'm}$$

$$Z_{zr} = \frac{K_1 \cdot K_Z \cdot H_{zr} \cdot L_{um}}{1000} = \frac{1 \cdot 1.25 \cdot 10000 \cdot 45990}{1000} = 574875 \text{ so'm}$$

12. Ustama harajatlar miqdori

$$P_H = H_{mp} \cdot A_{mp} \cdot D_{pm} \quad \text{so'm}$$

Bu yerda:=

H_{mp} -Bir avtomabil kuni to'g'ri keldigan ustama harajatlar miqdori

$$H_{mp} = 4300 \text{ so'm}$$

A_{mp} -Avtomabillar soni-25

$$P_H = H_{mp} \cdot A_{mp} \cdot D_{pm} = 4300 \cdot 25 \cdot 30 = 3225000 \text{ so'm}$$

13. Amartizatsiya ajratmasi

$$A_b = \frac{H_{ab} \cdot C_{ab}}{100} \cdot \frac{L_{um}}{100} \quad \text{so'm}$$

Bu yerda:

C_{ab} - Avtomobillarni balans qiymati $C_{ab}=12000000$

H_{ab} -1000 km ga to'la qayta tiklash ishlari xarajatlari

$$A_b = \frac{H_{ab} \cdot C_{ab}}{100} \cdot \frac{L_{um}}{100} = \frac{12000000 \cdot 0.37}{100} \cdot \frac{459900}{100} = 20424000$$

14. Yuk tashish ishlarida jami harajatlar

$$P_{eks} = C_t + Z_{md} + Z_{tr} + Z_{sm} + Z_{art} + Z_{sh} + \sum Z + F_E + P_H + A_b = 60439000 + 19200 + 15000 + 386400 + 6000 + 551880 + 11437038 + 729072 + 903000 + 20424000 = 94891088$$

15. Avtomobillarda berilgan hajmdagi yukni tashishdan oldin daromad quyidagi formuladan topiladi

$$D = Q \cdot T_{lt} = 4200 \cdot 15000 = 630000000 \text{ so'm}$$

T_{lt} - Yuk turi va tashish masofasiga bog'liq bo'lgan 1 tonna tashilgan yuk uchun tavsif qilinadi. $T_{lt} = 1000 \div 15000$

16. Yuk tashishdan olingan foyda

$$F = D - P_{eks} - D_y = 630000000 - 94891088 - 12600000 = 522508912$$

D_y -Yo'l qurilishi uchun ajratilgan ajratmalar miqdori

$$D_y = 0.02 \cdot D = 0.02 \cdot 630000000 = 12600000 \text{ so'm}$$

17. Avtomobillarda yuk tashish ishlarning umumiy rentabrlligi

$$R_a = \frac{F}{P_{eks}} \cdot 100\% = \frac{522508912}{94891088} \cdot 100\% = 58\%$$

$$50\% < R_a < 100$$

6.Xulosa va takliflar.

Meni Diplom loyihamda Yuk tashishni tashkil etishda xarakat yo`nalishini tuzish. Yuqoridagilardan kelib yuklarni tashishda tashish samaradorligi yukni ortish tushirish ishlarini tashkil qilinishi vaqtga bog`liqligini ko`rsatadi. Konteyner va paket usulida yuk tashishda xalq xo`jaligi katta iqtisodiy samaraga erishadi. Bu yuk ortish-tushirish ishlarini mexanizatsiyalash, tara materiallarini tejash va shu kabi ishlar natijasida hosil qilinadi. Yuk ortish-tushirish jarayonini mexanizatsiyalashdan olinadigan iqtisodiy samaradorlik yuk turi va jarayonlar soniga bog`liq bo`ladi. Konteyner va paket usulida foydalnilganda yuk ortish-tushirish vaqti taxminan uch marta, tashish xarajatlari 4–5 marta kamayishini ko`rib chiqdi. Bu usulda tashishda yuklar yaxshi saqlanib isrof bo`lishi keskin qisqaradi. Yuk tashishda konteyner va yog`och tagliklar ishlatilgandata xarajatlari qisqarib omborxona binolaridan foydalanish samarasi ortadi. Diplom loyihasini umumiy qismida Yuklarni avtomobil transportida konteynerlarda tashishni tashkil qilish nizomiga asosan konteynerlarni ekspluatatsiya qilish va tashishni tashkil qilish jarayonlari, hisob-texnologik qismida esa tashish, qatnovlar soni avtomobilni ishda bo`lish vaqti ortish tushirishga ketgan vaqt meyyorlari aniqlangan. mintaqa quvatini, unda bajariladigan ishlar hajmi, ishchilar soni, ustaxona maydoni hisoblangan va texnologik jihozlar tanlab olingan. Tashkiliy qismida avtomobillarni yuvish ustaxonasidagi ishlarni tashkil etish, avtomobillarni yuvish posti, avtomobillarni yuvish ishlari texnologiyasi bayon etilgan hamda texnologik xarita tuzilgan.

Diplom loyiha ishini iqtisodiy qismida tashish uchun sarf xarajatlar xibobi keltirilgan. Xulosa qilib aytadigan bo`lsak yuklarni tashishda konteyner va paket usulida tashilsa yuk ortish tushirish ishlariga kam vaqt sariflanar ekan. Tashishni tashkil etishda eng asosiy vaqt ortish tushirish ishlariga sarf bo`lar ekan. Bu usulda tashish samaradorligi osishini ko`rishimiz mumkin.

7.Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati.

1. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining qari. "Aholiga transport xizmati ko'rsatish hamda shaharlar va qishloqlarda avtobuslarda yo'lovchilar tashish tizimini yanada takomillashtirish **chora-tadbirlari to'g'risida**"**qarori**.
- 2.O'zbekiston Respublikasi Prezidentining farmoni. "O'zbekiston Respublikasini yanada rivojlantirish bo'yicha Xarakatlar staageyasi to'g'risida"gi farmoni ishlab chiqilgan. "Turkiston" gazetasi 2017-yil 8-fevral N12(16066) soni.
- 3.O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2018-yil 6-martdagi PQ-3589 „Avtomobil transportini boshqarish tizimini yanada takomillashtirish chora tadbirlari to'g'risida" qarori
- 4.E. Karimov "Avtotransport vositalarida yuk va yo'lovchilarni tashish.2013-yil.
- 5.B. Xo'jayev Yagona transport tizimi. 2013yil
6. Qulmuhammedov J. R., Asomiddinov S. Z., Nazarov K. M "Xususiy avtotransport vositalarida tashishni tashkil etish"
7. B.A.Xo'jaev, "Avtomobillarda yuk va passajirlarni tashish asoslari".2013 йил, 256 бет.
- 8.B.A.Xo'jaev, "Yagona transport tizimi va xar hil transportlar o'zaro yondashuvi"
- 9.B.A.Xo'jaev "Avtomobil transporti iqtisodiyoti".
10. G' .M. Qosimov "Transport korxonalarida menejment"2014 yil
11. U.Yuldoshev, U.Usmonov, O.Qudratov, " Mehnatni muxofaza qilish".2013-yil
12. E.Karimov "Avtotransport vositalarida yuk va yo'lovchilarni tashish. 2012-yil.
13. U.Yuldoshev, U.Usmonov, O.Qudratov, " Mehnatni muxofaza qilish".2010-yil
- 14.www.uzsamauto.com
- 15.www.uzdongju.uz
16. www.avtooyina.uz
17. www.uzkoje.uz
18. www.daz.uz

Ilova

Bojxona deklaratsiyasi.

Bojxona deklaratsiyasi - tovar Rossiya Federatsiyasining chegarasini kesib o'tganda ro'yxatdan o'tkazish uchun zarur bo'lgan hujjat.

Shuning uchun, ushbu hujjatning tuzilishiga qo'yiladigan talablar va uning asosiy tavsiflari kasbiy faoliyati tashqi iqtisodiy operatsiyalar bilan bevosita bog'liq bo'lgan shaxslarni tanishtirish uchun foydali bo'ladi.

Ular orasida: bojxona xodimlari, bankirlar, eksport-import va yuk kompaniyalarining vakillari.

Mundarija:

- Bojxona deklaratsiyasi: kontseptsiya
- Asosiy turlar va shakllar
- TD topshirish joyi va muddati
- Deklaratsiyani elektron tarzda rasmiylashtirish
- Bojxona ittifoqida deklaratsiyalarning xususiyatlari
- Tez-tez so'raladigan savollar

Bojxona deklaratsiyasi - mamlakatning davlat chegarasi bo'ylab olib o'tilayotgan tovarlar to'g'risidagi ma'lumotlarni o'z ichiga olgan qat'iy belgilangan shakldagi hujjat.

Biroq, bu bayonot nafaqat yuridik shaxslarning vakillari tomonidan, balki ayrim shaxslar tomonidan chegara bo'ylab tashish jarayonida ham berilishi mumkin.

Ushbu maqolada batafsilroq ma'lumot olish uchun qanday qilib ishonchnoma va ushbu hujjatning turlari borligini aniqlang.

Hujjat kerakli maydonlarni o'z ichiga oladi. Muhim bo'lganlar:

Ariza berish sanasi;

2. mahsulot turlarini;

3. tug'ilgan mamlakati;

4. tovarlar etkazib beriladigan transport.

Tovar faqatgina eksport qilinadigan yoki import qilinadigan mahsulotlar emas, balki qo'l yuki yoki yo'lovchi yuki (shaxsiy foydalanish uchun emas), shuningdek valyuta va qimmatbaho buyumlar hisoblanadi.

Shunday qilib, deklaratsiya mahsulotlarning davlat chegarasidan o'tishiga ruxsat berilganligidan dalolat beradi.

Asosiy turlar va shakllar



Bojxona deklaratsiyasining quyidagi turlari mavjud:

- yuk (GTE);

Yo'lovchi;

- transport vositasi uchun ariza;

- tranzit.

1. GTE - eng keng tarqalgan deklaratsiya turi

2. . Eksport-import operatsiyalari paytida bajariladi va Rossiya Federatsiyasi chegarasini kesib o'tish faktini tasdiqlaydi.

3. Ushbu hujjatni ishlab chiqish majburiyati yuklarni bojxona organlariga taqdim etadigan tovarlar boshqaruvchisiga tushadi. Shu bilan birga, agar CCD kodi bojxona rasmiylashtirilsa ham, mol-mulki pochta orqali o'tishi mumkin emas.

Bu, agar CCD tegishli shartnoma bilan bog'liq bo'lsa, unda bitim pasporti bankda o'z vaqtida bajarilishi kerak, ammo bu ma'lum sabablarga ko'ra amalga oshirilmadi.

3. Yo'lovchi bayonnomasi shaxsiy foydalanishga mo'ljallanmagan chegara bo'ylab tovarlar olib o'tayotgan shaxs tomonidan majburiy ro'yxatga olinishi kerak. Bu ma'lumotlar bazasida tegishli ma'lumotlarni aks ettirish uchun zarur



4. Transport vositasi to'g'risidagi deklaratsiya avtomobilni doimiy ravishda xizmat ko'rsatish va undan foydalanish uchun mamlakatdan olib chiqilganda yoki olib kirilganda amalga oshiriladi; shuningdek, uni vaqtinchalik import /eksport qilishda ham ko'rish mumkin.

5. Tranzit orqali olib o'tiladigan yoki chegaradan ichki bojxona omboriga ko'chirilgan tovarlar uchun tranzit deklaratsiyasi talab qilinadi.

Ariza shakli: yozma va elektron. Bojxona deklaratsiyasining turlari va shakllari Rossiya Federatsiyasi qonunchiligida aniq belgilangan.



Bojxona guvohnomasi ularni ro'yxatdan o'tkazish uchun vakolat berilgan maxsus organga taqdim etilishi kerak.

Ushbu organlarning ro'yxati 1133 raqamidagi Buyurtmachada keltirilgan.

TDni topshirish sanasi bojxona vakilining fikriga ko'ra belgilanadi.

Ushbu arizani topshirish muddati tovar import qilingan yoki eksport qilinganligiga qarab o'zgaradi.



Shunday qilib, import qilinadigan mahsulot bo'yicha deklaratsiya berish muddati tovarlarni vaqtincha saqlash muddati tugagunga qadar (2 oy).

Ushbu muddat maksimal 2 oyga uzaytirilishi mumkin.

Tovarlarni bojxona hududidan olib chiqishda hujjat eksport qilinmaguncha beriladi.

Shu bilan birga, jinoyatlar yoki jinoyatlar vositasi bo'lgan va ularni qaytarib berish to'g'risida qaror qabul qilingan tovarlar uchun alohida shartlar mavjud. Bunday holatda ariza uning javobgarligi yoki uni olib tashlashdan ozod qilish to'g'risidagi qaror kuchga kirgan kundan boshlab 30 kun ichida topshirilishi kerak.

Shu bilan birga, ushbu hujjatning vakolatli organi tomonidan ro'yxatga olishning qat'iy muddati (yoki undan voz kechish) belgilanadi - u taqdim etilgan kundan boshlab eng ko'pi bilan 2 soat.

Deklaratsiyani elektron tarzda rasmiylashtirish



Hozirgi vaqtda deklaratsiya jarayoni soddalashtirilgan.

Endi siz elektron ariza topshirishingiz mumkin, bu esa ushbu jarayonni ancha osonlashtiradi va tezlashtiradi.

Bugungi kunda eng ommabop elektron deklaratsiya sxemasi.

Yuk yetkazib beruvchisi zarur ma'lumotlarni to'playdi va uni professional bojxona brokeriga topshiradi.

Ushbu axborotni boshqaruvchi terminal yuklarni terminalga etkazib bergunga qadar elektron shaklda topshiradi.

Tovarlarni bojxona postiga yetkazilgach, hujjatlarda ko'rsatilgan ma'lumotlarga rioya qilinganligi tekshiriladi.



Komissiya transport ma'lumotlarini to'ldiradi va bojxona inspektoriga qabul qilingan faylni pochta orqali jo'natadi.

Ikkinchisi hujjat maydonlarini to'ldirishning to'g'riligini tekshiradi va ijobiy qaror bilan yukni o'tkazib yuboradi.

Bojxona deklaratsiyasi elektron shaklda ham ushbu hujjatni bankka taqdim etishga yordam beradi.

Endi qabul qiluvchi kredit muassasasida arizani topshirish uchun shaxsan ishtirok etishga hojat yo'q.

Bank xodimi mustaqil ravishda avtomatlashtirilgan bank dasturida FCS dan olgan hujjatni mustaqil ravishda yuklaydi.

Bojxona ittifoqida deklaratsiyalarning xususiyatlari



Bojxona ittifoqi quyidagi mamlakatlar iqtisodiyoti va savdosida o'ziga xos integratsiya shaklidir:

1. Rossiya;
2. Belarusiya;
3. Qozog'iston;
4. Qirg'iziston;
5. Armaniston.

Bu shuni anglatadiki, agar tovarlar ushbu davlatlarning chegaralarini kesib o'tmasa, ular e'lon qilinmaydi, chunki ular bitta bojxona hududini tashkil qiladi. Shunga ko'ra, bu maydon chegaralarida eksport va import davlat bojlari va boshqa iqtisodiy cheklovlar qo'llanilmaydi, ba'zi himoyachi istisnolar mavjud. Bu erda yangi pasportni qanday olish haqida ko'proq bilib oling.



Bularning barchasi ushbu davlatlarga tovarlarni deklaratsiyalashda muhim foyda va imtiyozlar beradi.

Bojxona ittifoqida bayonlarning turlari yuqorida ko'rsatilgan umumiy qabul qilingan turlarga to'g'ri keladi.

Bojxona deklaratsiyasi tushunchasi faqat yuridik shaxslarga emas, balki shaxslarga ham tanish bo'lishi kerak.

Ushbu hujjatning turlari qatorida chegarani kesib o'tishda yuklarni tashish, tashish, tranzitga oid dasturlar mavjud emas, balki yo'lovchilar ham bor.

Ushbu hujjat tegishli organga muayyan davr ichida topshirilishi kerak.

Agentlik elektron shaklda ariza berish orqali unga yordam berishi mumkin.

Tez-tez so'raladigan savollar

Jismoniy shaxslar uchun bojxona qoidalari qanday?

Tovarlar jismoniy shaxslar olib kirish va olib chiqish me'yorlari to'g'risidagi qonun hujjatlari. Ushbu bo'lim jismoniy shaxslar tomonidan Rossiya Federatsiyasiga valuta, tovarlar va transport vositalarini olib kirish va olib chiqish qoidalari haqida ma'lumot beradi.

Avtomobil uchun shaxsiy foydalanish uchun olib kiriladigan qoidalar;

Xalqaro pochta orqali zaharlanishni qabul qilish va jo'natish tartibi - siz qanday tashkil qilish va bojxona to'lovlarini to'lashingiz kerakmi?

Ushbu bo'limning normalari xorijiy mamlakatlarda amalda bo'lgan bojxona qoidalarini o'rganishga yordam beradi va shuning uchun sayyohlik yoki ish safari paytida xorijiy bojxonalar vakillari bilan muloqot qilishga tayyorlanadi.

Ushbu bo'lim muntazam me'yoriy-huquqiy baza o'zgarishlariga muvofiq doimiy ravishda yangilanadi.

Tovarlar Rossiya Federatsiyasiga olib kirish qanday?

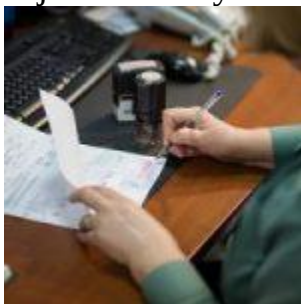
Quyidagi toifadagi shaxslarga imtiyozlar beriladi:

Belgilangan tartibda qochqinlar yoki majburiy muhojirlar deb e'tirof etilgan shaxslar, shuningdek xorijiy mamlakatlardan doimiy yashash uchun Rossiya Federatsiyasiga ko'chiriluvchi shaxslar Rossiya Federatsiyasining bojxona chegarasining narhi, og'irligi va miqdori hisobga olinmagan tovarlarni olib kirish huquqiga ega. Bojxona to'lovlari va soliqlar to'lashdan ozod qilinish import qilinadigan tovarlar Rossiya Federatsiyasiga kurgunga qadar sotib olinishi va sotib olinishi sharti bilan ta'minlanadi. Tovarlar erkin olib kirish uchun boshqa shartlar to'liq hajmda bajarilishi kerak;

Rossiya Federatsiyasida doimiy yashovchi shaxslar chet elda 6 oydan ortiq vaqt mobaynida vaqtincha uzluksiz qolgan hollarda (mamlakatga yoki yashash joyiga va yashash joyidan qat'i nazar) og'irlikdagi cheklovlarni hisobga olmagan holda tovarlarni olib kirishga haqlidirlar. Tovarlarni erkin olib kirish uchun boshqa shartlar to'liq hajmda bajarilishi kerak.

Tovarlarni Rossiya Federatsiyasiga jismoniy shaxslar tomonidan olib kirilganda, bojxona to'lovlari va soliqlar to'lanmasdan ozod qilingan hollarda bojxona rasmiylashtiruvini uchun yig'im olinmaydi.

avtomobilni bojxona rasmiylashtiruvini Rossiya hududiga olib kiriladigan har bir mashina chegara o'tish punktida bojxona rasmiylashtiruvidan o'tishi kerak - bojxona rasmiylashtiruvini. Chet elda sotib olishni qonunlashtirish



Tranzit deklaratsiyasi Bojxona kodeksiga muvofiq, tranzit bojxona deklaratsiyasi tovarlar va transport vositalarini deklaratsiyalashning to'rtta turi hisoblanadi.