

ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ОЛИЙ ВА ЎРТА МАХСУС ТАЪЛИМ
ВАЗИРЛИГИ

Тошкент автомобил-йўллар институти

«АТТЭ ва Л» кафедраси

**«ЯГОНА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИ ВА ҲАР ХИЛ ТРАНСПОРТЛАР
ЎЗARO ЁНДОШУВИ»**
фанидан маърузалар матни

Тайёрловчи:

т.ф.д., проф. Ходжаев Б.А.

к.ўқ. Арифжанова Н.З.

ТОШКЕНТ - 2009

КИРИШ

Ўзбекистон аҳолиси январь 2001 йилга келиб 24,65 млн. кишидан иборат бўлиб, улардан 75 фоизи ўзбеклар. Шаҳар аҳолиси 37,3 фоиз, қишлоқ аҳолиси эса 64,7 фоизни ташкил этади. Аҳолининг ўсиш даражаси йилига 2,5 фоиз. Умумий аҳолининг 45 фоизи ишга мойил ёшдаги кишилардир.

Ўзбекистон Республикасига Қорақалпоғистон, 12 вилоят, 156 туман, 123 шаҳар қирган бўлиб, улардан энг йириклари Тошкент, Самарқанд, Наманган, Андижон, Бухоро, Фарғона, Нукус, Қўқон, Қарши, Чирчиқ, Урганч, Ангрен, Марғилон, Жиззах, Олмалиқ, Навоий ва Термиздир.

Ўзбекистон Республикаси ниҳоятда бой иқтисодий имкониятга эга. Республика замининг ҳар бир бўлагига ҳам олтин захираси мавжуд. Она юртимизда 370 та тоғ конлари бўлиб, улардан 200 млн. тонна ҳажмдаги минерал хом ашёлар қазиб олинаётир. Бу миқдор эса ер заминимизда бор минерал ашёларнинг атиги 20 фоизига яқини бўлиб, фойдали қазилмалар ниҳоятда кўплигидан далолат беради.

Республикада 40 та олтин кони аниқланган бўлиб, уларнинг умумий захираси 6 минг тоннадан иборат. Бугунги кунда уларнинг 12 тасидан олтин ишлаб чиқарилаётир ва улардан йилига 87 тонна соф олтин олинаётир. 2005 йилга бориб олтин ишлаб чиқариш ҳажми 126 тоннага етказиш режалаштирилган. Бундай миқдордаги олтинни ишлаб чиқариш учун 63 млн. тонна рудани жойлардан қазиб олиниб, автомобиль ва темир йўллар транспорти билан рудани қайта ишлаб чиқариш жойларига етказилиб берилиши лозим.

Нометалл қазилмалардан фосфарит ишлаб чиқариш учун 100 млн. тонна ҳажмдаги хом ашё автомобиль ва темир йўл транспорти билан истеъмолчиларга етказиб берилиши зарур. Нометалл бўлган каолин, плавик ва дала (мин.) шпати, ойна ишлаб чиқариш кумлари ташишлар ҳам млрд. тоннага яқинлашади. Мутахассисларнинг фикрича, республика заминида тош туз захираси 90 млрд. тоннани, калий тузи захираси 900 млн.тонна ва тошқўмир бўйича 2,0 млрд. тонна бўлиб, улар захираларини 100 йилгача ишлаб чиқариш мумкин.

1999 йилда нефть қазиб чиқариш 8,0 млн.тонна, газ ишлаб чиқариш 55,6 млрд. куб метр бўлган. Ишлаб чиқарилган газларни транспортировкаш ва ҳорижий давлатларга валютага сотиш учун республика газчилари ихтиёрида 15 минг км қувурли газ юборғич мавжуд.

Ҳозирги кунда нефть конлари имкониятининг атиги 32 фоизи ишлатилаётир. Ривожланган мамлакатлардаги илғор технологияларни қўллаш билан нефть ишлаб чиқаришни 2....3 марта ошириш мумкин.

Цемент, қурилишда ишлатилувчи оҳак, гипс, темир-бетон маҳсулотлари, ғишт кабиларни транспортировкаш 10....15 млн. тоннани, қишлоқ хўжалигида пахта хом ашёси 3,5....3,7 млн. тонна, пахта толаси 1,2 млн. тонна ва бошқа қишлоқ хўжалик юклари 5,0 млн. тоннани ташкил этади.

Юқорида баён этилган юкларни ишлаб чиқарувчилардан истеъмолчиларга етказиб беришда Ўзбекистон темир йўл транспорти, автомобильқ ва дарё

транспортлари, кувур юборғичларни ривожлантириш ва уларнинг ўзаро ёндошиб ташиш ишларини бажаришлари республикамизнинг иқтисодий ва сиёсий мустақиллигини мустаҳкамлаш гаровидир.

Фаннинг мақсади ва вазифаси

Транспорт асосан мамлакат иқтисодиётининг буюмлар ишлаб чиқариш жараёнини давом эттириб, уни ниҳоясига, яъни истеъмол доирасигача етказувчи соҳадир. Демак, транспортнинг умумжамият ишлаб чиқаришидаги асосий вазифаси саноат, қишлоқ хўжалиги ва транспортни ўзаро бирлаштиришдан иборатдир. Бир томондан, ташиш ҳажми, юк оқимлари йўналишлари ва транспорт техникаси воситаларининг ривожини, мамлакат иқтисодиёти тармоқларида ишлаб чиқариладиган маҳсулотлар миқдори, уларни ишлаб чиқариш ва жойлашганлигига, иккинчи томондан, мавжуд йўлларнинг ўткази олиш қобилияти маҳсулотлар ишлаб чиқариш ҳажмига ва уларнинг қаерда жойлашганлигига боғлиқдир.

Транспортнинг яхши ишлашини белгиловчи муҳим омиллардан бири унинг пассажирлар ва юк ташиш мунтазамлигидир. Зарур маҳсулот, хом ашё, эҳтиёт қисмлар ва ёнилғилар ўз вақтида ва мунтазам ташилгандагина уларнинг омбордаги захираси минимал миқдорда бўлиши мумкин.

Табиат бойликларни ишлаб чиқариш ва уларни ташишда ҳам транспорт алоҳида ўрин тутади.

Транспорт фақат иқтисодий вазифаларни ҳал этишдагина муҳим бўлмай, балки йўл тармоғини ривожлантириш, қишлоқ аҳолисини шаҳарга яқинлаштириш, масалан, кадрларни қишлоқ жойларида мустаҳкам ўрнашиб қолишига ҳам юқори даражада кўмаклашади. Бундай натижага эришиш улкан ижтимоий масалани ҳал этишга, яъни меҳнат резервларидан оқилонга фойдаланиш имконини беради.

Давлат мудофаа қудратини оширишда ҳам транспортнинг роли муҳимдир. Бу соҳада Ўзбекистон шароити учун ер усти транспортлари бўлмиш, темир йўл ва автомобиль транспортларининг аҳамияти айниқса каттадир, чунки армия қисмлари ва мудофаа воситаларини бир жойдан иккинчи жойга кўчириш асосан транспортнинг шу икки тури ёрдамида бажарилади. Автомобиль транспорти армиядаги барча техника бўлимларининг ажралмас қисми бўлиб қолган.

Транспорт мамлакатда ғоят кўп ва хилма-хил ишларни бажаради. У одамларнинг кундалик алоқаларини, барча вилоятлар ва туманлар ўртасида мунтазам алоқани таъминлайди, одамларнинг маданият ютуқларидан кенг баҳраманд бўлишига хизмат қилади.

Пассажирлар ташувчи транспортларнинг муҳим вазифаси-одамларнинг ўзаро алоқасини кенгайтириш, тажрибалар алмашиш, уларнинг маданий савиясини оширишга ҳам хизмат қилишдан иборат бўлиши керак. қишлоқ туманларини шаҳарлар билан бирлаштирувчи пассажир транспорти ишини кенг йўлга қўйиш шаҳар билан қишлоқ ўртасидаги мавжуд муҳим тафовутларни тугатишнинг катта омили ҳам ҳисобланади.

Транспорт бўлажак буюк Ўзбекистон давлати моддий-техника базасининг фаол бир қисми бўлиши билан бирга, бу базани яратишда ҳам муҳим рол ўйнайди.

Ўзбекистон Республикаси ўзининг қисқа даврли мустақиллик йиллари мобайнида умум фойдаланиш магистрлар темир йўлларининг узунлиги Тожикистон ва Туркменистон Республикалари ҳудудларида жойлашган темир йўлларни чиқиб кетишига қарамай 2,5%га ошди. Барча жиҳозлар, локомотив ва бошқа транспорт воситалари такомиллаштирилди. Темир йўлларнинг деярли ҳаммасида электровоз ва тепловозлар қатнайди. Сўнгги йилларда транспортнинг янги турлари бўлиши автомобиль, ҳаво ва нефт, нефт маҳсулотлари, газ ва бошқа товарларни қувурлар орқали юбориладиган транспорти кенг ривожланди. Ҳозирги кунда улар мамлакатимиз ягона транспорт тизимида ўз ўринларини мастаҳкам эгаллаб олганлар.

Мустақилликдан аввалги даврдан қолган эски автомобиль йўллари кенгайтирилиб борилмоқда. Фарғона водийси-Тошкент-Самарқанд-Бухоро-Нукус-Бейнеу замонавий андозаларга жавоб берувчи 1800 км ли магистрал автомобиль йўли илгарилари ғарб ва Шарқни бирлаштирган “Буюк ипак йўли”нинг тиклашнинг рамзидир. Андижон-Ош-Эркентош автомобиль йўли Хитой орқали Шарқий сув ҳавзаларига чиқиш имконини беради. Европа иттифоқи Тасис дастури экспертларнинг тан олишига кўра Марказий Осиё давлатлари ичида фақат бизнинг мамлакатимиздаги ғарб ва шарқ давлатлари билан савдо-сотиқ билан товар алмаштиришга етарли миқдорда автомобиль саройи, уларнинг меъёрида ишлаши учун техника хизмати кўрсатиш ва автосервис хизматлари мавжуд.

Мамлакатимизнинг барча йирик шаҳарлари ва шаҳар русимидаги поселкалари ўзаро ҳаво йўллари билан бирлаштирилган. Ҳозир мамлакатимизнинг ҳамма йирик шаҳарлари, вилоятлар, Қорақалпоғистон Республикаси маркази кўп ўринлик давр талабига жавоб берувчи реактив самолётлар қабул қилаоладиган аэропортларга эга ва улар илғор техника жиҳозлари билан қуролланган.

Ҳозир кунда транспорт мамлакат ишлаб чиқарувчи кучларининг таркибий қисми сифатида фан ва техника ютуқларини кенг миқёсда татбиқ этувчи улкан динамик тизимига айланди.

Ўзбекистон Республикаси иқтисодиётининг мураккаб транспорт тизимида турли магистрал (темир йўл, автомобиль, ҳаво ва қувур орқали юборғич) транспортлар ўзаро биргаликда ривожланмоқда. Бу тизимга магистрал транспортлардан ташқари шаҳарларда ва ишлаб чиқариш корхоналари ичида хизмат қилувчи транспортлар ҳам киради.

Траспорт тармоқлари ўзаро боғлиқликлиги ва иш бажариш мақсадларининг бирлиги билан давлат ягона транспорт тизимини ташкил этади ва иш жараёнларида жамиятнинг объектив ривожланиш қонунларига бўйсунди.

Транспорт воситаларига юк ва пассажирлар ташиш учун мосланган темир йўл ва автомобиль транспортидаги вагон, тепловоз, электровоз, автомобиль, тиркама ва автопоездлар, дарё сув кемалари, самолётлар ва ҳоказолар киради.

Техник қурилма ва иншоотларга — ҳар хил бинолар, заводлар, таъмирлаш устахоналари, омборлар, юк ортиш-тушириш жойлари, дарё портлари ва аэропортлардаги жиҳозлар, йўл иншоотлари-кўприк, тоннелқ ва ҳоказолар киради.

Транспортни ривожлантириш, унда юк ва пассажирлар ташиш қонуниятларини

ҳамда транспорт турларига хос бўлган иқтисодий, техник ва эксплуатацион хусусиятларни ўрганиш билан “Ягона транспорт тизими ва ҳар хил транспортлар ўзаро ёндо- шуви” фани шуғулланади.

“Ягона транспорт тизими ва ҳар хил транспортлар ўзаро ёндошуви” фанининг асосий мазмуни ва йўналиши қуйидагилардан иборат:

-барча транспорт турларига хос бўлган умумий масалалар. Бунга транспортнинг мамлакат иқтисодиёти бошқа тармоқларига нисбатан ўзига хос хусусиятлари, унинг иқтисодиётдаги роли ва вазифалари ҳамда транспорт фаолиятини ифодаловчи асосий тамойил ва қоидалари киради;

-айрим транспорт турларининг ўзига хос техник ва техник-эксплуатацион хусусиятларини ўрганиш. Бунга мустақиллик қурилиш йилларида транспортда ташиш ишла- рини бажаришдаги ютуқлар, ҳар қайси транспорт турига хос ва келажакда ҳал қили- ниши зарур бўлган илмий-техник муаммолар киради;

-ҳар хил транспорт турларининг бир-бирига таъсири ва уларни биргаликда ривожлантириш муаммолари. Бунга ҳар хил транспорт турларидан фойдаланиш ва улар иши самарадорлигини оширишнинг амалий масалаларини ҳар томонлама кўриб чиқиш киради. Бунда транспорт турлари ўртасида ташиш ишларини мақсадга мувофиқ тақсимлаш ва транспорт айрим турларини ривожлантиришни тўғри белгилашга алоҳида аҳамият берилади.

Бўлажак бакалаврлар билим доирасини кенгайтириш, малакасини ошириш, транспорт турлари иш тажрибаси ҳақидаги тасавурларини бойитишда бу фанни ўрганиш жуда зарурдир. Бу фан уларнинг ҳозирги замон транспорт тизимига реал баҳо берадиган, уни янада ривожлантиришга қаратилган техника сиёсатини моҳир билувчи ҳамда транспорт тармоқларида бажариладиган илмий-тадқиқот ишларини тушунадиган бакалаврлар бўлиб етишишига кўмаклашади.

I-мавзу. ТРАНСПОРТНИНГ МАМЛАКАТ ИҚТИСОДИЁТИДАГИ АҲАМИЯТИ

Таянч иборалар: Транспорт тизими; транспорт турлари; шаҳар транспорти; саноат транспорти; магистрал транспорт; йўллар; транспорт узели; транспорт воситаси; транспортдаги техника жихозлари ва иншоотлари; юк обороти; пассажир обороти; ўртача ташиш масофаси; транспорт муомала доирасида.

Ҳозирги замон транспорт тизими тушунчаси, таркиби ва тавсифи

Транспорт тизими - ташиш жараёнида бир-бирига боғлиқ бўлган барча турдаги транспортлар комплекси. Одатда “транспорт тизими” термини бирор давлатга, регион ёки катта шаҳарга тааллуқли маънода ишлатилади. Ҳозирги давр транспорт тизими таркибига қуйидаги транспорт турлари киради: темир йўл; денгиз; дарё; автомобиль; ҳаво; қувур орқали юборғич транспорти.

Шунингдек, транспорт тизими таркибига шаҳар транспорти ва саноат

транспорти воситалари ҳам киради.

Шаҳар ичида ҳаракатланувчи турли транспорт комплекслари шаҳар транспорти дейилади. Саноат корхоналари, қурилиш, қишлоқ хўжалиги, савдо ва бошқа корхона ички ишларини бажарувчи транспортлар саноат транспорти дейилади.

Магистрал транспорт дейилганда моддий маҳсулотлар ишлаб чиқарувчи ва уларни истеъмол қилувчи корхоналарнинг иқтисодий алоқалари манфаатлари йўлида юк ва пассажирларни узоқ масфаларга ташувчи транспорт тушунилади. Ўзбекистон магистрал транспорт таркибига темир йўл, автомобиль, ҳаво, қувур орқали юборғич транспортлари киради.

Йўллар дейилганда транспорт воситалари ҳаракати учун махсус мосланган (ёки қурилган) ва жиҳозланган темир йўллар, автомобиль, дарё, ва бошқа сув ҳавзалари йўллари тушунилади.

Транспорт узели дейилганда турли транспортларнинг туташадиган жойлари тушунилади. Бундай туташадиган жойлар асосан катта шаҳарлар, аҳоли яшайдиган жойлар, саноат ва курорт марказлари ҳамда дарё портлари, автомобиль ва темир йўл бекатларида бўлади.

Транспорт воситаси дейилганда юк ва пассажирлар ташишга мўлжалланган темир йўл ва автомобиль транспортидаги локоматив, вагон, автомобиль, тиркама, кема, самолёт ва бошқалар тушунилади.

Транспортидаги техника жиҳозлари ва иншоотлар дейилганда транспортга қарашли завод (асосан таъмирлаш заводлари), устахоналар, омборлар, ортиш-тушириш жойлари, бекатлар, портлар, аэропорт бинолари, улардаги асбоб-ускуналар, йўл жиҳозлари, иншоотлар (кўприклар, тоннеллар, каналлар, шлюзлар) ва ҳоказо тушунилади.

Юк обороти—юк ташиш жараёнида бажариладиган иш бўлиб, у тонналарда ўлчанувчи ташилган юк ҳажмини ўртача ташиш оралиғига кўпайтириш йўли билан аниқланади. Ўлчов бирлиги—тонна километр (ткм).

Пассажир обороти пассажирлар ташиш жараёнида бажариладиган иш бўлиб, у ташилган пассажирлар сонини ўртача ташиш масофасига кўпайтириш йўли билан аниқланади. Ўлчов бирлиги-пассажир-километр (пасс-км).

1т юкни ўртача ташиш масофаси-ҳар бир тонна юкни ўртача ташиш масофаси бўлиб, у тонна-километрларда бажарилган пассажир оборотини тонна ҳисобида умумташилган юк ҳажмига бўлиш йўли билан аниқланади.

1 пассажирни ўртача ташиш масофаси-ҳар бир пассажирнинг ўртача ҳисобда юрган масофаси бўлиб, у барча бажарилган пассажир оборотларни умумташилган пассажирлар сонига бўлиш йўли билан аниқланади.

Транспортнинг моддий неъматлар ишлаб чиқаришдаги ўзига хос хусусиятлари

Ишлаб чиқарувчи кучларнинг ривожлана бориши ва ижтимоий меҳнат тақсимооти натижасида турли ишлаб чиқариш тармоқлари вужудга келади. Бундай тармоқларга ер ости фойдали қазилма бойликларни ишлаб чиқариш саноати, қишлоқ хўжалиги, маҳсулотларга қайта ишлаб бериш саноати, транспорт ва шу кабилар киради.

Транспорт муомала доирасида тайёр маҳсулотни ташиш билан моддий неъматлар ишлаб чиқаришнинг барча тармоқларидаги ишлаб чиқариш жараёнини давом эттиради ва ишлаб чиқариш доираси билан истеъмол доирасини бир-бирига боғловчи восита бўлади.

Транспорт тармоғида ҳам ишлаб чиқариш жараёни киши меҳнати ва ишлаб чиқариш воситаларидан унумли фойдаланиш орқали амалга оширилади, натижада маҳсулотнинг янги қиймати вужудга келади. Демак, транспорт ҳам моддий ишлаб чиқариш соҳасига киради. Лекин транспортнинг ишлаб чиқариш фаолияти қуйидаги хусусиятларга кхра бошқа ишлаб чиқариш тармоқларидан жиддий фарқ қилади.

Транспорт соҳасидаги ишлаб чиқариш жараёнида моддий неъматлар ишлаб чиқарувчи бошқа тармоқлар сингари хом ашё ва ярим тайёр маҳсулотлардан фойдаланилмайди. Ишлаб чиқаришнинг турли тармоқларида тайёрланган ва бир ердан иккинчи ерга ташилиши лозим бўлган маҳсулотлар транспортнинг меҳнат ашёси ҳисобланади. Бу маҳсулотлар ташилганда истеъмол қиймати сифатида кхпаймайди, фақатгина уларнинг қийматига қиймат қхшилади.

Транспортда юк ва пассажирлар ташишнинг асосий ишлари қуйидаги уч элементга бўлинади:

- 1) транспорт воситаларига юк ортиш ёки пассажирларни чиқариш;
- 2) юк ва пассажирларни бир жойдан иккинчи жойга ташиш жараёнининг ўзи;
- 3) транспорт воситаларидан юк ёки пассажирларни тушириш.

Юк ва пассажирларни бир жойдан иккинчи жойга ташишда уларни ортиш (чиқариш) ва тушириш элементлари ташиш жараёнининг ажралмас қисмидир.

Юк ва пассажирларни транспортда бир жойдан иккинчи жойга ташиш ҳам ишлаб чиқариш, ҳам муомала доирасига тааллуқлидир.

4. Транспорт иқтисодиёт тармоғи сифатида (мустақил ўрганишга)

Транспорт мамлакат ишлаб чиқарувчи кучларининг муҳим таркибий қисми бўлиб, юксак даражада такомиллашган транспорт воситаларисиз буюк давлат моддий-техника базаси яратиб бўлмайди. Иқтисодиётининг узвий қисми бўлган транспорт ишлаб чиқаришни ихтисослаштириш ва кооперағиялаш, меҳнатни тўғри тақсимлаш, савдо-сотик ишларини амалга оширишда ҳам муҳим ролқ ўйнайди. Транспорт ёрдамисиз янги ерларни очиш ва ўзлаштириш ҳамда табиат бойликларининг қазиб чиқаришни амалга ошириш мумкин эмас.

Транспорт мамлакат иқтисодиётининг ҳамма тармоқларини бир-бирига боғловчи воситадир. Хом ашёлар, асбоб-ускуналар, ярим тайёр маҳсулотлар, ёнилғи ва бошқа турли хил маҳсулотларни саноат тармоқлари ва корхоналар ўртасида ташиш транс- порт ёрдамида амалга оширилади. қишлоқ хўжалигига минерал ўғитлар, қишлоқ хўжалик машиналари, ёнилғи ва бошқа нарсалар етказиб беришда, қишлоқ хўжалик маҳсулотларини истеъмолчиларга етказиб беришда ҳам транспорт катта

ролқ ўйнай- ди. Саноат ва қишлоқ хўжалик тармоқларининг ривожланиши, турли корхоналар ўртасида йўлга қўйиладиган иқтисодий алоқалар транспорт воситаларининг мунтазам ва унумли ишлашини талаб қилади.

Транспортдан корхоналарнинг ички ишлаб чиқариш жараёнларида ҳам кенг фойдаланилади. Унинг ёрдамида корхонанинг ички юклари ташилади: турли хом ашёлар, ярим тайёр маҳсулотлар, ёнилғи ва бошқалар омборлардан иш жойларига (ғехларга) келтирилади, тайёр маҳсулотлар эса иш жойларидан омборларга ташилади ва ҳоказо. Корхона ичида қайси тур транспорт воситасидан фойдаланиш лозимлиги шу корхонанинг ишлаб чиқариш қуввати, меҳнатталаб ишларнинг қанчалик механизациялаштирилганлиги ва технологик жараёнларнинг қандай ташкил қилинганлигига қараб аниқланади.

Аҳолини бир ердан иккинчи ерга ташишда транспортнинг аҳамияти йилдан-йилга ортиб бормоқда. Бу иш асосан пассажир транспорти ёрдамида амалга оширилади.

Пассажир транспортининг асосий вазифаси-меҳнаткашларни ўз вақтида иш жойларига ва ишдан сўнг уйларига етказиб қўйиш, иш жараёнида ишчи ва хизматчиларни корхона ва ташкилотлар ўртасида ташишдан иборатдир. Булардан ташқари пассажир ташувчи транспорт аҳолининг бевосита ишлаб чиқариш билан боғлиқ бўлмаган шахсий эҳтиёжларини ўташда, уларни дам олиш уйларига ва санаторийларга қисқа муддат ичида элтиб қўйишда жуда катта аҳамиятга эгадир.

Транспорт аҳолининг маданий савиясини оширишда ҳам катта воситачилик ролини ўйнайди. Транспорт ёрдамида китоб ва кинофилмлар келтириш, музейларга бориш ва чет эл халқлари маданиятининг дурдона асарлари, жаҳон театр маданияти ва ҳоказолардан баҳраманд бўлиш мумкин. Бундан ташқари транспорт ёрдамида олимлар, ёзувчилар, рассом ва музикашунослар конференциялари, симпозиумлари, кўрғазмалари, фестиваллари, йиғилишлари, фикр ва тажриба алмашишлари ўтказилади. Булар ҳаммаси кишилар билим ва маданий савиясининг ошиши учун катта олимдир.

Кейинги йилларда турли транспорт воситаларида Ватанимиз бўйлаб ва чет мамлакатларга туристик саёҳат қилиш меҳнаткашлар орасида кенг тарқалди. Халқаро савдо, туристик ва бошқа алоқаларининг янада ривожланиши, фан ва техника, маданият ва спорт соҳасидаги ўзаро муносабатларнинг янада раванқ топиши транспорт воситалари ва алоқа йўлларининг ривожланишига кўп жиҳатдан боғлиқдир. Аҳоли учун саноат ва озиқ-овқат молларини ўз вақтида ташиб бериш транспортнинг асосий вазифаларидан биридир.

Транспорт давлат мудрофаа ишларида ҳам жуда катта аҳамиятга эга. Ҳозирги замон транспортсиз мамлакатимиз мудрофаасини тасаввур ҳам қилиб бўлмайди, чунки транспорт қўшинларни ва уларнинг моддий-техника базасини ҳамда қуроляроғини бир жойдан иккинчи жойга кўчирибгина қолмай, кўпчилик ҳарбий қуроляроғларнинг узвий қисми ҳам бўлиб қолди.

Транспорт жуда кўп моддий ресурслар ва ёнилғини (металл, тошкўмир, нефть, ёғоч ва шунга ўхшаш маҳсулотларни) ҳамда мамлакатда ишлаб чиқариладиган энергетик қувватларни кўп истеъмол қилиш устига унинг айрим саноат ва

транспорт турлари негизида Ўзбекистон автомобилсозлик, самолётсозлик каби янгидан-янги тармоқлари вужудга келди ва улар йилдан-йилга ривожланиб бормоқда.

Ҳар бир транспорт тури ва бутун транспорт тизими олдига қуйидаги талаблар қўйилади:

барча иқтисодиёт (халқ хўжалиги) тармоқлари ва аҳолига хизмат кўрсатишнинг ҳамма турларига бўлган эҳтиёжни тўла қондириш;

ташиш вақтларини қисқартириш, юк ва айниқса пассажирлар ташиш тезлигини ошириш;

бутун йил давомида, кечаю кундуз, об-ҳаво инжиқликлари ва бошқа турли сабабларга қарамай, ташиш мунтазамлигини сақлаш;

пассажирларга имкони борича қулайликлар яратиш;

ташиш жараёнида юкларни ҳар томонлама ва тўлиқ сақлаб боришни таъминлаш;

ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш; атроф-муҳитни муҳофаза қилиш ва бошқалар.

Ушбу талабларни комплекс равишда бажариш техник-иқтисодий жиҳатдан анча мараққабдир. Шунинг учун транспорт тармоғини такомиллаштиришни фундаментал ва барча амалий фанлардаги мавжуд техника, технология, иқтисодий, ташкилий ва бошқарув ишлари ютуқларини тадбиқ қилиш асосида олиб бориш зарур бўлади.

1-мавзуни ўзлаштириш саволлари

1. Таянч иборалар ҳар бирининг мазмуни
2. Транспортнинг моддий неъматлар ишлаб чиқаришдаги ҳрни

II Мавзу. ТРАНСПОРТ ЖАРАЁНИ АСОСЛАРИ, УНИ ТАШКИЛ ЭТИШ. ТРАНСПОРТ ТАШИШ ИШЛАРИ АСОСИЙ КЎРСАТКИЧЛАРИ

Таянч иборалар: Қўзғалувчи ва қўзғалмас техника воситалари; корхона имкони (потенциал) қуввати; технология; транспорт жараёни технологияси; бошқариш ва унинг вазифаси; бошқарувчи раҳбар; юк; пассажир; юк (пассажир) обороти; ташиш ҳажми; юк (пассажир) оқими; ташиш ишлари элементлари; кичик ишлар; маҳаллий ташиш; тўғридан тўғри ташиш; аралаш ташиш; ташиш тезликлари: манзилга етказиш, техника, эксплуатацион, маршрут, крейсерлик; транспорт воситаси унумдорлиги; ҳрточа бир кунлик йўл босиш; транспорт воситаси бирлигининг айланиш вақти; меҳнат унумдорлиги; технологик жараён ва унинг олти бўлими; "ҳаракат" чизмаси (графики).

Ҳозир ҳар қандай транспорт тури унинг олдига қўйилган вазифаларни бажариш учун такомиллашган мураккаб техника воситалар билан жиҳозланган бўлиши керак. Транспортдаги техника воситалари қўзғолмас техника воситаларга - автомобиль ва темир йўллари, жиҳозлар (кўприк, туннель, путепровод)га ҳамда қўзғалувчи транспорт воситаларга - локомотив, вагон, автомобиль, тягач, кема, самолёт ва ҳоказоларга бўлинади. қўзғалувчи транспорт воситалари, ўз навбатида, фаол (локомотив, автомобиль, кема, самолёт) ёки нофаол (вагон, тиркама ва ярим тиркама) бўлиши мумкин.

Транспорт корхоналарининг катта-кичиклиги ва ундаги техниканинг ривожланганлик даражаси шу корхона имконият (потенциал) қувватини билдиради. Лекин транспорт олдига қўйилган вазифаларнинг бажарилиши учун корхона имконият қувватидан ташқари иш жараёнлари технологияси, уни ташкил қилиш ва бошқаришни яхши йўлга қўйилган бўлиши зарур.

Технология дейилганда ишларни бажариш кетма-кетлиги ёки параллеллиги ва унинг давом этиш вақти, ускуна ҳамда қурилмаларни ишлатиш тартиби, материал ва меҳнат сарфи тушунилади. Одатда транспорт технологияси дейилганда корхоналарининг айрим бўлимлари бажарадиган ишлар ва уларнинг вазифалари назарда тутилади.

Темир йўл бекатлари, дарё портлари, аэропортлар ва транспортга тааллуқли бошқа корхоналарда бажариладиган транспорт жараёнлари технологияси одатда

илгаридан ишлаб чиқилган ва тасдиқланган расмий ҳужжатларга биноан олиб борилади. Бундай ҳужжатлар асосан корхонада бажариладиган айрим технологиялар мажмуини ифодалайди. Шундай қилиб, транспорт жараёни технологияси мужассамлашган тушунча бўлиб, юк ва пассажирлар ташишда аниқ регламент билан иш бажариш тартибларини англатади. Бундай иш тартибларига ташиш жараёни билан боғлиқ бўлган транспорт воситаларини тайёрлаш ишлари ҳам киради.

Умумий тарзда транспорт жараёнини ташкил қилиш дейилганда корхоналар ишлаётган туман иқтисодиётини ҳисобга олган ҳолда юк ва пассажирлар оқимини ўрганиш, мижозлар (буютмачилар) билан шартномалар тузиш, ҳамма шароитларни ҳисобга олиб, юк ва пассажирларни ташиш, юк ортиш-тушириш, пассажирларни транспорт воситасига чиқариш-туширишни ташкил қилишга қаратилган иш ва иш услублари тушунилади.

Бошқариш дейилганда бошлиқлар ва бошқарувчи раҳбар ташкилотлари иш услублари тушунилади.

Бошқаришнинг асосий вазифаси корхоналар, муассасалар ҳамда бутун иқтисодиётни бошқарувчи ташкилотлар хўжалик фаолиятига оид сиёсатини бевосита амалга оширишдан иборатдир.

Бошқаришни шундай ташкил қилиш керакки, токи у жамият қурилишининг ҳар бир босқичи ўртага қўядиган аниқ талабларга жавоб бера олсин.

Ҳозирги кунда Ўзбекистон Республикаси саноат, қурилиш ва транспорт тизимлари тармоқ бўйича бозор иқтисодиётига таянган раҳбарлик қилиш тамойилига асосланган бўлиб, бу тизим қуйидаги тадбирларни амалга ошириш имконини беради:

ишлаб чиқаришга раҳбарлик қилишда, фан-техника ва аниқ тармоқларни иқтисодий жиҳатдан ривожлантиришда ҳамда моддий ресурслардан фойдаланишни яхшилашда ягона раҳбарликни таъминлаш;

корхоналар ишида мустақиллик ва иқтисодий омиллар ролини ошириш;

бошқарувчи раҳбар ташкилотларнинг мавжуд кўп поғоналилигини тугатиш, уларнинг топширилган иш учун жавобгарлигини ошириш ва ҳақозолар.

Транспорт турлари корхоналари ўз иқтисодий мустақиллигини сақлаган ҳолда баъзи бир ҳудудий ва умум иқтисодий бошқарув ечимларини тегишли компания, конферн ва уюшмалар тасарруфига берадилар. Бундай ташкилотлар транспорт корхоналари, илмий-тадқиқот ва тармоқ транспортини лойиҳалаш ташкилотлари бошқарув ечимларини мувофиқлаштириш билан бирга давлат молиявий бошқаруви ташкилотлари билан бевосита муомалада бўўладилар.

2. Юк ва пассажирлар оқимининг ҳосил бўлиши

Юк ва пассажирлар транспорт ишининг асосий меҳнат объектларидир. Ҳар қандай маҳсулот (товар) транспортда жўнатилишга қабул қилингандан бошлаб, то истеъмолчиларга топширилгунча транспорт учун юк ҳисобланади. Одамлар транспорт воситалари орқали бир ердан иккинчи ерга боришларида транспорт учун пассажир ҳисобланадилар.

Юклар ҳажми ва вазни ортиш-тушириш, ташиш ва сақланишга мослиги ҳамда бошқа хусусиятлари бўйича тасниф (классификация) қилинади.

Товарлар жўнатиш учун йиғиладиган махсус жойлар юк ҳосил қилувчи (ёки юк жўнатувчи) жойлар ва юклар келтириб тушириладиган махсус жойлар юк қабул қилувчи жойлар деб аталади. Юк жўнатувчи ва қабул қилувчи жойларга асосан саноат корхоналари, жамоа хўжаликлари, ер усти қон ва шахталари, қарқерлар, темир йўл ва автомобиль юк бекатлари, портлар, қурилиш майдончалари, базалар, омборлар ва ҳоказолар қиради. Айрим ҳолларда юк жўнатиш ва қабул қилиш жойлари бирлаштирилган бўлиши мумкин. Бундай жойларда қабул қилинган юк партиялари сарҳиллаш ва гуруҳ-гуруҳ қилиниб, қайта жўнатилиши мумкин.

Пассажирларнинг транспорт воситаларига чиқиш ва улардан тушиш жойлари пассажирлар жўнатиш ва қабул қилиш бекатлари деб аталади.

Маълум вақт бирлигида тонна ҳисобида қабул қилинган ва жўнатилган юклар ҳажми шу жойларнинг юк обороти дейилади. Шунингдек, маълум вақт бирлигида жўнатилган ва қабул қилинган пассажирлар сони ана шу жойларнинг пассажир обороти дейилади.

Транспорт турлари бўйича бажарилган юк ва пассажирлар обороти айти транспортнинг иши ҳисобланиб, у тонна-километр ва пассажир-километр кўрсаткичи билан ўлчанади.

Мамлакатимиз ҳудуди географиясига мувофиқ кўпчилик катта ҳажмли юклар, масалан, ёнилғи, минерал ўғит ва ҳоказолар узоқ масофаларга ташилади. Шунинг учун ҳам транспорт турларида бажарилган ишларнинг ўртача ташиш масофасини аниқлаш катта аҳамиятга эга. Уни аниқлаш учун бажарилган юк ва пассажирлар оборотини ташилган юк ҳажми ёки пассажирлар сонига тақсимлаш лозим.

Юк жўнатиш жойларидан қабул қилиш жойига маҳсулот юбориш натижасида юк оқими ҳосил бўлади. Худди шунингдек пассажирлар жўнатишда пассажирлар оқими ҳосил бўлади. Бирор йўналишдаги барча юклар миқдори ёки ҳаракатдаги умумий пассажирлар сони шу йўналишдаги юк ёки пассажирлар оқими ҳисобланади. Юк ва пассажирлар оқими ўз йўналишлари бўйича бир томонлама ёки икки томонлама бўлади. Ташиш миқдори жиҳатидан катта бўлган йўналиш асосий йўналиш ва ташиш миқдори жиҳатидан кичик бўлган йўналиш орқа томонга йўналиш деб қабул қилинган. Ташиш миқдори жиҳатидан улар ўртасидаги мавжуд тафовут юк ва пассажирлар оқимнинг йўналишлар бўйича нотекислиги деб аталади.

3. Ташиш жараёни ва унинг элементлари

Барча транспорт турларида юк ва пассажирлар ташиш жараёни қуйидаги асосий уч элементдан иборат бўлади:

- 1) транспорт воситаларга юклар ортиш ва пассажирларни чиқариш (ёки жўнатиш жойларидаги дастлабки ишлар);
- 2) юк ва пассажирларни бир жойдан иккинчи жойга ташиш;
- 3) транспорт воситаларидан юклар ва пассажирларни тушириш (ёки етиб келинган манзилдаги сўнгги ишлар).

Юк ва пассажирларни бир жойдан иккинчи жойга ташишда уларни ортиш (чиқариш) ва тушириш ишлари ташиш жараёнининг ажралмас қисми ҳисобланади.

Ҳар қайси ташиш жараёнининг элементи бир қанча кичик ишлардан иборат бўлади. Масалан, юк ташиш жараёнининг биринчи элементида қуйидаги кичик ишлар бўлиши мумкин: транспорт воситаларини юк ортиш жойига келтириш, юк ортиш, юк ортилган транспорт воситасини ортиш жойидан олиб кетиш, ҳужжатларни расмийлаштириш, транспорт воситаси бирлигини (темир йўл ва автомобиль поездларини) тузиш ва бошқалар. Ташиш жараёнининг энг сермеҳнат элементларидан бири-учинчи элементига поезд вагонларини ажратиб, уни юк тушириш жойига келтириб қўйиш, юкни тушириш, ҳужжатларни расмийлаштириш ва ҳоказолар киради. Ташиш жараёни элементига юкларни экспедиция қилиш иши (яъни юкни қабул қилиб олиш, ўраш-боғлаш ва тамғалаш (маркировка) қилиш, қисқа вақт ичида сақлаш, йўлда кузатиб бориш ва топшириш ёки бир транспорт туридан иккинчисига ўтказиш, заруриятига қараб айрим тўловларни бажариш, ҳужжатларни расмийлаштириш) ҳам киради.

Бир тонна юк ишлаб чиқаришдан истеъмолгича етиб боргунча ўртача ҳисобда уч, тўрт, баъзида эса олти мартага яқин ортиш-тушириш ишларида бўлади. Агар ортиш ва тушириш ишлари механизация ёрдамисиз, яъни қўл кучи билан бажариладиган бўлса, харажатлар жуда кўпайиб кетиши мумкин. Ортиш-туширишда харажатларни қисқартириш учун турли механизмлар: кран, транспортёр, юклагичлар, уйиб ортиш мумкин бўлган юкларни туширишда самосвал автомобиллардан ва бошқа шунга ўхшаш воситалардан фойдаланиш мақсадга мувофиқдир. Бундай ишларни амалга оширишда юкларни контейнер ва тагликларда пакетлаб ташиш, бир транспорт туридан иккинчисига ўтказмай, бир йўла манзилга етказиш анча қулай ва арзон бўлади.

Ташишнинг иккинчи элементи, яъни юк ва пассажирларни бир жойдан иккинчи жойга айнан ташишни транспортнинг бир ёки бир неча тури ёрдамида бажариш мумкин.

Агар ташиш жараёни биргина транспорт корхона воситалари билан тугалланса, бундай ташишни маҳаллий ташиш тизими дейилади.

Агар ташиш жараёни бир турдаги транспортнинг бир неча корхоналари воситалари ёрдамида бажарилса, бундай ташишларни тўғридан-тўғри ташиш тизими дейилади.

Агар ташиш жараёни ягона малакат транспортининг бир неча (икки ёки уч) турида бажарилса, бундай ташишларни аралаш ташиш тизими деб аталади. Аралаш ташиш тизими юкларни бир транспортдан иккинчисига ўтказишда ортиш-тушириш ишлари кўпайиб боради ва бу ҳолат ташиш таннархининг ошишига сабаб бўлади.

Аралаш ташиш тизими қўлланилганда юкларни ишлаб чиқаришдан истеъмолчиларга етказишда бир транспорт туридан иккинчисига ўтказиш билан боғлиқ қайта ортиш-туширишлар туфайли транспорт воситалари кўп туриб қолмаслиги кераклигини ҳисобга олиниб, уларни катта тараларда, масалан, контейнерларда ёки тагликларда пакетлаб ташиш мақсадга мувофиқдир. Акс ҳолда

юкларни қайта ортиш-тушириш ишлари ортиши натижасида харажатлар кўпайиб кетиши мумкин.

Юкларни тўғридан-тўғри ташиш тизими қайта ортиш-туширишларни кам ишлатиш билан бирга ташиш тезлигини ошириш, сарф-харажатларни тежаш имкониятини ҳам беради. Лекин айрим ҳолларда узоқ манзилларга юк жўнатишда аралаш ёки тўғридан-тўғри ташиш тизимларини қўлланишни техник-иқтисодий ҳисоблар билан синчиклаб текширилиб турилиши зарур. Чунки тўғридан-тўғри ташиш тизимида қўлланиладиган транспорт воситалари (кўп ҳолларда автомобиль транспорти) дан фойдаланиш умумий харажатларни ошириб юбориши мумкин. Бунга асосий сабаб автомобиль транспортида ташиш таннархининг катталигидир. Аралаш ташиш тизимини қўлланишда ташкилий ва тезкор бошқаришни амалга ошириш анча мураккабдир.

4. Транспорт ишининг асосий кўрсаткичлари

Ҳар қандай транспорт турининг асосий иш кўрсаткичи ташилган юк ҳажми ёки пассажирлар сони ва бажарилган юк ёки пассажирлар оборотидир.

Барча транспорт турларининг иш кўрсаткичлари қаторига юк ёки пассажирларни ташишда, уларни манзилга етказиб бориш тезлиги киради.

Агар темир йўл транспортидаги юк ташиш тезлиги 100 фоиз деб қабул қилинса, транспортнинг бошқа турларидаги бу тезлик қуйидагича бўлади: ҳаво транспортида-150-300 фоиз, узоқ манзилларга автомобилда юк ташишда-180-200 фоиз, дарё транспортида-60-70 фоиз, қувур орқали юбориш транспортида-40-50 фоиздир.

Техник тезлик - транспорт воситаларининг ҳаракат вақтидаги ўртача тезлигидир. Техник тезлик ташиш масофасини ўртача ҳаракат вақтига бўлиш йўли билан аниқланади.

Эксплуатаҗион тезлик - транспорт воситаларининг йўлда ҳамда бошланғич ва сўнгги жойларида тўхташини ҳам ҳисобга олган ҳолдаги ҳаракат тезлигидир. Темир йўл транспортида эксплуатацион тезлик ўрнида участка тезлиги термини ишлатилади. Транспорт воситаларининг йўлдаги оралиқ бекатларда пассажирларни тушириш-чиқариш вақтида тўхташини ҳисобга олган ҳолдаги тезлиги пассажирларнинг манзилга етиб бориш ёки алоқа тезлиги дейилади ва у пассажирлар йўлда бўлган вақтни белгилайди. Бундай тезликнинг ўртача миқдори қуйидаги жадвалда берилган (1-жадвал).

Узоқ масофаларга қатнашда пассажирларнинг манзилга етиб бориш тезликлари аэропорт ва вокзалларга келиш, енгил автомобиллар ва автобуслар тунда дам олиб боришини ҳисобга олган ҳолда транспорт воситалари техник кўрсаткичларига нисбатан анча кичикдир.

Маршрут тезлиги термини темир йўл транспортига хос бўлиб, бунда поезд составларини тузиш вақтидан то уларни ажратишгача бўлган вақтга тўғри келувчи ҳаракат тезлиги тушунилади. Баъзи бир ҳолларда транспорт бирлигининг маршрут тезлиги ва юкларни ташиш тезлиги миқдор жиҳатдан тенг бўлиши мумкин.

Крейсерлик тезлиги дейилганда ҳаво транспортида самолётлар ҳаракатни ерда

тезлатиб бўлгандан сўнгги учиш тезлиги тушунилади.

Барча транспорт турларининг иқтисодий самарадорлигини белгиловчи кўрсаткичларга сўм ҳисобида ўлчанувчи ташиш таннархи ва келтирилган тонна-километрларда ўлчанувчи транспорт воситалари унумдорлиган киради.

Транспорт воситалари унумдорлиги дейилганда ҳар бир транспорт воситасининг вақт бирлигида бажарган транспорт иши миқдори тушуналади.

Ҳар хил транспорт турларида келтирилган юк обороти кўрсаткичи миқдорини ҳисоблаб чиқиш учун қуйидаги формуладан фойдаланилади:

$$\Sigma P_{\text{юк}} + K \Sigma P_{\text{пасс}} = \Sigma P_{\text{келг}}$$

бунда К-пассажир-километрларни тонна километрларга келтириш коэффиенти.

Келтириш коэффиенти шартли миқдор бўлиб, у пассажир-километр оборотини келтирилган тонна-километрларга айлантириш учун ишлатилади ва транспорт маҳсулоти бирлиги учун сарфланадиган меҳнат сарфи ҳисобга олиб аниқланади.

Ўртача бир кунлик йўл босиш - транспорт воситаси (локоматив, вагон, автомобиль, кема ва ҳоказолар) бирлигининг ўртача бир кунга тўғри келадиган километр бирлигидаги йўл босиши бўлиб, у транспорт воситаларидан ташиш жараёнида фойдаланишнинг жадал (интенсив)лигини кўрсатади.

Транспорт воситаси бирлигининг айланиш вақти — кун ёки соатлар миқдорига вақт бўлиб, у ташишни ташкил қилиш ва транспорт воситаларидан фойдаланиш даражасини белгиловчи кўрсаткич ҳисобланади. Бундай кўрсаткич айниқса узоқ масофаларда ишловчи транспорт воситалари ишини аниқлашда зарурдир.

Транспорт бирлиги айланишини аниқлашда қуйидаги формуладан фойдаланилади:

а) юк ташишда

$$t_{\text{а.в.}} = \frac{l_{\text{у.й}}}{V_{\text{т}}} + t_{\text{о-т}} \text{ соат,}$$

бу ерда $l_{\text{у.й}}$ - транспорт бирлигининг юк ортиш ва тушириш жойларини ўртасида юк билан ва юксиз умумий йўл босиш масофаси узунлиги, км;

$V_{\text{т}}$ - транспорт воситаси техник тезлиги, км/соат;

$t_{\text{о-т}}$ - юк ортиш-тушириш вақти, соати;

б) пассажирлар ташишда

$$t_{\text{а.в.}} = \frac{2L_{\text{м}}}{V_{\text{т}}} + t_{\text{й.т}} + t_{\text{б.с.}} \text{ соат}$$

бу ерда: $L_{\text{м}}$ - маршрутнинг бошидан охиргача бўлган масофа, км;

$t_{\text{й.т}}$ - пассажирларни тушириш ва чиқариш учун транспорт бирлигининг маршрут давомида оралик тўхтов жойларида тўхтаб туриш, соат;

$t_{\text{б.с.}}$ - маршрут бошланғич ва сўнгги жойларида транспорт бирлигининг тўхтаб туриш вақти, соат.

Меҳнат унумдорлиги дейилганда маҳсулот бирлигига сарфланган меҳнат харажатлари даражаси ёки вақт бирлиги ичида ишлаб чиқилган маҳсулотлар миқдори тушунулади. Меҳнат унумдорлигининг ошиши вақт бирлигида ишлаб чиқарилган маҳсулотлар миқдорининг ошиши билан ифодаланади. Шунда маҳсулот бирлиги учун сарфланган меҳнат харажатлари тежалган бўлади.

5. Транспорт жараёнини ташкил этиш

Юк ташиш ва тижорат билан боғлиқ ишларни бажариш, жойлардаги кўп қиррали ва ўзгарувчан бўлиб, бошқа ишларни тартибга солиш учун юк бекати (портлар ва ҳоказо)лардаги технологик жараёнларни пухта ишлаб чиқиш ва уларни амалда тадбиқ этишни талаб қилинади.

Технологик жараён дейилганда комплекс ва юқори самарали илғор иш усулларига асосланган ҳолда бажарилиши лозим болган ишларни режали тизимга солиш тушунилади.

Технологик жараёнлар қуйидаги олти бўлимдан иборат бўлади: юк жўнатиш ва қабул қилиш жойларининг техник ва эксплуатацион томонларини ҳисобга олувчи биринчи бўлим; бажарилиши лозим бўлган ишларни режалаштириш ва уни илдам бошқариш тузилмасини белгиловчи иккинчи бўлим; юк ташиш ва унинг тижорат билан боғлиқ томонлари ҳамда юк эгалари ишини уюштирувчи учинчи бўлим; бажаришнинг техник масалалари билан шуғулланувчи тўртинчи бўлим; транспорт воситаларининг юклаш тушириш жойларида ортиш-тушириш меъёрларини белгиловчи бешинчи бўлим; юклаш ёки тушириш жойларидаги технологик жараёнларнинг амалга ошириш тартибини назорат ва таҳлил қилувчи олтинчи бўлим. Бундай технологик жараёнларни ишлаб чиқишда ҳар бир участкада комплекс ва юқори самарали техника воситалари, илғор иш усуллари қўлланилишига, транспорт турлари ўртасида юкларни ўтказиш билан боғлиқ ишларни мувофиқлаштиришга катта аҳамият берилиши лозим. Шу тарзда ишлаб чиқилган технологик жараёнларда ташиш билан боғлиқ ишларга - ортиш-тушириш, транспорт воситаларини юк бекатлари ва портларга қабул қилиш, заруриятга қараб уларни қабул қилувчи корхоналар йўл шаҳобчаларига ўтказиш, транспорт воситалари билан боғлиқ ишларни қисқа вақтда бажариш, техника эксплуатацияси қоидаларига риоя қилган ҳолда поезд ва кема бирликларини тузиш, уларни ҳаракат чизма (график)лари бўйича жўнатиш, юк ташиш ва тижорат ишлари таннархини арзонлаштириш ҳамда ҳаракат хавфсизлигини таъминлашга катта аҳамият бериш лозим.

“Ҳаракат” чизмаси (графи) - бу маълум вақт давомида транспорт бирликларининг неча марта рейс бажариш сони (рейс деб транспорт бирлигининг маршрут охиргача ҳаракати тушунилади), транспорт бирликлари барча белгиланган жойларга етиб келиши ва у ердан жўнаш вақтининг йўл-вақт координаталаридаги чизма ифодасидир. Агар бундай чизмалар рақамлар ифодаси берилса, у ҳолда транспорт воситаси ҳаракат жадвали ҳосил бўлади.

2-мавзуни мустақил ҳзлаштириш саволлари

1. Таянч ибораларнинг ҳар бирининг мазмуни

III Мавзу. МАМЛАКАТ И+ТИСОДИЁТИ РИВОЖЛАНИШ АСОСИЙ БОС+ИЧЛАРИДА ТРАНСПОРТНИНГ РОЛИ**1. XX аср дастлабки йилларидаги Ҳзбекистон транспортининг аҳволи**

Ҳзбекистоннинг XX асрга қадар транспорт равнақи ниҳоятда паст бҳлган, транспорт тузилмасига кирган алоқа йҳллари ҳам суи жихозланган эди. Денгиз ва дарё транспортларидаги портлар санокли бҳлиб, транспорт флоти (кемалари) кам қуввати бҳлган. Чор Россиясида ва собиқ иттифоқда XX асрнинг 30-йилларигача бҳлган даврда автомобиль транспортига, унинг юк ташиш ва бошқа иқтисодиёт фаолиятига қарийб эътибор берилмаган. Юқорида келтирилган давр ичида собиқ иттифоқ худудида, шу жумладан Ҳзбекистонда ҳам темир йҳл транспорти ниҳоятда издан чиққан эди. Амалда фабрика ва бошқа саноат корхоналарига хом ашё ва кҳмир етказиб бериш от улотиға тхғри келганлигини ҳисобга олиб ҳукумат бир қанча фавқулддаги чора тадбирларни кхришга мажбур бҳлган. Жумладан, темир йҳл вайронлигини олдини олиш, шаҳар билан қишлоқ хртасида маҳсулотни тхғри айирбошлаш, яъни озик-овқат таъминоти ишларини тартибга солиш каби зарур чоралар кхрилган. 30 йилларга келиб ҳозир Россиянинг Москва, Ярославлқ, Нижний-Новгород шаҳарларида автомобиль ишлаб чиқариш заводлари барпо этилиши мамлакатни автомобиллар билан тхлдиритиш имконини берди.

ГОЭЛРО режасида(1920 йил декабр) транспорт ишини йҳлга қхйиш соҳасида янги темир йҳллар қуриш ва кхпчилик асосий йҳналишларни электрлаштириш, юк ва пассажирлар ташишни арзонлаштириш, темир йҳллар хтказувчанлигини ошириш, катта магистрал йҳллар қуриш мхлжалланган эди.

Собиқ иттифоқда дарё транспортининг моддий-техника базасини ривожлантириш бхйича, жумладан, унинг Овропа китъасида маълум ишлар бажарилди. Шулар жумласига 227 километрли Беломор-Балтика, 106 километрли Волга-Дон, 362 километрли Волга-Балтика, 202 километрли Днепр-Буг, 128 километрли Москва сув каналлари ва бошқаларни киргизишлик мумкин. Марказ ҳзининг четки хлкаларни ривожлантиришга зид бҳлган империалистик сиёсатиға биноан Марказий Осиё республикалари сув транспорти артериясини ривожлантиришга Москва ҳеч қандай аҳамият бермади. Айни масалани тхғри тушинишлик учун Ҳазар (Каспий) ва ҳозирги кунда собиқ КПСС Марказий қхмитаси раҳномолигида қурииб юборилган Орол денгизлари орасидаги масофа атиги 200 км.лар атрофида бҳлиб, (бу масофа Сибир дарёларидан сувни Орол денгизига етказишдан кхра анча қисқа) Ҳазар денгизининг ортиқча сувини кема ҳаракатиға мосланган канал билан бирлаштириш, Орол денгизини қуригмасдан сув транспорти артерияси орқали Марказий Осиё республикалари (Ҳзбекистон, +озоғистон, Тожикистон, Туркменистон) ва қхшни Афғонистон давлатини Амударё, Орол ва Ҳазар денгизлари, Волга дарёси билан Россиянинг Овропа қисмида ва унинг давомида Беломор-Балтика канали билан дунё океаниға чиқариш имкони билан халқаро ва республикалараро савдо-сотикни ва маҳсулотлар

алмашувини сув йхли орқали ҳал қилиниши ва Ҳазар денгизи соҳилларидаги баъзи бир аҳоли яшовчи қардош +озоғистон Республикаси қишлоқларини сув остида қолдирмаслик ҳамда Орол денгизи атрофларини ноэкологик ҳолатга келтирмаслик мумкин эди. Айни масалани ҳозирги кунда ҳам Марказий Осиё ва Россия давлатлари биргалашиб ҳал қилишлари мақсадга мувофиқдир. Фикримизни далили сифатида ташқи давлатлардаги айрим денгиз ва дарёлар ҳртасидаги каналларнинг асосий тавсифини жадвал шаклида келтирамыз.

2. Ҳзбекистон Республикаси иқтисодиётининг моддий-техника базасини яратишда ягона транспорт тизимининг роли

Ҳзбекистон Республикаси ягона транспорт тизимида транспорт айрим турларининг 2000 йилда тутган ҳрни ва уларнинг ривожланиш даражалари: автомобиль транспорти юк ташиш ҳажми бҳйича 93,6 фоиз, юк обороти бҳйича 36,7 фоиз, шаҳар атрофи ва шаҳарлараро пассажирлар ташиш ҳажми бҳйича 98,6 фоиз, пассажирлар обороти бҳйича 64,8 фоиз; темир йхл транспорти юк ташиш ҳажми бҳйича 6,4 фоиз, юк обороти бҳйича 63,3 фоиз, пассажирлар ташиш ҳажми бҳйича 1,2 фоиз, пассажирлар обороти бҳйича 29,8 фоиз; ҳаво транспорти пассажирлар ташиш ҳажми бҳйича 0,2 фоиз, пассажирлар обороти байича 5,4 фоизни ташкил этди. Келтирилган рақамлардан кҳриниб турибдики, Ҳзбекистон Республикаси худудида сув транспортнинг деярли йхқлиги ва темир йхл транспорт тармоқлари кам (3655 минг км) бҳлганлиги учун юк ва пассажирларни ташишда автомобиль транспортининг ҳиссаси каттадир.

Транспорт корхоналари олдига мамлакат иқтисодиёти иқтисодиёти ва аҳолининг барча турдаги шахсий юкларни ташишга бҳлган эҳтиёжларини тҳла қондириш вазифаси юкланади. Бундай муҳим вазифани транспортнинг айрим турлари бҳйича юк ташишни тҳғри тақсимлаш, айрим транспорт турларини ягона транспорт тизимининг узвий қисми сифатида ривожлантириш орқалигина ҳал этиш мумкин. Бошқа транспорт турларини юқори даражада тараққий эттириш билан бирга автомобиль ва темир йхл транспорти мамлакатимизнинг бундан буён ҳам асосий транспорт тармоғи бҳлиб қолаверади. Шунинг учун ҳам транспортнинг ана шу турини янада ривожлантиришга ва унинг бажарадиган ишини транспортнинг бошқа турлари билан мувофиқлаштиришга алоҳида эътибор бериш керак бҳлади.

Автомобиль, темир йхл ва қувур юборгич транспортининг салмоғи кескин оша борган сари транспортнинг барча турларини ҳзаро мувофиқ равишда ривожлантириш, транспорт тармоқлари тузилишига туб ҳзгартиришлар киритиш талаб қилинади. Автомобиль йхллари, қувур орқали юборгичлар, аэропортлар, дарё портлари ва бошқа шу каби транспорт иншоотларини қуришни янада авж олдиришга эришмоқ зарур. Айрим турдаги катнов йхлларини юк ва пассажирлар ташиш тавсифи билан тҳла боғлиқ суратда ривожлантириш давр талабидир.

IV Мавзу. ТЕМИР ЙЎЛ ТРАНСПОРТИ ТАВСИФИ, ЮТУҚЛАРИ ВА РИВОЖЛАНИШ МУАММОЛАРИ

Таянч иборалар: магистрал темир йўллар; саноат шаҳобча йўллари; "Ўзбекистон

темир йўллари" компанияси; ТЙларни электрлаштириш; Давлат ички вал маҳсулоти (ИВМ); йўл қурилмалари(излар); сунъий иншоотлари(кўприк, тоннелқ, путепровод); бекатлар: поездлар ва вагонларни саралаш; юк; пассажир; қабул этиш;жўнатиш; ортиш-тушириш; жўнатиш ва қабул этиш; разъездлар; оралик; участка ва ҳ.к.; локомотивлар; вагонлар: ёпиқ, ярим ёпиқ, платформа ёки паст бортли, ғистерна, изотермик, музлатгич (холодилқник), юмшоқ купе, ўтириб кетишга мўлжалланган, почта, багаж, ресторан, ости чуқурлаштирилган вагон, ости пасайтирилган вагон, икки қават (ярус)ли вагон; ўзи юрар мотор вагон; электровоз; тепловоз; марказий диспетчерлик тизими (МДТ); автоматик сигнализағия воситалари; светофор; радио алоқа; бошқарувнинг ташкилий тузилмаси; темир йўл транспорти ҳудудий бўлимлари; ишлаб чиқариш корхоналари: бекат, вокзал, локомотив депоси, излар оралиғи(дистанғияси), вагон депоси; бимодалқ ярим тиркама; терминал; "чопувчи (бегуёе)шоссе"; "пиггибэк" ташуви; мултимодалқ ташуви; интермодалқ ташуви

1. Ўзбекистон темир йўл транспортининг мамлакат иқтисодиётидаги роли, ўрни ва ютуқлари

Темир йўл транспорти ўзининг универсаллиги, катта ҳажмдаги юклар ва кўп миқдордаги пассажирларни бир маҳалда ташиш қобилиятига эғалиги, об-ҳаво инжиқликларига боғлиқ эмаслиги ва маневрчанлиги билан бошқа транспорт турларидан кескин ажралиб туради. Ўзбекистон Республикаси темир йўл магистрал тармоқлари 2000 йилда 3585,5 минг километрни ташкил этди. Бундан ташқари саноат корхоналарини магистрал темир йўллар билан боғланган 3,2 минг километр шаҳобча йўллар мавжуддир. Мамлакатимиз темир йўллари узунлиги, юк ва пассажирлар ташиш бўйича марказий Осиё давлатларида ичида иккинчи (Қозоғистондан кейин) ўринда туради. Магистрал тармоқлар 1940-2000 йилларда 294 фоизга ва транспорт ишининг юк ташиш ҳажми бўйича эса 901 фоизга кўпайди.

Темир йўллардан фойдаланиш ҳар 1 км темир йўл узунлигига тўғри келадиган юк ёки пассажирлар обороти билан ўлчанади (3-жадвал).

Ҳозирги кунда мамлакат транспортининг барча турлари билан бажарилувчи юк оборотининг учдан икки қисми темир йўл транспортда бажарилади. Ташқи иқтисодий алоқалар, яъни экспорт ва импорт маҳсулотлари билан боғлиқ юк ташишнинг 80 фоиздан ортиғи темир йўл транспортда бажарилади.

Пассажирлар ташишда ҳам темир йўл транспортининг моҳияти каттадир. 1995 йил статистик маълумотларга кўра шаҳарлараро пассажирлар ташиш оборотининг темир йўл транспортдаги улуши 22 фоиз атрофида бўлиб, транспортнинг барча турлари ўртасидаги пассажирлар оборотидаги улуши 12,33 фоизни ташкил этди.

Темир йўл транспортда юк ташиш таннархи автомобиль транспортига нисбатан ўртача олинганда 3...5 марта, ҳаво транспортига нисбатан эса 12...15 марта

арзондир.

“Ўзбекистон темир йўллари” Давлат акциядорлик компанияси тармоқни 2010 йилгача бозор иқтисодиётига ўтказишнинг босқичма-босқич режасини бажарилиши ҳисобига темир йўл транспортининг замон талабига жавоб берувчи моддий-техник базасини яратиш, унда темир йўлларни электрлаштиришни, транспорт воситаларини янгилаш, вагон ва локомотивларни таъмирлаш базаларини, тармоқ излари ва бошқа хўжаликларни модернизация қилишни асос қилиб олган.

Проф. К.Ўлжабоевнинг ҳисобларига кўра 2000 йили темир йўл транспорти юк обороти 17,4 (амалда 15,44) млрд. тоннакилометрни, 2005 йили эса 20,5 млрд. тоннакилометрни ва 2010 йилга келиб 24 млрд. тоннакилометр юк оборотини ёки ҳар бир йиллик унинг ўсиш даражаси 17..18 фоизни ташкил этиши лозим.

Ҳисобларга кўра 2010 йилга келиб республика темир йўллари пассажирлар обороти 3176 млн. пасс.км ёки йиллик ўсиши 45,2 фоиз (аҳолининг йиллик ўсиши башорати айтилган даврада 17,6 фоиз атрофида), жумладан шаҳар атрофи алоқаларидаги пассажир обороти 1380 млн. пасс.км.(йиллик ўсиши 50 фоиз) бўлиши башорат қилинади.

Келтирилган ютуқларга қарамай, мамлакат транспорт коммуникациялари миқдори бўйича, айниқса бирқанча қишлоқ хўжалик (Қорақолпоғистон Республикасида, Сурхондарё, Наманган, Навоий вилоятлари) туманларида Ўзбекистон республикаси ривожланган мамлакатларга нисбатан орқада бўлиб, жаҳон иқтисодиёти бозорлари (Овropa, Осиё қўшни мамлакатлари Қирғизистон, Қозоғистон, Афғонистон ва Туркменистон)га чиқишда транспорт коммуникацияларини етишмаслиги, тадбиркорликда, ички ва ташқи алоқалар ўрнатишда яққол кўзга ташланади. Темир йўл транспортини ривожлантириш учун бирламчи инвестицияларни жуда кўп талаб этиши, автомобиль ва ҳаво транспортларига нисбатан ташиш муддатларининг катталиги темир йўл транспортининг камчиликларига киради.

2. Ўзбекистон минтақаларининг темир йўл транспорти шахобчалари билан таъминланганлиги

2000 йилга келиб Республика ва вилоятларда эксплуатация қилинаётган темир йўл излари миқдорлари (6-жадвал) материалларида берилади.

Мамлакат темир йўл транспорти шахобчаларининг аксарияти ҳозирги кунда бир изли темир йўллардан иборат. Икки изли йўлларнинг узунлиги 719 км ёки умум фойдаланилиётган изларнинг 20 фоизини ташкил этади. Икки изли темир йўллар қуйидаги йўналишларга мансуб: Ченгелди-Келес-Ўзбекистон-Меҳнат-Ховос, Жиззаҳ-Мароқанд ҳамда Ховос-Бекобод бўлаги.

Темир йўлларнинг электр қуввати билан тортиш бўлаги 928 км ёки умум фойдаланилаётган йўлларнинг 25,9 фоизи бўлиб, қолган бўлақларда тепловоз тортиш кучидан фойдаланилади. Темир йўлларда электр тортиш кучи билан кейинги йилларда юк оборотининг 40 фоизи ва пассажирлар оборотининг 36 фоизи бажарилади. Электрлаштириш даражасига кўра Ўзбекистон Республикаси Россия,

Қозоғистон ва бошқа МДҲ давлатлари ҳамда ривожланган узоқ хорижий мамлакатлар (Япония, Германия, Швейцария ва бошқалар)дан анча орқада.

Шуни эслатиб ўтиш лозимки, икки изли ва электрлаштирилган темир йўл бўлақларида поездлар ҳаракати тезлиги, юк ўтказиш меъёрлари анча катта бўлиб, ташиш тарнахтини арзонлаштириш ва сифатини ошириш ҳисобларига темир йўл транспорти самарадорлигини ошириш ҳисобига буюртмачиларга ташишни арзонлаштириш имкони беради.

3. Мамлакат иқтисодиёти ва транспортни ривожлантиришдаги макроиқтисодий мутаносибликлар

Мамлакат минтақаларини иқтисодий ва ижтимоий ривожлантиришни жадаллаштиришда транспорт коммуникацияларини илдамлик билан ривожлантириш талаб этилиши билан бирга, транспорт комплексларини ҳам мутаносиб ривожлантиришни тақозо этади.

Иқтисодий ислохатларни чуқурлаштиришда давлат стратегик ечимлари ичида ижтимоий ишлаб чиқариш тузилмасини такомиллаштиришга катта аҳамият бериш лозим. Мамлакатимизнинг мустақиллик йилларида илгарилардан мерос бўлиб қолган халқ хўжалигини бир томонлама ихтисослаштирилганлигини ўзгартиш ва минтақалар иқтисодиётини комплекс ва ижтимоий йўналтирилган қилиб ривожлантириш борасида катта ишлар бажарилаётир.

Ўзбекистонда барча иқтисодиётни ривожлантириш амалда илгарилари пахта толаси, табиий газ, рангли ва қимматбаҳо металллар ва бошқа хом ашё маҳсулотларини етиштиришга қаратилган бўлиб, аксарият маҳсулотлар, шу жумладан, аҳолининг ҳаёти учун зарур бўлган халқ исътемоли маҳсулотлари собиқ Иттифоқнинг узоқ минтақаларидан, ҳаттоки бошқа собиқ соғиалистик давлатлардан келтирилар эди. Хом ашёни қайта ишлаб чиқариш саноати қувватининг етишмаслиги ва республикадаги енгил, кимё, металлургия ва машинасозлик саноатларини бир-бирига боғланмаган ҳолда, яъни нокомплекс ривожлантириш натижасида аксарият кўп ҳажмдаги товарлар темир йўл транспортида оқилона бўлмаган (жуда узоқларга, қарама-қарши, қайта ташиш ва бошқа) ташишлар билан боғлиқ бўлган.

Кўп ҳажмдаги товарларни транспортда ташиш натижасида иқтисодиётга катта зиён келтирилар эди. Масалан, 1990 йилдаги Ўзбекистон ички вал маҳсулотларидаги транспорт сифими АҚШдагига нисбатан 6 марта, баъзи бир ривожланган ғарбий Овropa давлатларига нисбатан 14..16 марта кўп бўлган (7-жадвал)

Маълумот учун: 1990й. Жаҳон банки ҳисобига кўра 1 долл(АҚШ) ИВМ маҳсулотга тўғри келган ткм ли юк обороти: собиқ СССРда-3,59; Польшада-0,86; Болгарияда-0,72; Венгрияда-0,58; Хитойда-0,78; АҚШда-0,64; ГФРда-0,28; Италияда-0,23; Францияда-0,22 ва Австрияда-0,21.

АҚШга нисбатан 6 марта, ғарбий Европа мамлакатларига нисбатан 14..18 марта ҳар бир сўмлик ИВМдаги транспорт харажатининг ортиқлиги Республика иқтисодиётига катта салбий таъсир кўрсатаётир.

Мамлакатимиз мустақиллиги йилларида ишлаб чиқариш кучларини ривожлантиришда кўзга ташланарли даражада ижобий ўзгаришлар юз бераётир. Қисқа давр ичида мамлакат нефть ва газ бўйича мустақилликка эришди, дон ва бошқа маҳсулотлар бўйича ҳам мустақилликка етишиш арафасидадир. 1991-1997 йиллар ичида ИВМдаги транспортлар сиғими мамлакатимизда 45 фоизга камайишига қарамай, жаҳон иқтисодий бозорига чиқиш билан боғлиқ бирқанча ташқи ва ички омилларга биноан келгуси 10 йилликда айна камайиш бир мунча камроқ бўлишлиги кутилмоқда.

4. Пассажирлар ташиш бозори ривожининг истиқболлари

Темир транспортдаги пассажирлар ташиш ривожлантириш истиқборлари аҳолининг сон жиҳатдан ўсиши, темир йўл ва бошқа транспортлардаги ҳаракатчанлиги ошиши билан боғлиқдир.

Ўзбекистон Республикасида аҳоли ва ишчилар ресурсини ўсиб бориши маълум даражада юқори бўлиб, баъзи бир башоратларга кўра 2010 йилга келиб аҳоли сони 28 млн.киши ва ишчилар ресурси 15 млн.га етар экан. Аҳолининг ўсиши қишлоқ жойларда шаҳарга кўра кўпроқ бўлади. Ҳозирги кунда шаҳар аҳолисининг бир қисми қишлоқ жойларга миграциялари кўзга ташланаётир. 2010й. башоратига кўра шаҳарларда яшовчи аҳоли 36 фоизни (ишчи ресурслар бўйича 38,9 фоизни) қишлоқ жойларда яшовчилар 64 фоизни ташкил қилиниши башорат қилинаётир.

Ўзбекистонда туризмнинг ривожининг келажаги порлоқ. Бизнинг мамлакатимизда тарихий ва меъморилик ёдгорликлари ниҳоятда кўп (8-жадвал).

Туризм инфраструктураси ривожланган мамлакатларда ИВМ туризмнинг тутиш ўрни 60-80 фоизга етади. Ўзбекистонда туризмни ривожини учун жуда катта имкониятлар бор. Бунинг учун юқори категориядаги меҳмонхона, сувенирлар яратиш, транспорт сервисини юқори даражага кўтариш зарур. Ўзбекистонда туристларга 30 турдаги хизмат кўрсатилса, ривожланган мамлакатларда 100 турли хизмат кўрсатилиши ва ҳар бир туристан 1000 доллар(АҚШ) кўп валюта олиш имконини беради.

Аҳолининг транспорт ҳаракатчанлигининг транспорт турлари бўйича кўрсаткичлари 9-жадвалда келтирилади.

Темир йўл транспорти ва бошқа турдаги транспортларда аҳолининг транспорт ҳаракатчанлигини аниқлашда республика аҳолисининг келажақда ўсишини ҳисобга олиниб берилган. Ҳозирги кундаги шаҳар- лараро алоқаларда темир йўл транспортнинг улуши атиги 22 фоиз, автобусларда 24,95 фоиз, ҳаво транспортда 53,5 фоизни ташкил этади. Шаҳар атрофи алоқаларда темир йўл транспортининг улуши 13,8 фоизгина.

Темир йўл транспорти моддий-техника базасини мустаҳкамлаш, пассажирлар ташиш ишларини такомиллаштириш, унинг пассажирга хизмат этиш бозоридаги мавқеини юқори қилади.

Темир йўл транспорти моддий-техника базасини мустаҳкамлаш, пассажирлар ташиш ишларини такомиллаштириш, унинг пассажирга хизмат этиш бозоридаги

мавқеини юқори қилади.

5. Юк ташиш бозори ривожининг истиқболлари

Юк ташиш бозор моделини башоратлашда ҳисобий давр учун ишлаб чиқариш ресурлари ўсиш омили ва динамикаси ҳамда темир йўл транспортида ташиш ҳажми нисбатига асосланган. Бу нисбат темир йўл транспортида кўп миқдорда ташиладиган товарлар билан боғлиқдир.

Ёнилғи маҳсулотлари. Бу гуруҳ юкларни ташиш бозорининг ривожини мамлакат бўйича ёнилғи-энергетикаси балансини ўрганиш тузулмаси билан боғлиқ, мамлакат иқтисодиётида тармоқларида ишлатиладиган ёнилғи-энергетикаси бир томондан, ҳисобий даврдаги ёнилғи-энергетикаси комплекси, айниқса электр энергияси, Ангрен тошкўмир кони, Мингбулоқ, Кўкдумолоқ ва бошқа нефть ишлаб чиқариш бассейнлари, Бухоро ва Фарғона нефтни қайта ишлаш заводлари ва бошқалари ривожини иккинчи томондан белгилайди.

Башоратларга кўра тош кўмир ишлаб чиқариш Тошкент (Ангрен кони) ва Сурхандарё (Шаргун ва Бойсун конлари), Қашқадарё (Яккабоғ тумани) ва Фарғона водийси билан боғлиқ.

Нефть ва газ конденсати ресурси 1995 йили 1990 йилга нисбатан бу маҳсулотни хориждан келтиришни 15 мартага қисқартирилди, МДХ давлатларига экспорт этиш эса 1,5 баробар оширилди.

Башоратларга кўра 2010 йилга келиб нефть ва газ конденсати ишлаб чиқариш янада ошиб боради. Қўшни МДХ давлатларига экспорт этиш 3 маробага ошиши назарда тутилади.

Нефть ва газ конденсатини ишлаб чиқариш 2000 йилга келиб 9,6 млн. тоннага етиб, стабиллашади. 2010 йилга келиб бу кўрсаткич 10,2 млн. тонна, шу жумладан, газ конденсати 4625 минг тоннага етиб, кўшни МДХ давлатларига экспорт қилиш миқдори 715 минг тонна, шу жумладан, газ конденсати бўйича 530 минг тонна ва узоқ хорижий давлатларга 900 ва 738 минг тоннага етиши башоратланади.

Нефть ва нефть маҳсулотлари ишлаб чиқаришни жадаллаштириш уларни транспортировкалаш учун Бухоро ва Фарғона нефтни қайта ишлаш заводлари қувур транспортини, жумладан, Андижон-Наманган, Фарғона-Ангрен, Қарши-Бухоро-Навоий қурилишлари темир йўл транспорти ишини анча енгиллаштиради.

Руда-металл маҳсулотлари. Мамлакатимиз руда-металлга бўлган талабларни темир йўл транспортидаги обороти 5 фоизни ташкил этади.

Мамлакатни мисга бўлган талабини Олмалик ТМК қондиради ва уни захираси яна 100 йилга етади.

Қурилиш материаллари. Темир йўл транспорти юк оборотининг 32 фоизи қурилиш материалларига тўғри келиб, барча вилоятларда ҳам айни транспорт хизматидан фойдаланилади.

Кимё комплекси юклари. Бу юклар қаторига минерал ўғитлар, улар хом ашёси фосфорит ва бошқалар киради.

Агросаноат комплекси, енгил ва озиқ-овқат саноати юкларни ташиш 1995 йилда 4,6 млн. тоннадан иборат бўлди.

Булардан ташқари дон маҳсулотлари, сабзавот-мева маҳсулотлари ҳам темир йўл

транспорт хизматидан фойдаланади.

6. Темир йўл транспортнинг асосий техник жиҳозлари

Темир йўл транспорти техника жиҳозлари асосий элементларига йўл қурилмалари (излар), сунъий иншоотлар, бекатлар, транспорт воситалари, электр таъминоти қурилмалари, поезд ҳаракатини тартибга солиш ва уни эксплуатация қилиш ишларини бошқарувчи махсус воситалар киради.

Мамлакатимиз темир йўл транспорти излари орасидаги ички кенглик, яъни из (колея) кенглиги тасдиқланган техника шартига биноан 1520 мм га тенгдир. Бошқа давлатлар темир йўл транспорти излари кенглиги 1435-1676 мм дан иборат.

Транспорт барча турларидаги ташиш жараёнини ташкил қилишда ҳаракат хавфсизлиги талабларига қатъий риоя қилиш шартдир. Ҳаракат хавфсизлиги талабларига биноан, темир йўллардаги кўприк ва туннелларни, юк ва пассажир платформаларини қуришда уларнинг темир йўл изларига яқинлашиш ораликларига алоҳида талаб қуйилади.

Шу талабга кўра асосий темир йўллардаги қурилмалар баландлиги 6400 мм ва эни 4900 мм дан кам бўлмаслиги керак. DSt талабига биноан, транспорт воситаларнинг габарит баландлиги (ортилган юкларни ҳам ҳисобга олганда) 4280-5300 мм ва эни 3150-3600 мм этиб белгиланган. Бундай белгилаш ҳаракат хавфсизлигини таъминлашни кўзда тутади.

Бекат (поездларни қабул қилувчи ва уларни ўтказувчи жойлар) темир йўлларни айрим перегон (икки кўшни бекат ёки разъезд орасидаги масофа)ларга ажратиб туради. Бекатлар айна вақтда темир йўл транспортдаги асосий ишлаб чиқариш корхоналаридан бири бўлиб, кўп ҳолларда бажарилган ишлар сифати ва ҳажмини ифодалайди.

Темир йўл транспорти бекатлари - оралик бекат, участка бекати, поезд ва вагонларни саралаш бекати, пассажирлар бекат ва юк бекатига бўлинади.

Оралик бекат темир йўл транспортдаги энг кичик бекат бўлиб, унда асосий йўлдан ташқари 2...3 бекат излар, кичикроқ пассажирлар биноси, иш ҳажми ва характерига кўра юк хўжалиги (юк ортиш-тушириш ва сақлаш жойлари), алоқа ва сигнализація қурилмалари бўлади.

Участка бекатлари ҳар 100...150 км ораликда қурилган бўлиб, унда 10 дан 20 тагача излар, локомотив депоси, ёнилғи ва мойлаш материаллари, сув, кум ва ҳоказолар, шунингдек, оралик бекатига нисбатан хийла ривожланган пассажирлар биноси, юк ортиш-тушириш хўжалиги ҳамда қабул қилиш ва жўнатиш омборлари, мураккаб алоқа ва сигнализация қурилмалари бўлади. Илгари мана шундай бекатлар локомотив алмаштирилувчи бекатлар бўлган.

Поезд ва вагонларни саралаш бекатлари асосан йирик шаҳар ва саноат марказларида, дарё портлари яқинида, катта юк оқимлари кўшилиш ва ажралиш жойларида ташкил этилади. Саралаш бекатлари асосан мазкур бекатдан ўтувчи кўпчилик поездларни йўналишларига кўра қайтадан тузиш билан шуғулланилади.

Пассажир бекатлари йирик шаҳарларда ва саноат марказларида қурилиб, асосан

ёки тамоман пассажирларга хизмат қилади. Уларнинг пассажирлар ва улар бағажларини ташишга мўлжалланган жиҳозлари ва иншоотлари бўлади.

Юк бекатлари асосан катта ҳажмдаги юк ортиш ва тушириш ишларини бажарувчи бекатлардир.

Юк бекатлари ўз навбатида қуйидагича бўлиши мумкин:

юк қабул қилишга мўлжалланган бекатлар - юк ортиш-туширишга мўлжалланган бекатлар - бундай бекатлар кўпинча юк ўтказилувчи жойларда ёки давлатлараро чегара жойларда ташкил қилинади ва бундай жойларда юклар бир транспортдан иккинчисига ўтказилади;

юк жўнатиш ва қабул қилишга мўлжалланган бекатлар - бундай бекатлардаги жўнатилувчи ва қабул қилинувчи юклар миқдори тахминан тенг бўлади.

Йирик темир йўл узелларидаги юк бекатлари алоҳида юк турларини: тош (шағал) кўмир, ёғоч, дон, қурилиш материаллари, тараланган юклар, контейнерлар ва ҳоказоларнигина қабул қилиш ва жўнатишга ихтисослаштирилган бўлади.

Юқорида санаб ўтилган бекатлардан ташқари айрим техника хизматларини амалга ошириш учун разъездлар ташкил этилади. Разъездлар асосан бир изли йўлларда қарама-қарши йўналишларда ҳаракатланувчи ва тез қатновчи поездларни ўтказиб юбориш учун ташкил қилинади.

Темир йўл транспортидаги транспорт воситаларига локомотивлар, вагонлар ва ўзи юрар мотор-вагонлар киради.

Локомотивлар темир йўл транспортнинг асосий фаол бирлиги бўлиб, вагонларни ҳаракатлантириш учун хизмат қилади.

Локомотивлар иш бажариш бўйича пассажир ёки юк ташишга ихтисослашган бўлади. Юк ташишга ихтисослашган локомотивлар катта ортиш динамикасига ва пассажир поездларини тортувчи локомотивлар эса катта ҳаракат тезлигига эга бўлиши керак.

Моторли вагонлар асосан электричка-вагонлар бўлиб, қисқа масофаларда пассажирлар ташишда ишлатилади.

Ҳозирги кунда ишлаб турган тепловоз ва электровозлар, пассажир вагонлари ва мотор вагонларининг техника кўрсаткичлари 12; 13 ва 14 жадваллардан кўриш мумкин.

Юк ташишда ёпиқ вагонлар, ярим ёпиқ вагонлар, платформа ёки паст бортли вагонлар, цистерналар ва изотермик вагонлардан фойдаланилади.

Пассажирлар ташувчи вагонлар саройига юмшоқ вагонлар, купе вагонлар, ўтириб кетишга мўлжалланган вагонлар ҳамда ресторан, почта ва бағаж вагонлари киради. Булардан ташқари вагон саройларида махсус вагонлар ҳам бор.

Темир йўл транспорти асосий техника жиҳозларига электр таъминоти хўжаликлари, контакт симли тармоқлар ва электр таъминоти подстанциялари ҳам киради. Ҳозир мамлакат темир йўл транспортидаги умумий йўлларнинг 16 фоиздан кўпроғи электровоз тортиш кучларига ўтказилган бўлиб, улар жуда кўп миқдорда дизелқ ёнилғиси тежаш имконини беради.

Темир йўл транспорти ҳаракатини тартибга солиш ва эксплуатация ишларини бошқаришни ташкил этишга мўлжалланган комплекс автоматика, телемеханика,

электроника ва алоқа қурилмалари ҳам транспорт техника жиҳозлари жумласига киради. Бундай техника жиҳозлари ёрдамида йўлдаги блокировка жиҳозлари, темир йўл ва автомобиль йўллари кесишган жойлардаги шлагбаумлар ва светофорлар тегишли сигнализағия бўйича ишлайдилар. Бундан ташқари бекатлардаги стрелка ва бошқа сигнализағиялар марказдан туриб автоматика ёрдамида ишлатилади ва бу марказий диспетчерлик тизими (МДТ) деб аталади.

Ҳозирги давр локомотивлари мустақил ишловчи автоматик сигнализағия воситалари билан жиҳозланган бўлиб, улар марказий диспетчерлик сигнализағияларни ҳамда поезд яқинлашиб бораётган светофор ҳолати сигналларини қабул қилиш учун хизмат қилади, ҳаракат учун хавф туғилган вақтларда поездларни автоматик равишда тўхтатиб қолади.

Алоҳида поезд радиоалоқаси орқали участка диспетчерлари ва локомотив бригадалар ўзаро ахборот алмашишлари мумкин.

7. Ўзбекистон темир йўллари транспортда бошқарувнинг ташкилий тузилмаси

Бошқарув ташкилий тузилмасининг биринчи (бошланғич) бўғини “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат акциядорлик компанияси бўлиб, уни бошқарув раиси бошқаради. Компания марказий аппаратининг асосини хўжалик айрим тармоқлари ва темир йўл транспорти бўлинмалари билан шуғулланувчи бош бошқармалар ва бўлимлар ташкил этади. Барча транспорт турлари каби темир йўл транспортининг ҳам асосий вазифаси юк ва пассажирлар ташиш бўлганлиги учун компаниянинг асосий бошқармалари - юк ва пассажирлар ташишни ташкил қилиш Бош бошқармаларидир.

Техника билан жиҳозлаш ва уни техник эксплуатация қилиш бошқармаларига локомотив, вагон, излар, электлаштириш ва энергетика хўжалиги каби бошқармалар киради. Айрим категориядаги бошқарма ва бўлимлар умумий масалалар: кадрлар, ўқув юртлари, молия, ҳисоб-китоб ва бошқа масалалар билан шуғулланади.

Ташкилий тузилманинг иккинчи бўғини жойлардаги ҳудудий темир йўл транспорти бўлимларидир. Ҳозир “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат акциядорлик компаниясига кирувчи 5 ҳудудий темир йўл бўлимлари мавжуд бўлиб, улар қуйидагилардан иборат: Тошкент, Фарғона, Бухоро, Орол бўйи, Қарши ва Хоразм ҳудудий бўлимларидир. Ҳудудий темир йўл бўлимлари бошқарув раиси томонидан бошқарилади ҳамда асосан “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат акциядорлик компаниясининг бошқарма ва бўлимларига мос келадиган тармоқ хизматлари ва бўлинмаларидан иборат бошқарув аппаратига эгадир. Ташкилий тузилманинг темир йўллардаги охириги, учинчи бўғини жойлардаги ишлаб чиқариш корхоналаридир. Буларга барча категориядаги бекатлар, локомотив деполари, излар дистанция(оралик)лари, вагон деполари, сигнализағия ва алоқа дистанция(оралик)лари ва ҳоказолар киради.

8. Темир йўл транспортда ташиш таснифи (классификағияси)

Юк ва пассажирлар ташиш маҳаллий ва тўғридан-тўғри ташишларга бўлинади.

Агар ташиш жараёни биргина худудий бўлинма чегарасида бажарилса, бундай ташиш маҳаллий дейилади. Агар темир йўл транспортидаги ташиш жараёни икки ва ундан ортиқ бўлинмалар чегарасида бажарилса, бундай ташиш тўғридан-тўғри ташиш бўлади.

Агар ташиш жараёнида темир йўл транспортдан ташқари бошқа транспорт турлари ҳам қатнашса, бундай ташишларга тўғридан-тўғри аралаш ташиш тизими дейилади.

Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортида юк ва пассажирлар ташиш тезликлари юк ташиш тезлиги, катта тезлик билан ва пассажирлар ташиш тезлиги билан тасниф (классификация) қилинади. Тез бузилувчи маҳсулотлар изотермик вагонларда ва тирик жониворлар катта тезлик билан ташилиши лозим. Майда партияли юклар тез ташилиши лозим бўлган жойларда пассажир поездларида, багаж ташиш вагонларида ташилади. Айрим зарур ҳоллардагина (масалан, тирик балиқ, эртанги сабзавот ва мевалар) пассажир поездларига уланган алоҳида вагонларда ташилиши мумкин. Қолган барча маҳсулотлар юк ташиш тезлиги билан ташилиши лозим.

Ягона ҳужжат орқали юборилувчи юклар миқдорида кўра майда партияли, кичик тоннажли, бутун вагон гуруҳидаги ёки маршрут бўйича жўнатишларга бўлинади.

Миқдори 10 тоннадан кам ёки тўрт ўқли вагонлар ички ҳажмининг учдан бир қисмидан кам жойни эгалловчи юклар майда партияли юкларга киради. Миқдори 10 тоннадан 20 тоннагача ёки тўрт ўқли вагонлар ички ҳажмининг ярмигача жойлашувчи юклар кичик тоннажли юкларга киради. Бутун вагон ички ҳажмини эгалловчи юклар алоҳида юклар миқдори бўйича икки ва ундан кўп вагонларда ташилса, бутун вагон гуруҳли юкларга киради.

9. Ўзбекистон темир йўл транспортини ривожлантириш муаммолари

Темир йўл транспортида фан ва техникани ривожлантиришнинг келажақдаги йўналиши темир йўлларни электрлаштириш, ишлаб чиқариш жараёнларини механизациялаш ва автоматлаштиришдан иборатдир. Янги техникани жорий этиш тармоқ самарадорлигини оширишга қаратилгандир. Имконият борида барча вилоятлар билан темир йўл алоқаларини Республика ҳудуди орқали янги ва параллел темир йўллар қурилиши ҳисобига темир йўл транспорти ишини мустақиллигига эришиш, валюта маблағини иқтисод қилиш билан боғлиқ. Бу борада умумий узунлиги 362 км дан иборат Учқудуқ-Нукус темир йўлларини ишга туширилганлиги Республикаимизнинг шимолий-ғарбий ўлкалари бўлмиш Қорақалпоғистон ва Хоразмни қўшни Туркманистонга кирмасдан темир йўллар билан боғланишининг аҳамияти беқиёсдир. Бу янги темир йўл йўналиши мамлакатимизнинг 71,8 фоиз ёки 321,4 минг квадрат километр ер майдонини ҳамда аҳолиси 4,7 млн. кишилик Навоий, Бухоро, Хоразм ва Қорақалпоғистон республикасида хизмат кўрсатади. Бу минтақаларнинг ишлаб чиқариш кучлари илгарилари транспортнинг кам ривожланганлиги учун жуда суст ривожланган эди. Айни минтақада янги ерларни ўзлаштиришда йирик имкониятлар мавжуд бўлиб, ишга тушган темир йўлдан фойдаланишни кенгайтириш имкониятига эга.

Жумладан Қорақолпоқистон республикасида қурилиш материаллари ишлаб чиқариш учун жуда зарур минералли хом ашёлар, металл ва нометалл руда комплекслари бор, Устюрт чўллари эса нефть ва газ имкониятларига эга. Хоразм вилоятида ҳам минералли хом ашёлар ниҳоятда кўп бўлиб, унинг имкониятларини ишга солиш темир йўл транспортларидан фойдаланишни кенгайтиради. Бухоро ва Навоий вилоятлари ишлаб чиқариш кучларидан тўлароқ фойдалиниш, аҳолига пассажирлар хизмати кўрсатиш, туризмни кенгайтириш билан биргаликда 2010 йилга келиб юк ташишда 10...12 млн. тонна ва пассажирлар ташишни 2...2,5 млн. кишига оширилиши башорат этилади. Айтилганларга қўшимча 4..6 млн. тонна транзит юклар қўшни Туркменистон давлати ҳудудига кирилмасдан тўғридан-тўғри узоқ хорижга юбориш 40...55 млн. доллар (АҚШ) миқдоригаги валютани чет давлат божхонасига тўламаслик имконини беради.

Иккинчи узунлиги 223 км янги Ғузор-Бойсун-Қумқўрғон темир йўлларининг қурилиши мамлакатимизнинг жанубий минтақаларини тўла мустақиллига эга қилиб Қашқадарё ва Сурхондарё вилоятлари орқали Тожикистон ва Афғонистон давлатлари ташқи иқтисодий алоқаларини қўшни Туркменистон давлатига чиқмасдан ўрнатиш имконини беради. Бундан ташқари Сурхондарё вилоятининг шимолий қисмини темир йўл транспорти билан таъминлайди. Бу минтақада мамлакатимизнинг 11 фоизи ёки 49,2 минг квадрат километрли майдони ҳамда аҳолиси 3,7 млн. кишидан иборатдир. Айни минтақа табиий газ (Зеварда, Алан, Ўртабулоқ, Шўртон, Муборак, Лял Миқор ва бошқа), газ конденсати ва нефть (Кўкдумолоқ, Шимолий Ўртабулоқ, Умид ва бошқа), тош кўмир (Бойсун, Шаргун), полиметалл (Хондиза), цемент (Шеробод), камёб-молибден, вольфран, ванадия, кумуш, кобальт, калий ва ош тузи, қурилиш материаллари ишлаб чиқариш, керамзит хом ашёси, ойна ашёси ва бошқаларга бой. Узоқ келажакда Афғонистон орқали Покистон, Ҳиндистон ва жаҳон океанига чиқиш имкониятига эга. 2010 йилга келиб юк ташишда 6..8 млн. тонна ва пассажирлар ташишни 1,5...2,0 млн. кишига ошириш имкониятига эга.

80 километр масофали яна бир янги Ангрен-Поп темир йўллари бўлиб, уни ишга тушириш муддати 2015 йил. Бу темир йўл Тошкент минтақасидаги мамлакат асосий темир йўлларини Фарғона водийси темир йўллари билан уланишини таъминлайди. Бу темир йўл Тожикистон ҳамда Қирғизистон ҳудудларидан ўтувчи Ховос-Қўқон темир йўлига муқобил темир йўл бўлади.

Келажакда айни темир йўлнинг давоми бўлмиш Андижон-Ош-Қашқар янги темир йўли қурилиши мўлжаланилган. Бу темир йўлнинг ишга туширилиши Марказий Осиё давлатларини Хитой темир ҳамда сув йўллари орқали Овропа давлатлари билан боғлаш, яъни жаҳон савдо алоқаларини ўрнатиш марказига айланиши билан бирга темир йўли атрофи ҳудудларидаги ишлаб чиқариш кучларини кескин ривожлантириш имкониятига эга қилади.

Айни темир йўл йўналиши мамлакат ИВМ яратиш бўйича 48,3 фоиз, миллий даромад яратиш бўйича 50,8 фоиз билан боғлиқ ташқи иқтисодий алоқаларни ўрнатишда 51,9 фоизни ташкил этади. Бу темир йўл атрофидаги яшовчи аҳолининг Тошкент вилояти бўйича 41,3 фоизи, Андижон вилояти бўйича 29,9 фоизи,

Намонган вилояти бўйича 40,5 фоизи ва Фарғона вилояти бўйича 41,2 фоизи шаҳарлик аҳоли эканлиги, айти темир йўлнинг заруратини янада оширади.

2015 йилга бориб, бу темир йўлдаги юк ва пассажирлар оқими (икки томонлама) 6...8 млн. тонна, шундан 3...4 млн. тоннаси транзит юклар, пассажирлар оқими 3...4 млн. кишига етади.

Хулоса қилиб айтганда, айти темир йўл мамлакат ижтимоий-иқтисодий ривожланишидаги ўрни ниҳоятда муҳим бўлиб, Тошкент минтақаси ва Фарғона водийсини боғлаш мамлакат ҳудудларининг ягоналиги ва мустақиллигини таъминлашдаги аҳамияти беқиёсдир.

Умуман олинганда Учкудуқ-Нукус, Ғузур-Бойсун-Қумқўрғон ва Ангрен-Поп темир йўл магистралларини қуришни ниҳоясига етказиб ишга тушириш мамлакатимизни қўшни иқтисодий Ҳамкорлик ташкилотлари аъзолари, яқин ва узоқ хорижий давлатлар билан ягона транспорт алоқаларини ўртишнинг биринчи босқичидир.

Пассажирлар ташишни яхшилаш соҳасида ҳам кўп янгиликларни жорий этиш мўлжалланмоқда. Масалан, пассажирларга хизмат кўрсатишни кўпайтирилиши лозим, поездлар ва вокзалларда пассажирларга сервис хизматини кўрсатиш кенгайтирилади. Тошкент вагон таъмири заводида чет эл инвестициясини жалб қилиш ҳисобига амалда ишлаб турган ва амортизация муддатлари тугаётган кўп миқдорли пассажир вагонларини шинам қилиб таъмирлаш ҳисобига вагонлар саройи кенгайтирилади. Айти завод қуввати фақат Республика эҳтиёжинигина эмас, балки қўшни давлатларга ҳам хизмат кўрсатиб, Республика валюта фондиди яхшилаш имкониятига ҳам эга. Кўпчилик йирик шаҳар ва аҳоли яшовчи марказларда янги вокзаллар қуриш билан бирга, ишлаб турган вокзаллардан айримларини реконструкция қилиш ҳисобига улар кенгайтирилади.

Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспортини янада ривожлантириш муаммоларига қуйидагилар киради:

а) мавжуд йўлларнинг ўтказувчанлик ва кўтарувчанлик қобилиятини ошириш. Бу масалани ҳал этишда асосий магистрал темир йўлларни электр тортиш кучига ўтказиш алоҳида аҳамият касб этади. Яқин 10 йил ичида темир йўлларнинг маълум қисмини электр қуввати тортиш кучига ўтказиш катта миқдорда дизел ёнилғисини тежаб қолиш билан бирга мавжуд темир йўллар ўтказувчанлик ва кўтарувчанлик қобилиятини анча ошириш имконини ҳам беради. Темир йўллар ўтказувчанлик қобилиятини оширишда иккинчи темир йўл излари қуриш ғоят муҳим аҳамиятга эгадир. Чунки икки паралел бир изли темир йўлларга нисбатан битта икки изли темир йўллардаги иншоотлар асосий фондларининг ҳар бир сўмига тўғри келадиган ташиш 2...4 марта ортиқ бўлади. Техника жиҳатдан ривожланган икки изли магистрал темир йўлларда қатновчи транспорт воситалари иш кўрсатгичлари ҳам анча юқори. Масалан, икки изли магистралларда ҳаракатланувчи транспорт воситаларининг участка тезлиги бир изли темир йўллардагига нисбатан, тахминан 1,5 марта ортиқ, поезд составларининг қобилияти 3...4 марта юқори бўлиб, бу ташиш таннархини 1,5...2,0 марта арзонлаштиради.

Бекатлар ичи излар поездлар вазнини ва кўтарувчанлик қобилиятини

оширишнинг самарали усулларидан биридир. Бундай усулларнинг жорий этилиши инвестициялар сарфини кам талаб этади ва келажакда ташиш таннархини камайтиришни таъминлайди. Бунда шуни қайд қилиш лозимки, жуда катта қувват ва тортиш кучига эга бўлган локомотивлар ва катта юк кўтариш қобилиятига эга бўлган вагонларни келажакда харид этишга эътибор берилиши лозим;

б) юк ва пассажир поездларининг ҳаракат тезлигини ошириш. Ҳаракат тезлигини ошириш ҳозирги замон транспорт ривожининг энг муҳим муаммоларидан боридир. Юк ташишда ҳаракат тезлигини ошириш поездлар максимал тезлигини оширишига бўлмай, балки юкларни жўнатувчилар омборидан истеъмолчилар омборигача етказишни ҳам тезлаштиришдан иборатдир. Шу билан бирга юк вагонлари обороти (айланиши)ни тезлаштириш ҳам зарур. Бу эса мавжуд юк вагонлари билан қўшимча юк ташиш имконини беради.

Оғир вазнли юк поездлари ва пассажир поездлари ҳаракат тезлигини ошириш бир қанча илмий-техник муаммоларни ҳал этишни тақозо қилади. Катта қувватли локомотивлар ва тормозлаш, йўлларни лойиҳалаш, қуриш ва сақлашнинг янги меъёрларини ишлаб чиқиш, ҳаракатни бошқарувчи ривожланган янги автоматик тизимлар вужудга келтириш шу муаммолар жумласига киради.

в) мураккаб ва сермеҳнат жараёнларни автоматлаштириш. Автоматик тормоз қурилмалари, автоблокировка тизими, вагонларни автоматик усулда улаш, локомотивлар автоматик сигнализацияси ва алоқа тизимлари, автоматик тўхташ (автостоп) ва бошқалар темир йўл транспорти иш жараёнларини автоматлаштириш соҳаларига киради. Бундай ускуна ва қурилмалар бир қанча ишларни автоматлаштириб, кишиларни оғир кўўл меҳнатидан ва иш давомида янглишишлардан халос қилади.

4-мавзуни ҳзлаштириш учун саволлар

1. Таянч иборалар ҳар бирининг мазмуни;
2. Темир йўл излари кенглиги;
3. Марказий диспетчерлик тизими ва униг вазифаси;
4. Темир йўл транспортида ташиш ишлари таснифи;
5. Янги ва параллел темир йўллар (Учқудуқ-Нукус; ғузор-Бойсун-Қумқўрғон; Ангрен-Поп)нинг жорий этилиши ва мамлакат иқтисодиётининг ҳсиши;
6. Янги темир йўллар ҳисобига ташиш ишлари ўсишининг башорати
7. Мавжуд йўлларнинг ўтказувчанлик ва кўтарувчанлик қобилиятларини ошириш;
8. Ҳаракат тезлигини ошириш;
9. Мураккаб ва сермеҳнат жараёнларни автоматлаштириш.

V БОБ. ДАРЁ ТРАНСПОРТИ ТАСНИФИ, ЮТУҚЛАРИ ВА РИВОЖЛАНИШ ИСТИҚБОЛЛАРИ

1. Дарё транспортининг асосий техник жиҳозлари

Дарё транспортнинг асосий техник жиҳозларига Ўзбекистон Республикаси

шароитига кўра кемалар (баржа кемалар), сув йўллари, ундаги қурилма ва иншоотлар, портлар, бекат (пристан)лар, причаллар, кема таъмири устахонаси, алоқа воситалари ва бошқалар киради.

Кемалар дарё транспортининг асосий фаол техника жиҳозларидан биридир. Бажариш вазифаларига кўра дарё кемаларини уч турга бўлиш мумкин: транспорт кемалари, техника ёрдами кемалари ва ёрдамчи хизмат кўрсатувчи кемалар. Транспорт кемалари юк ва пассажирлар ташиш учун хизмат қилади. Техника ёрдами кемалари дарё йўллари остини чуқурлатиш ва тозалаш ишлари билан шуғулланади. Ёрдамчи хизмат кўрсатувчи кемалар транспорт ва техника ёрдами кемаларига хизмат қилади.

Транспорт кемалари ўз навбатида қуйидагича бўлиши мумкин: бажариш вазифаси бўйича - юк ташувчи, пассажирлар ташувчи, аралаш юк ва пассажирлар ташувчи кемалар;

сувдан фойдаланиш бўйича - сувга ботиб сузувчи, сув ости қанатли, парракли ва ҳаво ёстиғи тамойилида сузувчи кемалар;

ҳаракати бўйича - ўзисузар, яъни ўз куч двигатели бор (теплоход, пароход, дизель-электроход, шатак кемалар) ва ўзи суза олмайдиган баржалар;

корпусининг материали бўйича - металл, ёғоч-металл, пластмасса ва темир-бетон корпусли кемалар.

Бундан ташқари кемалар яна ташийдиган юклари бўйича қуруқ маҳсулотлар ташувчи, суяқ маҳсулотлар ташувчи, универсал ва махсус юклар ташувчи кемаларга бўлиниши мумкин. Сузиш жойларига кўра кема конструкцияларига ҳар хил талаблар қўйилади ва бу талаблар бўйича дарё кемалари бир неча классларга бўлиниб, уларга махсус ҳарфли белгилар қўйилади. Масалан, дарёдан денгизга чиқиб суза олувчи кемаларга Д(денгиз-море) ҳарфи, кўлларда сузувчи кемаларга К(кўл-озеро) ҳарфи қўйилади ва ҳоказо.

Кемалар полубалари ва юк трюмларига биноан ҳам фарқланади.

Дарё кемалари денгиз кемаларига нисбатан анча кичик бўлиб, сувда турувчи (ботувчи) қисми ҳам юзadır. Дарё кемаларининг шу тарзда ясашига асосий сабаб - дарё йўлларида жуда кўп бурилишлар борлиги ва унинг фарватерлари, яъни кемалар сузадиган жойлари анча саёз ва торлигидир.

Дарё кемалари юк кўтара олиш ва сиғдира олиш қобилиятига кўра ҳам таснифланади. Кеманинг умумий юк кўтара олиш (дедвайт) қобилиятига унга ортиладиган юклар оғирлиги, ёнилғи, сув ва озук-овқат захиралари, кема командаси оғирлиги ва бошқа оғирликлар йиғиндиси киради. Дедвайт юк кўтара олишига қараб сувга ботиши белгиланади.

Умумий юк кўтара олиш қобилиятидан ёнилғи, сув ва озук-овқат захирлари, кема командаси оғирлиги ва бошқа оғирликларни чегириб ташланса, бу кеманинг соф юк кўтара олиш (карго-дедвайт) қобилияти бўлади.

(Б.Б.Сариев магистрлик диссертацияси кўрсаткичи, Т.1996)

Тартиб рақами	Транспорт воситасининг тури	Барчаси (бирликда)	Шу жумладан ишлатилиш муддатига кўра		
			5 йилгача	5...20 йилгача	20 йилдан ортиқ
1	2	3	4	5	6
Юк ташувчи флот					
1.	Шатакка олувчи теплоходлар	46	2	27	17
2.	300...500 т. куруқ юк ташувчи баржалар	35	6	13	16
3.	300 т. суюқлик ташувчи баржалар	8	–	3	5
Техник флот					
4	300...500 куб.м соатлик грунт сўрувчи мосламалар	5	–	2	3
5.	150 куб.м соатлик грунт сўрувчи мосламалар	3	–	2	1
6.	Сузувчи экскаватор ПЭ-1	2	–	1	1
7.	100...300 о.к.ли шатак теплоходлари	12	–	7	5
8.	90 о.к.ли шатак теплоходлари	15	–	6	9
Технологик мосламалар					
9.	Порт кранлари	7	–	7	–
10.	ПКЛ-100 5 т.ли сузувчи кранлар	8	2	1	5
11.	1,5...5 т.ли автокранлар	33	5	27	1

Кема барча хоналарининг умумий фойдали ҳажми унинг юк сиғдира олиш қобилиятидир.

Ҳозирги даврда дарё кемаларининг асосий қисми сувга ботиб сузувчи кемалардан иборатдир. Ўзбекистон Республикасидаги Амударё (унинг узунлиги 1460 км) флотидаги сувга ботиб сузувчи асосий кемаларнинг тавсифлари юқоридаги 1-жадвалда берилган.

Сув йўлларида дарёлар, сув омборлари, гидротехника иншооти бор каналлар киради. Кема суза олувчи сув йўллари табиий ва сунъий, сузиш чуқурликлари ишончли ва ишончсиз, ёритилган ёки ёритилмаган бўлиши мумкин.

Кема суза оладиган сув йўлларида дарёларнинг фарватер қисми киради.

Каналлар ва сув омборлари ҳамда гидротехника иншоотлари қуриш йўли билан кема сузишига мосланган каналлар сунъий сув йўлларида киради.

Одатда кемалар дарёнинг бутун сатҳи бўйича сузмасдан, белгиланган кема йўллари-фарватерлардагина сузишлари лозим. Кема йўллари деб сув йўллариининг бутун узунлиги бўйича чуқурлиги кемалар ботишидан ортиқ, эни бўйича икки тўқнашувчи кемани бемалол ва хавфсиз ўткази олувчи йўл кесими (полоса)га айтилади. Бундай сув йўли кесимлари махсус белгилар билан кўрсатилиб қўйилади. Кема йўллариининг асосий ўлчамлари, яъни уларнинг эни, саёз жойлари, чуқурлиги,

бурилиш радиуслари, кўприк остлари ва шлюз камералари ўлчамлари сув йўллари габаритлари дейилади. Ишончли сув йўли габарит ўлчамлари одатда сув йўли баландлиги даражасига қараб белгиланади. Сув йўли фарватерлари кемаларнинг энг кўп ботган қисмидан 0,1...0,3 метр чуқурроқ бўлиши лозим.

Энг кичик габаритлари ва ўртача навигағия чуқурликлари бўйича дарё сув йўллари 7 классга бўлинади (2-жадвалда)

2-жадвал

Дарё йўллари тавсифлари

Ички сув йўллари категорияси ва разрядлари	Класс	Кема йўли чуқурлиги, м		Сузиш мумкин бўлган кемалар тури		Ёғочни соли қилиб оқизиш кенглиги, м
		энг кичик ва ишончли	ўртача навигағия даврда	юк кўтариш (суюқ буюмларни) қобиляти, т	юк ва пассажирлар ташиш, ёки шатаклар	
Энг катта (сверх) магистраллар	I	2,6 дан ортиқ	3,0 ортиқ	12.000	3 қаватли пассажирлар ташиш кемаси	100 ва ундан ортиқ
I разрядли магистраллар	II	1,6...2,6	2,4÷3,0	8.000	3 қаватли пассажирлар ташиш кемаси	100 гача
II разрядли магистраллар	III	1,1...2,0	1,65...2,4	4.000	2 қаватли пассажир ташувчи кема	85 гача
I разрядли маҳаллий	IV	0,8...1,4	1,35...1,65	2.000	2 қаватли пассажир ташувчи кема	55 гача
II разрядли маҳаллий	V	0,6...1,1	1,0...1,35	500	1,5 қаватли пассажир ташувчи кема	40 гача
Кичик дарё йўллари	VI	0,5...0,8	0,75...1,0	250	Пассажир ташувчи катер	30 гача
Кичик дарё йўллари	VII	0,6 дан кам	0,75 дан кам	100	Пассажир ташувчи катер	14 гача

Одатда икки дарёни, икки денгизни, дарё ва денгизни (ва шу кабиларни) бирлаштириш ва улар орқали кемалар сузишига имконият яратиш мақсадида сунъий каналлар қурилади. Агар икки бирлаштирувчи объект бир хил баландликда бўлса, очиқ турдаги каналлар, агар улар баландликлари ҳар хил бўлса шлюзли каналлар қурилади.

Кемалар сузишига мўлжалланган каналлар эни икки тўқнашувчи кемалар бемалол ва хавфсиз ўта оладиган ҳамда ўтувчи катта кема энига нисбатан 2,6 марта ортиқ бўлиши, радиуслари эса ҳисобий кема узунлигидан 6 марта катта ва чуқурлиги кемаларнинг энг кўп ботишига нисбатан 0,1...0,3 метр чуқур бўлиши

керак.

Кемаларни тўғон орқали ўтказиш учун ҳам шлюз қурилади. Одатда шлюзлар икки томонлама дарвозали камералардан иборат бўлади. Шлюзнинг габарит ўлчамлари улардан ўтказилувчи кема составлари габаритларига мосланган бўлиши керак. Сув баландлиги фарқи 20...25 метр бўлса, бир камерали ва бу фарқ ундан ортиқ бўлса, кўп камерали шлюзлар қурилади. Сув баландликлари фарқи жуда катта бўлса, кемаларни релқсларда кўтаришга мўлжалланган иншоотлар қурилади. Мана шундай иншоотлардан бири Россиядаги Енисей дарёсидан Красноярск ГЭСи ёнида кемаларни 125 метр баландликка релқс орқали кўтаришда хизмат қилади.

Портлар. Дарё порти деб кемалар сув йўли орқали осонликча қирғоқ ёнига келадиган ва унинг қуруқ еридаги темир йўл ва автомобиль транспорти келишига мўлжалланган иншоотлар билан жиҳозланган жойга айтилади. Портларда асосан юк ортиш ва тушириш, пассажирларни чиқариш-тушириш ишлари билан бирга кемаларга техника хизмати ҳам кўрсатилади. Портларда юк ортиш-тушириш ишларини бажариш учун зарур ускана, машина ва бошқа жиҳозлар, порт кранлари, омбор хўжаликлари ва пассажирларга сервис хизмати кўрсатувчи вокзал комплекслари бўлиши керак.

Дарё портларида бир неча махсус бекат (пристань)лар ва причаллар (кемаларни боғлаб қўйиш жойлари) бўлиши мумкин. Қуруқликка жойлаштирилган порт хўжаликлари майдони порт худуди ҳисобланади. Сувлар сатҳи, камалар йўли, причаллар ва бекатларга кирувчи сув йўллари порт акваторияси дейилади.

Кўпчилик ҳолларда очиқ дарёларга жойлашган портлар иши сув баландлиги ўзгаришига (10 метр ва ундан ортиқ) боғлиқдир. Шунинг учун ҳам бундай портлар олдидаги сув жойлари кўп ҳолларда чуқурлаштиришни талаб этади.

Бекат деб, қирғоқ олди юк ортиш ва тушириш, пассажирлар чиқариш ва туширишга мосланган ҳамда махсус жиҳозланган жойга айтилади.

Дарё йўлларида фақат пассажирларга хизмат қиладиган жойлар кемалар тўхташ жойи деб аталади. Кўп ҳолларда бундай тўхташ жойи сузувчи причаллардан иборат бўлади.

2. Дарё транспортининг техник-иқтисодий хусусиятлари

Чуқур дарё йўллари транспорт воситалари сифатида бошқа қуруқлик транспорт турларига нисбатан катта ўтказувчанлик қобилиятига эга бўлиб, кўп юк ва пассажир оқимларига хизмат қилишга мослашгандирлар. Айтилганларга кўра дарё йўлларини заруратга кўра чуқурлатиш долзарб масаладир.

Дарё транспорти асосий техник иқтисодий хусусиятларига қуйидагилар киради:

табiiй сув йўлларидаги кемалар сузишини ташкил этиш харажатлари ва бошланғич инвестиция харажатлари миқдори темир йўл ва автомобиль транспортдаги харажатларга нисбатан бир неча марта камлиги; кемалар ҳаракатига сувнинг кўрсатадиган қаршилиги қуруқликда ишловчи темир йўл ва автомобиль транспортлари ҳаракатидаги қаршиликка нисбатан анча кичиклиги сабабли улар ҳар бир тонна юкни тенг масофага ташиш учун кам қувват ва кам ёнилғи сарфи талаб қилиши; кемаларнинг юк кўтара олиш қобилияти темир йўл

вагонлари юк кўтара олиш қобилиятларига нисбатан бир неча марта, автомобилларга нисбатан эса бир неча юз марта катталиги; айрим юкларни дарё кемаларида ташиш таннархи темир йўл транспортидагига нисбатан 2...3 марта ва автомобиль транспортидагига нисбатан 20...30 марта камдир. Дарё транспорти ҳар бир тонна юкни тенг масофага ташишда ёнилғини темир йўл транспортига нисбатан 2...3 марта ва автомобиль транспортига нисбатан 4...5 марта кам сарфлайди.

Аммо дарё транспортида юк ташиш тезлиги анча кичик бўлганлиги сабабли унда кўп ҳолларда тез ташилиши шарт бўлмаган юклар ташилади. Лекин айрим ҳолларда ўзисузар кемаларда юкларни темир йўл транспортига нисбатан тезроқ ташиб бериш имконияти бўлиши ҳам мумкин.

Ташиш мунтазамлиги бўйича дарё транспорти бошқа турдаги транспортлардан анча орқададир. Чунки кўпчилик дарёлар қаттиқ совуқ қиш кезларида музлаши ва уларнинг айримлари ёзнинг сўнгги кунларида саёзланиб қолиши натижасида улардаги қатнов тўхтаб қолади ва шу туфайли дарё транспорти умумий самарадорлиги транспорт бошқа турларидагига нисбатан анча пасайиб кетади.

Дарё ҳавзалари географик жиҳатдан кам туташганлиги учун уларни ўзаро боғловчи сунъий иншоотлар (каналлар ва шлюзлар) қуриш жуда катта миқдорларда инвестиция сарфлаш билан транспорт масалаларигина ҳал қилиниб қолмай, балки мамлакат иқтисодиётининг бошқа масалалари, чунончи, қуриқ ерларга сув чиқариш, электр станциялар қуриш ва ҳоказолар ҳам ҳал қилинади.

Дарё транспортининг камчиликларидан яна бири шуки, кўпчилик дарёлар, жумладан, Амударё табиий шароитларга кўра ўз йўналишларини ўзгартириб туради. Бу эса сув йўлларини бошқа транспорт магистралларига нисбатан узайтириб юборади. Натижада юк ташиш масофаси узайиб, ташиш тезлиги пасайиб кетади. Бундан ташқари дарё магистралларининг йўналиши иқтисодий туманлардаги юк ташиш йўналишларига ҳар доим ҳам тўғри келавермайди. Бу камчилик қисман каналлар қуриш, юкларни темир йўл-сув транспорти воситалари билан аралаш ташишни қўлланиш ҳисобига камайрилиши мумкин.

3. Ўзбекистон дарё флоти техник-иқтисодий фаолиятининг таҳлили ва ривожлантириш масалалари

Республика ягона транспорт тизими таркибидаги Амударё транспорти хизмати энг арзон ва иқтисодий жиҳатдан самарали ҳисобланади.

Амударё сув флоти бўйича энг кўп ташиш иши 1982 йилда эришилди. Бунинг асосий сабаби кўшни Афғонистон йўналишидаги юк оқимининг ҳамда жанубий йўналишдаги юкларнинг Термездаги порт орқали жамланиб тарқатилиши бўлган. Бундан ташқари шу даврда транспорт тизимидаги асосий транспорт воситаларининг янгиланиш даражасининг энг юқори кўрсаткичи дарё транспорти воситаларига тўғри келган (1970й-14,9 фоиз; 1980й-10,3 фоиз; 1982й-10,8 фоиз). Аммо бир неча объектив ва субъектив сабабларга кўра 1982 йилдан кейинги йилларда ишлаб чиқариш кўрсаткичларининг деярли барчаси ҳам пасайиб кетди. Бу кўрсаткичларнинг энг сезиларлиги 1995 йилга тўғри келади ва уни биз қуйидаги

3-жалвалдан кўришимиз мумкин.

Ўзбекистон дарё флоти сув йўли техник бўлинмаларининг 1980-1995 йиллар фаолияти шуни кўрсатадики, 1980 йили дарё габаритини таъминланиши билан боғлиқ грунт суриш ишлари 5.100 минг метр куб иш бажарилган бўлса, бу кўрсаткич 1995 йилда 2559,7 минг метр кубли иш ҳажмига камайди. Бюджет молияларини камайиши ва дарё сатҳининг тез-тез ўзгариши иш ҳажми пасайиш сабабларидир.

Дарё флоти таркибида 46та турли хил қувватдаги шатакка олувчи теплоход, 35та 300...500 тонна юк кўтаришига эга бўлган баржалари, 8та суюқ маҳсулот ташувчи баржа юк ташиш ишларини бажаради.

3-жадвал

Ўзбекистон дарё флотининг 1980-1995 йиллари фаолияти кўрсаткичлари

Кўрсаткичлар	Бирлиги	Й и л л а р				
		1980	1985	1990	1994	1995
Флот билан юк ташиш	минг т	1420,0	1212,0	970,0	132,7	97,6
Пристанларда юк ортиш-тушириш ишлари	минг т	1145,0	938,0	900,0	239,6	188,4
Дарё габаритининг таъминланиши (грунт суриш ишлари)	минг куб.м	5100,0	4855,0	4659,0	2733,5	3053,6
Кема қатнов йўли билан таъминлаш	минг км. кун	239,3	239,3	173,0	237,9	222,2

Юк ташиш ишлари билан банд сузувчи транспорт воситаларининг 37 фоизи 25 йилдан ортиқ, 6 фоизи 20...25 йилгача, 10 фоизи 15...20 йилгача, 20 фоизи 10...15 йилгача, 18 фоизи 5...10 йилгача, атиги 9 фоизи 5 йилгача бўлган даврда эксплуатация қилиниб келаётган транспорт воситалари ташкил этади.

Дарё флоти таркибида 8 та грунт сурувчи мослама, 2 та сузувчи экскаватор, 12 та шатакка олувчи ҳамда 15 та кема қатнов йўлини белгиловчи теплоходлар мавжуд. Уларнинг 51 фоизи 25 йилдан ортиқ, 14 фоизи 20...25 йилгача, 16 фоизи 15...20 йилгача, 19 фоизи 5...10 йилгача булган даврда фаолият кўрсатиб келаётир.

Порт ва пристанлар технологик мосламалари ва асосий воситалари 5т дан 20т гача юк кўтариш қобилиятига эга порт электр қувватида ишловчи кранлар, 5т дан 8т гача сузувчи кранлар, 33 та автокранлардан иборат бўлиб, уларнинг аксарияти эскирган.

Мутахассисларнинг фикрича асосий кўрсаткичларнинг пасайиб кетишининг асосий сабаблари қуйидагилардир:

- ягона иқтисодий минтақада ҳаракат қилган ишлаб чиқарувчи ва истеъмолчи корхоналар ўртасидаги ўзаро алоқалар узилиш натижасида кескин юк ташиш ҳажмининг камайиши;
- транспорт ишининг ҳисоб китобини амалга оширишда ҳамдўстлик мамлакатлари ўртасида ўзаро банк тўловларининг амалга ошмаганлиги;
- ҳамдўстлик мамлакатларидаги ишлаб чиқариш ҳажмининг кескин камайиши

ва ягона божхона сиёсатининг амал қилмаслиги натижасида юк оқимининг камайиши;

- оралиқ транспорт ишларини мувофиқлаштирувчи ягона меъёрий хужжатларнинг йўқлиги ҳамда оралиқ транспорт хизмати тарифининг кескин ошиши;
- ишлаб чиқариш асосий фондларининг эскириши ва уларнинг асосий қисмини ҳисобдан чиқариш пайти келганлиги ҳамда уни янгилаш имконияти учун керакли маблағларнинг етишмаслиги;
- дарё флоти ишлари учун зарур бўлган моддий ресурсларнинг етишмаслиги;
- дарё флоти бўлинмаларда етарли малакали мутахассисларнинг етишмаслиги ҳамда уларни тайёрлаш учун Республикамизда дарё флоти кадрларини тайёрлаш базасининг мавжуд эмаслиги;
- флот ишлаб чиқариш технологик жараёнларнинг, юк ташиш, ортиш-тушириш жараёнларининг такомиллаштирилмаганлиги;
- иш фаолияти билан боғлиқ бўлмаган, яъни субъектив омиллар, қиш шароити таъсири натижасида навигаҗия даврининг кеч очилиши ва дарё сув сатҳининг пасайиши натижасида сузувчи воситаларининг туриб қолиш ҳоллари.

Бозор муносабатлари қонуниятларининг иқтисодиётимизга чуқурроқ кириб келиши ҳар бир соҳада тубдан иқтисодий ислоҳотларни амалга ошириш вазифасини келтириб чиқарди. Ҳар бир соҳанинг асосий вазифаси аниқ самара ва натижаларга эришишдан иборатдир. Жумладан Республикамиз дарё флоти ўз фаолиятини бозор иқтисодиёти шароитида амалга ошириб, дарё транспортига бўлган бозор истеъмолчиларининг талабини қондиришдан иборат. Ҳозирги кунда транспортнинг арзон тури ҳисобланган дарё транспортига бўлган эҳтиёж, бозор иқтисодиётининг асосий қонуниятлари бўлган талаб ва таклиф механизмидан келиб чиққан ҳолда белгиланмоқда. Ушбу шароитда дарё транспорти хизматидаги камчиликлардан батомом ҳоли бўлишнинг йўллари излаш, истеъмолчилар талабини қондириш, дарё транспорти хизматини яхшилашнинг чора тадбирларини излаб чиқиш ва уни амалга жорий этиш лозим. Дарё флоти бўлинмаларининг келажак йилларгача бўлган ривожлантириш йўналишини ишлаб чиқиш лозим. Бунга асосан юк ташиш, қайта ишлаш ишларининг ҳажмини икки баробар кўпайтириш кўзда тутилмоқда. Бундан ташқари халқаро юк ташиш ишларини ва алоқаларни амалга ошириш ва валюта тушумларини таъминлаш назарда тутилиши керак. Бу ишларни фақатгина флотнинг иш самарадорлигини ошириш ва бор имкониятлардан тўла фойдаланган ҳолдагина амалга ошириш мумкин. Бунга эришиш учун албатта тармоқни инвестиҗия билан таъминлаш муҳим аҳамиятга эга.

Мутахассисларнинг фикрича дарё флоти бўлинмаларининг иш самарадорлигининг ошишига ижобий таъсир қилувчи омиллар қуйидагилардан иборатдир:

- Амударё бўйлаб кема қатнови бўйича Ўзбекистон билан Туркменистон, Тожикистон, Афғонистон ўртасида ўзаро келишув битимига эришиш натижасида юк ташиш ҳажмининг кўпайиши;
- транспорт жараёнини қатнашчилари ўртасидаги муносабатларни тартибга

солувчи меъерий ҳужжат ва актларни ишлаб чиқиш ва тасдиқлаш;

- юк ташиш ишларини амалга оширишнинг самарали технологияларидан фойдаланиш, рағионал маршрутлар бўйича ташкил қилиш ва сузувчи воситаларнинг юксиз юриш ҳолларини бартараф қилиш;

- юк ташиш ишларини кўпайтириш, навигағия шароитидан унумли фойдаланиш мақсадида қиш шароитида дарё музламасдан олдин сузувчи воситаларни Амударё юқори қисмининг жанубига келтириш;

- юкларни ортиш-тушуриш, қайта ишлаш жараёнини технологик карталар ёрдамида амалга ошириш, уларни механизациялаштириш;

- сузувчи воситаларнинг юк ортиш-тушуриш жараёнида меъеридан ортиқ туриб қолишини бартараф қилиш, ташиш ишларининг контейнер усулини жорий қилиш ва қирғоқ бўйида юк йиғувчи терминалларни ташкил қилиш;

- ишлаб чиқариш асосий фондларининг қувватидан унумли фойдаланиш;

- таъмир талаб асосий воситаларни таъмир қилиш натижасида кўшимча қувватларни ишга тушуриш;

- порт ва пристанларда қирғоқларни мустаҳкамлаш ишларини олиб бориш, юк ортиш-тушуриш жойларида туриб қолишни бартараф қилиш мақсадида транспорт линияларини ва темир йўл шаҳобчаларини ўтказиш ва бу жараёнда иштирок этадигин автотранспорт воситаларини бошқа ишга жалб қилиш ва иқтисодий самарага эришиш;

- дарё транспорти сузувчи воситаларининг двигателлари асосан ҳамдўстлик малакатларида ишлаб чиқарилишини назарда тутиб, тармоқ, моддий техника базасини яхшилаш мақсадида улар билан ўзаро ҳамкорлик алоқаларини тиклаш;

- сув йўли техник бўлинмалари асосий фондларини сузувчи воситалар ва кичик ҳажмдаги механизмлар билан қисман таъминлаш;

- ёнилғи-мойлаш материалларини тежамли ишлатиш ҳисобига кўшимча юк ташиш ишларини бажариш;

- дарё флоти бўлинмалари учун зарурий мутахассисларни тайёрлаш;

- дарё флоти бўлинмаларининг бошқарув тузилишини такомиллаштириш ва бошқалар.

4. Дарё транспортини ривожлантириш муаммолари

Юк ва пассажирларни дарё транспортида ташишни таъминлаш учун унинг моддий-техника базасини жиддий равишда ривожлантиришга катта аҳамият беришликни тақозо этади. Амударё сув йўлларида кемалар қатнови муддатларини узайтириш билан бирга, мақсадга мувофиқ деб топилган жойларда юклар ташишни автомобиль ва темир йўл транспортдан Амударё транспортига мумкин қадар кўпроқ ўтказиш зарур.

Амударё портларининг(МДХ давлатлари билан бирга) юк қабул қилиш ва жўнатиш қобилиятини ошириш, Орол денгизи сув ҳавзасини Ҳазар(Каспий) денгизи ортиқча суви ҳисобиги тиклашни назарда тутиб Амударё флотини оғир юк кўтарадиган "дарё-денгиз" деб номланган аралаш кемалар, шатак кемалар, кўп юк кўтара оладиган баржалар, муз ёрарлар ва яхши жиҳозланган шинам пассажир

ташувчи кемалар билан тўлдириш ва кема таъмири заводларини ривожлантириш ҳам узоқ келажак ечимларига киради.

Дарё транспортида ташилувчи юклар номенклатурасини кўпайтириш, уларни ташишда энгилликлар яратиш ва ташиш иқтисодиётини яхшилаш учун ихтисослаштирилган ва махсус кемалар билан флотни тўлдириш ҳам узоқ келажак ечимларига киради.

Моварауннаҳр минтақаси ягона сув йўлларини ташкил этиш Марказий Осиё ва кўшни Афғонистон давлатлари учун муҳим аҳамиятга эгадир. Чунки бунда Ҳазар денгизига чиқувчи сув йўлларини ташкил этиш "дарё-денгиз" деб номланган ташиш тизимини яратиш имконини яратиб беради. Бу муаммонинг ҳал этилиши Россиянинг Европа қисми орқали ғарб мамлакатлари билан энг арзон сув йўли орқали боғланиш имкониятини беради.

Амударё транспортида ҳаракат тезлигини оширишга алоҳида эътибор берилиши керак, чунки ҳозирга қадар Амударё транспортидаги ҳаракат тезлиги ниҳоятда кичик. Бу масалани ҳал қилишда сув ости қанотли кемалардан фойдаланишнинг аҳамияти катта. Жаҳон тажрибасига кўра дарё транспортида ҳаракат тезлигини сув ости қанотли кемалар қўлланиши ҳисобига 85...105 км/соат га етказиш мумкин.

Амударё сув йўналиши бўйича МДҲ ва кўшни Афғонистон давлатлари порт ва бекатларини ривожлантириш, ундаги юк ишларини комплекс механизациялаш ҳам катта аҳамиятга эга бўлган муаммолардандир.

Дарё транспортида муз ёрар кемаларини ишлатиш 90 см қалинликдаги музларни ёриш имкониятини беради. Айрим мамлакатларда парафин билан қопланган сув ости қувурлари орқали ҳаво юбориш устида илмий тадқиқотлар ва тажриба ишлари ўтказилаётир. Сув остидан ҳаво юбориш йўли билан сувнинг остки ва юқори қатламларини аралаштириб, музлаш олдини олиш мумкин.

VI БОБ. ДЕНГИЗ ТРАНСПОРТИ ТАВСИФИ, ЮТУҚЛАРИ ВА РИВОЖЛАНИШ МУАММОЛАРИ

1. Денгиз транспортининг техник-иқтисодий хусусиятлари

Мустақил Ўзбекистон Республикаси ҳудудида ҳозирги кунда денгиз транспорти бўлмаслигига қарамай, ташқи савдо алоқаларини жаҳон денгиз транспорти орқали бажаради. Бунга сабаб, транспортнинг бу турининг ниҳоятда афзаллиги ва ундан фойдаланиш самарадорлиги денгиз йўлларининг ўзига хос хусусиятлари билан изоҳланади. Денгиз сув сатҳлари табиий йўллар бўлиб, уларни қуриш ва ривожлантириш учун харажатлар талаб қилинмайди. Денгизларни портлар билан ёки уларни ўзаро бирлаштирувчи каналларни қуриш ва эксплуатация қилиш учунгина харажат қилинади.

Табиий денгиз йўлларининг ўтказиш қобилияти амалда чекланмаган ва уни ривожлантириш ёки кенгайтириш учун ҳам ҳеч қандай харажат талаб қилинмайди; денгиз сатҳлари жуда кенг ва чуқур бўлганидек, кемалар габарити ва юк кўтара

олиш қобилияти ҳам чекланмагандир. Лекин сўнгги йилларда ясалган 0,5 млн. тонна суюқлик ташувчи супертанкерларнинг сувга ботиш қисми 25...30 метрни ташкил қилиши айрим саёз денгизлар, каналлар, рейдлар ва порт акваторияларини чууқурлатишни талаб қилади. Денгиз йўл сатҳлари текис ва тўғри бўлганлиги учун кемалар баландликка кўтарилиши учун қувват ҳам талаб қилинмайди, портлар ўртасида улар бошқа транспорт турларига нисбатан энг қисқа ва тўғри маршрутлар билан сузадилар. Узоқ масофаларга юк ташишда денгиз транспортининг ташиш таннархи транспортнинг бошқа турларига нисбатан анча арзондир. Юк кўтариш қобилияти катта денгиз кемалари юк ортиш ва тушириш ишлари ҳамда катта миқдорли юкларни йиғиш учун портларда кўп вақт тўхтаб турадилар.

Йил давомида денгиз флоти кемаларининг ўртача ишлаш муддатлари 330 кунни ташкил этади. Айрим денгизларда эса ташиш ишлари йил мобайнида бир кун ҳам тўхтатилмайди.

Амалда Ўзбекистондан денгиз йўлларига чиқувчи Қора денгиз, Форс кўрфази (қўлтиғи), келажакда Ҳинд океанининг Карачи портлари умуман музламайди.

Денгиз транспорти ва ташиш кемаларининг ҳаракат тезликлари ички дарё йўлларида ишловчи кемаларга нисбатан бирмунча каттадир.

Аҳоли ўртасида денгиз транспорти воситасидаги халқаро туризм ва дам олишда пассажирлар денгиз транспортдан кенг фойдаланилади.

Денгиз транспортида пассажирлар ташиш таннархи ички дарё транспортларидаги ташишларга нисбатан 3...4 марта, темир йўл ҳамда автомобиль транспортига нисбатан 10 мартадан ҳам қимматдир. Бу нарса мураккаб сузиш техникаси билан жиҳозланган қимматбаҳо ва ғоят шинам денгиз кемалари ишлатилиши билан изоҳланади.

2. Денгиз транспорти асосий техника жиҳозлари

Денгиз транспорти асосий техника жиҳозларига кемалар (флот), денгиз йўллари айрим элементлари, ундаги қурилма ва иншоотлар, портлар, кема таъмири заводлари, алоқа воситалари ва ҳ.к. киради.

Кемалар денгиз транспортининг асосий фаол техника воситасидир. Денгиз флотига юк ва пассажирлар ташишга мўлжалланган савдо алоқалари кемалари ҳамда денгиз овчилиги (балиқ, кит овлаш ва ҳ.к.) кемалари, шатак кемалари, гидротехник ишларни бажарувчи, чўккан кема ва бошқа мулкларни сув остидан чиқаришга мосланган кемалар бириктирилган.

Юқорида айтилганлардан ташқари, бир қанча назорат кемалари ҳам фуқаро денгиз флоти кемаларига киради.

Денгиз кемалари ҳам асосан дарё кемалари бўлинишидаги белгиларга кўра тасниф(классификация) қилинади.

Эксплуатация қилишига қараб, денгиз кемалари қуйидагича бўладилар:

транспорт кемалари - юк ва пассажирлар ташиш учун;

ёрдамчи хизмат кемалари - шатак кемалари, муз ёрар, ўт ўчирувчи ва ҳоказо;

техника ишлари кемалари - сув йўллари остини чуқурлатиш ва тозалаш ишлари, тупроқ ташувчи, кранли ва бошқа кемалар.

Темир йўл поезда ва автомобиль транспорт воситаларини денгиздан олиб ўтувчи паромлар денгиз кемаларининг махсус турига киради.

Пассажирлар, юк ва пассажирлар ва юк ташувчи транспорт кемалари, фуқаро денгиз флотининг асосидир.

Пассажирлар ташувчи кемалар составига 750 пассажир ташувчи (узунлиги 175 м, сувга ботиш чуқурлиги 8 м, ҳаракат тезлиги 20 узел(1 узел 1,852 км/соат.)) океан лайнерлари, 260 пассажир ташишга мўлжалланган сув ости қанотли тезсузар (70 км/соат) кемалар киради.

Ҳозирги замон жаҳон денгиз транспортининг ривожланиши жуда катта юк кўтарувчи (0,5 млн. тонна) танкерлар (суяқ буюмлар—нефть ва нефть маҳсулотлари ташувчи кемалар) яратилиши билан характерлидир. Катта партияли юкларни ташишда қўлланилаётган кемалар дедвейт юк қўтара олиш қобилияти 35 минг тоннадан иборатдир. Мана шундай ва бундан ҳам катта танкерларни ишлатиш портларни ва портларга кирувчи каналларни кенгайтириш ва реконструкция қилишни тақозо этади.

Кемаларни қайси худудларда ишлатилишига кўра океан кемаларига, денгиз кемаларига, маҳаллий, қирғоқ олди ёки бирор маршрут (рейд)га мосланган кемаларга бўлиш мумкин.

Денгиз ва океан кемалари автоматика асосида ишловчи мураккаб радиолокация ва бошқа навигаия асбоб-ускуналари билан жиҳозлангандир.

Кемаларнинг денгизда суза олиш қобилияти уларнинг белгиланган оғирлик билан ҳар қандай оғир об-ҳаво шароитларида ҳам суза олиш, кучли ташқи куч таъсиридан сўнг ўз мувозанатини сақлаб қолиш, хоналарига сув кирганда ҳам сув юзасида қола олиш, двигатели қувватига қараб ҳаракатни тезлата олиш, ҳар қандай оғир шароитларда ҳам ўз йўналиши бўйича сузиб, фақат рули таъсиридагина бурилиш қобилиятларида ўз аксини топади.

Денгиз портлари одатда денгиз ва океан қирғоқлари ва дарёларнинг денгизга қўйилиш ерларига жойлаштирилган бўлиб, катта транспорт узелларининг ичига кирадилар ҳамда транспортнинг бошқа турлари билан биргаликда ишлайдилар. Портлар юк ва пассажирларни транспортнинг бошқа турларига ўтказиш ва аксинча улардан қабул қилиш билан бирга кемалар хавф-хатарсиз турадиган ва уларга ёрдамчи хизмат (сув, озуқа, мойлаш ва ёнилғи захиралари қабул қилиш, захира қисм ва буюмлар олиш ва ҳоказо) кўрсатиладиган, санитария ишлари ҳамда божхона (таможня—чегарадан ўўтишдаги текширув) - текширув ишлари бажариладиган жойлар ҳамдир.

Денгиз транспортдаги порт хўжаликлари жуда мураккаб қурилишлардан бири бўлганлиги учун катта инвестиция сарфини талаб қилади. Айрим денгиз сув сатҳи баландликлари қирғоқларга яқин жойларда ўзгарувчан (сув сатҳининг баландлик ўзгариши 4...12 метргача бўлиши мумкин) бўлади. Шу сабабли бундай қирғоқларда порт хўжаликлари қуриш ва уни эксплуатация қилиш ишлари мураккабдир. Дарёларнинг денгизга қўйилиш ерларида ҳам кучли шамоллар таъсири натижасида сув сатҳи баландликлари ўзгариб туради. Мана шундай ерларда ҳам порт хўжаликлари қуриш ва уни эксплуатация қилиш ишлари анча

мураккаб.

Портлар денгиз транспорти асосий ишлаб чиқариш корхоналаридан бири бўлиб, кўп ҳолларда унинг самарадорлигини белгилайди.

Денгиз портлари умумфойдаланиш, махсус ва аралаш портларга бўлинадилар. Умумфойдаланиш портлари пассажирлар ва юк ташушчи кемаларни ҳамда бошқа кемаларни ҳам қабул қилади. Одатда бундай портларда бажариладиган юк обороти ҳажми кичик бўлади.

Махсус портлар юкларнинг муайян гуруҳларини қабул қилишга (ёки жўнатишга) мўлжалланган бўлади. Масалан, кўмир, маъдан, дон, нефт ва нефт маҳсулотлари, ғемент, балиқ ва ҳоказо. Юк оборотлари катта бўлган махсус портлар катта қувватли ва ихтисослаштирилган юк ортиш-тушириш машина ва механизмлари билан жиҳозланган бўлади.

Денгиз портлари ички акваториядан ва ташқи кириш қисмлари (каналлар, рейдлар, тўлқинтўсар иншоотлар)дан иборатдир. Денгиз портлари ички акваторияси амалда денгиз тўқинлари таъсиридан ҳолидир.

Денгиз портларида бажариладиган юк ишлари асосан темир йўл транспорти (умумий ҳажмнинг 90...95 проґенти) ва автомобиль транспорти билан боғлиқ бўлганлиги учун темир йўл излари ва автомобиль йўллари юкларни қайта тушириб ортмасликка, яъни юк ишлари "кема-вагон" ва "кема-автомобиль" тизимида бажарилишига мосланган бўлишлари лозим.

Денгиз портлари орқали ташиладиган юкларнинг аксарияти денгиз-темир йўл транспорларида аралаш ташилганлиги учун порт худуди ичида темир йўл шаҳобчалари ва уларнинг зарур жиҳозлари (юк ортиш-тушириш жойлари, алоқа, автоматика, блакировка ва ҳоказо воситалари) ривожланган бўлади.

Пассажирларни ташиш ҳажмига қараб, зарурат бўлган портларда айрим пассажирлар причаллари ёки вокзаллар, пассажир оборотлари йўл вокзаллари қуриш мақсадга мувофиқдир.

Кема таъмири заводлари одатда йирик денгиз портлари яқинида қурилади. Уларнинг вазифаси кемаларни капитал ва жорий таъмир ишларини бажариш ҳамда авария ва қайтадан тиклаш таъмирлари билан бирга кемаларни реконструкғия қилишдан иборатдир. Кема таъмири заводлари асосан қуруққа кўтарилиувчи ва сувда сузиб турувчи доклардан иборатдир.

Денгиз ва океан сув сатҳлари, табиий бўғозлар ҳамда сунъий каналлар биргалиқда денгиз йўлларини ташкил этади. Сунъий каналлар ва порт акваторияларидан ташқари денгиз йўллари табиий сув йўллари дидир. Денгиз сатҳларининг кенгликлари ва чуқурликлари жуда катта бўлганлиги учун денгиз кемаларининг габарит ҳажмлари ва юк кўтара олиш қобилиятлари ҳам амалда чексиздир.

Денгиз йўллари айрим ҳудудларининг географик ва навигағия шароитлари кемаларни мослаштиришни ва командаларни шу шароитга қараб тайёрлашни тақозо этади.

Сунъий денгиз каналлари тузилишига кўра уч хил бўлади: икки қўшни денгиз ва океанни ёки денгиз билан океанни бирлаштирувчи(Оқ денгиз ва Балтика

денгизларини бирлаштирувчи - Беломорско-Бальтийск, икки океанни бирлаштирувчи - Панама, денгиз ва океанни бирлаштирувчи - Сувайш), денгиз ва океан йўллари портлар билан бирлаштирувчи ва денгизни дарё куйилиш жойлари билан бирлаштирувчи каналлар. 2 жадвалда ташқи давлатлардаги айрим денгиз каналларининг асосий тавсифлари берилган.

Айрим денгиз каналлари ўз чуқурлиги ва энининг кенглиги бўйича ҳозирги замон фуқаро флоти кемаларини, айниқса кейинги йилларда қурилган ва юк кўтарма олиш қобилияти 0,5 млн. тонна ва бундан ортиқ супертанкерларни ўтказишга оғир бўлганлиги ва уларда ҳаракат тезликлари кичиклиги сабабли уларни қайта реконструкция қилиш талаб қилинади.

Денгиз йўлларида ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш ва кемалар сузишини осонлаштиш мақсадида қирғоқлар яқинида саёз ва бошқа хавфли жойларни қирғоқ белгилари, сувда турувчи белгилар, акустика ва радиоакустика каби алоқа воситалари ўрнатилди.

VII БОБ. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ ТАВСИФИ, ЮТУҚЛАРИ ВА РИВОЖЛАНИШ МУАММОЛАРИ

1. Автомобиль транспорти асосий техника жиҳозлари

Автомобиль транспорти техника жиҳозлари асосий элементларига транспорт воситалари, автомобиль йўллари ҳамда автомобиль транспорти корхоналари қиради.

Транспорт воситалари автомобиллар, тягачлар, тиркама ва ярим тиркамалардан иборат бўлиб, унинг ҳиссасига барча инвестициянинг 60...70 фоизи туғри келади. Автомобиль ва тягачлар мураккаб, ўз юргузувчи двигателларига эга бўлиб, транспорт воситаларининг фаол бирлиги бўлиш билан бирга унинг техника ривожини даражасини ҳамда эксплуатация-иқтисодий томонларини тавсифлайди. Ярим тиркама ва тиркамалар ўз юргузувчи двигателларига эга бўлмай, юк ва пассажирларни ташишга мўлжалланган аравалардан иборат бўлиб, уларни ҳаракатлантиришда автомобиль ва тягачлардан фойдаланилади. Ҳозир ишловчи барча автомобилларни асосий вазифаларига қуйидагича таснифлаш мумкин (1-расм) ва бу тасниф давлат стандарти (DSt) талабига мувофиқ бўйсундирилгандир.

Расмда кўрсатилишича, барча автомобиллар ўз массалари ёки улар ўқларидан йўл қопламаларига тушувчи куч оғирликлари бўйича уч гуруҳга бўлинди.

DSt талабига биноан, барча автомобиллар умумфойдаланиш йўлларида ишловчи "А" ва "Б" гуруҳларига ва умумфойдаланиш йўлларидан ташқарида ишловчи учинчи гуруҳга бўлинди.

"А" гуруҳли йўлларда ишловчи автомобилларнинг ўқлар орасидаги масофа 2,5 метр ва ундан ортиқ бўлганда, ҳар бир ўқидан йўл қопламасига тушувчи куч 10 тн дан ошмаслиги керак. Демак, бундай автомобиллар I ва II категорияли, яъни цемент-бетон ва асфалт-бетон йўлларда ишлашга мўлжалланган.

"Б" гуруҳли автомобилларнинг ўқлари орасидаги масофа 2,5 метр ва ундан ортиқ бўлганда, унинг ҳар бир ўқидан йўл қопламасига тушувчи куч 6 тн дан

ошмаслиги керак. Демак, бундай автомобиллар юқори категорияли автомобиль йўллари билан бир қаторда қуйи категорияли (енгиллаштирилган қопламали) барча йўлларда ҳам ишлашлари мумкин.

Агар йўл қопламасига юқоридаги чегараланган миқдордан ортиқ куч билан оғирлик тушса, у тез ишдан чиқиши мумкин.

Учинчи гуруҳли ёки умумфойдаланиш автомобиль йўлларида ташқарида ишловчи автомобиллар асосан кўп юк кўтарувчи автомобиллари бўлиб, улар асосан карқерларда ва улар қатнови учун махсус қурилган карьер йўлларидагина ишлашлари мумкин.

Барча автомобиллар бажарадиган вазифаларига кўра юк ва пассажирлар ташишга мўлжалланган транспорт автомобилларига ва махсус автомобилларга бўлинадилар. Махсус автомобиллар иш вазифалари бўйича турлича бўлиши мумкин: коммунал ва шаҳар хўжалик ишларига мосланган (сув сепувчи, ахлат ва қор супурувчи, ахлат ташувчи ва ҳоказо); ўт ўчирувчи; тез медицина ёрдами ва бошқа санитария автомобиллари; автокранлар; устахона ўрнатилган автомобиллар; ҳар хил қурилиш ускунаси ёки жиҳозлари ўрнатилган (бетон тайёрловчи ва ҳоказо) автомобиллар бўлиши мумкин.

Махсус автомобилларга спорт автомобиллари ҳам киради ва уларнинг асосий вазифаси тезликни ошириш маҳоратига қаратилган бўлади.

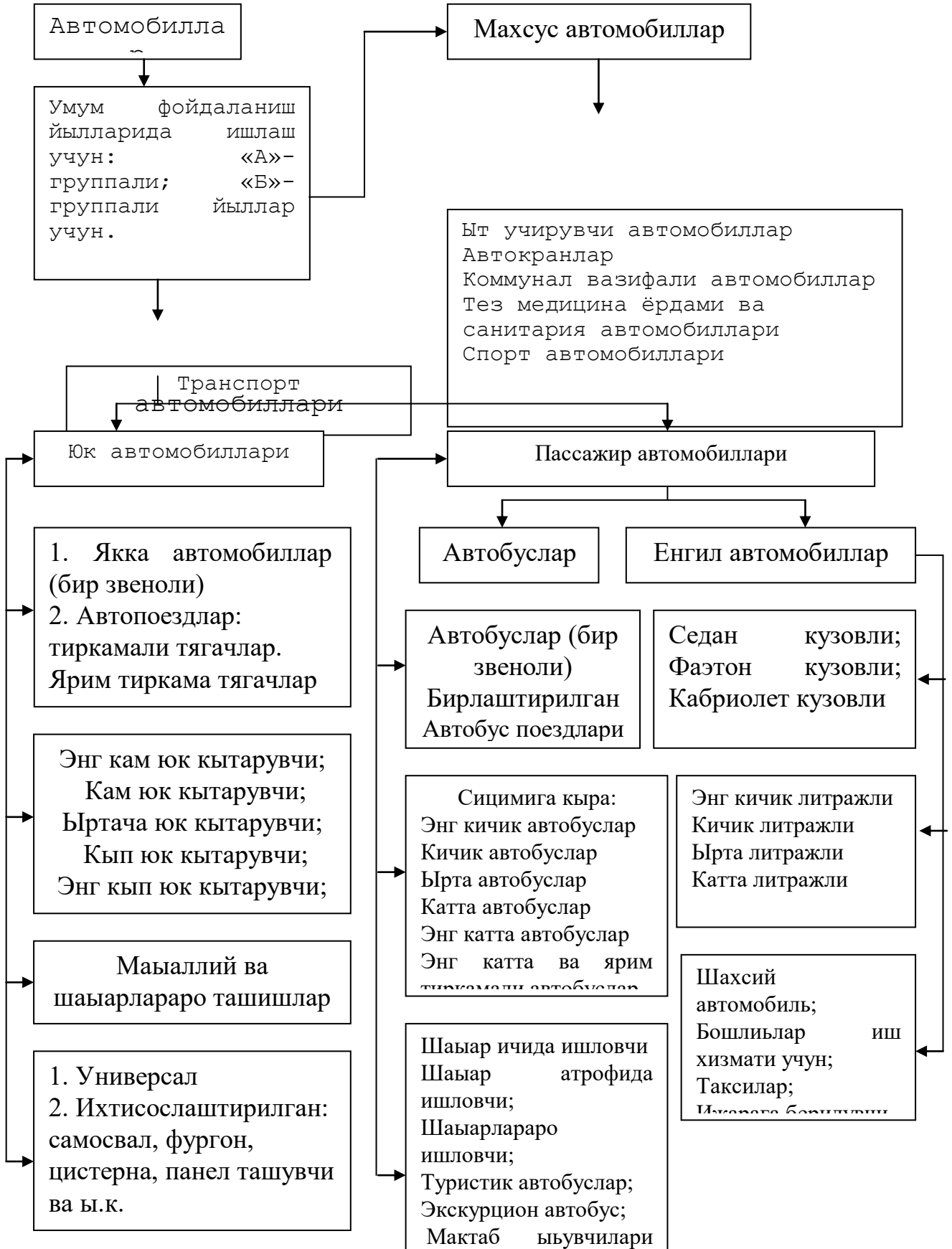
Юк ташувчи автомобиллар ўз навбатида тиркамалар улаб ишлатилиши мумкин.

Тягачлар ва юк автомобиллари тиркама ҳамда ярим тиркамаларга уланса, автопоездларни ташкил қилади.

Тягач ва юк автомобилларини автопоезд қилиб ишлатиш транспорт воситалари иш унумдорлигини оширишнинг реал йўлларида биридир.

Юк ташишга мўлжалланган автомобиль ва тиркама (ярим тиркамалар) асосан юк таший олиш қобилияти ҳамда кузовлари турларига қараб тасниф қилинади.

Автомобиль ва тиркама (ярим тиркама)нинг номинал юк таший олиш қобилияти уларни ишлаб чиқарувчи завод конструкторлари томонидан белгиланади. Бунда асосий мезон транспорт воситаларини ҳар хил оғир йўл шароитларида ҳам максимал юклаш имкони бўлиши керак.



1-расм. Автомобилларнинг асосий вазифаларига кыра таснифи(классификацияси)
 Автомобиль, тиркама ва ярим тиркамаларнинг номинал юк кўтара олиш қобилияти унга ўрнатилган аниқ кузов турига ва ишлатилаётган авторезинага боғлиқдир. Агар кузов тури ўзгарса, унинг номинал юк кўтара олиш қобилияти ҳам ўзгариши мумкин. Масалан, ёғоч кузовли автомобиль темир кузовли автосамосвал кузовига алмаштирилса, автомобилнинг юк кутариш қобилияти анча камайиши мумкин. Чунки темирдан ишланган кузов ёғочдан ишланган кузовга нисбатан анча оғир. Бундан ташқари самосвал тамойилида ишлаши учун автомобиль шассисига кўшимча ағдарувчи механизм ўрнатилиши лозим.

DSt талабига биноан, юк кўтара олиш қобилияти бўйича автомобиллар қуйидаги синфларга бўлинади:

- Энг кам юк кўтарувчи автомобиллар (0,5 тоннагача);
- кам юк кўтарувчи автомобиллар (0,5-2,0 тоннагача);
- ўртача юк кўтарувчи автомобиллар (2,0-5,0 тоннагача);
- кўп юк кўтарувчи автомобиллар (5,0-15,0 тоннагача);
- Энг кўп юк кўтарувчи автомобиллар (15,0 тоннадан ортик).

Энг кам юк кўтарувчи автомобиллар асосан енгил автомобиллар шассисига ўрнатилган фургон ва пикаплардир. Улар почта йиғиш ёки тарқатишда, ҳар хил майда савдо нуқталари, буфет ва ошхоналар юкларини ташиш ва шу кабиларда ишлатилади.

Кам юк кўтарувчи автомобиллар юк обороти кичик бўлган майда партияли маҳсулотларни ташишга мўлжалланган автомобиллардир. Масалан хўжалик ва савдо корхоналари маҳсулотлари, қишлоқ хўжалик йўлларида ташилувчи кичик партияли юклар ва шу кабилар.

Ўртача ва кўп юк кўтарувчи автомобиллар йирик партияли кўп юкларни ташишга мўлжалланади. Масалан, саноат корхоналари хом ашё ва тайёр маҳсулотлари, кўп партияли қишлоқ хўжалик ишлаб чиқариш маҳсулотлари, ёнилғи, бошқа хом ашёлар ва ҳоказолар.

Энг кўп юк кўтарувчи ёки карқер автомобиллари асосан тоғ конларини очик усул билан ишлашда, масалан, тошкўмир, металл маъданлари ва бошқа саноат хом ашёларини ишлаб чиқаришда, йирик гидротехник иншоот қурилишларида ишлатилади.

Кузов турлари бўйича юк автомобиллари қуйидагича таснифланади: универсал платформали ва бортли (ёки қисқача номи бортли) автомобиллар; самосвал автомобиллар; махсус ва ихтисослаштирилган кузовли (нон, ун, бетон, бензин ва ҳоказо ташувчи) автомобиллар.

Автомобиллар ва автопоездларнинг максимал габарит ҳажмлари DSt талабига биноан узунлиги 24 метргача, эни 2,5 метргача ва баландлиги(юк ортилганда ҳам) 3,8 метргача қилиб чегараланган.

Автомобиль йўллари иншоотлари шу габарит талаблари бўйича қурилади.

Автобуслар пассажирларни кўплаб ташишга мўлжалланган автомобиллардир ва улар юқорида келтирилган DSt талабига биноан кузовининг сиғими бўйича

қуйидагича таснифланади:

энг кичик автобуслар (пассажирлар сиғими 10 та ўрингача ёки габарит узунлиги 5 метргача);

кичик автобуслар (пассажирлар сиғими 10....35 ўринли ёки габарит узунлиги 6,0....7,5 метр);

ўрта сиғимли автобуслар (пассажирлар сиғими 35....60 ўринли ёки габарит узунлиги 8,0....9,5 метр);

катта ситғимли автобуслар (пассажирлар сиғими 60....100 ўринли ёки габарит узунлиги 10,5....12 метр);

энг катта сиғимли автобуслар (пассажирлар сиғими 100 ўридан ортиқ ёки габарит узунлиги 12....16,5 метр);

энг катта сиғимли ва ярим тиркамали (бирлаштирилган) автобуслар (пассажирлар сиғими 160....190 ўринли ёки габарит узунлиги 16,5 метр, ундан ортиқ).

Пассажирлар ташишда ҳаракат хавфсизлиги жуда муҳим бўлганлиги учун ҳозирга қадар тиркамали автобус поездлари қўлланилган эмас ва унинг узил-кесил конструкцияси ҳам ишлаб чиқилмаган.

Махсус автобусларга экскурсион, туристик саёҳатларга ва шунга ўхшаш қатновларга мослаб ишланган автобуслар киради.

Вазифалари ва ишлатилиш жойларига қараб автобуслар шаҳар ичи автобуслари ва шаҳарлараро автобусларга бўлинади.

Шаҳар ичи автобуслари асосан вагон типдаги кўп сиғимли салонга эгадирлар.

Шаҳар ичида қатновчи автобусларга қўйиладиган асосий талаб уларнинг турган жойидан тез қўзғалиши ва зарур даражадаги тезланишидир. Чунки шаҳар ичи маршрутларида қатновчи автобуслар тез-тез тўхтаб ишлайди.

Демак, уларнинг жойларидан тез қўзғала олиш ва тезлана олиш қобилиятига эга бўлиши жуда муҳимдир. Шаҳар ичи автобусларининг эшиклари, пассажирлар ўтиш ва турар жойлари кенг қилиб ишланиши, эшиклар сони иккитадан кам бўлмаслиги керак, чунки унинг бири чиқиш учун бўлса, иккинчиси тушиш учун хизмат қилади.

Шаҳарлараро маршрутларда қатновчи автобуслар тез юришга ва пассажирларга максимал қулайлик ҳамда шинамлиқ яратишларга мўлжалланган бўлиши зарур. Бундай автобусларнинг максимал ҳаракат тезликлари 120 км/соат ва ундан ҳам ортиқ бўлиши мумкин.

Шаҳарлараро маршрутларда қатновчи автобусларнинг пассажирлар салони багаж жойларидан ажратилган бўлиши керак. Кўп ҳолларда багажлар автобус салони тагига жойлаштирилиб, унинг эшиклари ташқарида бўлади. Салондаги ўриндиқлар юмшоқ қилиб ясаладикки, улар ухлаб кетишга ҳам мўлжалланган бўлади.

Енгил автомобиллар қуйидаги кўрсаткичлари ёки параметрлари бўйича ҳам тасниф қилинади: цилиндрлар иш ҳажми ёки литраж бўйича; кузов тури бўйича.

Литраж бўйича енгил автомобиллар 4 гуруҳга бўлинади: энг кичик литражли

(0,75 л); кичик литражли (1,5 л гача); ўрта литражли (3,0 л гача); катта литражли (3,0 л дан ортик).

Кузовлар тури бўйича енгил автомобиллар ёпиқ кузовли (седан); очик кузовли (фаэтон), усти очиладиган кузовли (кабриолет) автомобилларга бўлинади. Фуқаролар фойдаланишга ҳисобланган автомобиллар кейинги йилларда ёпиқ кузовли қилиб ясалмоқда.

Автомобиль транспорти моддий-техника базаси таркибига автомобиль йўллари ҳам киради. Транспорт воситасидан фойдаланиш самарадорлиги мавжуд йўлларга ва уларнинг ҳолатига бевосита боғлиқдир. Йўлларнинг қониқарсиз ҳолатда бўлиши транспорт воситаси тезлигини ва унинг иш унумини кескин пасайтиради ҳамда юк ва пассажирлар ташиш таннархи ошишига сабаб бўлади.

Автомобиль йўллари йўллардан ташқари комплекс инженерлик қурилмаларидан ҳам иборат бўлиб, уларнинг ҳаммаси автомобилларнинг йил мобайнида, кечаю-кундуз, иқлим инжиқликларига қарамай, хавф-хатарсиз, зарур тезлик ва иқтисодий кўрсаткичлар билан мунтазам ҳаракатланишга мўлжалланган иншоотлардир.

Автомобиль транспорти корхоналари - автомобиль эксплуатацияси корхоналар, юк автомобили бекати, вокзал, пассажир автомобиль бекати, сервис (техник) хизмат кўрсатиш бекатлари, гараж, меҳмонхоналар, автомобиль ва шина таъмири заводлари ва бошқаларни ўз ичига олади.

Шахсий транспорт воситалари эгалари, яъни мулкдорлар ўз автомобиллари билан тадбиркорлик (ташиш) иши билан шуғуллансалар, улар кўпчилик бўлиб ҳиссадорлик ташиш корхоналарига бирлашиб ишлашлари тавсия этилади.

Автоэксплуатацияон корхоналар юк ва пассажир ташиш учун белгиланган асосий корхоналардир.

Кўпчилик автоэксплуатацияон корхоналар транспорт воситасини сақлаш, ундан фойдаланиш, сервис (техник) хизмат кўрсатиш ва майда таъмирлаш ишлари билан шуғулланади.

Транспорт воситаси махсус ускуналанган очик майдонларда, шунингдек, усти ёпиқ майдонларда сақланади. Автомобилларни очик майдонда сақланганда совуқ қиш кунларида двигателларни ишлатишни осонлаштирадиган махсус мосламалар (буғ, сув, газ ёки электр иситгичлар)ни, ускуналар ва автомобиль деталлари ейилишига йўл қўймаслик учун тегишли мойлаш материалларини танлашга алоҳида аҳамият бериш зарур.

Одатда барча автомобиль корхоналарида автомобилларга кундалик ва техник хизмат кўрсатилади. Бунинг учун уларда махсус устахоналар ва ускуналар бўлиши керак.

Автомобиль корхоналарининг кўпчилиги юк ёки пассажир ташиш бўйича ихтисослаштирилган. Баъзи бир, асосан қишлоқ ва узоқ туманларда жойлашган автомобиль корхоналари аралаш турда ташкил этилган бўлиб, улар таркибида юк автомобиллари, автобуслар ва таксилар мавжуд, улар юк ва пассажирлар ташийди.

Минтақавий автомобилларда ташиш уюшмаларига қарашли автомобил қорхоналарининг кўпчилиги йирик қорхоналардир, уларда 100-120 та автомобиль

бор.

Юк автомобили бекатлари (ЮАБ) автомобиль транспорти тизимида шаҳарлараро юкларни ташиш учун ташкил қилинади.

ЮАБ йирик шаҳарларда ва саноат марказларида, шаҳарлараро мунтазам маршрут узеллари, денгиз ва дарё пристан ва портлари олдида жойлашади. Одатда ЮАБ бинолар ва қурилмалар комплексига эга бўлади.

ЮАБнинг асосий вазифалари қуйидагилардир: юкларни шаҳарлараро мунтазам равишда ташишни ташкил қилиш, контейнерларда майда юкларни етказиб бериш ва жўнатиш; транспорт-экспедиционер ва омбор операцияларини бажариш; ўз омборларида юклаш-тушириш ишларини бажариш; қисқа масофага ташиладиган юкларни темир йўлдан автомобиль транспортига ўтказиш; юк эгаларидан юкларни қабул қилиб олиш ва уларни йирик партияларга қайта тўплаш; юкларни олувчиларга етказиб бериш; қисқа вақт давомида транспорт воситасини ўз ҳовли майдончаларида юк билан бирга сақлаш; кузовларни ювиш ва тозалаш; контейнер ва ярим тиркамаларни майда таъмир қилиш; шаҳарлараро қатнайдиغان ҳайдовчиларнинг ҳордиқ чиқаришини таъминлаш; транспорт воситасининг ҳаракат графигини назорат қилиш; ташилган юк учун юк жўнатувчилар билан ҳисб-китоб қилиш ва ҳоказо.

ЮАБ ташиш учун юкларни шартномалар ва буюртмалар асосида қабул қилади. Майда юклар йиғилиб, ЮАБ омборига етказилади ва йўналиш томонига кўра гуруҳланади. ЮАБнинг ўз транспорт воситаси бўлмайди. Майда юкларни йиғиб келтириш ва эгаларига топшириш, шунингдек, шаҳарлараро юк ташиш ишларини бажариш учун ЮАБ буюртмасига мувофиқ автомобилларда ташиш ҳиссадорлик уюшмалари корхоналари транспорт воситалари берадилар.

ЮАБ ихтиёрида транспорт воситаси ишини назорат қилиб туриш ва унинг мунтазам ишлашини таъминлаш учун телефон, телетайп ёки радиоалоқа воситалари бўлиши керак.

ЮАБ - хўжалик ҳисобидаги ҳиссадорлик ташкилоти бўлиб, юк жўнатувчилар ва юкни тайинланган жойга етказиб бериш билан боғлиқ бўлган барча ишлар учун тўла ҳисоб-китоб қилади.

ЮАБ ташкил этиш кўп юк кўтарадиган транспорт воситаларни қўллаш, ишнинг илғор шакллари аналга оширган ҳолда улардан унумли фойдаланиш имконини беради.

Шаҳарлараро маршрутлардаги пассажирларга хизмат қилиш учун автобус вокзаллари қурилади. Одатда автобус вокзаллари комплекс иншоотлар бўлиб, катта шаҳарларда қурилади. Унинг таркибига пассажирлар зали ва хизмат бинолари билан бирга вокзал биноси; пассажирларни автобусга чиқариш ва тушириш перронлари, рейсга чиқадиган автобусларни тозалаш, ювиш ва техник хизмат кўрсатиш постлари киради. Автобус вокзалининг бош плани шаҳар транспорти келадиган ва таксилар туриши учун мўлжалланган вокзал олди майдонини ўз ичга олади. Автобус вокзалининг ички худуди билан вокзал олди майдони бир-бири билан шундай боғланган бўлиши керакки, пассажирлар перронга вокзал биноси орқали ҳам, бинога кирмасдан ҳам чиқа олсинлар.

Одатда автобус вокзали биносида чипта кассалари ва бошқа тур транспорт агентликлари бўлган пассажирлар зали, болалик пассажирлар учун хона, юк (багаж) сақлаш ва жўнатиш камераси, кафетерий, медицина жойи, почта ва шаҳарлараро телефон узели, хизмат хоналари (диспетчерлик, идора, алоқа узели, ҳайдовчиларнинг ҳордиқ чиқариш хонаси, вентиляция камера) жойлашади. Автобус вокзаллар автоматик сигнализағия воситалари, автобуслар ҳаракатини бошқариш учун радиоалоқа ҳамда телевизион қурилмалар билан жиҳозланади. Автобусланинг келиши ва жўнаб кетиши ҳақида пассажирларга радиоузеллар ёки сигнализағия ёрдамида хабар қилинади.

Автовокзалларга автобусларни вилоят автомобилларда ташиш уюшмалари корхоналари шартномага биноан ҳамда белгиланган жадвалга кўра ажратадилар. Шахсий автобус эгалари ҳам шаҳарлараро пассажирлар ташиш тадбиркорлиги билан шуғулланишни истасалар автовокзаллар билан шартнома тузиб, белгиланган жадвал билан ишлашлари шарт.

Пассажир автобус бекатлари (ПАБ) автомобиль йўлларида, кичик шаҳар ва аҳоли яшайдиган жойларда қурилади ва автомобиль йўллардаги иншоотлар комплексига киради. Пассажир автобус бекатларининг асосий вазифаси - шаҳарлараро автобус алоқаси ўрнатиш, пассажирларга ва барча йўловчиларга хизмат қилиш. ПАБ пассажирлар биноси ва пассажирларни автобусга чиқариш ва тушириш учун усти ёпиқ перрондан иборат бўлади.

Бино пассажирлар зали, касса, буфет, санитария хизмати ва буғ қозони ўрнатилган хонани ўз ичига олади. Туристлар кўп қатнайдиган йўлларда ПАБ биносига қўшимча равишда меҳмонхона билан ресторан ҳам қурилади.

Баъзан автовокзаллар ва пассажир автобус бекатлари темир йўл вокзали билан бир жойда қурилади. Бу ҳол пассажирлар учун бир транспорт туридан иккинчисига ўтишда қулайлик туғдиради, майдон ва қурилиш харажатларини тежайди. Бундай ҳолда кутиш зали, кассалар зали, буфет, ошхона, болалик пассажирлар хонаси, багаж сақлаш камераси умумий бўлиши мумкин.

2. Автомобиль транспорти ишини ташкил қилиш ва бошқариш

Автомобиль транспорти ишини ташкил қилиш тизими ташиш ва бошқа ёрдамчи ишларни бажаришда барча бўлим ва бўлинма ишларини мувофиқлаштириб олиб боришдан иборатдир.

Ташиш ишларини аввало мавжуд режа ҳамда бошқаришни ташкил этиш ҳужжатлари талаблари асосида бажарилиши лозим. Бошқаришни ташкил этиш ҳужжатлари автомобиль транспорти корхоналари ва мижозлар орасидаги ўзаро муносабатларни белгиловчи ҳужжатдир.

Бундай ҳужжатлар қаторига Ўзбекистон Республикаси автомобиль транспорти қонуни ва унинг иловалари, "Йўл ҳаракати хавфсизлиги", "Автомобиль транспорти низоми", автобус ва шаҳарлараро юк автомобиллари ҳаракат жадвали, шаҳарлараро юк ташишни ташкил қилиш тартиб ва қоидалари ва бошқалар киради.

Автомобиль транспортидаги бошқариш тизими бошқа транспорт турларидагидан анча фарқ қилади. Йирик автомобиль транспорти корхоналарини

бошқариш учун Ўзбекистон Республикасида минтақавий (Қорақалпоғистон, вилоятлар ва Тошкент шаҳри) автомобилларда ташиш ҳиссадорлик уюшмалари ташкил этилган. Тошкент шаҳар, вилоятлар ҳамда Қорақалпоғистон автомобилларда ташишни ташкил этувчи ҳиссадорлик уюшмалари транспорт корхоналари, илмий-текшириш ташкилотларини ҳам бошқариб туради. У шу турдаги транспортни бирлаштириш, юк ва пассажирларни ташиш, транспорт корхоналарининг бутун ишлаб чиқариш фаолиятини бошқариш, ягона техник сиёсат, моддий-техника таъминоти, маблағ билан таъминлаш, меҳнат, иш ҳақи, ва бошқа ижтимоий масалалар билан шуғулланади.

Халқаро автомобилларда ташиш ишлари билан шуғулланувчи мустақил икки корхона бўлиб, унинг биринчиси "ВК ИНТРАНС" мустақил хўжалик юритувчи субъект бўлиб, ўз ишини Ўзбекистон автомобиль ва дарё транспорти агентлиги билан ҳамкорликда ишлайди, иккинчиси ЎРТА ОСИЁТРАНС ҳиссадорлик корхонаси бўлиб, ташқи савдо Вазирлиги тасарруфидадир. Республика миқёсидаги автотаъмир, автошинатаъмир саноати корхоналари "Ўзавтосаноат" ҳам мустақил бошқарув субъекти бўлиб Ўзбекистон автомобиль ва дарё транспорти агентлиги билан ҳамкорликда бошқарув ишларини олиб боради. Шаҳарлараро юк ташиш ишлари билан "Шаҳарларароавтотранс (Межавтотранс)" акциядорлик мустақил бошқарув субъекти Ўзбекистон автомобиль ва дарё транспорти агентлиги билан ҳамкорликда бошқарув ва ташиш ишларини олиб боради.

3. Автомобиль транспортининг ўзига хос техник-иқтисодий хусусиятлари

Автомобиль транспорти бир қанча ўзига хос хусусиятлари билан транспортнинг бошқа турларидан ажралиб туради. Автомобиль транспорти юқори даражада маневрчанлиги ва ҳаракатчанлиги туфайли керакли микдордаги транспорт воситаларини зарур жойларга тез йиға олади, юкларни жўнатувчилар омборидан юк қабул қилувчилар омборигача бевосита етказиб беради. Бунда юкларни бир транспорт туридан бошқасига қайта юклашга эҳтиёж қолмайди. Автомобиль транспортининг қисқа масофаларда юк ва пассажирлар ташиш тезлиги темир йўл ва дарё транспортлардагига нисбатан анча юқоридир. Юк ва пассажирлар оқими кам бўлган ерларда автомобиль транспорти темир йўл транспортига нисбатан инвестиция сарфини кам талаб этади. Чунки автомобиллар ҳар қандай йўлларда ҳам ишлаши мумкин бўлиб, махсус излар ёки йўл қурилишини талаб қилмайди. Автомобиль транспорти йўлларнинг доимий бўлиши билан боғлиқ бўлмай, айрим йўллар ишдан чиққан пайтда уларга параллел бўлган йўлларда ҳам қатнаши мумкин. Баъзан автомобиль йўллари орқали юк ёки пассажирлар ташиш масофалари темир йўл ва дарё йўлларига нисбатан қисқа бўлган ҳоллари ҳам учрайди, чунки улар йўллардаги тўсиқларни айланиб ўтмай, тўғри йўл маршрутлари билан ҳаракатланишлари мумкин. Масалан, Тошкентдан Намангангача бўлган темир йўлларда юк ва пассажирлар ташиш масофаси Ангрэн-Хўжанд тоғларини айланиб ўтиш ҳисобига 450 километрни ташкил этса, автомобиль транспорти тўғри Ангрэн тоғининг Қамчиқ довонидан ўтиб бориш ҳисобига ташиш масофаси 300 км ташкил этади ёки Қарши ва Термиз шаҳарлари

орасидаги автомобиль йўллар масофаси темир йўллардагига нисбатан 320 км кам ҳамда ҳорижий давлат ҳудуди (Турманистон)га кирмай ўтади, ва бу ҳол Ўзбекистонга валюта харажати тежаш имконини беради.

Қисқа масофаларда автомобиль транспорти билан тўғридан-тўғри юк ташиш, аралаш ташиш тизимига хос бўлган юкларни йўллардаги транспорт узелларида қайта ортиш-тушириш ишлари бўлмаслиги ва ташиш тезлигининг катталиги юк ташиш умумий харжатларини анча тежаш имкониятини беради. Узоқ масофаларга юк ташишда ташиш таннархининг қимматлиги унинг иқтисодий самарадорлигини бошқа транспорт турлардагига нисбатан камайтириб юборади. Ҳозир автомобиль транспорти ҳиссасига Ўзбекистон Республикаси транспортнинг барча турларида ташиладиган юклар ҳажмининг (тонна ҳисобида) 90% дан ортиғи тўғри келади. Ҳозирги кунда автомобиль транспортисиз иқтисодиётнинг биронта тармоғи ҳам ўз фаолиятини давом эттира олмайди.

Саноатда автомобиль транспорти ҳар йили деярли 600 млн. тонна юк ташиди. Саноат корхоналарига ҳам ашё автомобилларда ташилади ва у ердан тайёр маҳсулот яна автомобилларда олиб чиқилади. Карқерларда 135, 170 т юк кўтарадиган самосвал-автомобилларнинг қўлланилиши тоғ-кўн ишлама саноатининг шахтали усулига нисбатан руда қазилмаларни очиқ усулда қазиб чиқаришни кенг ривожлантиришга йўл очиб беради. Ҳар йили бундай ишларда самосвал-автомобиллар ёрдами билан 500 млн. тоннадан ортиқ руда, сланец, кўмир ва карьерлар уст қобиғи жинслари ташилади.

Ҳозирги замон индустриал қурилишида автомобиль транспортининг аҳамияти янада ўсди. Саноат ва уй-жой қурилишларида ишлатилувчи йирик темир-бетон буюмлар, блоклар, панеллар, ферма бошқа қурилиш иншоотлари элементлари фақат автомобилда ташилади. Автомобиль транспортисиз мамлакатимизда қурилиш-монтаж ишларини авж олдириб бўлмайди.

Улкан гидротехника иншоотларини қуришда автомобиль транспорти жуда катта ишларни бажаради.

Автомобиль транспортисиз кўплаб маҳсулот етиштириладиган ҳозирги замон қишлоқ хўжалигини тасаввур қилиб бўлмайди. Қишлоқ хўжалигида автомобиль ички ҳамда ташқи юк ташиш ишларида кенг қўлланилмоқда. Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини (ғалла, пахта, қанд лавлаги ва ҳоказоларни) йиғим-терим пайтида ташишда автомобиль транспорти ҳал қилувчи рол ўйнайди. Ҳосилни бузилишдан сақлаш учун уни қисқа муддатда (10...20 кун ичида) йиғиб-териб ва ташиб олиш керак. Қишлоқ хўжалигида автомобиль транспорти ёрдамида юк ташишнинг умумий ҳажми йилига 100 млн. тоннани ташкил этади ва бу рақам янада ўсиб бормоқда.

Барча савдо, шу жумладан, хусусий мулк эгаларига тегишли тармоқларида юк ташишнинг катта партияли молларни базалардан ва ҳар бир савдо жойига етказиб беришгача бўлган ҳамма турларини асосан автомобиль транспорти воситасида амалга ошириш мумкин.

Мураккаб коммунал хўжалик иншоотларига эга бўлган замонавий шаҳарларда транспорт хизматини автомобиль транспорти тўла эгалламоқда.

Автомобиль транспортининг бошқа транспорт турларига нисбатан афзалликларидан яна бири шундаки, у юкларни ҳар қандай жойга, юк жўнатувчи ва юк қабул қилувчи энг кичик жойларгача етказиб беради. Мана шундай афзалликларга кўра автомобиль транспорти маҳаллий алоқалардаги катта аҳамиятидан ташқари, магистрал темир йўл, сув ва ҳаво транспорти учун ҳам зарур кўшимча алоқа воситаси бўлиб хизмат қилади. Кейинги йилларда кўплаб юклар 200...300 км гача масофаларда темир йўл транспортдан автомобиль транспортга ўтказилмоқда. Бу нарса темир йўл транспорти ишини анча енгиллаштиради, юкларни бир транспортдан иккинчисига қайта тушириб-ортишни камайтиради ва уларни истеъмолчиларга етказиш тезлигини оширади. Автомобиль транспорти темир йўлга қараганда қисқа ва узоқ масофаларда ҳам юк ташиш тезлигини анча оширади. Автомобиль транспортда узоқ масофаларга юк олиб боришни тезлатиш автомобилларда шаҳарлараро юк ташиш ишини ривожлантиради. Ўзбекистон ҳудудида Буюк Ипак йўлининг тикланиши автомобиль транспортда шаҳар ва давлатлараро юк ташишни кенг қўлланиш учун яхши шарт-шароитлар яратилади. Буларга кўп юк кўтарувчи автомобиль ва автопоездларнинг кўплаб ишлатилиши, йўл қурилишининг такомиллашиши ва амалга оширилган бошқа бир қатор тадбирлар ёрдам бермоқда. Бунга биринчи навбатда минтақавий автомобилларда ташиш уюшмаларига тегишли автомобиль транспортини кенгайтириш, шаҳар ва давлатлараро юк ташиш учун ихтисослаштирилган автомобиль корхоналарини ва юк ташиш ишини уюштирувчи автомобиль терминалларини ташкил қилиш ва бошқалар кирди.

Автомобилларда шаҳарлараро юк ташишни ташкил этишдаги муҳим тадбирлардан бири транспорт воситасидан фойдаланишда "юк ташиш елкаси" усулини жорий этишдир. Бундай усулда юк ташишда юк жўнатувчи ва юк қабул қилувчи шаҳарлар орасидаги ҳаракат маршрути бир неча "юк ташиш елкаларига" (учаскаларга) бўлинади. Ҳар бир участканинг оралиқ масофаси ҳайдовчининг иш куни (сменаси) давомида бориб қайтишини ҳисобга олинган ҳолда белгиланади.

Юклар бу усулда ташилаётганда ярим тиркамали автопоездлардан фойдаланилади. Юк жўнатилган шаҳардан юк олувчи шаҳаргача етказиб беришда турли участкаларда бошқа тягачлар ва ҳайдовчилар ишлайди. Автомобиль поездининг ярим тиркамалари ҳар участканинг охирида (одатда юк терминалида) алмаштирилади. Бунда юк ташишда қатнашаётган ҳайдовчилар сони участкалар сонига тенг бўлиши керак.

Юк ташишни "юк ташиш елкаси" усулида ташкил қилиш ташиш тезлигини ягона автомобилда ташиш тизимига нисбатан анча оширади ва ҳайдовчилар меҳнатини меъёрида ташкил қилишга имкон беради. Бундай юк ташиш тизими айниқса қимматбаҳо, зудлик билан ташиладиган, тез бузиладиган ва тушириб-ортишга ноқулай юклар учун фойдалидир.

Автомобиль транспортининг яна бир афзаллиги шундаки, уни қисқа вақт ичида ишга тушириш ва автомобилларда темир йўл бўлмаган ерларда юк ва пассажирлар ташиш мумкин. Автомобиль транспортининг бу афзаллиги кўриқ ва бўз ерларни ўзлаштиришда жуда катта аҳамиятга эга. Кўриқ ва бўз ерларни

ўзлаштириш катта миқдорларда юк ташишни талаб қилади.

Масалан, Ўзбекистонда сўнгги йилларда Мирзачўл ва Қарши чўлларида, Сурхон-Шеробод водийси, Қорақалпоғистонда ва бошқа минтақаларда 1 млн. гектарга яқин янги ерлар ўзлаштирилди. Мана шу ўзлаштирилган ерларда ташилган юкларнинг умумий ҳажми ва юк оборотининг 90 фоиздан ортиғи автомобиль транспорти зиммасига тушди.

Автомобиль транспортида жуда катта миқдорларда пассажирлар ҳам ташилади. Масалан, шаҳар ичи пассажирлар ташишда автомобиль транспортининг улуши 60 фоиздан кўп. Шаҳарлараро узоқ масофаларда ҳамда шаҳар атрофи ерларида пассажирлар ташишда ҳам автомобиль транспортининг аҳамияти ортиб бормокда.

Лекин автомобиль транспорти юқорида кўрсатилган афзалликларга қарамай, темир йўл ва дарё транспортига қараганда анча паст техник-эксплуатацион кўрсаткичларга эга. Муҳим камчиликлардан бири – автомобиль транспорти ишчилари меҳнат унумдорлигининг пастлигидир. Бу ҳол автомобиль транспортидаги транспорт воситаси бирлигининг темир йўл ва дарё транспортидагига нисбатан кам юк кўтара олиши ёки пассажирлар сифими кичиклиги билан изоҳланади. Шунинг учун юк ташиш таннархини каттагина қисмини ҳайдовчилар ва таъмирловчи ишчилар иш ҳақи ташкил қилади. Транспорт воситаси бирлигига тўғри келадиган двигателлар қувватининг катталиги ёнилғи сарфини оширади.

Транспорт воситасидан фойдаланиш кўрсаткичларининг пастлиги ва йўл шароитларининг оғирлиги ҳам автомобиль транспортида меҳнат унумдорлигининг паст бўлишига олиб келади.

Автомобиль транспортининг яна бир муҳим камчилиги ташиш таннархининг катталигидир. Автомобиль транспорти ташиш таннархининг катталиги, унинг қимматбаҳо ёнилғида ишлаши, бажарилган иш бирлигига нисбатан ёнилғи сарфи кўплиги, транспорт воситаси бирлиги юк кўтара олиш ёки пассажирлар сифдира олиш қобилиятининг кичиклиги сабабли бажарилган ишга нисбатан тўланадигин иш ҳақи катталигидир. Бундан ташқари автомобиль транспортида транспорт воситаларининг юк элтиб берилгач, қайтишда юксиз юришлари ҳам ташиш таннархини катталаштиришга олиб келади.

Юқорида айтилганларга кўра, автомобиль транспортини қисқа масофаларда, айниқса ички ташишларда ишлатиш мақсадга мувофиқдир.

4. Ўзбекистон Республикаси автомобиль транспортининг ҳозирги ҳолати

Мустақил Ўзбекистон Республикаси ҳудуди 447,4 минг квадрат километр бўлиб, эгаллаган майдонининг кўлами жиҳатдан МДХ давлатларида Россия федерацияси, Қозоғистон, Украина ва Туркменистан республикаларидан кейинги ўринни эгаллайди. Аҳолиси 24650, 4 минг киши бўлиб, собиқ иттифоқ аҳолисининг парчаланиб кетиши даврига нисбатан 8,6 фоизини ташкил этади. Аҳолиси бўйича Овropa давлатларидан Полқшага тенг ёки кўшни Афғонистон аҳолисидан 25

фоизга кўп.

2000 йилда республикада халқ хўжалиги маҳсулотларини ишлаб чиқариш ҳудудларидан истеъмол қилиш ҳудудларигача ўртача 35,5 км масофага ташилиб, унинг умумий ҳажми 701,2 млн.т ни ташкил этди. Юк обороти бутун халқ хўжалиги бўйича 8,94 млрд. ткм ни, шу жумладан, минтақавий автомобилларда ташиш уюшмалари корхоналари бажаргани 1,2 млрд ткм ни ташкил этди.

Ўзбекистон Республикасининг автомобиль транспорти турли хил мулк эгалариники, жумладан, шахсий мулк эгалариники бўлиб, бутун республика ҳудудида жойлашган катта ва мураккаб халқ хўжалиги комплекси. Бу комплексга 80 минг километр автомобиль йўли (унинг 85 фоизидан ортиғи тош, бетон ва асфалт йўл), мингга яқин ихтисослашган йирик ҳиссадорлик автомобиль транспорти корхоналари киради. Минтақавий автомобилларда ташиш уюшмалари тизимида 200 ортиқ юк ташувчи, 96 та аралаш ташиш билан шуғулланувчи автокорхоналар, шу жумлада 25 автожамлама мавжуд. Ҳозирги кунда хусусий мулк эгаларида юк автомобилларининг сони 40 минг атрофида бўлиб, унинг салмоғи минтақавий автомобилларда ташиш уюшмалари корхоналаридагига нисбатан икки марта кўп бўлиб, турли хил мулкдорлар ўртасида ҳақиқий рақобат ташкил этиш даражасидадир.

Ўзбекистоннинг мустақиллик йилларида автомобиль транспортида ташиш жараёнини такомиллаштириш бўйича катта ишлар бажарилди. Минтақавий автомобилларда ташиш уюшмаларига қарашли автомобиль транспорти воситалари пахта хом ашёси, пахта толаси, пахтанинг техник (мой олишга мўлжалланган) уруғи, дон, қанд лавлагиси ва бошқа қишлоқ хўжалик маҳсулотлари ташиш билан бирга республиканинг муҳим қурилиш объектларида - “ЎзДЭУавто” заводи, Учқудуқ-Султануздаг-Мискент-Нукус темир йўл магистрали, Қоровулбозор нефтни қайта ишлаш заводи, Қамчиқ довони ва тоннелли автойўли, Хонобод ер ости газ омбори, Шўртан газ-кимё комплекси, Учқудуқ аэропорти, Хоразм қанд заводи, Кўкдумалоқ, Мингбулоқ ва Алан нефт конлари, Тошкент, Самарқанд, Бухоро, Хива, Урганч, Фарғона, Шаҳрисабз, Қува шаҳарларидаги 50 дан ортиқ қурилиш объектларида фаол иштирок этдилар. Тошкент шаҳридаги Форобий, Сағбон, Нукус, Халқлар дўстлиги кўчаларини кенгайтиришда, Қўйлик, Юнусобод, Отчопар, Хадра майдони, “Боғи эрам”, “Алишер Навоий” истироҳат боғларида, “Жар” спорт комплекси, Юнусобод ёпиқ теннис корти, янги ҳайвонот боғи, “Сайлгоҳ” комплекси, Темурийлар тарихи давлат музейи, Дўрмон, Қайнарсой ва Оқсарой резиденциялари, Тошкент шаҳар ҳокимлиги биноси каби объектларни бунёд этишда муносиб ҳисса кўшдилар. Уларнинг барчасида Тошкент шаҳар, вилоят ва Қорақалпоғистон автомобилларда ташиш уюшмаларига тегишли ҳиссадорлик корхоналарининг юк автомобиллари бевосита иштирок этдилар.

Келгусида юк автотранспортини ривожлантириш, автотранспортда илмий-техника тараққиёти ютуқларини жорий қилиш, тиркамаларни кенг қўллаш эвазига транспорт воситаларидан фойдаланиш самарадорлигини ошириш, ташиш жараёнини ташкил этишни яхшилаш ҳисобига сарф-харажатларни камайтириш, бозор шароитида транспорт хизмати кўрсатиш рақобатбардошлигини кўтариш

юзасидан вазифалар белгиланган.

Бугунги кунда Тошкент шаҳар, вилоятлар ва Қорақалпоғистон автомобилларда ташиш уюшмаларига тегишли ҳиссадорлик автотранспорт корхоналари ҳар бир туманда, шаҳар ва вилоятда мавжуд. Улар автовокзаллар, автобошбекат ва автошоҳбекатларига эга.

Республика бўйича 2280 та автобуслар қатнов йўналишлари бўлиб, шулардан 431 таси шаҳарлараро, 100 дан ортиғи шаҳар ва туман марказларини боғловчи, 500 га яқини шаҳар ичи ва 1768 та шаҳар атрофи автобус қатнов йўналишларидир. Ўртача бир кунда шаҳар автобус қатнови йўналишларида 2,45 млн. пассажир, шаҳар атрофи йўналишларида қарийб 3,2 млн. ва шаҳарлараро йўналишларда 2,2 минг пассажирлар автобусларда ташилмоқда. Умуман олганда, бир кунда 5,65 млн. пассажирлар республика автобус транспорти маршрутларида мунтазам қатнаётирлар.

Пассажир ва ҳайдовчилар учун қулайликларга эга, ҳозирги кун талабларига жавоб берадиган 27 та автошоҳбекат, 120 та автобошбекат ва 123 та чипта сотиш шаҳобчалари хизмат кўрсатмоқда.

Аҳолига хизмат кўрсатиш маданиятини ошириш, қулай шароитлар яратиш мақсадида республикамизнинг йирик туман марказлари, аҳоли зич жойлашган ҳудудлари ҳамда шаҳарларда автошоҳбекат ва автобошбекатлар қурилишига кенг эътибор қаратилаётир.

1992-2000 йиллар мобайнида Республикамизнинг йирик шаҳарларини пойтахт билан, улар тарихий обидалари ҳамда зиёратгоҳлари жойлашган ҳудудлари билан боғловчи 62 та шаҳарлараро ва сайёҳлик янги маршрутлари очилди.

Қуйидаги 18, 19, 20-жадвалларда Қорақалпоғистон Республикаси, "Тошшаҳарйўловчитранс" ва барча вилоятлар автомобилларда ташиш уюшмаларига тегишли автокорхоналарнинг 2005 ва 2010 йилларигача мўлжалланилган режадаги техник-эксплуатаҗион кўрсаткичлари, тендер асосида жойлаштирилган шаҳар ичи, шаҳар атрофи ва шаҳар(вилоят)лараро автобус маршрутлари маълумоти берилган.

5. Автомобиль транспортининг ривожлантириш илмий-техник муаммолари

Мустақил Ўзбекистон Республикаси ижтимоий ва иқтисодий ривожлантиришнинг келажак 10....20 йилларгача даврга мўлжалланган асосий йўналишларида автомобиль транспортини ривожлантириш билан боғлиқ бир қанча мураккаб илмий-техник ва ташкилий муаммоларни ҳал қилиниши лозим. Уларга қуйидагиларни киритиш мумкин: амалда мавжуд саройларни ҳар томонлама тежамли ва такомиллаштирилган автомобиллар ҳисобига кўпайтириш, автомобиль саройи таркибини юк кўтариш ва пассажирлар сифими бўйича оқиллаштириш, автосервис, техник хизмат ва таъмирлаш тизимини такомиллаштириш, транспорт воситаларининг ихтисослашувини чуқурлатиш, автомобиль йўллари тармоқларини янада кенгайтириш, ҳаракат тезлиги ва хавфсизлигини ошириш. Муаммонинг ташкилий томони Республика Хукумати томонидан қабул қилинган қарорга биноан Қорақалпоғистонда, барча вилоятларда ва Тошкент шаҳрида ташкил этилган

автомобилларда ташиш уюшмалари ҳамда қишлоқ хўжалигидаги автомобиль транспорти моддий-техника базасини мустаҳкамлаш ва улар ташиш ишларини такомиллаштириш, кичик ва ўрта бизнесни ривожлантириш борасида шахсий автомобиль эгаларидаги транспорт воситалари иштирокида ва улар ихтиёри билан "Шахсийавтотранс" корхоналари ташкил этиб, давлат тасарруфидаги ҳиссадорлик автотранспорт корхоналари ва шахсий мулкдорлар автотранспорти бирлашмалари ўртасида бозор иқтисодиётига ўтиш даври талабига мос келувчи рақобатни йўлга қўйиш.

Автомобиль саройларини кўпайтириш катта ва мураккаб техник-иқтисодий муаммолардан бири бўлиб, уни ҳал қилиш мустақиллик йилларида ишга туширилган автомобилсозлик ишлаб чиқариш қувватларини ошириш, автомобиль ишлаб чиқаришни сон жиҳатдангина

Қорақалпоқистон Республикаси, "Тошшаҳарйўловчитранс" пассажирлар ташиш хиссадорлик давлат уюшмаси ва вилоятлар автомобилларда ташиш уюшмалари бўйича 2005 йилгача автобус саройлари техник-эксплуатағион кўрсаткичлари

Уюшмалар номи	Автобуслар сони	Саройдан фойдаланиш коэффициенти	Масофадан фойдаланиш коэффициенти	Ташилиши лозим пассажирлар сони (млн.киши)	Бажарилиши лозим пассажир обороти (млн.пасс.км)	Хртача сизим
Қорақалпоқавтотранс	687	0,710	0,933	72,9	377,9	24,0
Тошшаҳарйўловчитранс	2407	0,740	0,910	532,5	2715,8	30,0
Тошвилоятавтотранс	1675	0,608	0,931	367,0	1714,6	30,0
Сирдарёвилоятавтотранс	475	0,628	0,887	65,0	363,0	28,0
Жаззахвилоятавтотранс	510	0,587	0,962	59,2	253,8	25,0
Фарғонавилоятавтотранс	1431	0,594	0,935	262,9	1164,7	26,0
Андижонвилоятавтотранс	1059	0,519	0,937	137,1	634,7	25,0
Наманганвилоятавтотранс	801	0,487	0,961	133,3	491,4	27,0
Самарқандвилоятавтотранс	1030	0,497	0,938	158,3	874,6	24,0
Навойвилоятавтотранс	356	0,434	0,899	49,2	228,3	29,0
Бухоровилоятавторанс	672	0,535	0,947	81,0	443,5	26,0
Сурхондарёвилоятавтотранс	372	0,574	0,960	94,1	539,4	29,0
Қашқадарёвилоятавтотранс	1037	0,570	0,927	132,6	1000,7	27,0
Хоразмвилоятавтотранс	403	0,960	0,982	66,9	374,9	27,0
Ўзбекистон Республикаси бўйича	12915	0,603	0,936	2212	11177,3	28,0

5-жадвал

Қорақалпоқистон Республикаси, "Тошшаҳарйўловчитранс" пассажирлар ташиш хиссадорлик давлат уюшмаси ва вилоятлар автомобилларда ташиш уюшмалари бҗйича 2010 йилгача автобус саройлари техник-эксплуатағион кҗрсаткичлари

Автомобилларда ташиш вилоят уюшмалари номи	Автобуслар сони	Саройдан фойдаланиш коэффициенти	Масофадан фойдаланиш коэффициенти	Ташилиши лозим пассажирлар сони (млн.киши)	Бажарилиши лозим пассажир обороти (млн.пасс.км)	Ғртача сиғим
Қорақалпоқавтотранс	721	0,585	0,933	76,6	396,7	26,0
Тошшаҳрйўловчитранс	2600	0,75	0,915	575,0	2932,5	30,0
Тошвилоятавтотранс	1759	0,610	0,931	385,3	1800,3	32,0
Сирдарёвилоятавтотранс	498	0,635	0,887	68,3	381,1	29,0
Жаззахвилоятавтотранс	535	0,600	0,962	62,2	266,5	27,0
Фарғонавилоятавтотранс	1502	0,600	0,935	276,1	1222,9	27,0
Андижонвилоятавтотранс	1111	0,540	0,937	143,9	666,4	26,0
Наманганвилоятавтотранс	841	0,500	0,961	140,0	515,9	28,0
Самарқандвилоятавтотранс	1082	0,505	0,938	166,2	918,3	26,0
Навоийвилоятавтотранс	374	0,470	0,899	51,7	239,7	31,0
Бухоровилоятавтотранс	706	0,550	0,847	85,1	465,6	28,0
Сурхондарёвилоятавтотранс	391	0,580	0,960	98,8	566,4	30,0
Қашқадарёвилоятавтотранс	1089	0,580	0,927	139,3	1050,7	29,0
Хоразмвилоятавтотранс	423	0,600	0,982	70,3	393,6	28,0

Ўзбекистон Республикаси бўйича	13632	0,579	0,863	2338,8	11816,6	29,0
--------------------------------	-------	-------	-------	--------	---------	------

6-жадвал

1999-2000 йилларда тендер асосида жойлаштирилган шаҳар ичи, шаҳар атрофи ва вилоят ҳудудларида қатновчи шаҳарлараро автобус йўналишлари

(01.08.2000й. ҳолатига)

Т.р	Уюшмалар номи	Амалда ўтказилган Тендерлар Сони	Амалда танловга кўйилган йўналишлар			ғолиб чиққаб бошқа ташувчилар сони			ғолиб чиққан уюшмалар автосаройлари		
			Жами	Шундан		Жами	Шундан		Жами	Шундан	
				Шаҳар ичи ва шаҳар атрофи	Шаҳарлараро		Шаҳар ичи ва шаҳар атрофи	Шаҳарлараро		Шаҳар ичи ва шаҳар атрофи	Шаҳарлараро
1.	Қорақалпоқавтотранс	14	84	62	22	16	10	6	68	52	16
2.	Тошшаҳарйўловчитранс	12	178	178	-	43	43	-	135	135	-
3.	Тошкентвилояттранс	44	204	177	27	11	11	0	193	166	27
4.	Сирдарёвилояттранс	8	28	26	2	7	6	1	21	20	1
5.	Фарғонавилояттранс	16	59	57	2	5	5	0	54	52	2
6.	Андижонвилояттранс	9	73	69	4	11	11	0	62	58	4
7.	Наманганвилояттранс	16	103	101	2	8	8	0	95	93	2
8.	Самарқандвилояттранс	12	80	80	0	3	3	0	77	77	0
9.	Бухоровилояттранс	21	78	78	0	19	19	0	59	59	0
10.	Сурхандарёвилояттранс	16	56	56	0	1	1	0	55	55	0

ошириб қолмай, самарадорлиги юқори бўлган янги автомобиллар эга бўлганларини ишлаб чиқаришни йўлга қўйиш. Бу йўлда ҳозироқ кўп ишларни амалга оширилиши лозим. Масалан, Андижоннинг Асака шаҳридаги энгил автомобиллар УзДЭУавто заводининг лойиҳада режалаштирилган йилига 200 минг қувватини ишга тушириш билан бирга автомобилларнинг янги "В" синфли "УзДЭУ Матиз", "С" синфли Нексия-2 такомиллаштирилган энгил автомобиллар чиқариш ҳисобига, улар экспортини 50...60 фоизга етказиш борасида зарур ишлар бажарилиши лозим. Самарқанд шаҳрида ташкил қилинган "СамАвто" заводи қуввати республика иқтисодиётига зарур бўлган такомиллаштирилган юк автомобиллари (шу жумладан ихтисослаштирилганларни ҳам) ва мини ҳамда кўп сиғимли автобуслар чиқаришни йўлга қўйиш лозим.

Бундан буён чиқариладиган автомобиллар ёнилғини тежаб сарфлайдиган, атроф-муҳитга заҳарли чиқинди ва қора тутунларни экологик меъёрдан оширмай чиқарувчи, ҳаракат хавфсизлиги даражаси юқори бўлган, бошқаришга қулай, кам сервиз хизмати ва таъмирни талаб қиладиган бўлиши лозим.

Карбюраторли двигателларда ёнилғи тежамини ошириш асосида ёнувчи газлар сиқилиш даражасини ошириш, карбюрағия ва ёнилғи пуркашни яхшилаш ҳисобига бажарилади. Бундан ташқари, ёндиришнинг электрон ва форкамера тизимларини жорий этиш ҳам ёнилғи тежамини оширади.

Автомобиль саноатини ривожлантиришда юк автомобиллари ва автобуслар билан бирга дизелқ двигателли энгил автомобилларни ҳам ишлаб чиқаришни ўзлаштириш масаласига катта эътибор берилиши керак. Дизелқ ёнилғиларининг бензиндан арзонлиги назарга олинса, дизелқ двигателларининг умумий тежами карбюраторли двигателларга нисбатан 30...40 фоиздан ортиқни ташкил этади.

Шунинг учун мамлакатимизда автомобилларни дизелқ ёнилғисида ишловчи двигателларга ўтказишга жуда катта аҳамият берилиши керак. Бу борада Тошкент автомобиль-йўллар институти илмий ходимлари қилаётган илмий изланишлари таҳсинга сазовор.

Юк автомобиллари саройи таркибини яхшилаш муҳим техник-иқтисодий муаммолардан биридир. Шунинг учун ҳам автомобиль саройи таркибини такомиллаштириш, улардан кўп юк кўтарадиган ихтисослаштирилган ва юк кўтариш қобилияти кам бўлган автомобиллар салмоғини оширишга алоҳида эътибор берилиш лозим. Соҳа мутахассислари ва олимларнинг фикрича кам (2 т гача) юк кўтарувчи автомобиллар сони умум юк автомобиллари сонига нисбатан 25 фоизни ташкил этиши керак. Амалда эса бу миқдор анча кам. Натижада майда партияли юклар кўтариш қобилияти ўртача автомобилларда ташилиб, юк ташиш таннархи ошиб кетади. Бу ҳол ташиш хизмати нархини оширишга олиб келиб, ташиш хизмати истеъмолчиларини бошқа транспорт турини (масалан, от уловини) излашга олиб келади. Кўп юк кўтара оладиган автомобиллар сони мутахассислар фикрига биноан 30...40 фоизни ташкил этиши ўрнига, улар миқдори ниҳоятда кам. Кичик ва ўрта бизнесни ривожлантириш учун ҳорижий давлатлар ёки нуфузли банклар томонидан ажратилувчи инвестицияни айти масалага йўналтириш мақсадга мувофиқ бўлар эди.

Автомобиллар саройи таркибини яхшилаш муаммосини ҳал қилиш 2000 йилларда давом эттирилиши керак. 20 т ярим тиркама, 25 т фургон ярим тиркама билан ишловчи тягачлар ва тиркамалар шулар жумласига киради. XX асрнинг охирларида тоғ-кон саноатида узоқ хорижий давлатлардан келтирилган 135 ва 170 т юк кўтара олувчи Cutterfillar (Америка Қўшма Штатлари) ва Yuklid (Швеция) гигант автосамосвалларнинг ишлатилиши сарф-харажатларни анча тежаш имконини бериш билан бирга иш унумдорлигини кескин равишда оширди. Калажакда автопоездларга уланувчи таркамалар ва ярим тиркамаларни кўпайтирилиши, такомиллаштирилган юк ортиш-тушириш механизмларига эга бўлиш, 20 ва 30 тонна юк кўтара оладиган контейнерлар ташувчи автомобиллар, рефрижераторлар ва автоғистерналар ҳамда 200...300 тонна юк кўтарувчи махсус гигант автосамосвалларни татбиқ этиш илмий-техник муаммолардан биридир.

Автобус саройи таркибини яхшилаш ҳам катта ва жуда катта сиғимли автобусларни йирик шаҳарларда ишлатишни йўлга қўйиш лозим. Бизда ҳозир сиғими 110 пассажирли Mercedes-Benz 0345 русумли автобус фақат Тошкентдагина ишлаётир. Жаҳон банки (ЖБ) Ўзбекистоннинг 5 та йирик шаҳарларида шаҳар пассажирлар транспортини ривожлантиришга 29 млн. америка доллари миқдорида кредит бериб, унга 350 та автобуслар сотиб олиш ва уларни лизинг асосида давлат ва хусусий мулкдорларга беришни лозим топди.

Автомобиль транспорти воситаларининг ихтисослаштириш масалалари ҳозирги замон автомобиль транспортини ривожлантиришнинг асосий йўналишларидан биридир. Мавжуд кўпчилик юк автомобилларининг кузовлари универсал ва паст бортли бўлганлиги сабабли айрим ҳолларда уларнинг кенгайиб бораётган юк хиллари ташиш талабларига жавоб бермаётир, натижада юк ташиш ишларининг иқтисодий кўрсаткичлари паст даражада. Ҳозирги кунда юк автомобиллари умумий саройининг анчагина қисми ихтисослаштирилган бўлиб, уларнинг ярмидан кўпроғини самосвал автомобиллари ташкил қилади. Аммо ғемент ташувчи, контейнер ташувчи, рефрижераторлар ва шу кабилар сони талаблардан анча орқада. Олимларнинг фикрича ва амалдаги юк ташиш тажрибаларига биноан ихтисослаштирилган автомобиллар сонини умум юк ташувчи автомобиллар сонига нисбатан 60...70 фоизга ошириш лозим. Айниқса кўпчилик қишлоқ хўжалик маҳсулотларни, узоқларга етказиб берилиши лозим маҳсулотларни ташишда рефрижераторли автомобиллар сонини анча оширишлик лозим.

Қишлоқ хўжалиги учун махсус автомобиллар ва автопоздлар(шу жумладан пахта хом ашёсини ташувчи)ни кўплаб чиқариш "СамКочАвто" автомобилсозлари олдида муҳим вазифа бўлиб турибди.

Автомобиль йўллари тармоқларини ривожлантириш ва кенгайтириш асосий ва мураккаб муаммолардан биридир. Ҳозирда мавжуд автомобиль йўллари тез ривожланиб бораётган республика иқтисодиёти талабларини қондира олмайtir. Айниқса юқори категорияли (яъни, қаттиқ ёки такомиллаштирилган қопламали) автомобиль йўллари ва махсус қишлоқ хўжалик йўлларининг камлиги айрим жойларда автомобиль транспорти воситаларидан самарали фойдаланишни

пасайтириб, ташиш таннархини ошириб юбормоқда.

Йўл тармоқларини кенгайтириш ва ривожлантириш саноат, қурилиш ва айниқса қишлоқ хўжалиги тараққиёти суръатларини анча тезлаштиради.

Автомобиль йўллари тармоқларини кенгайтириш жуда катта давлат аҳамиятига эга эканлигини ҳисобга олиб республика Ҳукумати катта ишлар қилаётир. Мисол тариқасида замон талабига мос келувчи 1,8 минг километрли Андижон-Қўқон-Тошкент-Самарқанд-Учкудук-Нукус автомобиль магистралини реконструкциялаб халқаро юк ташишга мослаштиришни келтириш мумкин.

Илмий-техника тараққиёти барча транспорт турларида, шу жумладан, автомобиль транспортида ҳам ҳаракат тезлигининг ошишига олиб келди. Агар 40-йилларгача ишлаб чиқилган юк автомобилларида конструкторион (максимал) ҳаракат тезликлари соатига 40...60 километрдан, енгил автомобилларда 60...100 километрдан ошмаган бўлса, ҳозир ишлаб чиқарилаётган юк автомобилларида максимал тезлик соатига 80...120 километр ва кўпчилик енгил автомобилларда 140...150 километрга тенгдир. Бироқ бундай катта тезлик имкониятидан кўп ҳолларда тўла фойдаланиш қийин. Чунки бу ҳозир йўллардаги автомобиль оқимларининг катталиги, ҳаракат хавфсизлиги, йўл ва иқлим шароитлари билан боғлиқдир.

Бундан ташқари, ҳаракат тезлигини ошириш транспорт иқтисодига зиддиятли таъсир этади. Бир томондан, ҳаракат тезлигини ошириш йўлларни ўтказувчанлик қобилиятини ошириб, юк ва пассажирлар ташишни тезлаштириб, транспорт иқтисодий самарадорлигини оширса, иккинчи томондан, йўл қурилишидаги капитал харажатларни, эксплуатация қилиш сарфини кўпайтиради, ҳаракат тезлиги соатига 50...60 километрдан ошганда ёнилғи сарфининг номутаносиб ошишига олиб келади ва ҳ.к. Бундан ташқари, тез юриш натижасида ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш қийинлашади, кўнгилсиз ҳодисалар бўлиш эҳтимоли кўпаяди.

Автомобиль йўлларида ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш ҳозир жаҳон миқёсидаги фавқулотда актуал муаммо бўлиб, ҳисоблар шуни кўрсатадики, дунёдаги бир йилги автомобиль фалокатлари сони 55 млн.гача етиб бормоқда, натижада тахминан 250 минг киши нобуд бўлмоқда ва 10 млн.га яқин киши шикастланмоқда.

Ҳозир ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш муаммосини асосий икки йўналишда ҳал қилиш устида катта ишлар олиб борилмоқда. Биринчи йўналиш автомобиль конструкториялари фаол хавфсизлигини таъминлашдир. Бунга автомобилларнинг ҳаракат вақтидаги турғунлигини ва бошқарилишини яхшилаш, тормоз тизимини такомиллаштириш ва бошқалар киради. Бу йўналиш асосан аварияга йўл қўймасликка қаратилган. Иккинчи йўналиш автомобиль конструкториялари пасив хавфсизлигини таъминлашдир. Бунга, аввало, автомобиль кабинаси мустаҳкамлигини ошириш, тўкнашиш энергиясини камайтирувчи бамперлар ишлатиш, хавфсизлик камарларини қўллаш, рулқ колоннасини телескопик конструкторияли қилиб ишлаш, кабина ичидаги ва унинг ташқарисидаги ўткир қиррали ва қаттиқ буюмларни йўқотиш ёки уларни юмшоқроқ ва амортизацияли

қопламалар билан қоплаш ва ҳоказолар киради. Бу йўналиш асосан тўқнашиш натижасидаги кўнгилсизлик оқибатини енгиллаштиришга қаратилган.

Автомобиль йўллари лойиҳалашда ва қуришда ҳаракат хавфсизлиги талабларига аҳамият бериш ҳам актуал муаммодир. Кўп автомобиль қатнайдиған жойларда автострадалар қуриш лозим. Бундай автострадалар кўп тасма(полоса)ли ҳаракатга мўлжалланган бўлиб, кесишиш жойлари икки қаватли (яъни путепроводли) қилиб қурилади. Бундай йўлларда махсус қопламалар ишлатилиши лозим. Велосипед ҳаракати ва йўловчилар учун махсус тротуарлар қурилиши керак. Бундай автострадалар ҳаракатини бошқаришни енгиллаштирувчи белгилар, светофор ва бошқа техника воситалари билан жиҳозланиши лозим.

Ҳайдовчилар ва йўловчиларнинг йўл ҳаракати қоидаларига қатъий риоя қилишлари ҳам муҳимдир. Чунки кўнгилсиз ҳоллар ва фалокатларнинг 75...80 фоизига ҳайдовчилар ёки йўловчилар йўл ҳаракатига риоя қилмасликлари сабаб бўлмоқда.

Автомобиль транспортда бошқаришни автоматлаштириш бошқа транспорт турларидаги каби кўп қирралидир.

Ҳаракат тезлигининг ошиши ва автомобиль оқимларининг кундан-кунга кўпайиб бориши автомобилларни бошқаришни автоматлаштиришни тақозо этади. Бу масалани ҳал қилишда ҳайдовчилар меҳнатини енгиллаштирувчи автоматларни қўлланиш ва айрим иш жараёнларини оптималлаштириш лозим. Буларга ёнилғи сарфи ва ёниб бўлган газлардаги захарли моддаларни камайтириш, узел ва агрегатлар меъёрадаги иш режимларини таъминлаш ва бошқалар киради. Йўлдаги тўсиқларни узокдан аниқловчи радар ускуналарини ўрнатиш, катта ва оғир автопоездларни бошқаришда телекамералардан (одатда автомобиль томига ўрнатилади) ва бошқа автоматика воситаларидан фойдаланиш ҳам зарур масалалардандир.

Шу билан бирга автомобилларни бошқаришни тўлиқ автоматлаштириш, уларни ҳайдовчисиз ишлатиш масалалари устида ривожланган хорижий мамлакатларда катта илмий-тадқиқоти ишлари олиб борилаётир.

Ҳозир автоматлаштиришнинг энг муҳим масалаларидан бири асосий ишлаб чиқариш жараёнлари элементларини ва ташиш жараёнини тўлиқ автоматлаштиришдир. Аниқ ва фавқулодда ҳолларда автобус ҳаракати жадвалига оқилона ўзгартиришлар киритиш, режа кўрсаткичларини ҳисоблаб чиқиш ва бошқа кўп илдам масалаларни ҳал қилиш мумкин. Шунингдек, автоматик бошқариш тизими моддий-техника таъминоти, капитал қурилиш, бухгалтерия-молия фаолияти, перспектив режаларни ҳисоблашда ва узок давр башоратларини аниқлашда ҳам катта ишларни бажаради.

VIII боб. ҲАВО ТРАНСПОРТИ ТАВСИФИ, ЮТУҚЛАРИ ВА РИВОЖЛАНИШ МУАММОЛАРИ

1. Ҳаво транспорти техника жиҳозлари, бошқариш ишлари асослари

Ҳаво транспорти техника жиҳозлари асосий элементларига учуш аппаратлари (самолёт ва вертолётлар), аэропортлар, самолёт таъмирлаш заводлари ва бошқалар киради.

Учиш аппаратлари ҳаво транспортининг асосий фаол бирлигидир. Улар ўз вазифаларига кўра пассажирлар ташувчи, юк ташувчи, юк ва пассажирларни бирга ташувчи, махсус ишларни бажарувчи (масалан, қишлоқ хўжалигига хизмат қилувчи, санитария, аэрофотоснимка ишларини бажарувчи), спорт ва ўқув-тренировка самолётлари ва вертолётларига бўлинади.

Самолётлар ва вертолётларнинг асосий техник-эксплуатаҗион кўрсаткичларига улар сиғим (пассажирлар учун), юк кўтара олиш қобилияти, учиш тезлиги ва қўнмасдан уча олиш масофаси киради. Бу кўрсаткичлар кўп ҳолларда двигателлар тури ва унинг қувватига ҳамда самолётларнинг максимал кўтарила олиш оғирлигига боғлиқдир. Кўтара олиш максимал оғирлиги ҳам асосий техник-эксплуатаҗион кўрсаткичлар жумласига киради.

Учиш масофалари, пассажирлар сиғими ва юк кўтара олишига қараб, пассажирлар ташувчи самолётлар узоқ йўналишлар (магистрал) ва маҳаллий ҳаво йўналишларида учувчи самолётларга бўлинади (7-жадвал).

7-жадвал

Фуқаро ҳаво флотидаги самолёт ва вертолётлар техника кўрсаткичлари

Самолёт ва вертолётлар турлари	Пассажир жойлари сони	Юк кўтара олиши, т	Кўтарилиш максимал оғирлиги, т	Крейсерлик учиш тезлиги, км/соат	Қўнмасдан уча олиш масофаси, км
1	2	3	4	5	6
Магистрал трассаларда учувчи самолётлар					
ТУ-154	158-164	18,0	90,0	900-1000	7000
ИЛ-62	186-198	23,0	165,0	900-1000	9000-11000
ТУ-134	72	7,7	47,0	850-900	3200
Маҳаллий трассаларда учувчи самолётлар					
АН-24	50	5,7	21,0	450-500	1900
ЯК-40	24-30	2,28	13,7	550-600	500
АН-2	12	1,5	5,5	160-185	2000

Максимал кўтарила олиш оғирликларига қараб самолётлар ва вертолётлар тўрт синфга бўлиндилар (8-жадвал).

Аэропортлар ҳаво транспорти корхоналаридан бири бўлиб, пассажирлар, юк ва почта жўнатиш ва қабул қилиш ҳамда самолётларни учишга тайёрлаш ва учишни ташкил қилиш ишлари билан шуғулланади. Аэропортлар таркибида аэродром, вокзал, махсус инженерлик бино ва иншоотлари ҳамда вертолётлар қўниш майдонлари бўлиши мумкин.

8-жадвал

Максимал кўтарила олиш оғирлиги бўйича самолёт ва вертолётлар синфи

	Максимал кўтарила олиш оғирлиги	
	самолётлар	вертолётлар

I синф	50 т дан ортиқ	10 т дан ортиқ
II синф	20-50 т	5-10 т
III синф	10-20 т	2-5 т
IV синф	1 т гача	2 т гача

Аэропорт ҳудудида ҳар хил инженерлик коммуникациялари, канализация, электр ва босимли ҳаво таъминоти, ёритиш ва алоқа тармоқлари ҳам бўлади.

Халқаро ва мамлакатимиз магистрал йўналишларига хизмат қилувчи аэропортлар мураккаб метеорологик шароитларда ҳам мунтазам ва кечаю кундуз ишлашга мўлжалланган бўлади.

Аэропортлар пассажирлар оқими йиллик ҳажмига қараб беш синфга бўлинадилар. Йил давомида 7 млн. дан ортиқ пассажирлар оқимига хизмат қилувчи аэропортлар синфдан юқори аэропортлар деб аталади. Йил давомидаги пассажирлар оқимига 25 мингдан кам бўлган хизмат қилувчи аэропортлар ҳам синфли аэропортларга кирмайди. Аэропортларнинг аҳамияти ва синфларига қараб техника ривож, жиҳозлар миқдори ва даражаси белгиланади.

Аэропортларнинг энг муҳим ва асосий қисми аэродромдир. Аэродром самолёт ва вертолётларнинг хавф-хатарсиз учиши ва қўниши учун йўл тасма(полоса)лар ҳамда уларга техника хизмати кўрсатиш учун махсус тайёрланган ер участкасидир.

Вертолётлар қўниши ёки учиши учун махсус тайёрланган майдончалар - учиш, қўниш ва бурилиш учун тегишли равишда жиҳозланган бино ва иншоотлар бўлиб, улар вертолётларда юк ва пассажирлар ташишга мўлжалланган бўлади.

Аэродромлар ўз вазифаларига кўра транспорт самолёт ва вертолётларини қабул қилувчи аэродромлар, махсус аэродромлар, завод полигон аэродромлари, ўқув ҳамда спорт клублари аэродромларига бўлинади.

Иш муддатлари ва тавсифларига кўра аэродромлар мунтазам ишловчи аэродромлар, мавсумий ишловчи аэродромлар, илдам топшириқларни бажарувчи аэродромлар тарзида тасниф қилиниши мумкин.

Аэродромлар вазифаларига кўра бошланғич ва энг сўнгги жойлардаги асосий аэродромларга, оралик жойларидаги аэродромларга бўлинади. Самолёт ва вертолётлар ҳамда уларни учишда бошқарувчи командалар асосий аэродромлар ихтиёрида бўладилар. Бошланғич ёки энг сўнгги аэродромлардан самолётлар учишни белгиланган йўналишлар бўйича бошлайдилар ёки тамомлайдилар. Оралик жойлардаги аэродромларда самолётлар жадваллар бўйича пассажирларнинг бир қисмини тушириш ёки чиқариш учун қўнади ҳамда техник қаровдан ўтказилади ва ёнилғи захиралари олади. Фавқулодда ҳолларда самолётларнинг йўлда қўниши учун ҳам захирадаги аэродромлар бўлиши керак.

Аэродромлар учиш, техник хизмат кўрсатиш ва самолёт ва вертолётлар турар жой зоналаридан иборат бўлади.

Учиш зоналари - учиш майдончаси, хавфсизлик йўлаги ва ҳаводан тушиш йўлагидир. Учиш майдончаси махсус жиҳозланган ҳудуддан иборат бўлиб, самолётларнинг учиш ва қўниш олди ҳаракатлари учун хизмат қилади.

Учиш йўлаклари сони ва жойлашиши аэродромларнинг самолётлар ўтказа олиш қобилиятига, шамолнинг аэродром ҳудуди ёнидаги аксарий йўналишига, майдон рельефи ва гидрогеологик шароитларига боғлиқдир.

Самолёт ва вертолётларнинг учиши ва қўниши учун мосланган жойнинг бир қисмидаги йўлаклар устига цемент ва асфальт-бетон қопламалари ётқизилади, улар ҳар қандай об-ҳаво шароитида ҳам самолёт ва вертолётларнинг учиши ва қўнишини таъминлашга қаратилган бўлиб, учиш ва қўниш йўлаклари деб аталади. Аэродромлар категорияларига қараб бундай йўлакларнинг умумий узунлиги 600-2600 метр ва ундан ҳам ортиқ бўлади; кенглиги эса 25-80 метр ва ундан ортиқ бўлиши зарур. Учиш ва қўниш йўлагидан самолётларнинг туриш жойларигача ёки перронларгача бўлган йўллар рулежка йўллари деб аталади. Улар кенглиги 10-25 метр атрофида бўлади.

Самолёт ва вертолётларни тўхтатиб қўйиш жойлари ҳам қаттиқ қопламали йўллардан иборат бўлиб, уларда самолёт ва вертолётларга техник хизмат кўрсатилади.

Тунги соатларда ва мураккаб об-ҳаво шароитларида самолётлар мунтазам қатнаши учун аэродром ҳудудидаги йўллар махсус электр чироғи ва радиотехника билан жиҳозланган бўлади.

Аэродром ҳудуди атрофида учиш хавфсизлигини таъминлаш учун маълум радиуслардаги бино ва иншоотлар баландлиги чекланган бўлиб, у аэродромлар олди ҳудуди ҳисобланади.

Аэродром олди ҳудуди ва унинг устидаги тахминан 50 км атрофидаги ҳаво фазоси аэротория ёки аэропорт ҳудуди деб аталади.

Аэродромлар самолёт ва вертолётга хизмат кўрсатиш ва таъмирлаш учун зарур жойлардир. Бундан ташқари учувчилар, техник хизмат кўрсатиш ходимларини уй-жой билан таъминлаш учун аэродромлар ҳудуди ёнида уй-жой зоналари ҳам ташкил этилади.

Бир ёки бир неча турдаги самолёт ва вертолётлар таъмири билан шуғулланувчи самолёт таъмири заводи Марказий Осиё ҳудудида ягона Тошкент шаҳридагина ташкил этилган бўлиб, бу завод МДХ давлатлари самолётларини ҳам таъмирлайди.

Мамлакатимиз ҳаво транспортидаги ташкилий бошқарув звеноси Ўзбекистон Республикаси Миллий Авиаконпанияси Дирекциясидир.

Ташкилий бошқарув тузилмасининг иккинчи звеноси маҳаллий фуқаролар авиағияси ҳудудий бошқармалари, жойлардаги ҳаво транспорти корхона birlikлари, самолёт ва вертолётлар, аэропортлар, авиағия техника базаси, Тошкент самолёт таъмири заводидан иборатдир.

2. Ҳаво транспортининг техник-иқтисодий хусусиятлари

Барча транспорт турлари ичида энг тез ҳаракат қилувчи транспорт ҳаво транспорти бўлиб, унинг узоқ масофага қўнмасдан учишдаги ҳаракат тезлиги соатига 900...1000 километрни ташкил этади. Боинг-757 ва 767, аэробус А-310, RJ-85, ҳамда ИЛ-62 самолётларининг қўнмасдан уча олиш масофалари 9000...11000 километрдир.

Ҳаво транспортининг асосий хусусияти - самолётларнинг катта тезлиги ҳисобиг пассажир, почта ва юк ташиш вақтининг қисқаришидир. Агар курьер поезда 100...110 км/соат, сув ости қанотли теплоход 70...75 км/соат, шаҳарлараро автобус 50...60 км/соат тезлик билан пассажирлар таший олса, газ-турбина двигателли самолёт ўрта ҳисобда соатига 600...800 км тезликда пассажирлар таший олади. Газ-турбинали ҳаво кемаларида пассажирларнинг ўртача учиш масофаси 2000 км. Ўтган ўн йил ичида аэрофлотдаги самолётларнинг ўртача коммерция тезлиги ўсди. Бу самолётларда бир хил масофага бир вақтнинг ўзида йўлга чиққан пассажирлар темир йўл поездига нисбатан самолётда 30 соатга яқин вақтни тежайдилар. Бу деган сўз 2000 йил давомида "Ўзбекистон ҳаво йўллари" авиакомпанияси бўйича авиағия транспортда учган пассажирлар деярли 50 млн. киши/соат ижтимоий ишлаб чиқариш вақтни тежайдилар.

Транспорт воситалари йўлда бўлган вақтни тежаб, умумий ишлаб чиқариш жадаллигига қулай таъсир қилади, мамлакатимиз ва унинг вилоятлари ўртасидаги иқтисодий, сиёсий ва маданий алоқаларни йўлга қўйишда катта аҳамиятга эгадир. У вақтни тежаш - аэрофлотнинг мамлакатимиз ишлаб чиқарувчи кучларини ривожлантиришга қўшадиган катта ҳиссадир.

Ҳаво транспортининг яна бир қулайлиги шундаки, у транспортнинг бошқа турларига нисбатан юкларни энг қисқа маршрут бўйича етказиб беради. Темир йўл транспортидоғига қараганда ҳаво маршрутлари 20...30 фоиз қисқа бўлади. Автомобиль йўллари ва темир йўллар ернинг релкефи ҳисобга олинган ҳолда қурилади. Самолётларда учиш учун эса ер фақат қўниш ва ҳавога қўтарилиш учун керак бўлади, холос. Самолётлар учиб бораётганида унга ернинг ҳеч кераклиги йўқ. Жуда қисқа маршрутлардан фойдаланиш вақтни, ортиқча транспорт ва меҳнат сарфини тежайди.

Ҳаво транспорти ниҳоятда юқори ва тез учиши билан фарқ қилади. Бу унинг учинчи афзаллигидир. Темир йўл поездлари, автомобиллар, дарё кемалари жойнинг физик-географик ҳолатига бевосита боғлиқ бўлиб, фақат белгиланган йўналишлардагина ишлаши мумкин. Бундай боғлиқликдан самолёт ҳоли бўлиб, у ҳавода сув ҳавзалари ва тоғлар устидан, ўрмон ва саҳролардан ошиб учаверади. У қутб доираси орқасида (заполяркеда) ва тропикларда ҳам ишлаши мумкин. Самолётларнинг баланд уча олиши унинг темир йўл поезда ва автомобиллар бора олмайдиган энг чекка ўлкаларга ҳам етиб боришига имкон беради.

Ҳаво транспортининг тўртинчи афзаллиги тез ва баланд уча олиши билан алоқани тез амалга оширишидир. Муайян жойлар орасида алоқа ўрнатиш учун аэрофлотга уларнинг ҳар бирида аэропорт қуриш ва янги авиалинияни радиотехника воситалари билан жиҳозланишнинг ўзи кифоя қилади. Аэропортларни бошқа транспорт турлари бора олмайдиган туманларга қуриш мумкин. Ҳаво йўли самолёт хизмати учун ҳамма вақт тайёр. Уни автомобиль йўллари ва темир йўллар каби қуриш ёки сув магистралли каби чуқурлатиш ва кенгайтириш зарур эмас. Мана шунинг учун ҳам фуқаролар авиацияси транспортнинг бошқа турларига қараганда жуда қисқа муддатларда янги алоқа йўлларини ташкил эта олиш қобилиятига қодирдир.

Жуда кўп вақт тўхтамасдан, тўғри бора оладиган алоқа маршрутлари ташкил қилиш - ҳаво транспортининг бешинчи афзаллигидир. Фуқаролар авиацияси жуда қисқа ва тўғри ҳаво трассаларидан фойдаланиб, транспортнинг бошқа турларида бориб бўлмайдиган ҳар қандай жойлар оралиғига қўнмасдан юк ва пассажирлар ташиб бера олади. Ҳаво транспорти юқори маневрчанлиги ҳамда пассажир ва юк оқимлари ўзгаришига мувофиқланиши унинг яна бир муҳим афзаллигидир.

Ҳаво транспортининг энг муҳим камчилиги - бу транспортнинг бошқа турларига нисбатан юк ва пассажирлар ташиш таннархининг бир неча марта катталигидир.

Ташиш таннархининг юқори даражада бўлиши сабаблари биринчидан, самолёт учиши учун керак бўлган зарур юкнинг (ёнилғи ва бошқалар) катта вазнлиги, иккинчидан, юк кўтариш бирлигига тўғри келадиган двигатель қувватининг катталигидирки, бу ўз навбатида қилғининг кўп сарфланишига (темир йўл транспортидагига 10...12 марта ортиқ сарфланади) олиб келади.

Ҳаво транспортида пассажирлар ташилганда бир тонна оғирликни кўтаришга тўғри келадиган самолёт вазни темир йўл транспортидагидан камдир. Бу самолётларда пассажирлар ташиш таннархининг деярли камлигига сабаб бўлади. Шу сабабли ҳаво транспорти асосан пассажир транспорти ҳисобланиб, ундан кўпинча узок масофаларга пассажирлар ташишда фойдаланиш мақсадга мувофиқдир.

Ҳаво транспортининг яна бир камчилиги унинг ишига об-ҳаво шароитининг таъсир қилишидир.

Баён қилинган камчиликлар ҳаво транспортининг пассажирлар ва юк ташишдаги катта моҳиятини сира камситмайди.

3. "Ўзбекистон ҳаво йўллари" миллий авиакомпанияси ютуқлари

Мамлакатимиз ҳаво транспорти жаҳон стандарти талабларига биноан ривожланиши Ўзбекистоннинг мустақиллик йилларига тўғри келади. Шу йиллар ичида Ўзбекистон самолётлари саройи ривожланган ғарб мамлакатларида, чунончи Америкада ишлаб чиқарилган "Боинг"-757 ва 767, Евроаэробус А-310 ҳамда Британ-Франғуз авиакомпаниясида ишлаб чиқарилган RJ-85 самолётлари билан тўлдирилди. "Боинг"-757 русумли самолётга ўрнатилган двигателнинг иш шовқини ва заҳарли газ чиқариш даражаси ўта талабчан жаҳон стандарти талабига мос бўлганлиги учун уни экология талабига биноан "кўк" самолёт деб аталади. Бу самолёт пилоти кабинасига бортли компютер, энг замонавий навигағия тизими, жиҳозлар ўрнатилиши бу самолётни энг оғир шароитларда (50 метр кўриш масофасида) ҳам аэродромга қўндириш мумкинлигини алоҳида таъкидлаш лозим. Юқори парвоз тавсифларига эга бундай ҳаво машиналари пассажирларнинг кўпгина қатновларга чиқишини таъминлади. "Ўзбекистон ҳаво йўллари" авиакомпанияси самолётлари бугунги кунда заминимизнинг турли бурчакларида: Атлантика орқали Нкю-Йоркка, Овропа шаҳарларига, Жанубий-Шарқий ва ғарбий Осиёга, Яқин Шарқ давлатлари ва бошқа шаҳарларга қатновларини амалга оширомоқда. МДХ мамлакатлари бўйича 30 дан ортиқ

йўналишлар ўзлаштирилган, 20 дан ортиқ узоқ хорижий мамлакатларга пассажирлар ташиш йўлга қўйилган. Жумладан, Италия пойтахти Римга, Ҳиндистоннинг Амритсар шаҳрига, у ердан Бермингемга ва бошқа бир неча ҳаво йўллари очилган бўлиб, сайёҳларни Япониядан Ўзбекистонга элтиш амалга оширилди. Мустақиллик йилларида Ватанимиз жаҳонга танилган ва рақобатбардош авиағия мамлакатига айланди. "Ўзбекистон ҳаво йўллари" миллий авиакомпанияси самолётлари билан 1995 йилда 1 млн. 531 минг пассажирлар ташилган бўлса, бу рақам 2000 йилга келиб 1 млн. 791 мингга етди, бажарилган пассажирлар обороти 1995 йили 2984 млн.пасс.км ни, 2000 йили эса 3877,3 млн.пасс.км ни ташкил этди ёки пассажирлар ташиш бўйича бажарилган иш 17 фоизга, пассажирлар обороти бўйича бажарилган иш 30 фоизга ошди. Ҳозирги кунда МДХ давлатлари пойтахтлари Ашхабод, Боку, Бишкек, Киев, Москва ва Россиянинг қуйидаги йирик шаҳарлари Челябинск, Екатеринбург, Қозон, Хабаровск, Краснодар, Минерал-Сувлар, Новосибирск, Омск, Ростов-Дон, Самара, Санкт-Петербург, Тюмен, Уфа, Қозоғистоннинг Олмата, Қараганди, Украинанинг Симферополқ шаҳарлари билан, узоқ хорижий давлатларнинг йирик шаҳарлари бўлмиш: Амстердам, Бангкок, Бахрейн, Берлин, Деҳли, Дакка(Бангладеш), Франкфурт, Станбул, Жидда, Карачи, Куала-Лумпур, Лаҳор, Лондон, Нкю-Йорк, Париж, Сеул, Шарджа, Тел-Авив, Эл-Риад билан мунтазам ҳаво маршрутлари ишлаб турибди.

Республикамиз пойтахти Тошкент қуйидаги йўналишларда "Ўзбекистон ҳаво йўллари" миллий авиакомпанияси самолётлари билан учувчи МДХ ва Овропа мамлакатлари пассажирларга юқори даражада қулайликлар яратилган:

1. Ашхабод-Тошкент-Бангкок, Деҳли;
2. Бишкек-Тошкент-Франкфурт, Рим, Афина, Сеул;
3. Екатеринбург-Тошкент-Бангкок;
4. Қозон-Тошкент-Бангкок, Деҳли, Сеул, Дакка;
5. Киев-Тошкент-Бангкок, Деҳли, Сеул, Дакка;
6. Красноярск-Тошкент-Бангкок;
7. Москва-Тошкент-Бангкок, Куала-Лумпур, Деҳли, Сеул, Пекин;
8. Самара-Тошкент-Деҳли;
9. Санкт-Петербург-Тошкент-Бангкок, Деҳли;
10. Новосибирск-Тошкент-Деҳли-Бангкок, Сеул, Шарджа;
11. Ростов-Дон-Тошкент-Деҳли;
12. Симферополқ-Тошкент-Деҳли;
13. Тюменқ-Тошкент-Бангкок, Пекин, Деҳли, Куала-Лумпур, Сеул;
14. Уфа-Тошкент-Бангкок;
15. Хабаровск-Тошкент-Афина, Рим, Стамбул, Тел-Авив;
16. Челябинск-Тошкент-Деҳли-Бангкок;
17. Лондон-Бирменгем-Тошкент-Деҳли-Амритсар;
18. Лондон-Тошкент-Дакка;
19. Фракфурт-Амстердам-Париж-Тошкент-Деҳли-Бангкок;
20. Тел-Авив-Тошкент-Сеул-Пекин-Бангкок;

21. Нкю-Йорк-Киев-Тошкент-Дехли;

22. Афина-Рим-Тошкент- Дехли.

"Ўзбекистон ҳаво йўллари" миллий авиакомпаниясининг қуйидаги хорижий давлатлар йирик шаҳарларида ваколатхоналари бор:

Бокуда, Дакка(Бангладеш), Беминг (ХХР), Парижда, Фракфурт, Лондон, Атхенс (Грекия), Амстердам, Дехли, Тел-Авив, Рим, Токио, Бишкек, Сеул, Куала-Лумпур, Москва, Санкт-Петербург, Челябинск, Новосибирск, Омск, Ростов-Дон, Самара, Тюменк, Жидда (Саудия Арабистони), Бангкок (Таиланд), Стамбул, Ашхабод ва бошқалар.

Мамлакатимиз бўйича ҳам маҳаллий ҳаво йўналишлари кенг ривожланган. Пойтахтимиз Тошкент қуйидаги шаҳарлар билан мунтазам боғланган: Андижон, Бухоро, Фарғона, Қарши, Наманган, Нукус, Самарқанд, Термез, Урганч, Навоий, Зарафшон.

Ички ва ташқи ҳаво йўналишларида замонавий лайнерлар ва бошқа турдаги самолётлар қатнамоқда.

"Ўзбекистон ҳаво йўллари" МАК жаҳоннинг 75 авиакомпаниялари билан туризмни ривожлантириш бўйича ҳамда ривожланган ғарбий мамлакатларда чиқарилган авиатехникани таъмирлаш ва техник хизмат кўрсатиш бўйича ҳамкорлик битимлари бор. Марказий Осиё давлатлари ичида ягона самолётларни таъмирловчи завод мавжуд бўлиб, у ривожланган техника ва технологияга эга бўлганлиги учун хорижий авиакомпанияларнинг жуда кўп турдаги самолётлари таъмирдан чиқарилади.

Темир йўллари йўқ, автомобиль йўллари эса жуда кам бўлган жойлар учун ҳаво транспортининг аҳамияти айниқса каттадир.

Шунингдек, ҳаво транспортдан почта, тез бузиладиган маҳсулотлар ташишида, қишлоқ хўжалик зараркунандаларига қарши курашда, ёнғинларни ўчиришда, жойларни аэрофото съёмка қилишда, геолого-разведка ишларида, аҳоли яшайдиган узоқ жойларда тиббиёт хизматини ўташда ва бошқа шу каби ишларда фойдаланилади. 2000 йилда мамлакатимиз ҳаво транспортда 34,2 минг тонна почта ва бошқа юк ташилди.

Ҳаво транспортда оммавий юклар ташиш иқтисодий жиҳатдан мақсадга мувофиқ бўлмаганлиги сабабли самолётларда фақат жуда муҳим ва қимматбаҳо ёки тез бузилувчи юклар ташилади.

Мамлакатимиз фуқаро авиацияси транспорт масалаларини ҳал қилиш билан бирга доим ўсиб бораётган алоҳида вазифаларни ҳам бажаради. Масалан, қишлоқ хўжалиги авиация-кимёвий ишлар. Самолёт ва вертолетлар экинзорларга, боғларга ишлов беришлари мумкин. Ўсимликларни авиация ёрдамида муҳофаза қилишга сарфланган ҳар бир сўм донли ўсимликларда 3...10 марта ва боғдорчиликда 15...20 марта ортиғи билан қайтади.

Авиация илмий-тадқиқот ишлари ўтказишда, геологик ва геофизик кидирув, метеорология ишларида, электр симлари йўналишларини куришда, пармалаш иншоотларида, газ ва нефт қувурлари куришда, иқтисодиётнинг бошқа кўп соҳаларида кенг қўлланиши мумкин.

Мамлакатимиз аэрофлоти ички ва ташқи йўналишларида фан ва техниканинг сўнгги ютуқлари асосида ишлаб чиқарилган энг замонавий самолётлар ("Боинг"-757 ва 767, А-310 ва RJ-85) парвоз қилаётир.

Замонавий самолётлар кўп пассажир сиғдириши (85, 170, 220 ва 350 пассажир), шу билан бирга кўп юк ортиши, ҳаракат тезлиги (800...1000 км/соат) ва 9...11 минг метр баландликда узлуксиз 7...11 минг км узоқликка уча олиши билан ажралиб туради.

Тошкент самолётсозлиги заводида ишлаб чиқарилган 40 т юк кўтарувчи ИЛ-76Т самолётининг максимал кўтарилиш оғирлиги 150 т бўлиб, 40 т гача ҳар хил катта габаритли юклар, шу жумладан контейнерлар, автобуслар ва бошқа баҳайбат юкларни ўз ичига олиши мумкин. Самолётнинг крейсерлик тезлиги 850...900 км/соат.

Чкалов номидаги Тошкент ишлаб чиқариш бирлашмаси Россиянинг Илюшин номидаги махсус конструкторлик бюроси конструктор, инженер-техник ходимлари билан биргаликда ИЛ-114 русумли ҳаво лайнерини яратишди. Бу ҳаво лайнерига давлатлараро авиағия қўмитасининг сертификати берилган бўлиб, бу лайнер ҳозирги кунда ўз ресурсларини тугатаётган АН-24 ва ЯК-40 самолётларини алмаштиришга мўлжалланган. Бу самолёт фақатгина МДХ давлатларидагина эмас, узоқ хорижий давлатларда ҳам маҳаллий пассажирлар ташишда ҳам ишлатилади.

Шаҳарлараро йўналишдаги пассажирлар оборотининг 30 фоизи фуқаро авиағияси ёрдамида бажарилади, узоқ масофаларга пассажирлар ташишда эса 80 фоиздан кўп пассажирлар ҳаво транспортдан фойдаланади. Бу ҳаво транспортининг мамлакатимизда ҳамда вилоятларда пассажирлар ташишдаги аҳамиятини яққол кўрсатади.

Мустақилликнинг ўн йили ичида мамлакат тараққиётида, айниқса давлатимиз валютасини мустаҳкамлашда аэрофлотнинг роли жуда катта. Ҳозир геолого-разведка ишларида, дон ва бошқа маҳсулотлар ҳосилдорлигини оширишда аэрофлотнинг аҳамияти янада ўсади.

Ҳаво йўналишларида пассажирлар ташиш ишларини ортиб бориши темир йўли транспорти пассажирлар ташиш ишини енгиллаштиришга ва унинг юк ташиш қобилиятини оширишга олиб келади. Ҳисобларга кўра, ҳаво транспорти бажарган ҳар бир миллион километр пассажир обороти темир йўл транспортдан бир пассажир поездини бўшатишга ёки темир йўл транспорти ўтказувчанлик қобилиятининг қўшимча икки юк поездлари бирлигига ёки 4,5 минг тонна юк ташишга тенглаштириш мумкин. 2000й "Ўзбекистон ҳаво йўллари" миллий авиакомпания ҳаво транспортда бажарилган пассажирлар обороти 3877 млн. пассажир-километрдан ортиқ бўлганлиги ҳисобга олинса, бу транспорт турининг мамлакат иқтисодиётидаги аҳамиятини янада равшан кўрсатади.

4. Ҳаво транспортини ривожлантириш муаммолари

"Ўзбекистон ҳаво йўллари" миллий авиакомпания келажакдаги ривож эскириб ўз ресурслари ниҳоясига етиб бораётган (АН-24, ЯК-40, ТУ-154 ва бошқалар)

самолётларни янги, тежамли, қулай ва шинам самолётлар билан алмаштирилиши, магистрал (узоқ хорижий давлатларга) ва маҳаллий йўналишларидаги аэропортларни кенгайтирилиши ва кўпайтирилиши, уларда пассажирлар ташиш ишларини кенгайтирилиши, юк ташиш жараёнларини ва самолётларга хизмат кўрсатишни механизациялаш ҳамда автоматлаштириш билан боғлиқдир.

Келажак 20 йил давомида "Ўзбекистон ҳаво йўллари" миллий авиакомпанияси самолётлари саройи 12,5 мингдан 28.5 мингга етказилиши режалаштирилган бўлиб, унда "Боинг"-757 турдаги тор фюзеляжли минтақавий лайнерлар улуши 73...75 фоизда бўлиши мўлжалланилган.

Авиация техникасидан оқилона фойдаланиш, двигателларнинг тежамкорлигини ошириш, самолётлар ва вертолётларнинг вазн ҳамда аэродинамик тавсифларини яхшилаш ҳисобига ёнилғи сарфини анча камайтириш тадбирларини амалга ошириш ҳам муҳим вазифалардан биридир.

Пассажирларга маданий хизмат кўрсатиш даражасини янада яхшиланиши лозим. Ўнлаб янги магистрал ва маҳаллий ҳаво йўналишлари очилиши, уларга хизмат қилувчи агентликлар, чипта сотиш кассаларини сони, аэропортлар ва авиапассажирлар учун меҳмонхоналарни кўпайтирилиши лозим. Пассажирларга самолётларда ва ерда хизмат кўрсатишнинг илғор технологияларини кенг жорий этилиши лозим. Аэропортларда пассажирларни самолётга чиқаришни енгиллаштирилиши, уларнинг багажи ва юklarини ташишда контейнер ва тагликлардан фойдаланишни кенгайтирилиши керак.

Келажак давр ичида геологлар, нефтчилар, газчилар ва қурилиш объектларига ҳаво транспорти ёрдамини кенгайтирилиши лозим.

Ҳаво транспорти объектлари қурувчиларининг муҳим вазифаси мавжуд учиш-қўниш полосаларини реконструкция қилиб кенгайтириш ва вақтинча ишлари тўхтатилган Қўқон, Қўнғирот, Мўйноқ, Учқудуқ, Тўрткўл, Сариосиё ва бошқа аэропортларни қайтадан ишга тушириш ҳисобига уларни оғир самолётларни қабул қилишга тайёрлаш ўта зарур вазифаларидан биридир.

Келажакда аэровокзал ва аэропортларнинг бир соатдаги ўтказувчанлик қобилиятини оширилиши лозим. Бу вазифа янги аэровокзаллар қуриш ва мавжудларини реконструкция қилиб кенгайтириш ҳисобига бажарилади.

Аэрофлотнинг халқаро йўналишлари янада кенгайтирилади. Айниқса халқаро савдо-сотик, технологик интеграция билан боғлиқ бўлган Болтиқ бҳйи давлатлари, Овropa, Америка қитъаси шаҳарлари билан тўппа-тўғри ҳаво йўналишларини йўлга қўйишни белгиланиши лозим ва унда мамлакатлараро манфаатли алоқаларини тенг ҳуқуқлик асосида ривожлантиришга катта аҳамият берилишини назарда тутиш лозим. Мамлакатимиз аэрофлотининг Осиё, Африка ва Лотин Америкаси мамлакатлари ўртасидаги учиш йўналишларини йўлга қўйиш ҳам муҳим аҳамиятга эгадир. Мавжуд халқаро йўналишларидаги учишларни ошириш ҳисобига ҳаво транспортида ташиш ишларини оширишлик лозим. Шу билан бирга ҳозирга қадар алоқа йўқ жойларда янги ҳаво йўналишлари очиш, кенг фюзеляжли ва катта сифимли самолётларини халқаро йўналишларда ишлатишни режалаштириш ҳам лозим.

Олимлар самолётлар борти ичидаги ва ердаги навияғия жиҳозларини ривожлантириш устида катта ишлар қилмоқдалар.

Ҳозир авиағия ходимларининг асосий вазифаларидан бири ҳар қандай об-ҳаво шароитида ҳам уча оладиган самолётлар яратишдир. Бундай самолётлар кўриш узоқлиги 200 метр ва ундан кам, булутлар энг паст қавати 15 метр атрофида бўлган ҳолда ҳам учишни давом эттира олиши учун автоматика тамойилида ишловчи жиҳозлар билан таъминланган бўлиши керак.

Ҳал қилиниши зарур бўлган муаммолардан бири катта қувватли, такомиллашган ва ҳар томонлама тежамли самолётларни амалда қўлланишидир. Назарий тадқиқотлар, ривожланган давлатлар самолётсозлик тажрибалари шуни кўрсатадики, бу масалани ҳал қилишдаги бош йўналиш самолётлар пассажир сифими ва юк кўтариш қобилиятини оширишдир. Бу нарса барча мамлакатлар олдида ҳал қилишни зарур муаммо бўлиб турибди.

Ҳозир мамлакатимизда ... пассажир сиғадиган “Эрбас индастри” ғарбий Овропа конферғиумиди яратилган А-310 русумли аэробус ишга туширилган. Бу кенг фюзеляжли самолёт бўлиб, катта қувватли двигателга эга, учиш тезлиги 900...950 км/соат га етади. Пассажирлар учун ўз багажини олиб чиқиш имконияти яратилган ва багажлар учун махсус ҳужралар ажратилган.

Жаҳон самолётсозлиги тараққиёти шуни кўрсатадики, яқин келажақда 800 киши сиғдирувчи ва кўтарилиш максимал оғирлиги 650..680 тоннали самолёт яратилиши мумкин.

Юк кўтариш қобилиятини ошириш вертолётлар конструкцияларини ишлаб чиқишда катта аҳамиятга эгадир. Россияда яратилган 12 тонна юк кўтарувчи МИ-6 вертолёти жаҳонда энг катта ҳисобланар эди. В-12 модели верталётга тўртта (ҳар бири 6500 от кучига эга) двигателқ ўрнатилиши унга 240 км/соат тезлигида учиш имкониятини берди.

Қисқа масофада вертикал кўтарилувчи самолётлар яратилиши техника тараққиётида янги йҳналишдир. Самолётлар вазни ва ҳаракат тезлиги орта бориши учун-қҳниш йҳлларини ҳам оширишни талаб қиладики, бу қисқа масофада ва вертикал кўтарилувчи самолётлар яратишни ниҳоятда тезлаштиришни тақозо этади. Чунки кўтарилиш ва қҳниш йҳллари узун бҳлган аэропортларни шаҳарлар яқинига қуриш мақсадга мувофиқ эмас. Аэропортларни шаҳарлардан олис масофаларга (50...60 км) жойлаштириш эса ҳаво транспортининг тезкорлик қадрини камаёттиради.

Қисқа масофада вертикал кўтарилувчи самолётларнинг парвози учун илгариги 0,2...2,6 км учиш йўллари ўрнига 300..500м учиш йўллари етарлидир. Қўнишда эса ундан ҳам қисқа масофали йўллар етарлидир. Амалда вертикал кўтарилувчи самолётлар учиш ва қўниш йўллари ўрнига кичикроқ майдончалар кифоядир.

Ташиш ҳажми ва самолётлар вазнини, шинамлик, тежамкорлик даражасини ошириш ҳамда ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш аэропортлар ва улардаги иш технологияларини ҳам ривожлантиришни тақозо этади.

Сўнгги йилларда Тошкент, Самарқанд, Бухоро, Ургенч (Хива) шаҳарлардаги аэропорт қурилиши (реконструкцияланиши) вокзаллар лойиҳаларидаги юқорида

айтилган талабларни амалга оширилиши, уларни 1999 йилдан бошлаб халқаро аэропортлар статуси даражасига кўтарди. Навоий вилоятининг Учқудук шаҳрида халқаро статусли аэропорт қурилиши ниҳоясига етаётир.

Учиш ва қўниш йўлларига мустаҳкам ва чидамли қопламалар ётқизиш юқорида айтилган масалани ҳал қилишнинг техник томонидир.

Айрим пайтларда қорнинг кўп ёғиши, муз яхмалаклари аэропорт ишлари ва жадвалда белгиланган вақтларни ўзгартиришга мажбур этади. Яхмалак ва бошқа қийинчиликларни енгиш учун махсус машиналар қўлланиши лозим.

Самолётларни ёнилғи билан ўз вақтида таъминлаш фаол масалалардан биридир. Самолётлар кўпайиши, уларнинг юк кўтариш қобилияти ва ҳаракат тезлигининг ошиши ёнилғи сарфини ҳам кўпайтиради. Бундай ҳолларда ёнилғи таъминатини автомобиль шассисига ўрнатилган бензовоз цистерналарда бажариш кўп вақт ва меҳнат сарфини талаб этади. Шунинг учун келажакда ёнилғи таъминотини ер ости қувур орқали юборғичлари орқали ва улар ишини автоматлаштириш ёрдамида ҳал қилиниши мақсадга мувофиқдир.

Электр, сув, газ ва техник суюқликлар таъминоти тизимларини ҳам ривожлантириш келажакдаги вазифаларндир.

Ташиш жараёнини ташкил қилишда самолётларга чипта сотиш ёки жойни бронқ (эгаллаб) қилиб қўйишга катта аҳамият бериш лозим. Тошкент аэровокзалига мамлакатимиз бўйича биринчи бўлиб автоматика ёрдамида чипта сотиш тизими ўрнатилди ва бу тизим хорижий давлатлар аэровокзаллари билан бирлаштирилган. Интерлайн келишувига биноан пассажирлар Тошкентнинг ўзида фақатгина “Ўзбекистон ҳаво йўллари” миллий авиакомпанияси Нью-Йорк шаҳрига учувчи самолётигагина эмас, Американинг Атланту, Чикаго, Вашингтон, Санфранциско шаҳарларига учувчи самолётлар рейсларига ҳам чипта оладилар. Россия пойтахти Москва шаҳри автоматик чипта сотиш тизими билан, Россиянинг 50 дан ортиқ шаҳарлари билан бирлаштирилган. Москва шаҳридан учувчи ҳар қандай рейсдаги самолётга 30 ёки ундан кам кун илгари чипта сотиш имкониятига эга. Тошкентдаги автоматик тизим ҳам шундай. Буюртма ахборотлари автоматик равишда марказга юборилиши билан бирга чипта сотувчи кассир олдидаги экранга ҳам ёзилиб борилади ва бу юборилган ахборот аниқлигини текшириш имконини беради. Сотилган чипта ўрни автоматик равишда ЭХМ хотирасида қолади ва бу бир ўрин ўрнига икки (ёки ундан ҳам ортиқ) чипта сотмаслик ваколатли имконини беради.

Ҳозир ЭХМ ўз хотирасида 30 кунлик 250 ва ундан ортиқ рейсларга сотилган жойларни эслаб қолади. Чипта сотишда бирор хатолик ўтказмаслик мақсадида Марказий аэровокзалда параллел ишловчи иккита ЭХМ ўрнатилган бўлиб, унинг бири ишламай қолса ҳамма бажарилиши лозим вазифаларни иккинчиси бажариб туради.

Учиш хавфсизлигини таъминлашга алоҳида эътибор берилади. Хавфсизлик муаммолари икки йўналиш - учиш аппаратлари пухталиги ва мустаҳкамлигини ошириш ва ердан туриб самолётларни ҳар қандай мураккаб шароитларда бошқариб бориш воситаларининг аниқ ишлаши бўйича олиб борилади.

Ҳозир учиш мунтазамлиги ва хавфсизлигига об-ҳаво шароити (жумладан туман ва паст булутлар) катта таъсир этади. Айтилганга кўра, туман ва булутларни аэропорт устида тарқатиб юбориш катта аҳамиятга эгадир. Масалан, “Қуруқ муз” кукунлари сепиш йўли билан баъзи совуқ туманларни ёмғирга айлантириш мумкин.

Учиш хавфсизлиги кўп ҳолларда ҳаракатни бошқариш тизимларига боғлиқдир. Айниқса бу масала учиш оқимлари кўп ерларда катта аҳамиятга эга ва бундай ҳолларда самолётлар тўкнашмаслигини олдини олиш учун учиш баландликлари ва интервалларини эшолонларга бўлиш лозим. Ҳар хил турдаги самолётлар учун махсус учиш йўлаклари ҳам белгиланади. Кўрсатилган йўлаклардан самолётлар рухсатсиз четга чиқмасликлари керак.

Ривожланган мамлакатларда учаётган самолётларни назорат этишда радар жиҳозлари, УВК (Ультратўқнашмаслиги) радио алоқаси ҳамда самолётлар ичидан жавоб берувчи аппарат сигналларидан фойдаланилади. Мана шу каналлар орқали самолёт бошқарувчи пилотга йўналишдаги об-ҳаво ва учаётган самолётлар тўғрисида маълумотлар етказилиб турилади.

Жуда йирик аэропортларда самолётларни қўндириш ва учуриш ишларида замонвий ЭҲМ дан фойдаланилади. Мураккаб шароитларда бундай замонвий ЭҲМ самолётнинг учиш траекториялари ва бошқа зарур шартларни ҳисоблаб чиқиб, самолёт бошқарувчи пилотга тайёр маълумотлар етказиб беради.

Ҳаво транспортини ривожлантиришдаги асосий йўналишларидан бири максимал учиш тезлигини оширишдир.

Учиш тезлигини ошириш инсониятнинг азалий орзусидир. Ҳозирги кунда 1000 км/соат тезлик билан учиш юқори поғона бўлмай қолди. Эндиликда ривожланган узок хорижий давлатларда ва Россияда товуш тезлигида (1200 км/соат) тез учидиган пассажир самолётлари қатнаб турибди. Булар қаторига Россияда ишлаб чиқарилган ТУ-144 самолёти (учиш тезлиги 2500 км/соат) киритиш мумкин.

Ҳозир ривожланган узок хорижий давлатларда соатига 6500 км тезлик билан учадиган экспериментал самолётлар яратилган. Бундай тезликда учувчи аппаратлар гипертравушли самолётлар деб аталади.

Ҳаво транспортини бошқаришни автоматлаштириш муаммолари соҳа автоматик бошқарув тизими (АБТ)ни яратиш йўли билан кенг режада ҳал қилинаётир. Бу соҳа АБТ нинг бир қанча кичик тизимлари - режалаштириш ишлари, самолётларни ҳаво йўналишлари ва ташишга мўлжаллаб жойлаштириш, пассажир ташиш жадвалларини ишлаб чиқиш, техник хизмат кўрсатиш каби тизимлари мавжуд. АБТ тизими орқали маддий-техника таъминоти, молия-бухгалтерлик ҳисоб-китоби, режалаштириш масалалари ҳам ҳал қилинади.

IX БОБ. ҚУВУР ОРҚАЛИ ЮБОРҒИЧ ТРАНСПОРТИ ТАВСИФИ, ЮТУҚЛАРИ ВА РИВОЖЛАНТИРИШ МУАММОЛАРИ

1. Қувур орқали юборғич транспорти тавсифи ва асосий жиҳозлари

Ҳозирги кунда нефть ва газ ишлаб чиқариш саноати ишини ишончли транспорт ковейерисиз амалга ошириш қийин ва уни тасаввур ҳам этиб бўлмайди. Қувур орқали юборғич ана шундай транспорт конвейеридир. У кўплаб нефть маҳсулотлари, газ ва бошқа маҳсулотларни ишлаб чиқариш жойидан истеъмол қилиш жойига етказиб бериш учун хизмат қилади. Қувур орқали юборғич транспорти яна бир қанча қаттиқ маҳсулотларни (масалан қум) ҳам ташишда қўлланиш мумкин.

Нефть, нефть маҳсулотлари, газ ва айрим бошқа маҳсулотлар юбориш қувурлари магистрал, корхоналарга келтирилувчи, нефть базалари, ер ости сақлаш қурилмалари, заводлар ва конлар ичи қувурларига бўлинадилар.

Ҳозирги замон қувур орқали юборғич транспортнинг техника базаси анча мураккаб ва хилма-хилдир. Қувур орқали юборғич транспорти техника жиҳозларининг асосий элементларига қуйидагилар киради:

-қувур орқали юборғичларнинг ўзи, насос ва компрессор бекатлари, йўллардаги линия боғлам(узел)лари;

-магистрал қувурлар пайванд қилиб уланган ва электр қувватидан муҳофаза (изоляғия) қилинган ҳамда алоқа воситалари бўлган пўлатдан ясалган қувурлардан иборатдир. Магистрал қувурларга йўллардаги турли хил тўсиқлардан (масалан, дарё, ботқоқ, темир ва автомобиль йўллари), ер ости ёки ер устидан ўтказиш қурилмалари ҳам киради. Бундай қурилмалар ўз конструкторион қурилишларига кўра анча мураккаб ишланадилар;

-насос ва компрессор бекатлари қувурлар орқали суяқ ва газсимон маҳсулотларни катта босим билан юборишга мўлжалланган бўлиб, бошланиш бекатлари ва оралик бекатларига бўлинадилар;

-йўллардаги линия боғлам (узел)ларига паралел ёки қўшилувчи магистрални туташтирувчи ва уларнинг бирор ерини таъмирлаш вақтида бўғиб (тўсиб) қўювчи қурилмалар киради.

Нефть, нефть маҳсулотлари ва газ юборғичлар техник жиҳозлари мажмуи (комплекси) га айрим қурилма ва иншоотлар (масалан, нефтни газлардан тозалаш, қуюқроқ нефть ва нефть маҳсулотларини юборишдан олдин иситиб суяқлаштириш, газларни тозалаш ва зарурат бўлганда унинг намлигини камайтириш иншоотлари, газларни тақсимлаш бекат (ГТБ)лари ва бошқалар киради.

Нефть, газ ва айрим бошқа маҳсулотлар юбориладиган қувурлар таркибига нефть ва газ сақловчи катта идиш (резурвуар) ва ер ости сақлаш қурилмалари ҳам кириши мумкин. Резурвуар ва ер ости газ сақлаш қурилмалари одатда пўлатдан ёки темирбетондан ишланган бўлади, улар сиғимлари бир неча ўн ёки юз минг кубометргача бўлиши мумкин. Мана шундай ер ости газ сақлаш қурилмалари Ўзбекистон ҳудудида бир неча бор. Бундай сақлагичлар пластмасса ёки арматурали шиша пахтаси (стекловата) материаллари билан қопланади. Айрим ҳолларда эса вақтинча бўш қолган конларни ҳам айна мақсадларда ишлатиш мумкин.

Нефть ва газ юбориш тизимларида асосан пўлатдан ясалган ва диаметри 520 мм дан 1420 мм гача бўлган қувурлар ишлатилиб, улар занглаш (коррозияланиш)га қарши қопламалари билан чуқурлиги 1 метрдан кам бўлмаган зовур (траншея)ларга ётқизилади. Сувли ерларда эса қувурлар одатда сув остидан ўтказилади. Айрим ерларда қувурлар заруриятга қараб ер устидан юқори қилиб ишланган эстакада орқали ўтказилиши ҳам мумкин.

Катта диаметри қувурлардан нефть маҳсулотлари ва газ юборилганда трассанинг бошида бошланғич ва ҳар 100...150 км масофада оралиқ насос ва компрессор бекатлари қурилиши лозим.

Дастлабки қурилган магистрал газ юборғичлардан 12...15 атм босим билан газлар юборилар эди. Кейинчалик босим 2 марта кўтарилиб юбориладиган бўлди. Ҳозирги даврда магистрал газ юборғичларда босимлар бундан ҳам каттадир. Магистрал газ юборғичлар охирида ва трасса бўйича йўлларда босимни камайтириб ва тарқалиб берувчи (ГТБ) бекатлар орқали газ истеъмолчилар тармоқларига ўтказилиб берилади.

9-жадвал

Ўзбекистон Республикаси 1960...2000 й даги ёнилғи ишлаб чиқариш динамикаси

йиллар ёнилғи тури	1975	1980	1985	1990	1995	2000
Тошкхмир, минг тонна	5682	5250	5270	5370	5150	5150
Нефть(г.с.билан бирга),минг тонна	1312	1329	1978	2811	7587	7534
Газ, млн м ³	37211	34840	34589	40761	48677	56401

10-жадвал

Ўзбекистон Республикасида 1960...2000 й.йларда ёнилғиларни эквивалент (7000 килоколлорий) бирлигида ишлаб чиқариш ва унинг мамлакат иқтисодиётидаги ишлатиш динамикаси

Йиллар	Ҳаммаси биргаликда	Шу жумлада		
		Нефть (газ кондисати билан бирга)	Газ	Тошкўмир
МИНГ ТОННАДА				
1960	4656	2308	643	1705
1965	28581	2592	23723	2266
1970	50688	2599	46215	1874
1975	58162	1947	53584	2631
1980	54965	1954	50170	2841
1985	55331	2848	49808	2625
1990	63494	3580	57179	2735
НИСБИЙ ЎРНИ (ФОИЗ ҲИСОБИДА)				
1960	100	49,6	13,8	37,6
1965	100	9,00	83,10	7,90
1970	100	5,13	91,07	3,70

1975	100	3,35	91,13	4,52
1980	100	3,55	91,24	5,20
1985	100	5,15	90,10	4,75
1990	100	5,64	90,05	4,31

2. Ўзбекистон Республикасидаги қувур транспорти ютуқлари

Сўнгги йилларда мамлакатимизда ёнилғи асосий турларини қазиб чиқариш кескин равишда кўпайиб бориши билан бирга уларнинг ёнилғи балансидаги нисбий ўрни асосан қувурлар ёрдамида транспортировка қилинадиган нефть ҳамда газ ҳисобига жуда катта миқдорларда ошди. Буни 9 ва 10 жадваллар рақамларидан яққол кўриш мумкин.

Бу рақамлар 1960 йўл кўрсаткичлари билан таққосланса кўмир қазиб чиқариш 1,00 марта, нефть ишлаб чиқариш 1,55 марта ва газ ишлаб чиқариш 89,43 марта ошганлиги маълум бўлади.

Кейинги жадвал материалларидан кўриниб турибдики, асосан қувур юборғичлари орқали транспортировка қилинувчи нефть маҳсулотларининг ёнилғи балансидаги ўрни 1990 йилга келиб 5,64 фоизни, газ эса 90,05 фоизни ташкил этар экан.

Ишлаб чиқарувчи кучлар, техника ва илм-фан тараққиёти ҳозирги кунда нефть ишлаб чиқариш билан мустаҳкам боғлиқдир. Шунинг учун ҳам мамлакатимизда бу масалага жуда катта аҳамият берилади. Ҳозирги замон ҳаво ва автомобиль транспорти, темир йўл транспортида тепловозларнинг асоси нефтьдир. Нефть мамлакат иқтисодиёти асосий тармоқларида ёнилғи бўлса, кимё саноатида ҳам ашё сифатида жуда кўп ишлатилади.

Мамлакат ёнилғи балансида газнинг ўрни 1960 йиллардан бошлаб тобора ортиб бормоқда. Газ тоза бўлганлигидан уни ёнилғи сифатида истеъмол қилиш ниҳоятда осон, ташиш иши эса анча енгилдир. Шунинг билан бирга у кимё саноати учун жуда яхши ҳам ашё ҳисобланади.

Жадвал маълумотларига кўра, ҳозир нефть ва газ мамлакатимиз умумий ёнилғи истеъмолининг 95,7 фоизни ташкил этади.

Газнинг 85 фоизи саноат энергетикасида ишлатилиб келинмоқда. Нефть ва газнинг кенг миқёсда ишлаб чиқариш уларни транспортировка қилишни кенгайтиришни, жумладан, энг самарали бўлган қувур юборғич транспортини янада ривожлантиришни талаб этади.

Нефть ва газ қувур юборғичларнинг жадал ривожланиши уларнинг иқтисодий ва техник афзалликлари билан қувур юборғичлар орқали ташиш темир йўл ва автомобиль транспортлари билан ташишдан 2...10 марта арзондир. Яна шуни айтишлик зарурки, қувур юборғич орқали маҳсулотлар ташилганда йўл давомида уларнинг табиий йўқолишлари жиддий равишда камаяди ва ташиш жараёнинг ўзи ниҳоятда мунтазам бўлади. Бундан ташқари қувур юборғичлар орқали маҳсулотларни ташиш жараёнини автоматлаштириш деярли осон бўлиб, кўп сонли ишловчиларга зарурат бўлмайди.

Магистрал қувур юборғичларни қурилишларидан олинадиган иқтисодий самара анча каттадир. Масалан, ҳисоблар шуни кўрсатадики, нефтьни қашқадарё

вилоятидан Бухоро нефтьни қайта ишлаш комплексига ташиш мамлакатимиз ҳудуди бўйича уни темир йўл транспортида ташишга нисбатан катта миқдордаги сарф харажатни тежаш имконини беради. Бундан ташқари, нефтьни қувур транспортида ташиш қисқа вақт ичида темир йўл транспорти ёстерна (вагон)ларига бўлган талабни кун тартибидан чиқариш имкониятига эга бўлинади.

Агар нефть ва нефть маҳсулотларини ташиб бериш учун қувур юборғичлардан ташқари транспортнинг бошқа турларидан фойдаланиш мумкин бўлса, катта миқдордаги газларни узоқ масофаларга етказиб беришда газ қувури юборғичлари транспортнинг ягона тури ҳисобланади.

Ўзбекистонда газ қувур юборғичларни қуриш 17 октябр 1956 йил Газлининг 600 метр чуқурликдаги 1-сонли скважинасидан ниҳоятда катта қувватли газ фонтанининг чиқиши билан боғлиқ. Унинг захираси бўйига ва энига кўра 40 километрдаги 6 қават горизонтдан иборат эди. Бухора ҳудудидаги бундай газ захирасининг топилиши Республикада газ саноатини ривожлантириш ҳисобига марказий Осиё ҳудудининг катта қисмини, Россиянинг Уралдаги йирик саноат марказини газ билан таъминлаш имконини берди. 1958 йили қашқадарё вилоятининг Жарқоқдаги газ захирасини ишлаб чиқариш йўлга қўйилди.

Юқорида айтилганларни ҳисобга олиниб Марказий Осиёда биринчи бор уникал бўлган Жарқоқ-Бухора-Самарқанд-Тошкент (ЖБСТ) магистрал газ қувур юборғичи қурилиш ҳисобига Бухоро вилоятининг Когон шаҳри, Самарқанднинг Каттакўрғон ва Самарқанд шаҳарлари, Жиззах, Чирчик, Бекобод, Фарғона, Марғилон ва қўқон шаҳарларидан ўтувчи 700 километрли диаметри 720.....1020 мм қувур юборғичлари ишга туширилди. Бу газ қувури юборғичи қурилиши билан паралел Фарғона водийсининг Шимолий Сох газ конидан Фарғонадан қувасойга 69 километрли ва Шимолий сохдан Қўқон шаҳригача ҳам газ қувури юборғичи қурилиши тамомланиб, улар ишга туширилди. 1958 йилнинг август ойидаги Ҳукумат қарорига биноан Бухоро-Урал номи билан юргизилувчи 2200 километрли, шундан 480 километри Ўзбекистон ҳудудида газ қувур юборғичи қурилиши қисқа давр ичида амалга оширилади. 1966 йили Ўзбекистоннинг Учқудуқ-Газли, Туркменистоннинг Байрам-Али-Дарбаза конларидан ишлаб чиқарилувчи газ оқимлари Хива ҳамда қўнғирот орқали Россиянинг Саратов шаҳрида Европа магистрал газ қувур юборғичи билан бирлаштирилди. Айни қурилиш 1987 йили ниҳоясига етди. Бунда ишлатилган қувур юборғичининг диаметри 1420 мм бўлиб, Ўзбекистон ҳудудининг 480 километри ётқизилган.

Республика Ҳукумати қарорига биноан Охангарон, Олмалик, Янги-йўл, Жиззах, Бекобод, Чирчик, Зирабулоқ, қувасой, Тахиатош, Урганч ва бошқа шаҳар саноатлари ҳамда аҳолилари газдан жадал фойдаланиш имкониятига эга бўлдилар. Буларга қўшимча яна 1324 километрли диаметри 520...1020 мм газ қувур юборғичлари билан Марказий Осиё давлатлари билан боғланилди. Шунинг таъкидлаш зарурки, кўпчилик иссиқлик электрстанциялари (жумладан Сирдарё, Тахиатош) газ ёнилғисида ишлайди.

Ҳозирги кунда Ўзбекистон ҳудудидаги умумий магистрал газ қувур юборғичларининг умумий узунлиги 11 минг километрдан иборат бўлиб, уларни

мунтазам ишлашида 22 компрессор бекатлари ҳамда 4 нафар ер ости газ сақлагич ва 250 газ тарқатиш бекатлари ишлаб турибди.

Ўзбекистон Республикасида газ саноатининг тез суръатлар билан ривожланишига газ захираларининг кўплиги сабаб бўлмоқда. Мамлакатимизда газдан фойдаланиш географияси йил сайин кенгаймоқда. Магистрал газ қувур юборғичлар қурилиши натижасида газни узоқ масофаларга ташишда уларнинг ҳиссаси тўхтовсиз ўсиб бормоқда. Масалан 1988 йилда ишлаб чиқарилган газларни узоқ масофаларга юборилиши, ёнилғи эквиволенти бўйича 114 млн. тонна кўмирни ташкил этади, ёки 3,0 минг темир йўл вағони иқтисоди билан баробардир.

Ўзбекистон Республикасини иқтисодий ва ижтимоий ривожлантириш йўналишларида қувур юборғичлар транспорти, айниқса нефть маҳсулотлари, нефть ва газни узатиш учун мўлжалланган жадал ривожлантириш кўзда тутилади. Мамлакат газ таъминоти ягона тизимининг иш самарадорлиги ва пухталиги оширилиши билан бирга иссиқлик истеъмол қилувчи асосий ҳудудларда ер ости газ сақлаш омборларини қуришни кўпайтириш масалалари ҳам ўртага қўйилади.

Нефть ва газ саноатида 2010 йилда 2000 йилга нисбатан ишлаб чиқаришни маълум миқдорда ошириш назарда тутилган.

Бу вазифаларни муваффақиятли бажаришда катта диаметли қувурларни қўллаш қувур юборғичлар транспортидаги иш самародарлигини оширади(11-жадвал).

11-жадвал

Қувур юборғич транспортининг қувур диаметрларига нисбатан иқтисодий кўрсаткичлари

Қувур юборғич диаметри, мм	520	720	820	1020	1420
Бир йиллик ўтказиш қобилияти, млн тонна	8	15	24	45	65
1 км қурилиш қиймати, (фоизда)	100	138	162	229	305
Юк оборотининг 1 ткм га солиштирма кўрсаткичи:					
а) инвестиция харажати (фоизда)	100	61,5	47,4	35,9	28,7
б) металл харажати, (г ҳисобида)	13	9,7	8,1	6,1	5,2
в) эксплуатация қилиш харажатлари (фоизда)	100	70	65	60	42

Катта диаметли қувурларни қўлланиш нефть ва газ қувури юборғичлар қурилишида инвестициялар сарфларини тежашда катта аҳамиятга эга. Масалан, мамлакатимизда 1960 йилдан бошлаб қўлланилаётган 520 мм диаметри газ қувур юборғичини 1020 мм диаметрга ўтказишлик бажарилган бирлигига инвестиция харажатини 64,1 фоизга камайтирса, диаметри 1420 мм ўтказишлик 72,2 фоизга камайтиради. қурилиш қиймати ва эксплуатация харажатлар ҳам бажарилувчи

иш бирлигига нисбатан арзонлашади. 1987 йилга келиб мамлакатимизда диаметри 1420 мм ли газ юборғич қувурлар ишлатила бошланди. Бундай газ юборғич қувурларини ишлатиш газ ўтказиш қобилияти 28...33 млрд. кубометр бўлиб, диаметри 1020 мм ли қувурга нисбатан инвестиция харажати 20 фоизга, эксплуатацион харажатларни эса 30 фоизгача камайтириш имкониятини беради.

Ривожланган мамлакатларда ўтказилган илмий-тадқиқот ва тажриба ўтказиш мақсадида диаметри 1620 мм ли ва 2000 мм ли (йиллик иш унумдорлиги 50 ва 100 млрд кубометр) газ юборғичлар ишлатилиб кўрилган. Навбатда 2500 мм диаметрли қувур юборғичлар ишлатиш фикри майдонга чиққан.

Нефть ва газни транспортировка қилишда қувурли юборғичларни ишлатиш темир йўл (баъзан автомобиль) тармоқлари ишини сезиларли даражада енгиллаштиради.

Қувур юборғичлар транспортининг камчиликларига металл ҳамда инвестиция харажатларнинг сезиларли даражада кўплиги. Қувур диаметри 520 мм ли бўлган 1 км қувур юборғичга 170 тонна металл сарфланади. Металл ҳамда инвестицияларни тежаш мақсадида катта диаметрли-1620, 2000 мм ли қувурлар ишлатиш ва кўп ҳолларда металл ўрнига полиэтилен ва бошқа материаллардан ясалган юборғич қувурлар ишлатиш устида тадқиқотлар ўтказиш зарур. Қувур юборғичларнинг камчиликларига яна унинг узатиш тезлигининг нисбий пастлиги ҳам киради. (узатиш тезлиги соатига 4...7 км ва суткада 70...140 км дан ошмайди).

3. Қувур юборғич транспортини ривожлантириш муаммолари

Ҳукумат қарорларида қувур юборғич транспорти олдига қўйилган улкан вазифаларни муваффақиятли бажариш учун магистрал қувур юборғичлар миқдорини кўпайтириш билан бирга улар иш самарадорлигини ошириш ҳам катта аҳамиятга эга. Иш самарадорлигини оширишга тармоқда ҳал қилиниши лозим бўлган масалаларга қувур юборғичлар умумий миқдорини янада кўпайтириш, уларнинг ўтказувчанлик қобилиятини ошириш, қувурларни занглаш (коррозия)га қарши нефть битимлари билан қоплаш, бошқариш ишларида телемеханика ва автоматлаштириш жиҳозларини кенг қўллаш ва бошқалар киради.

Қувур юборғич транспортининг юқори самарадорлигини ҳисобга олиниб, кўпчилик хорижий давлатларда оғир углеводород-этан, этилен, пропан, пропилен ва бошқалар, суюқ ва газсимон моддалар-кислород, аммиак, водород, азот, хлор, кислота, эритмали ҳар хил тузлар ҳамда айрим озик-овқат (сут) маҳсулотлари ҳам қувур юборғич орқали ташилаётир.

Узоқ вақтлардан бери айрим қаттиқ моддалар ҳам сув юборғич транспорти орқали эритма (пулқпа) шаклида ташилаётир. Ҳозир баъзи бир қаттиқ жисмларни (масалан, тошкўмир, маъдан ва бошқалар)капсулаларга жойлаштирилиб, газ ёки суюқ нефть маҳсулотлари билан юбориш масалаларни ҳам ишлаб чиқарилаётир. Қаттиқ жисмларни қувур юборғич орқали юбориш анча мураккаблиги туфайли бу муаммони ҳал қилиш устида ҳали жуда кўп илмий-тадқиқот ва тажрибалар ўтказилиши зарур.

Сўнгги йилларда кум, шағал ва бошқа материалларни контейнерларга жойлаштирилиб (2...3 тонналик), юқори босим ёрдамида қувур юборғич орқали юбориш устида саноат миқёсида тажриблар ўтказилаётир. Бундай контейнерларда юк юбориш тезлиги 40...45 км/соат атрофидадир. Ўтказилаётган тажрибалар келажакда юкларни мана шундай усулда ташиш тежамли бўлишини тақозо этаётир.

Юкларни қувур юборғич орқали контейнерларда ҳаво босими ёрдамида (пневматранспорт) транспортировка қилиш ҳамда маиший хизмат қолдиқларини вакуум усулида йиғиш марказий тизимини ишлаб чиқиш, илмий-тадқиқот, тажриба-конструкторлик ва лойиҳалаш ишларини бажариш бўйича Россия федерациясида “Транспрогресс” саноат бирлашмаси маълум ишларни олиб бораётир.

Х. БОБ. ШАҲАР ТРАНСПОРТИ ТАВСИФИ, ЮТУҚЛАРИ ВА РИВОЖЛАНТИРИШ МУАММОЛАРИ

1. Шаҳар транспорти тармоқлари ва техник жиҳозлари

Ҳозир жаҳондаги асосий тараққий этган мамлакатлар аҳолисининг ярмидан кўпи йирик шаҳар ва саноат марказларида яшамоқда. Ўзбекистон Республикаси аҳолисининг умумий сони ХХ аср давомида 6,20 марта кўпайган бўлса, шаҳар аҳолиси сони 12,44 марта ўсди ва 60-йиллардан бошлаб аҳолининг кўпчилик қисми шаҳарларда яшамоқда. Ҳозир мамалакатимиз умумий аҳолиси сонининг 37,3 фоизини шаҳар аҳолиси ташкил этади. Саноати ривожланган кўпчилик мамалакатларда шаҳар аҳолисининг сони бундан ҳам кўп. Масалан, Германия Федератив Республикасида 88 фоиз, Австралияда 86 фоиз, Японияда, Канада ва Англияда 76 фоиз, АҚШда 73 фоиз, Франгияда 73 фоиз ва ҳоказо.

Шаҳар аҳолиси ўса бориши билан шаҳарлар сони ва улар ҳудуди ҳам кескин ошиб бормоқда. Масалан, иккинчи жаҳон урушидан сўнгги йилларда (яъни 60 йил ичида) мамалакатимизда янги 16 шаҳар вужудга келди, яъни уларнинг умумий сони 2 мартага ошди. Агар 1940 йилда 100 минг аҳолиси бўлган шаҳарлар мамлакатимизда иккита бўлган бўлса (Тошкент, Самарқанд), ҳозирги кунда бундай шаҳарлар сони 16 тага етди ва шулардан 6 тасидаги аҳолилар сони 200 минг кишидан ортиқдир.

Шаҳарлар сони, уларнинг ҳудуди ва аҳолиси ўсиб бориши билан шаҳар транспорт тизими ҳам ривожланаётир ва ҳозирги шаҳар ҳаётини пассажирлар ва юк ташувчи ривожланган транспортсиз тасаввур қилиш ҳам қийин.

Шаҳар транспорти техника жиҳозлари асосий элементларига йўл тармоқлари, транспорт воситалари ва уларни сақлаш, тозалаш, техник хизмати бажариш, шайлаш, таъмир қилиш корхоналари, электр таъминоти қурилмалари, транспорт воситалари ҳаракатини тартибга солиш ва уларни эксплуатация қилишни бошқарувчи махсус жиҳозлар киради.

Шаҳар йўл тармоқлари жойлашишига кўра кўча йўллари ва кўчадан ташқари йўлларга, улар эса, ўз навбатида, изли ва изсиз йўлларга бўлинади. Шаҳар йўлларини яна умум шаҳар, туман миқёсидаги, шаҳардан ташқарига чиқувчи ва

транзит йўлларига ажратиш ҳам мумкин.

Йўл тармоқлари схемаси шаҳарнинг жойлашишига, релкефига, ҳудудини бўлиб турувчи анҳор, темир йўл излари ва бошқа бир қанча тўсиқлар борлигига боғлиқдир.

Шаҳар аҳолисига қулайлик яратиш мақсадида унинг умум фойдаланиш пассажир транспорти тўхташ жойларигача пиёда юриб келиши учун зарур вақт меъёрлаштирилган бўлиб, унинг миқдори 4..6 минутдан ошмаслиги лозим. Бундай меъёрни бажариш учун шаҳар пассажир транспорти тармоқлари зичлиги ҳар бир квадрат километр шаҳар ҳудуди майдонига нисбатан 2...3 км бўлиши керак. Транспорт тармоқлари зичлиги дейилганда километрларда ўлчанувчи умум фойдаланиш пассажир транспорти тармоқларининг узунлиги квадрат километрларда ўлчанувчи шаҳар ҳудуди майдонга нисбати тушунилади.

Ҳозирги замон шаҳар транспорти тармоқларини ривожланти- ришда қуйидагиларни ҳисобга олиш зарур: айрим шаҳар магистрал йўлларини иложи борича тез ва меъёрида юривчи пассажир ёки юк транспорти ҳаракати учун бир томонлама ёки икки томонлама юришга мўлжалланган йўллари ва бошқа талабларга биноан ихтисослаштириш ва мослаштириш; ҳозирги замон йўл ҳаракатини тартибга солишни бошқарувчи махсус жиҳозлар ўрнатиш; транс- порт бирликлари оқими кўп жойларда ҳаракатни кесилмайдиган икки қаватли қилиб ташкил этиш; ҳаракатни тезлаштириш мақса- дида кўчалардан ташқари йўлларни ташкил қилиш; шаҳар ичи ва ташқарисидаги йўлларини яхлит қилиб бирлаштириш ва бошқалар.

2. Кўча йўлларида ишловчи шаҳар пассажир транспорти

Кўча деб, барча турдаги транспорт воситалари ҳаракати, ёғингарчирлик сувларини юбориш, йўл ости инженерлик иншоотлари ётқазилган, аҳоли яшаш жойлари ёки шаҳар ҳудудининг бир қисмига айтилади.

Тез юришга мўлжалланган йўллар учун 80...120 км/соат, магистрал кўчалар учун 80...100 км/соат, маҳаллий аҳамиятдаги кўчалар учун 70 км/соат ва майдон ичи йўллари учун 40...60 км/соат ҳисобий ҳаракат тезлиги қабул қилинади.

Шаҳар магистрал кўчалари орасидаги масофалар одатда 600...100 метр атрофида бўлади.

Қурилиш меъёри ва қоидаларига биноан, 1 соат мобайнида йўлнинг ҳар бир ҳаракат тасмаси (полосаси)дан бир турдаги тинимсиз транспорт воситалари ўта олиши учун қуйидаги меъёрлар қабул қилинади: енгил автомобиллар 1000...2000, 3 т гача юк кўтарувчи автомобиллар 600...800, автобуслар 200...300, троллейбуслар 100...130. Агар йўл полосасида транспорт воситалари бир турда бўлмасалар, уларнинг ҳаммаси келтириш коэффиенти орқали енгил автомобилларга келтирилиб ҳисобланади. Бунда 3 т гача юк кўтарувчи автомобиллар учун 1,5; 3 т дан 5 т гача юк кўтарувчи автомобиллар ва автобуслар учун 2,5; троллейбуслар учун 4,0; мотоциклетлар учун 0,5 келтириш коэффиентлари қабул қилинган. 12-жадвалда кўчаларда ишловчи пассажир транспорти воситалари таснифлари ва уларнинг пассажирлар таший олиш

қобилиятлари кўрсатилган.

Ҳозир айрим катта шаҳарлар марказий туманларидан трамвайлар чекка туманларга чиқариб юборилган. Баъзи жуда катта шаҳарлардан эса (Париж, Лондон) трамвайлар умуман чиқарилиб юборилган. Аммо шуни эслатмоқ зарурки, кўча йўллари пассажир транспортлари орасида энг кўп пассажир таший олиш қобилиятига эга бўлган энг арзон ва экологик тоза транспорт трамвайдир.

Келажакда катта шаҳарларда тез юрувчи трамвайларни ривожлантириш мақсадга мувофиқлигини ҳисобга олиб Тошкентнинг Сирғали даҳаси ва Отчопар бозорини ана шундай тез юрар трамвай ёки метрополитеннинг 4-чи йўналишини қуриш назарда тутилган. Бу тезюрар трамвайнинг умумий узунлиги 9,6 км бўлиб, унинг олти бекатидан тўрттаси ер устидан ўтади. Бу йўналишнинг Отчопор (сўнгги) бекати метрополитеннинг Чилонзор йўналишига 1,9 км масофада узайтирилиб бирлаштирилади.

12-жадвал

Кўчаларда ишловчи пассажир транспорти воситалари таснифи

Транспорт воситалари ва улар таркиби	Сигими, пасс.	Бир томонга бир соатда максимал миқдорда ўта олиши	Пассажирлар таший олиш қобилияти, пасс.
Трамвайлар			
Тўрт ўқли мотор вағони	100	70	7000
Иккита тўрт ўқли вагон	200	70	14000
Троллейбуслар			
Катта сигимли	80	80	6400
Ярим тиркамали бирлаштирилган	130	80	10400
Автобуслар			
Ўрта сигимли	60	100	6000
Катта сигимли	100	100	10000
Жуда катта сигимли	160	100	16000

Сўнгги йилларда кўпчилик шаҳар аҳолисига троллейбуслар хизмат қилаётир. Ҳозир троллейбуслар мамлакатимизнинг 11 шаҳрида мунтазам ишлаб турибди. Троллейбусларнинг бир йўл ҳисобидаги умумий йўл узунлиги 817 км. Ҳозир троллейбус транспорти ёрдамида мамлакат умумий шаҳар пассажирларининг 6,5 фоизи ташиляётир. Трамвайга нисбатан троллейбуснинг яхши томони шундаки, пассажирларни чиқариш ва тушириш жойлари тратуарлар ёнидадир. Ваҳоланки, трамвайларга чиқиш-тушиш жойлари кўчалар ўртасида бўлиб, пассажирларга анча ноқулайликлари туғдиради. Троллейбусларда ташиш таннархи автобусга нисбатан арзон. Шаҳар кўча пассажир транспортлари ичида энг кўп тарқалгани автобус транспортидир. Ҳозир мамлакатимизнинг 59 шаҳар ва аҳоли яшайдиган жойларида автобус мунтазам ишлаб турибди.

Янги автобус маршрутларини очиш учун кўп инвестиция талаб қилинмайди, у ҳар қандай йўл шароитларида ҳам ишлаши мумкин. Автобуслар жуда маневрчан бўлиб, ҳеч қандай қурилмаларга муҳтож эмас. 100 минг кишилик аҳолиси бўлган шаҳарларнинг асосий пассажир транспорти автобус транспортидир. Ҳозир

автобуслар ёрдамида мамлакат умумий шаҳар пассажирларининг 75 фоизи ташилаётир. Автобус транспортининг асосий камчиликлари ишлатилган газлар таркибида заҳарли моддаларнинг кўплиги, кўп шовқин билан ишлаши, ёнилғи ва ташиш таннархининг қимматлигидир.

Енгил шахсий автомобилларда ҳам пассажирлар ташиш мамлакатимизда анча ўсиб бормоқда. Лекин айрим ривожланган ғарб мамлакатлардаги йирик шаҳарларда шахсий енгил автомобиллар жуда кўплиги ҳаракат тезлигини жуда пасайтириб юбориш билан бирга, кўчалардаги кўнгилсиз ҳодисаларни, яъни фалокатларни кўпайтириб юбораётир ва айрим пайтларда транспорт ҳаракат тезлиги пиёдалар тезлигидан ҳам камайиб кетаётир.

Кўча ва йўлларнинг тури	Улар тавсифлари
Тез юришга мўлжалланган (тез юрар) йўллар	Аҳоли яшовчи жой (шаҳар) узоқ туманларини бир-бирлари билан, улардан ташқарига жойлашган катта саноат туманларини, умум фойдаланиш автомобиль йўлларини бирлаштирувчи, ҳар хил (икки қаватли) баландликларда кесувчи, транспорт воситалари тез ва тинмай ҳаракатланишига мўлжалланган йўллардир
Умум шаҳар аҳамиятидаги магистрал кўчалар	Уй-жой, саноат туманлари, катта база ва омборлар бор жойлар, аҳоли марказда зич жойлашган ерларни умум шаҳар аҳамиятидаги жойлар (вокзал, дам олиш сайлгоҳи, стадион ва ҳоказо) билан ҳамда тез юришга мўлжалланган йўллар билан транспорт алоқаларини бир ва ҳар хил баландликда бирлаштирувчи йўллардир
Туман аҳамиятидаги магистрал кўчалар	Уй-жой ва маҳаллий саноат туманларини ҳамда уларни умум шаҳар аҳамиятидаги магистрал кўчалар ва тез юришга мўлжалланган йўллар билан транспорт алоқаларини бирлаштирувчи йўллардир
Маҳаллий аҳамиятдаги кўча ва йўллар: Уй-жой туманлари ичидаги	Транспорт ва пиёдалар учун кичик уй-жой туманлари ва бир гуруҳ биноларни магистрал кўчалар билан бирлаштирувчи йўл ва тротуарлардир
Саноат ва катта база туманлари ичидаги	Транспорт ва пиёдалар учун саноат корхоналари, катта база ва омборларни магистрал кўчалар билан бирлаштирувчи йўл ва тротуарлардир
Тор кўчалар	Кичик уй-жой туманлари ичи, маҳаллий аҳамиятдаги кўчаларни айрим саноат корхоналари билан бирлаштирувчи йўл ва тротуарлардир
Пиёдалар йўли	Уй-жой туманлари, бир гуруҳ уйлар ёки кичик уй-жой туманлари ичи, ишхоналарга, дам олиш ва бошқа маданий-маиший хизмат кўрсатиш жойлари, транспорт воситалари тўхташ жойига боришдаги пиёда кишилар юрар йўллари дир. Бундай йўлларга дам олиш сайлгоҳи ва ўрмонли дам олиш сайлгоҳларидаги саёҳат йўллари ҳам киради

3. Кўча йўлларида ташқарида ишловчи шаҳар пассажирлар транспорти

Ҳаракат тезлигини кескин ошириш мақсадида айрим шаҳар пассажир транспортлари кўча йўлларида ташқарида ишлатилади. Буларга метрополитен, ер ости трамвайи, вертолёт, монорелқс транспорти киради.

Агар метро тарихига бир назар ташлайдиган бўлсак, узок йиллар манзарасининг гувоҳи бўламиз. Маълумки, инсоният ер усти темир йўлидан фойдаланиш масаласи билан кўпдан бери шуғулланиб келади. Жаҳон метросозлиги 139 йиллик тажрибага эга. Биринчи метро 1863 йили Лондонда қуриб битказилган эди. Ҳозирги кунда дунёнинг 50 дан ортиқ шаҳрида метрополитен мавжуд. Шулар қаторида мамлакатимиз пайтахти Тошкент ҳам бор. Тошкент метросининг биринчи навбати 1977 йили фойдаланишга топширилган. Бугунги кунда Тошкент аҳолиси ва пойтахтимиз меҳмонлари энг қулай транспорт воситаси бўлган метро хизматидан фойдаланиб келишмоқда.

Тошкентдаги метрополитен транспорти ёрдамида ҳозир умумий шаҳар пассажирларнинг 10,6 фоизи ташилаётир. Метрополитен иншоотларини қуриш жуда катта инвестиция талаб этади. Шунинг учун ҳам метрополитен аҳолиси 1 млн.дан ортиқ шаҳарларда ва бир соатдаги пассажирлар оқими 25...30 минг киши бўлган йўналишлардаги қурилади.

Метрополитен йўллари асосан ер остида қурилади. Айрим жойларда метрополитен йўллари ер устида бўладиган бўлса, улар шаҳар қурилишлари ва кўча ҳаракатидан мутлақо ажратиб қўйилади. Метрополитен изларининг колеяси темир йўллардаги каби 1520 мм бўлиб, улар автоматик блокировка билан жиҳозланади. Тошкент метрополитен транспорт воситаси бирлигида 4 вагон бўлиб, у эрталабки ва кечқурунги “тиғиз” вақтларда 90 секундли интервал билан ишлаши мумкин. Тошкент шаҳридаги метрополитен бир соат ичида 20 жуфт поездни аниқ ва мунтазам равишда тез ҳаракат билан ўткази олиш қобилиятига эга. Агар Франция пойтахтидаги метро поезда ҳаракат тезлиги 26 км/соат бўлса, Москвадаги метро поездлари 60-йилларда 48 км/соат тезлик билан ҳаракат қилган.

Тошкент шаҳрида қурилган метрополитен бекатлари ниҳоятда шинамдир. Ҳозирги кунда метрополитенинг 40 км га яқин 31 бекатдан иборат 3 йўналиши аҳолига хизмат кўрсатаётир. Чилонзор йўналишининг "Буюк Ипак йўли" бекати билан Тошкент трактор заводигача 6,36 км га узайтирилиб, бу масофада қўшимча учта бекат таркиб топади. Ўзбекистон йўналишига икки бекат қўшилиб, уни Қорақамиш даҳасигача давом эттирилади. Юнусобод йўналишида яна учта бекат (Юнусобод даҳасида) – Файзулла Хўжаев, Юнусобод ва Туркистон бекатлари ва бу йўналишининг иккинчи томонидан, яъни Минг ўрик бекатидан яна тўрт бекат қурилиб Юнусобод даҳасини Жанубий вокзал билан боғланади. Лойиҳадаги бекатларнинг қурилиши билан Тошкент метрополитенинг умумий узунлиги 67,61 км га етиб, тўрт йўналишли бўлади. Учтинчи Юнусобод йўналиши биринчи Чилонзор ва иккинчи Ўзбекистон йўналишларини кесиб ўтиб, пассажирлар алмашувиға имкон беради. Чилонзор йўналиши Отчопор бекати билан тўртинчи

йўналиш – Отчопор-Сирғали билан пассажирлар алмашувлари уларни шаҳар ҳудуди бўйича керакли манзилгача ҳам, алоқа вақтини ҳам тежаб, ҳам ортиқча харажатсиз бемалол етиб бориш имкониятига эга бўладилар.

Айрим чет эл йирик шаҳарларида ер ости трамвайлари ишлаб турибди. Ер ости трамвай вагонларининг сиғими 500 кишигача бўлиб, ҳаракат тезлиги ер устида ишловчи тез юрар трамвайлар тезлигига нисбатан 2 марта ортиқ бўлиши мумкин. Бу ер ости трамвайининг пассажирлар таший олиш қобилиятини бир неча марта оширади. Ер устида айрим трамвай йўлларини навбатма-навбат ер остига тушириш ва уларни биргаликда ишлатиш мақсадга мувофиқдир.

Баъзи бир чет эл мамлакатларидаги йирик шаҳарлар узоқ масофадаги аэропортлар билан боғловчи монорелқс транспортга эга бўлиб, унинг ҳаракат тезлиги катта ва тежамлидир.

Узоқ масофадаги аэропортларни шаҳар ҳудуди билан боғлаш учун вертолётлар ҳам ишлатиш мумкин. Аммо вертолётларнинг пассажирлар ташиш қобилияти ва ташиш таннархи анча қиммат ҳамда кўп шовқинли бўлгани учун ҳозирги кунга қадар уларни шаҳар ичида ишлатиш йўлга қўйилган эмас.

4. Шаҳар пассажир транспорт ютуқлари

Сўнгги йилларда Ўзбекистон шаҳар пассажир транспорти мисли кўрилмаган даражада ўсди ва буни 13-жадвалда кўриш мумкин.

13-жадвал

Ўзбекистон шаҳар пассажир транспортининг ўсиш динамикаси

Кўрсаткичлар	Йиллар			
	1912	1940	1990	2000
Шаҳар автобуслари				
Умумий автобус маршрутлари узунлиги, минг км	-	1,5	3,4	2,7
Ташилган пассажирлар сони, млн. пасс.	-	13,1	1138,8	893,9
Трамвайлар				
Умумий ишлатилаётган трамвай йўллари (бир из хисобида) узунлиги, км	38	106,3	270,4	277,8
Пассажир вагонлар сони, вагон	68	242		
Ташилган пассажирлар сони, млн. пасс.	27	216,5	163,4	92,4
Троллейбуслар				
Умумий ишлатилаётган троллейбус йўллари (бир йўл хисобида) узунлиги, км	-	-	590,4	817,0
Ташилган пассажирлар сони, млн. пасс.	-	-	196	77143,1
Метрополитен поездлари				
Умумий ишлатилаётган иккиёқлама метрополитен йўллари узунлиги, км	-	-	25,7	29,5
Ташилган пассажирлар сони, млн. пасс.	-	-	134,1	125,7

Жадвал маълумотлари барча шаҳар пассажир транспорт турлари тез суръатлар билан ривожланаётганлигини кўрсатади.

Шаҳар пассажир транспортларидан айниқса автобус транспортга катта аҳамият берилмоқда. Чунки автобус маршрутлари очиш бошланғич инвестицияларни жуда кам талаб этади. Шунинг учун кичик шаҳар ва қишлоқ шароитида автобус ягона пассажир транспорти ҳисобланади. Автобус транспорти улушига ҳозир шаҳар аҳолисини маршрутли транспортларда ташишнинг ярмидан ортиғи тўғри келади ва бу миқдор келажакда яна ўсиб боради.

Ҳозир мамлакатимиз шаҳар ва қишлоқларида катта сифимли ва жуда шинам автобуслар (Мерседес Бенг-0345 моделининг бир неча модификациялари) ишламоқда.

Тошкентдаги маршрутли пассажир транспортлари орасида ташилаётган пассажирлар сони бўйича иккинчи ўринда метрополитен поездлари (10,57 фоиз), учинчи ўринда трамвай (7,77 фоиз) ва ниҳоят тўртинчи ўринда ҳозирча троллейбус (6,49 фоиз) туради.

Мамлакатимиз шаҳарларида ишловчи пассажир транспортининг ўсиш даражаси жуда юқори, ташиш кира ҳақлари энг арзон бўлиб, асосий фондлари миллиардлаб сўмдан иборатдир. Буларнинг ҳаммаси Мустақил Ўзбекистон давлати шаҳар аҳолисига пассажир транспорти билан хизмат кўрсатишга жуда катта ғамхўрлик қилаётганининг далилидир.

5. Шаҳар юк ташиш транспорти

Шаҳарларда юк ташиш кўча йўлларида ишловчи транспорт воситалари ёрдамида бажарилади. Корхона ва омборлар ичида ташиладиган юклар шаҳар транспорти ишига кирмайди.

Шаҳар транспорт воситаларининг кўпи юк автомобилларидан иборат бўлиб, улар аксарият ҳолларда пассажир транспорти каби олдиндан белгилаб қўйилган маршрутларда ишламайди. Шаҳар юк транспорт бажарадиган умумий юк обороти шаҳар худудининг катталиги, жойлашуви, саноат корхоналари ва бошқа объектларнинг ривожланганлиги, характери ҳамда турли хил йўл тўсиқлари борлигига боғлиқдир. Шаҳар юк транспортида туманлараро ва шаҳар атрофида ташиладиган, ташқаридан бошқа магистрал транспортлар келтирадиган ҳамда шаҳар корхоналарида ишлаб чиқариладиган ва ташқарига жўнатиладиган буюмлар ташилади. Туманлараро ва шаҳар атрофида ҳосил бўлган юкларни ташиш шаҳар транспорти ишининг асосий (тўрдан уч) қисмини ташкил этади.

Сўнгги йилларда кўп шаҳарларнинг газлаштирилиши ва электрлаштирилиш магистрал темир йўл ва сув транспорти ёрдамида узоқдан келтириладиган қилғи (тошқўмир, ўтин)лар улушининг кескин қисқаришига олиб келди.

Шаҳар транспортида юк ташиш ўртача масофаси қисқа (8...10 км атрофида) бўлсада, лекин уни автомобиль транспортида бажарилиши сабабли ташиш ҳаражатлари анча катта бўлади.

Айрим ҳолларда юклар трамвай ва троллейбус вагонларида ҳам ташилиши мумкин. Лекин бундай ташишлар тунги вақтлардагина бажарилади, чунки бундай ташишлар асосан пассажирлар ташиш йўллари (маршрутлари)да бажарилади. Яна бир нарсани эслатиш зарур: юк жўнатувчи ва қабул қилувчилар омборларига, темир йўл бекатлари ва сув транспорти портларига олиб борадиган алоҳида трамвай ва троллейбус йўллари қурилиши улар бажарадиган юк ташиш ишларини анча қимматлаштиради.

Агар шаҳар шароитида кўчалар кенглиги етарли бўлса, юк автомобиллари учун алоҳида тасма (полоса) ажратиш ёки тез юришга мўлжалланган алоҳида юк автомобиллари магистраллари қуриш мақсадга мувофиқдир.

6. Шаҳар транспортини янада ривожлантириш муаммолари

Мамлакатимизда шаҳар транспорти анча ривожланганлигига қарамай, йирик шаҳарларда аҳолига пассажир транспорти хизмати кўрсатишда ҳамон камчиликлар сезилиб туради. Айрим шаҳар пассажир транспортдаги қулайлик ва шинамлиқ даражаси паст, ҳаракат мунтазамлиги кўп ҳолларда бузилиб туради, манзилга етиб бориш, яъни ташиш тезлиги анча кичик, транспорт тармоқлари суст ривожланган.

Мамлакатимизда шаҳарлар сони ўсиб, улар худудлари кенгая бориши натижасида юқорида келтирилган камчиликлар янада кескинроқ сезилаётир.

Мамлакатимиз шаҳарларида яшовчи аҳоли сони 2000 йилда 24,65 млн. кишини ташкил этиб, шаҳар транспортда ташилган пассажирлар сони йилига 893,9 млн. пассажирдан ортиқ бўлдики, бу барча магистрал транспортларда ташилган пассажирлар сонидан бир неча ўнлаб марта кўпдир.

Республика иқтисодиётига бозор муносабатларини тезлик билан кириб келиши аҳолининг иш жойларига ўз вақтида етиб боришини таъминлаш, транспорт хизмати маданиятини ошириш, иқтисодий жиҳатдан тежамкорлик, атроф-муҳитни муҳофаза қилиш, транспорт жараёни сифатини ошириш каби муаммолар ва улар ечимларини ҳал қилиш борасида Ҳукумат 1999 йилда Республикада шаҳар пассажирлар ташиш транспортини ривожлантириш концепциясини қабул қилди. Айти концепция асосида 2005 йилгача бўлган даврда мамлакат пассажирлар ташиш транспортини ривожлантиришнинг асосий йўналишлари, мулкчилик муносабатларини ислоҳ қилиш йўллари ва шакллари, транспорт хизматида рақобат жараёнини ва бошқариш тизимини такомиллаштириш, унинг техник даражасини ошириш, молиявий аҳволини яхшилаш, ходимларни рағбатлантириш ва улар малакасини ошириш, инвестиция жалб қилиш каби тадбирлар ишлаб чиқиш ва уларни амалга оширишлик белгиланган.

Концепцияда шаҳар пассажирлар ташиш транспортини босқичма-босқич ривожланиши уч босқичда амалга оширилиши назарда тутилган. 2000 йилгача транспортда мулкчилик муносабатларини шакллантириш, 2001-2003 йилларда шаҳар пассажирлар ташиш транспорт турлари, воситаларини янгилаш ва тармоқларини такомиллаштириш бўйича инвестиция лойиҳаларини амалга ошириш ва 2004-2005 йилларда шаҳар пассажир транспортини модернизациялаш ҳамда янги аср талабларига мувофиқ тадбирларни амалга ошириш белгиланган.

Шаҳар шароитида пассажирлар ташишнинг мураккаб томонларидан бири шаҳар аҳолиси ўсишидан пассажирлар ташиш даражасининг ўсиши бир неча бор катталигидадир. Масалан, сўнгги 60 йил ичида шаҳар аҳолиси 3,0 марта ўсган бўлса, шаҳарларда пассажирлар ташиш 9,9 марта ошди.

Республика ҳукумати қарорларида барча транспорт турларида, шу жумладан шаҳар транспортда ҳам пассажирларга хизмат кўрсатишни анча яхшилаш белгиланган бўлиб, бу вазифани амалга оширишда қуйидаги илмий-техник муаммоларни ҳал қилиш зарур:

-шаҳар ва шаҳар атрофида яшовчи аҳолининг транспортга бўлган эҳтиёжини тўла қондириш;

-ҳар бир участкада ҳам ташиш тезлигини ошириш;

-ҳаракат мунтазамлиги ва транспорт бирликлари зичлигини ошириш;

-пассажирлар учун қулайлик даражасини ошириш;

-ҳаракат хавфсизлиги ҳамда транспортнинг атроф муҳитга зарарли таъсирини камайтиришни таъминлаш ва бошқалар.

Шаҳар аҳолисининг транспортга бўлган эҳтиёжини тўла қондириш; аввало, барча турдаги транспорт воситаларини ривожлантириш ҳисобига амалга оширилади. Бу автобус, трамвай, троллейбус, метро вагонлари ва енгил такси автомобилларини янада кенгайтириш кераклигини англатади. Шаҳар аҳолисига пассажир транспорти хизматини яхшилаш учун барча пассажир транспорти маршрутларини кўпайтириш ҳам зарур. Бу масалани амалда ҳал қилиш учун Ўзбекистон шаҳар ва шаҳар атрофи автобус маршрутлари умумий сонини 2010 йилда 2000 йилдагига нисбатан 19,8 фоиз ошириш назарда тутилган. Шаҳар ва шаҳар атрофидаги пассажирларни ташиш ҳажмини ошириш режаси ҳам ишлаб чиқилган бўлиб, унда мавжуд транспорт воситалари ишини яхшилаш тадбирлари белгиланган.

Келажакда енгил автомобилларда пассажирлар ташишни янада кўпайтириш вазифаси ҳам ўртага қўйилган. Ўзбекистон Мустақиллиги 10 йиллиги даврида яратилган Асака автомобильсозлик заводи йилига 200 мингдан ортиқ енгил автомобиль ишлаб чиқариш имконини берди. Бу яқин келажакда Ўзбекистон Республикаси аҳолисини кўплаб енгил автомобиллар билан таъминлаш имконини билдиради. Енгил таксилар ва шахсий автомобиллар сонининг ўсиши билан бирга идораларга хизмат қилувчи енгил автомобиллар сони ҳам ортиб боради.

Юқорида келтирилган тадбирлар шаҳар аҳолисининг транспортга бўлган эҳтиёжини тўла қондиришга қаратилгандир.

Ташиш тезлигини ошириш жуда кўп омилларга боғлиқ. Бу масала транспорт воситалари тортиш динамикаси тавсифини яхшилаш, ундан амалда тўлароқ фойдаланиш ҳисобига ҳал этилиши кўзда тутилади. Тортиш динамикасини ошириш транспорт воситаси конструкциясини ривожлантириш ҳисобига бўлса, ундан яхши фойдаланиш кўп ҳолларда транспорт воситалари ва пиёдалар ҳаракатни тартибга солиш, маршрутлардаги тўхташ жойларида камроқ бўлиш ва бошқа бошқарув ишларини яхшилаш ҳисобига бажарилади.

Шаҳар шароитида пассажир транспорти ишини ташкил қилишнинг ўзига хос томонлари бўлиб, улар ҳаракат тезлиги кам бўлишига сабаб бўлади. Масалан, икки кўшни тўхташ жойи орасидаги масофа кам бўлиши, транспорт воситалари тез-тез тўхтаб ишлаши, кўчаларда пиёдалар ҳаракати ва чорраҳаларда светофор чироклари кўплиги ва ҳоказо.

Айрим узоқ чет эл давлатларда умумий фойдаланиш транспорт воситалари ҳаракатини тезлатиш учун уларга алоҳида полосалар ажратилади. Лекин йўл чорраҳаларидаги светофор қурилмалари бундай полосалардан фойдаланиш самарадорлигини анча пасайтириб юборади.

Ҳаракат тезлигини оширишнинг амалий йўлларида бири умум фойдаланиш транспорт воситалари ҳаракатини ер ости туннелларига олиш ёки алоҳида эстакада типдаги баландликларга кўтаришдир. Транспорт воситаларини ер ости туннелларига олиш метрополитен ва ер ости тез юрар трамвайларига ўтиш демакдир. Алоҳида эстакада типдаги баландликларга кўтариш тез юришга мўлжалланган магистралларга ўтишни билдиради.

Автобус транспортида ҳаракат тезлигини оширишнинг ташкилий томонларидан бири йўлда тўхташ жойларини камайтириш, яъни экспресс ва тез юриш маршрутларини йўлга қўйишдир. Экспресс маршрутида бошланғич бекатдан охириги бекатгача тўхташ жойлари бўлмаслиги, айрим ҳоллардагина маршрут ўрталаридаги кўп пассажирлар алмашадиган жойларда бир (ёки 2...3) мартагина тўхташ мумкин. Тез юриш маршрутларида эса автобуслар йўлдаги катта пассажир узелларидагина тўхтаб, улар орасидаги пассажирлари кам бекатларда тўхтамасдан ўтиши керак. Баъзи бир тез юриш маршрутларида ишловчи автобуслар “А” ва “Б” қўшимча тартибли бўлиб, улар ҳам икки тўхташ бекатида бир мартадан тўхтаб ишлайдилар. Улардан бири тоқ тартибли, иккинчиси жуфт тартибли бекатларда тўхтатади.

Маршрутдаги ҳаракат бирликлари зичлигини ошириш шаҳар пассажир транспорти ишини яхшилашда катта аҳамиятга эгадир. Маршрутда транспорт бирлиги қанча кўп бўлса, улар орасидаги интервал камайиб, тўхташ бекатларига тез-тез келишлари ҳисобига пассажирларнинг бу бекатларда кутиб қолишларини камайтиради.

Ҳаракат мунтазамлигини таъминлаш пассажирлар вақтини тежаш ва уларга қулайликлар яратишда катта роль ўйнайди. Ҳаракат мунтазамлигининг бузилиши пассажирлар тўхташ жойларида узоқ вақт кутиб қолишлари билан бирга транспорт воситалар бирлигидаги пассажирлар сони баъзан жуда кўп, баъзида эса кам бўлишига сабаб бўлади. Бу улардан самарали фойдаланишни камайтиради.

Кўп ҳолларда ҳаракат мунтазамлиги транспорт воситаларининг техник ҳолатига, электр таъминотига, йўл ва сигнализағияларга, ҳайдовчилар малакаси ва уларнинг интизомига ҳамда бошқа бир қанча омилларга боғлиқ бўлади.

Ҳаракат мунтазамлигини яхшилаш соҳасида сўнгги йилларда йирик шаҳарларда транспорт воситалари қатновини бошқариш учун светофор сигнализағияларидан жуда кенг фойдаланилмоқда. Бундай светофорлар автоматика ёрдамида ишлаб, ҳаракатни тартибга солишда “кўк чироқ” ва “шаҳар тизими”дан фойдаланади. “Шаҳар тизими”да ишловчи светофор сигналлари электрон-ҳисоблаш машиналари ёрдамида транспорт оқимлари ўзгаришига қараб, ўз ишлаш ғикларини ўзгартиради. Бундай “шаҳар тизими” ҳозир Тошкент шаҳрининг ўнлаб чорраҳасида ишлаб турибди.

Ҳаракат хавфсизлиги ҳамда транспортнинг атроф муҳитга зарарли таъсирини камайтириш мураккаб ва жуда актуал масалалардан биридир. Ҳаракат хавфсизлигини яхшилаш ҳар бир транспорт турига тегишли бўлиб, бунга транспорт воситалари конструкториясини такомиллаштириш, ҳаракатни тартибга солиш, ҳайдовчилар малакаси ва интизомини ошириш, иш олди медицина

текширувини жорий этиш ва бошқалар ҳисобига эришилади. Атроф муҳитга зарарли таъсирларни камайтириш транспорт воситалари ишидаги шовқинни камайтириш ва автомобиллар чиқарадиган газлардаги заҳарли моддаларни камайтиришни билдиради. Шовқинни камайтириш автобус конструкциясини такомиллаштириш, вақтида таъмир қилиш ва сервис (техник) хизмати яхшилаш ҳисобига бажарилади. Газлардаги заҳарли моддаларни камайтириш учун двигатель цилиндридаги ёнилғи тўла ёнишига эришиш зарур. Бунга электрон тизими, форкамера ёндириш тизими ва бошқа конструктив янгиликларни қўлланиш, ёнилғи тайёрлаб цилиндрга пуркаб берадиган карбюраторларни созлаш ҳамда ёнилғи таркибини яхшилаш ҳисобига эришилади.

Шаҳар пассажир транспорти тизимида электр автомобилларни ҳамда шаҳар автобусларини водород ёнилғисига ўтказиш атроф-муҳитга заҳарли моддалар чиқаришни камайтиришнинг фаол масалаларидан ҳисобланади. 2000 йил бошларида Швейцариянинг MAN Vehicules Industriels S.A. (Германиянинг MAN Nutzfahrzeuge AG конферни филиали) биринчи бор паст рамали NL русумли вагон типидagi шаҳар автобуси яратган бўлиб, у халқаро "Энг яхши 1999 йил шаҳар автобуси" номенағиясига (мавқеига) эга бўлди. Бундай автобус водород ёнилғисига ишлаб 250 км юриш заҳирасига эга. Ҳозирги кунда икки автобус: биринчиси – Нюрнбергда (октябр 2000 йил) ва бошқаси (январ 2001 йил) Эрланге шаҳарларида пассажирларга хизмат қилаётир. Мутахассисларнинг фикрича, алқтернатив табиий газга нисбатан альтернатив водород ёнилғисининг келажак истиқболи юқори бўлиб, энг экологик тоза ёнилғи ҳисобланади. MAN конферни бундай автобусларни кўплаб чиқаришни 2005-2010 йилларга режалаштирган.

12 марта ўтказилган шаҳар автобус – 2001 танловида 6 та янги автобус моделлари кўриб чиқилди. Улардан иккитаси – калта синфли "миди" (Mercedes-Benz Cito ва Neoplan Centroliner), учтаси стандарт 12 метрли (Den Oudsten - Голландиядан, Volvo 7000 Швециядан ва Hispano Habit Испаниядан). MAN фирмаси ноананавий 15 метрли автобусни кўрувга қўйди.

Энг аввало, шуни айтиш керакки, барча шаҳар автобуслар маркаларидан қаътий назар бир-бирига ўхшаш конструкғияга ва бир хил агрегатларга эга. Барча автобусларининг бошқарув рули (ZF Servocom ва автоматик узатиш қутиси ZF SHP ёки Voit 864.3) га эга. Ҳаммасида ҳам кондифионер бор. Пассажирлар чиқиши ва тушишини осонлаштурувчи kneeling тизимли автобусни тўхтаганда "пасайтирувчи" механизми бор.

Ҳар бир жюри азосининг 12 баллдан бир автобусга овоз бериши мумкин бўлганидан 7 балл тизимида ўтказилган танлов натижаси бўйича Германиянинг Mercedes-Benz Cito автобуси биринчи ўринда бўлиб 49 балл йиғди. Иккинчи ўринда Испаниянинг Hispano Habit автобуси бўлди. Иккала автобус ҳам ҳозирча ўз миллий давлатларида ишлаётирлар. Танловда автобуслар нархи ҳисобга олинмаган. Учинчи ўринни Швеғиянинг Volvo 7000 автобуси эгаллади.

Mercedes-Benz Cito автобуси маълумотлари

Куч агрегати дизел-электр тизимида ишлайди. 4-ғилиндрли дизелқ 170 от кучи қуввати билан орқа кўприкка уланган 118 киловаттли электормоторни

айлантиради. Бу эса автоматик узатиш қутиси вазифасини бажариб, ҳайдовчи ишини енгиллаштиради. Ўтказилган тажрибаларга кўра 100 км масофага 20 литр дизелқ ёнилғиси ишлатилади. Бу автобуснинг Германиядаги нархи 350 минг DM (дойч марка).

XI БОБ. САНОАТ ТРАНСПОРТИ ТАВСИФИ, ЮТУҚЛАРИ ВА РИВОЖЛАНИШ МУАММОЛАРИ

1. Саноат транспорти тавсифи ва техника воситалари

Мужассамланган “саноат транспорти” тушунчаси саноат, қурилиш, қишлоқ хўжалиги ва бошқа корхоналарга хизмат кўрсатувчи умум фойдаланилмайдиган транспорт воситаларини англатади.

Саноат транспорти жойлашиши ва вазифаларига кўра ташқи ва корхона ичи транспортига бўлинади.

Ташқи саноат транспорти воситалари корхонага келтириладиган хом ашё, ярим фабрикат, ёнилғи ва бошқа турли хил буюмларни умум фойдаланиладиган магистрал транспортидан корхона ичига ва тайёр маҳсулотлар ҳамда бўшаган вагонларни магистрал транспорт йўлларигача ташиш билан шуғулланади.

Корхона ичи саноат транспорти хом ашё, ярим фабрикатлар, турли хил деталлар, ёнилғи ва бошқа буюмларни омборлардан ғехларга, ғехлараро ва ғех ичида, тайёр буюмларни эса ғехлардан омборларга ташиш билан шуғулланади.

Саноат транспорти техника жиҳозлари бўйича ҳар хил бўлиши-темир йўл, автомобиль, сув, қувур орқали юборғич (трубопровод) ва махсус транспорт (монорелқс, осма канат ва ҳоказо)лар комплекси ёки улардан айримлари бўлиши мумкин. Бундан ташқари унга ғехлар ичи, ғехлараро ишловчи турли конвейер ва транспортёрлар, электр ёки автомобиль қуввати билан ишловчи юк каралари ва бошқалар кириши мумкин.

Ташқи саноат транспорти асосан темир йўл ва автомобиль транспортларидан иборатдир. Сув йўллари ёқасидаги корхоналар сув транспорти воситаларидан фойдаланади, ўз сув кемалари, бекатлари бўлиши мумкин. Катта ҳажмдаги юкларни ҳамда айрим турдаги юкларни ташишда корхона ва ғехлар ичидаги темир йўл шаҳобчалари ва воситаларидан фойдаланилади.

Ҳозир саноат ташқи транспорти ва ғехлараро юк ташиш ишларининг 95 фоизидан кўпи темир йўл ва автомобиль транспорти ёрдамида бажарилмоқда. 2000 йилда Ўзбекистон Республикасида саноат, қурилиш корхоналари ичидаги темир йўл шаҳобчаларининг умумий узунлиги 2,6 минг километр эди. Бу кўрсаткич умум фойдаланиладиган магистрал темир йўл узунлигига яқинлашиб боради. Статистик маълумотларга кўра саноат ичи темир йўл шаҳобчалари кўрсаткичи 2000 йилга келиб 1995 йилга нисбатан 1100 км га камайган. Бу деган сўз 1100 км саноат ичи темир йўл транспорти шаҳобчалари вақтинчалик консервағияга ўтган. Бу ҳол эса айни темир йўл шаҳобчалари эгаларининг иқтисодиётига салбий таъсир этади. Шунинг учун ҳам айни масалани темир йўл шаҳобчаси мулк эгалари билан бирга уларнинг юқори поғонадаги ҳиссадорлик

уюшмалари ҳамда жойлардаги ҳокимиятлар синчиклаб ўрганишлари ва темир йўл шаҳобчалари ишини қайтадан тиклаб, жойлардаги мулкдорлар иқтисодиётини яхшиланишига кўмаклашишлари зарур.

Саноат корхоналари темир йўл шаҳобчаларига қаршли транспорт воситаларининг ярмидан кўпи электровоз ва тепловозлардан иборат.

Кўпчилик конларнинг очик усулда қазиб чиқариш ерларида саноат транспорти сифатида электровоз йўллардан ташқари ишловчи кўп юк кўтарувчи автомобиль-самосваллардан фойдаланилмоқда.

Ўзбекистон Республикаси саноат транспортида ишлатилаётган темир йўл локомотивларининг техника кўрсаткичлари 14-жадвалда берилган.

14-жадвал

Саноат темир йўл транспортидаги локомотивлар техник тавсифи

Локомотивлар серияси	Ишлаб чиқарилган жойи	Двигателининг қуввати		Оғирлиги, тг	Ҳар бир ўқдан изларга тушувчи оғирлик, тг	Тортиш кучи, Кгк
		квт соат	от кучи			
Электровозлар						
1 УПК	Россия	840	–	80	20	12000
21Е1	Чехия	1560	–	150	25	19800
26 Е	Чехия	2550	–	180	30	31700
ЕЛ-1	Германия	2100	–	150	25	24900
Д 94	Россия	2550	–	94	28,5	24000
Тепловозлар						
ТЭМ-1	Брянск заводи	–	1000	122,4	20,4	20000
ТГМ-10	–“–	–	1200	121,2	20,2	23000
ТГМ-3	Людиновск заводи	–	750	68	17,0	14000
ТГМ-5	–“–	–	2x1200	160	20	46000
ТГМ-1	Муромск заводи	–	400	48	16,0	12200
ТГМ-23	–“–	–	500	48	16,0	14000
ТГК-2	Калужск заводи	–	150	25	12,5	6250
ТГК-2	–“–	–	220	30	15,0	7400
ТГК-6	–“–	–	2x1200	2x86	22,0	2x1300

Саноат темир йўл транспортида ишлатиладиган вагонлар асосан магистрал темир йўл транспортидаги вагонларидан ташкил топган бўлиб, уларнинг учдан бир қисми кичик бортли очик платформалардан, тўрдан бир қисми думкарлар (ҳар бир ўқига двигателк ўрнатилган ва юкни ўзи ағдариб туширадиган вагонлар)дан, бешдан бир қисми ярим вагонлардан, ўн фоизга яқини ғистерналардан ва қолганлари бошқа турдаги вагонлардан иборатдир.

Очик усулда ишланадиган тоғ конларининг чуқур жойларида ишлаш учун кўтариш қобилияти 70...170 т бўлган Япониянинг “Камағу”, Германиянинг “”, Америка қўшма штатининг “Катерпиллар” ва Швециянинг “Юклид” модели

автопоездлари қўлланилади. Келажакда эса автопоездларнинг кўтариш қобилияти 200 т ва ундан ортиқ ҳам бўлишини назарда тутиш лозим. Бундан ташқари Амударё сув йўллари ёқасидаги саноат корхоналарида 10га яқин сув кемаси ва бошқа транспорт жиҳозлари ҳам мавжуддир.

Экспертлар баҳоларига кўра, бир йил мобайнида саноат транспорти барча турларида 2,5 млрд. тонна юк ташилган. Улар ўртасидаги юк ташиш тақсимоти 15-жадвалда берилган.

15-жадвал

Турли саноат транспортларида умумий юк оборотининг тақсимланиши

Саноат транспорти Турлари	Юк оборотининг тақсимланиши, фоизда			
	1965 йил	1970 йил	1980 йил	2000 йил
Темир йўл	46,8	45,1	42,2	50,8
Автомобиль	33,6	74,4	43,8	46,9
Бошқа транспортлар (конвейер, қувур орқали юборғич, осма канат йўллари)	19,6	21,5	23,1	2,9

Изоҳ: 1965...1980 й. собиқ СССР ва 2000 й. Ўзбекистон Республикаси статистика кўрсаткичи 2000 йилда Ўзбекистон Республикаси темир йўл шаҳобчаларида 141,4 млн. тонна юк ўртача 9,5 километр масофага ташилди. Саноат темир йўл транспортида ташилган юклар умумий ҳажми магистрал темир йўлларда ташилган юклар ҳажмидан 2,93 марта кўпдир.

2. Саноат транспортининг ўзига хос техник-иқтисодий хусусиятлари

Саноат корхоналарига тегишли транспортлар бир қанча ўзига хос хусусиятлари билан магистрал транспортлардан ажралиб туради.

Саноат корхоналарига тегишли транспортлар ташқи ва ички ташишларда ҳам, қисқа масофаларга ташишларда ҳам транспортнинг турли хилларидан фойдаланадилар. Кўп ҳолларда саноат транспорти вазифаларини темир йўл ва автомобиль транспортлари бажариб, улар катта миқдорли юкларни корхоналар ичида ёки темир йўл транспорти магистралларида ва корхоналар орасидаги ташқи алоқа йўлларида ташиш билан шуғулланадилар. Масалан, саноат темир йўл транспорти шаҳобчаларида 2000 йилда 144,1 млн. тонна юк ўртача 9,5 километр масофага ташилганлиги ва бу магистрал темир йўлларда ташилган юклар умумий миқдоридан 2,93 марта кўплиги қайд қилинган. Темир йўллардаги ортиш ва тушириш ишлари умумий ҳажмидан 80 фоизи ҳам саноат темир йўл шаҳобчаларида бажарилгандир.

Юқорида айтилганларга кўра, саноат транспортида кўп мингли ишловчилар бўлиши туфайли ишлаб чиқариш маҳсулотлари таннархида улар учун сарфланган харажатлар улуши ҳам каттадир.

Саноат корхоналари жуда кўп ташиладиган юклар тури ва тавсифига мосланган ёки ихтисослаштирилган транспорт жиҳозларига эгадир.

Саноат корхоналарига қарашли транспортларда юк ташиш таннархи магистрал транспортлар турларида юк ташиш таннархидан анча юқори (қиммат)

бўлади. Бу бошланғич ва сўнгги ишлар харажатлари тенг бўлгани ҳолда қисқа масофаларга юк ташиш бир хил вақтга тўғри келадиган юк оборотлари кам бажарилиши билан изоҳланади.

Саноат темир йўл транспорти умумий ташқи алоқалардаги ташишларнинг ярмига яқинини бажаради. Қолган ташқи юк ташиш алоқалари саноат корхоналаридаги автомобиль, конвейер ва бошқа транспорт турлари ёрдамида бажарилади.

Катта миқдорли юкларни ташишда саноат темир йўл транспортнинг (айниқса электрлаштирилган) иқтисодий самарадорлик билан кенгроқ ривожлантириш мақсадга мувофиқдир. Айтиқса тоғ конлари очик усулда ишланадиган жойларда электрлаштирилган темир йўлларни кенгайтиришнинг иқтисодий аҳамияти каттадир.

Саноат темир йўл транспортнинг ўзига хос томонларига қуйидагиларни киритиш мумкин: поездлар умумий оғирлиги ва ҳаракат тезлигининг (15...40 км/соат) кичиклиги; юк ташиш зичлигининг озлиги; изларнинг бурилиш жойлари кичик радиусларда бўлиб, нисбий кўтаришлар катталиги; бекатлараро масофаларнинг кичиклиги; кўп ерларда темир йўл излари автомобиль йўллари билан кесишганлиги; пассажирлар ташилмаслиги ва бошқалар.

ХII БОБ. ТРАНСПОРТНИНГ ЯНГИ ТУРЛАРИ

Ҳозирги даврда юк ва пассажирлар оқимлари тез суратлар билан ошиб бориши, одамлар кам яшайдиган, мураккаб топографияли ерларда ва катта шаҳарларда транспорт магистралларини қуришни қийинлиги, ҳаракат тезлиги ва ишлаётган транспорт воситалари сонини ошириш, шинамликлар яратиш ва ташиш таннархини камайтириш масалалари транспортнинг янги ва юқори даражада ривожланган турларини излаб топишликни тақозо этади. Ҳозирги кунда амалда мана шундай транспорт турларини экспериментал вариантлар ёки улар лойиҳалари ҳамда баъзибир қизиқарли фикрлар мавжуддир.

Янги транспорт турлари тўғрисида кўпинча фикрланган, анча илгарилардан ҳам маълум, аммо янги техника ривожини асосида амалга оширилиши мумкин бўлган транспорт турлари тушунилади. Транспортнинг янги турларига қуйидагиларни киритиш мумкин: ҳаво ёстикчаси тамойилида ва магнит қутбларида ишловчи кема ва баъзибир аппаратлар; монорелқс(бир излик) йўллар; қувур орқали юборғич транспортини янги ажойиб турларини; ҳар хил транспорт воситалари комбинациялари ва одат тусига кирмаган тамойилдаги тизимлар.

Ҳаво ёстикчаси асосида ишловчи сув кемалари. Ҳаво ёстикчаси асосида ишловчи сув кемалари ХХ аср 60-йиллардан бошлаб кенг тарқала бошлаган бўлиб, ҳозирги кунда асосан дарёларда ва денгиз қирғоқларига яқин қисқа масофали маршрутларда ишламоқдалар. Ҳаво ёстиғи тамойилида ишловчи ҳаво кемаси “духоплав”дан фойдаланиш тўғрисидаги фикр 1853 йили биринчи бўлиб Россияда айтилган эди. Бундан 50 йил илгари мана шундай аппаратларни яратиш имконияти борлиги тўғрисида К.Э.Циолковский ҳам ўз илмий асарларида ёзган

эди. Ҳозирги кунда жаҳон мамлакатларида ҳаво ёстиғи тамойилида ишловчи сув кемасининг бир неча моделлари ишлаб чиқилгандир. Ла-Манш бўғози орқали ҳаво ястиғи тамойили асосида ишловчи жуда катта пассажирлар ташувчи денгиз кемаси ишлаб турибди. Унинг узунлиги 39,2 метр, эни 22,8 метр. сувни сиқиб чиқариш қобилияти 180 тонна ва юк кўтара олиш қобилияти 80 тоннадан иборат бўлиб ҳаракат даврида кеманинг учи сув сатҳидан 1,8 метргача баландликкача кўтарилиши мумкин. Кемага тўртта турбавинтли двигателк ўрнатилган бўлиб, уларнинг умумий қуввати 13600 от кучига тенг, сузиш тезлиги 80 денгиз узелига (ёки 140...150 км/соат) тенгдир. Ҳаво ястиғи тамойилида ишловчи кемалар сувнинг саёз жойларида ҳам сузишлари осон ва сузиш тезликлари жуда каттадир. Бундай кемалар тўхташ жойи учун махсус бекат қурилмалари ҳам зарур эмас. Аммо бу тамойилда ишловчи кемаларнинг баъзибир камчиликлари бор. Масалан, катта тўлқинли (2...4 баллдан юқори) сувларда ва жуда кичик тезлик билан сузишда улар ўз мувозанатларини сақлашлари қийин. Сув сатҳидан кўтарилиб сузиш даврида пайдо бўлувчи сувнинг жуда майда бўлаклари кемаларни айрим қисм ва агрегатларини емирилишини тезлатади. Бундай кемаларнинг яна бир камчилик сузиш учун жуда катта қувват талаб қилиш билан бирга кучли шовқин чиқариб ишлашларидир. Юқорида келтирилган камчиликларга қарамай ҳаво ястиғи тамойили асосида сузувчи кемалар лойиҳа ва конструкторларини ривожлантириш борасида жуда кўп ишлар қилинаётир. Масалан, 1977 йили Францияда 365 пассажир ва 45 автомобиль сиғдирувчи янги ҳаво ястиғи тамойили асосида ишловчи сув кемаси яратилди. Бу кемага учта турбовинтли двигатель ўрнатилган бўлиб, ҳозирги кунда у Па-де-Коле бўғозда ишлаётир.

Қуруқликда ишловчи ҳаво ястиғи тамойилида ишловчи аппаратларнинг экспериментал нусхалари ёки улар лойиҳалари ҳам яратилгандир. Мана шундай аппаратлар қаторига ҳаво ястиғи тамойилида ишловчи автомобилнинг экспериментал нусхаси киради. Бундай автомобилнинг остки қисми ясси қилиб ясалган бўлиб, унинг тагига компрессорлар орқали ҳаво берилади. Унинг атроф томонида эластик материаллардан юбкаси бўлиб, улар автомобиль таг қисмини ердан юқоригача кўтарилиб ишлашига ёрдам беради. Автомобилнинг орқа томонидаги бир ёки бир нечта ғилдираклари ерга таянч бўлиб тортиш кучини яратиш имкониятини беради. Мана шундай экспериментал автомобиль конструкторлари жаҳон мамлакатлари - Россия, Франция, Англия ва бошқа давлатларда ҳам ишлатилиб кўрилган. Аммо бундай автомобилни бошқариш жуда қийин бўлиб, улар кучли шовқин ва тўзон чиқариб ишлашлари билан бир қаторда ниҳоятда катта қувват талаб қилиб ишлаш самараси кичикдир.

Монорелкес(бир излик) йўллар. Монрелкес ёрдамида юк ва пасажирларни ташиш масалалари бундан 200 йил илгарилари таклиф этилган бўлишига қарамай фақат охириги 25...30 йиллар мобайнида бундай қурилмалар дунёнинг бир қанча шаҳарларидаги кўрғазмаларда, дам олиш сайилгоҳларида ва шаҳар ичидан аэропортларгача (ва аксинча) пассажирлар ташишда қурила бошлади. XX аср бошларида Россияда ўрмон ёғочларини ташишда монорельс йўлларида фойдаланилган. Биринчи пассажирлар ташишга мўлжалланган монорелкес йўллар

1901 йил Вутепертали шаҳрида қурилган. Бу монорелқс йўлнинг энг катта камчилиги унинг ғилдираклари металлдан ясалган бўлиб, рельсларда ғилдирашилганда қаттиқ овоз чиқариб ғулдирашидир.

Ҳозирги замон монорелқс йўлларининг асосий компонентлари эскадаларга кўтарилиб қурилган металл ёки металл-бетонлар ва пневматик шинали аравачаларга ўрнатилган ҳаракатланувчи вагонлардан иборатдир.

Монорелқс йўллардаги ҳаракатлар асосан электр қуввати орқали бажарилади. Шунинг учун ҳам улар атроф-муҳитни ифлос қилмасдан ва кам шовқин билан ишлайдилар. Монорельс йўлларда ишловчи транспорт воситалари бир ёки бир неча вагонлардан иборат бўлиши мумкин. Амалда ишлаётган монорельсли транспорт воситаларининг максимал ҳаракат тезликлари 70...125 км/соатга тенг бўлиб, ташиш қобилияти соатига 40 минг пассажирга етказилиши мумкин. Монорельс йўллар қуриш метрополитен қурилишига нисбатан 2 марта арзондир. Эстакада ўрнатиш мумкин бўлган ерларда монорельс изли транспортларни шаҳар ичи ёки шаҳар атрофидаги пассажирларни ташишда ишлатиш мақсадга мувофиқдир.

Ҳозирги кунда дунёда энг узун ва техник жиҳатдан ажойиб қурилган 13,2 километрли осилма монорельс йўл Токио шаҳри марказини аэропорт билан бирлаштрувчи қурилмадир. У ерда 3 ёки 6 вагонли поездлар 60...70 км/соат тезлик билан ишлаб турибди.

Экспериментал монорельс изли йўллар Франгияда ҳам бор. Кейинги йилларда Дюсселқдорф шаҳрида монорелқс йўли экспериментал участкаси ишга туширилган бўлиб, унда 30...35 киши сиғадиган пластмассадан ясалган вагонлар 35 км/соат тезлик билан электрон-ҳисоблаш машинаси ёрдамида автоматик бошқариш усули билан ишлаб турибдилар.

Филиппин давлати пойтахти Манила шаҳрида 135 километрлик монорельс йўллар қуриш лойиҳаси ишлаб чиқилгандир.

Монорельс йўли транспортларида ҳаракат тезлигини 350...450 км/соатга етказиш имкониятлари борлиги ҳисоблаб чиқилгандир.

Бундай транспорт воситалари ғилдиракли экипажлардан иборат бўлиб, уларнинг текис ҳаракатланиши учун ҳаво ёстикчалари тамойилини қўллаш кўзда тутилмоқда. Ҳаво ёстиғи асосида ишлашга мўлжалланган “Левакор” номли монорелқс йўли лойиҳаси XX асрнинг 60-йилларда “Форд” фирмаси томонидан ишлаб чиқилган. Бу лойиҳага биноан ишловчи вагонлар сиғими 200 киши бўлиб ҳаракат тезлиги 250...500 км/соатга мўлжалланган.

Франгияда 5 метр баландликда бетон балкаларда ҳаво ёстиғи тамойили билан ишлашга мўлжалланган аэропоезд яратиш устида жуда катта экспериментал ишлар олиб борилаётир. Бу ерда ҳаракатланиш олдидан компрессорлар вагон билан балка орасида ҳаво ёстиғини ташкил қиладилар. Ўтказилган тажрибалар шуни кўрсатдики, 80 пассажир сиғдирувчи вагонлар ҳаво ёстиғи тамойилида 345 км/соат ҳаракат тезлигига эришиши мумкин.

Мана шундай тажриба ишлари Япония, Англия ва АҚШ да ҳам ўтказилаётир.

Магнит қутблари орасида ҳаракатланувчи аппаратлар. Бундай тамойилда

ишловчи транспорт тизимининг келажяги каттадир. Мана шу йўналиш бўйича кўп хорижий мамлакатларда илмий-тадқиқот ва экспериментал-конструкторлик ишлари олиб борилмоқда. Масалан, АҚШ даги “Вестингауз Электрик” фирма экспериментал лабораториясида магнит кутблар орасида ҳаракатланувчи патрон ишлатилиб кўрилди. Бундай патрон “вагонлар имитацияси” бўлиб магнит кутблар орасида 5 мм тирқиш билан 240 км/соатгача тезлик билан ҳаракатланди. Германиядаги “Краусс-Мофей” фирмаси 1969 йили 1 километр масофада экспериментал ҳалқа йўлида электр двигатели ёрдамида ва магнит кутблар орасида вагон моделини 150...220, кейинчалик эса 300 км/соат тезлик билан ҳаракатга келтирилди. Махсус электродвигателларни қўллаш натижаси амалда шовқинсиз ишловчи тизим ишлаб чиқилган бўлиб, у вагонларни ҳаракатлантириш учун қувват ҳам талаб қилмайди.

Бундай тамойилга асосланувчи транспортлар шаҳар ичида ва шаҳарлараро пассажир ташишга мўлжалланмоқда. Шаҳар ичи ва шаҳар атрофида ишловч аппаратларни ҳаракат тезлиги 400...500 км/соат бўлиши мумкин.

Биринчи экспериментал “магнит трассаси”да ишлашга мўлжалланган транспорт Олма-Ота шаҳрига лойиҳаланган бўлиб, ҳаракат тезлиги 90 км/соат. Бунда ҳаракат тезлиги кичиклигининг асосий сабаби, унинг жуда қисқа (400 метр) масофада тўхтаб ишлашга мўлжалланганлигидир, аммо бу лойиҳа ҳозирча амалга оширилмаган.

Инерғион транспорт. Инерғион транспорт ишлаш тамойили катта массали маховикларни айлантириш натижасида кинетик энергия заҳирасини ҳосил қилиб, кейинчалик эса бу энергиядан фойдаланишдир. Бундан 100 йил илгари инженер В.И.Шуберский томонидан бундай фикр таклиф этилган бўлиб, фақат 1953-1969 йиллар мобайнида Швейцарияда ва Африкада 70 кишига мўлжалланган автобус (гиробус)ни 4,5...7,6 километр масофада ишлатиб кўрилди. Бундай гиробус двигателидаги маховикнинг массаси 1,5 тонна (гиробус массасининг 10%) бўлиб, 25 минут давомида минутига 3000 оборот тезлик билан айлантириш натижасида унда 9 килловатт “энергия заҳираси” ҳосил қилинади. Гиробус ҳаракат тезлиги 50 км/соатгача етганлигига қарамай йўлда тез-тез тўхтаб ишлаши натижасида унинг ҳаракат тезлиги 20...25 км/соатга тўғри келади.

“Энергия заҳирасининг” 60 фоизгачаси 2,5 километр масофа атрофида сарфланганлиги сабабли йўлларда гиробус маховигини қайтадан айлантирувчи двигателлар зарур бўлди.

Инерғион транспортлар ишлашида шовқин кам бўлиб ва атроф-муҳитга заҳарли моддалар ҳам чиқарилмайди.

Баъзибир давлатларда супермаховиклар ишлаб чиқиш масаласида тадқиқот ишлари олиб борилаётир. Чет эл маълумотига кўра 100 килограмм массали супермаховикни минутига 30 минг оборот тезлик билан айлантирилса “заҳирага олинган” энергия енгил автомобилларни 160 километр масофага ҳаракатлантириш имкониятини берар экан.

Ҳаракатланувчи тратуарлар ёки пассажир конвейерлари XX асрнинг 50-йилларидан бошлаб ишлаётир. Бундай конвейерлар узун йўлакларда кўп сонли

пассажирларни ташишда, метро бекатлараро ўтиш жойларида, катта савдо марказларида, аэропортларда, жумладан Тошкент аэропортида, заводларда, виставкаларда ишлатилиши назарда тутилган бўлиб, уларни ҳаракат тезлиги секундига 0,60...0,90 метр бўлиб, ҳаракатланувчи конвейерлар иш унуми соатига 3...16,5 минг кишига етказиш мумкин.

Ҳозирги кунда секундига 5,5 метр ёки 20 км/соат тезлик билан ҳаракатланувчи конвейерлар устида тадқиқот ишлари олиб борилаётир. Бундай конвейерларга кириш ва чиқиш жойларида тезлик поғоналик қилиб камайтирилиши лозим. Бундай конвейерларни келажакда кўп жойларда ишлатиш мақсадга мувофиқдир.

Пассажирлар ташишга мўлжалланган қувур орқали юборғич транспорти лойиҳалари. АҚШ даги бир қанча фирмалар томонидан ишлаб чиқарилмоқда. Бундай лойиҳаларга биноан қувурларлар ичида пассажир вагонлари ҳаракатланиши лозим. Бу тамойилга биноан, вагоннинг олд томонидаги ҳавони унинг орқа томонига ўтказиб, вагонни ҳаракатлантиришга мўлжаллангандир. Баъзи бир лойиҳаларда компрессорли двигателлар ўрнатиш ҳам мўлжалланган. Техник-иқтисодий ҳисоблар шуни кўрсатадики, ҳаракат тезлиги 640 км/соатга етса, бундай пассажир ташишга мўлжалланган қувур орқали юборғич транспорти ҳаво транспорти билан рақобат қилиши мумкин экан. Ҳозирги кунга қадар бундай лойиҳалар амалга оширилгани йўқ.

Гравитацион йўллар қуриш фикрлари ҳам жуда ажойибдир. Бу фикрга биноан ерни аниқ хордаси бўйича тоннелқ қазилиб унда вакуум ҳосил қилинган тақдирда поездлар ташқи куч таъсирисиз тоннелнинг ярим йўлигача тезланиб борадилар ва иккинчи ярмида эса ҳаракат тезлиги секинлашиб боради. Назарий тушунчаларга кўра гравитацион йўллардаги ишқаланишга кетадиган қаршилиқни йўқотила олинса (масалан, поездларни магнит қутблар орасига олиниб бўлса), бундай поездлар ерни ҳар қандай хорда оралиғини 42 минут 11 секундда босиб ўтиши мумкин экан, чунки оралиқ қанча узоқ бўлса, поездни йўлнинг биринчи ярмидаги тезланиши ҳам шунча кўп бўлади.

Амалда гравитацион йўллар қуриш фикрлари метрополитен қурилишида қўлланилмоқда. Поездлар тўхташ жойидан сўнгги участка пастга қаратиб уклон берилган бўлиб поездни тезланишига ёрдам беради. Тўхташ жойига яқинлашгандаги уклон тепага қаратилган бўлса у тормозни ишлатмаса ҳам поездни секинлашига ёрдам беради.

ХIII БОБ. ТРАНСПОРТНИНГ АСОСИЙ ТУРЛАРИ ЎРТАСИДА ЮК ВА ПАССАЖИР ТАШИШНИ ОҚИЛОНА ТАҚСИМЛАШ

1. Транспортнинг айрим турлари ўртасида юк оборотини тақсимлаш

Юк ташиш ҳажмининг тобора ўсиб бориши барча транспорт турлари ўртасида ташиш ишларини мақсадга мувофиқ тақсимлашни ва шу муносабат билан транспортнинг айрим турларини янада ривожлантиришни тўғри белгилашни тақозо этади.

Барча транспорт турларининг комплекс ривожланиши ва улар ўртасидаги юк ташишнинг оқилона тақсимланиш транспортга сарфланадиган маблағларнинг

самарадорлигини оширади ва юк ташиш билан боғлиқ бўлган мамлакат иқтисодиёти харажатларини камайтириш имконини беради.

У ёки бу транспорт турида юк ташишнинг иқтисодий жиҳатдан мақсадга мувофиқлик масласи ҳар бир транспорт турининг техник-иқтисодий кўрсаткичлари ва юк ташишдаги ишлаб чиқариш шарт-шароитлари ҳисобга олинган ҳолда ҳал қилинади.

Ҳозир мамлакатимиз темир йўл транспортида юклар катта масофаларга ташилиши билан бирга анчагина юклар қисқа масофаларга ҳам ташилмоқда. Қисқа масофага юк ташишда, шу жумладан, катта ҳажмдаги юкларни ташишда автомобиль транспорти муҳим ролқ ўйнамоқда. Шу муносабат билан Ўзбекистон шароитида автомобиль ва темир йўл транспортлари ўртасида юк ташиш ишларининг мақсадга мувофиқ тақсимланиш жуда катта аҳамиятга эгадир. Буни қуйидаги мисолда кўриб чиқамиз: Тошкентдаги 1-сон вино заводи бирлашмасидан Олмалиқ шаҳри магазинларига арақ-вино маҳсулоти ташиб бериш керак, дейлик. Ташиш масофаси 60 км. Бу юкни ташиш учун аралаш автомобиль-темир йўл транспорти ва тўғридан-тўғри автомобиль транспорти вариантларидан фойдаланиш мумкин. Қайси вариантдан фойдаланиш афзалроқ эканлигини аниқлаш учун иккала вариантда ҳам юк ташиш харажатларини билиш зарур. Юк ташиш харажатларини таққосланишни осонлаштириш учун керакли маълумотларни 16-жадвалда келтирамиз.

Бу мисолдан кўриниб турибдики, бир тонна арақ-вино маҳсулоти 60 км масофага ташилганда транспорт харажатлари тўғри автомобиль транспорти вариантыда ташиш аралаш автомобиль-темир йўл транспорти вариантга нисбатан 10 доллардан кўпроқ қисқартади. Демак, юкнинг хилига қараб ҳар бир транспорт туридан мақсадга мувофиқ фойдаланиш мамлакат иқтисодиётидаги транспорт харажатларини камайтиришда катта аҳамиятга эгадир.

16-жадвал

Икки хил транспорт вариантларида юк ташиш харажатлари
(1 тоннага, америка доллари ҳисобида)

№ п/п	Бажариладиган ишлар	Аралаш автомобиль темир йўл транспорти вариантыда	Тўғри автомобиль транспорти вариантыда
1.	Завод омборида юкни автомобилга ортиш	0,50	0,50
2.	Темир йўл транспорти бекатига автомобилда юк ташиш (масофа 5 км)	0,44	-
3.	Темир йўл транспорти бекатида юкни майдончага тушириш	0,50	-
4.	Юкни темир йўл вагонидан ортиш	0,50	-
5.	Юкни Тошкентдан Олмалиққача ташиш	1,00	2,50
6.	Олмалиқда юкни темир йўл вагонидан майдонгача тушири	0,50	-

7.	Юкни автомобилга ортиш	0,50	-
8.	Олмалиқ темир йўл бекатидан савдо жойларигача юкни ташиш (масофа 10 км)	0,69	-
9.	Автомобилдан юкни савдо жойларига тушириш	0,50	0,50
10.	Экспедиционер (кузатиб бориш) харажатлар	1,36	0,50
	Жами бевосита харажатлар	6,49	4,00
11.	Сингандан кўриладиган зиён	9,00	4,80
12.	Темир йўл транспортида ташилганда захирадаги маҳсулот учун айланма маблағ харажатларининг ошиши	4,07	
	Ҳамма харажатлар	19,56	8,80

Темир йўл транспорти билан автомобиль транспорти ўртасида юк ташишни оқилона тақсимлашнинг асосий тамойили ижтимоий меҳнат сарфини иложи борича қисқартишдир. Ижтимоий меҳнат сарфи иқтисодий кўрсаткичлар тизими бўйича аниқланади ва унга фақат юқорида кўрсатилган харажатлар қийматигина кириб қолмай, натурал кўрсаткичлар қиймати (масалан, амортизация харажати) ҳам киради. Лекин қиймат кўрсаткичлари муҳимроқ ҳисобланади, чунки улар аниқ ҳисобга олинади ва муайян ишлаб чиқариш (юк ташиш) шароитида транспортнинг қайси бир турини ишлатиш афзалроқ эканлигини аниқлаш имконини беради.

Юк ташиш, ортиш-тушириш ишларига турли хил транспортда турлича вақт сарфланади. Юкни тез етказиб бериш нуқтаи назаридан транспортнинг у ёки бу турини баҳолаш кўрсаткичи сифатида юкларни етказиб бериш тезлиги ошиши ҳисобига транспорт жараёнидан ҳоли бўлган юк қиймати олинади (у мамлакат иқтисодиёти айланма маблағларининг бир қисмини ташкил этади). Бу кўрсаткич қимматбаҳо юклар ташилаётганда айниқса катта аҳамиятга эга бўлади.

Тез бузиладиган юкларни ташишда етказиш тезлиги бошқача аҳамият касб этади. Юк ташиш вақти оша бориши билан тез бузиладиган юклар сифати пасаяди ва бундан кўриладиган зиён орта боради. Шу сабабли транспортнинг у ёки бу турини танлашда ташилаётган юк сифатининг пасайиши ва бундан кўриладиган зиён назарда тутилиши лозим.

Баъзан маълум бир транспорт туридан фойдаланишни баҳолашда қиймат кўрсаткичлари етарли бўлмай қолади. Бундай ҳолларда қўшимча равишда натурал кўрсаткичлардан фойдаланилади. Буларга, масалан, сарфланган ёнилғи миқдори, ташишда банд бўлган ишчилар сони кабилар киради. Таққосланадиган қиймат кўрсаткичлари етарли бўлмай қолганда натурал кўрсаткичлар транспортнинг у ёки бу турини танлашда ёрдам бериши мумкин.

Автомобиль ва темир йўл транспортнинг оқилона ташиш масофасини юк ташишнинг қиймат кўрсаткичи бўйича аниқлашда юк ташиш билан боғлиқ бўлган барча харажатларни, яъни юкни магистрал транспорт воситаларигача олиб келиш ва ундан ташиб чиқиш ҳамда ортиш-тушириш ишларини ҳисобга олиш зарур. Юкни тўғри автомобиль транспортида ташиш харажатларига ташиш харажатларининг ўзи, ортиш-тушириш ишлари билан боғлиқ бўлган харажатлар;

омбор ишлари харажатлари; шунингдек ташиш таннархини ҳисоблашда иштирок этувчи йўл харажатлари (бундай харажатлар йўл турига ва ундаги ҳаракат тезлигига боғлиқ) киради.

Юк темир йўл транспортида ташилгандаги харажатларга юк ташишга бевосита алоқадор харажатлар, юкни жўнатувчи омборидан темир йўл бекатигача келтириш харажатлари ва уни темир йўл бекатидан юк олувчи омборига етказиб бериш харажатлари, ортиш-тушириш ишларига алоқадор бўлган ишлар харажатлари киради.

Бунда юкларни темир йўл бекатларига олиб келиш ва олиб кетиш ишлари асосан автомобиль транспортида амалга оширилади. Бу ҳолда темир йўл транспортида юк ташиш тизими автомобиль транспорти харажати ҳам қўшилади. Умумий юк ташиш қиймати қўшимча автомобиль транспорти харажати ҳисобига ошади ва қайта юклаш ишлари сони бевосита автомобилда ташилгандагига нисбатан кўпаяди.

Транспорт турини иқтисодий жиҳатдан мақсадга мувофиқ равишда танлаш ёки транспорт тури бўйича юк оборотини тўғри тақсимлаш учун автомобиль ва темир йўл транспортида турли масофаларга юк ташишда ҳосил бўладиган харажатларнинг суммар графигини тузиш керак. Бунда чизиқлар туташган нуқта юк ташишда автомобиль транспортини қўлланиш иқтисодий жиҳатдан самарали бўлган энг катта масофани аниқлаб беради.

Энг самарали транспорт турини танлашда юк ташиш харажатлари кўрсаткичи билан бирга юк ташиш тезлиги кўрсаткичи ҳам катта аҳамиятга эгадир.

Юк ташиш тезлигини оширишдан олинadиган иқтисодий самара юкларни етказиб бериш тезлиги ошиши ҳисобга транспорт жараёнидан ҳоли бўлган юк қиймати билан аниқланади:

$$\Delta_{\text{и.с.к}} = \frac{Q(t_1 - t_2) C}{365}, \text{ с\ХМ}$$

бу ерда: $\Delta_{\text{и.с.к}}$ - иқтисодий самара, сўм;

Q - йил давомида ташилган юк миқдори, т;

t_1 - темир йўл билан ташилган вақт, кунлар;

t_2 - автомобилларда ташилган вақт, кунлар;

C - 1т ташилган юкнинг ўртача қиймати, сўм.

Юк ташиш тезлигини оширишдан олинadиган иқтисодий самарани асосан қимматбаҳо ва омборларда узоқ вақт сақлаб бўлмайдиган юклар бўйича аниқлаш керак. Юкларни бевосита автомобиль транспортида ташиб, уларни етказиб бериш тезлигини ошириш юк ташиш тежами ҳисобга йўлда ва омборларда турадиган заҳира юклар миқдорини камайтиради, демак, айланма маблағларни қисқартиришга имкон беради.

Илмий тадқиқотчилар томонидан ўтказилган тадқиқотлар натижасида автомобиль транспорти ва темир йўл транспортнинг ҳозирги шарт-шароитида

барча турдаги юкларни 100 км масофагача автомобиль транспорти билан ташишга ўтказиш мақсадга мувофиқлиги аниқланди. Юкларнинг айрим турлари учун бу масофа янада каттароқдир. Чунончи:

Қум, шағал, тош, кўмир, руда	125-130 км;
ғишт, цемент, металл, ун, дон, қанд лавлаги	165-175 км;
Газмол, пойабзал, кондитер маҳсулотлари	230-240 км;
Мева, сабзавот, тирик қорамол, сут ва сут маҳсулотлари	350-400 км;
Пахта хом ашёси (қоп-қонарсиз)	500-550 км.

Юк ташиш масофаси мазкур туман бошқа турдаги транспорт алоқалари мавжудлиги билан ҳам белгиланади. Транспортнинг бошқа турлари кам ривожланган туманларда автомобиль билан юк ташиш масофасини ошириш мақсадга мувофиқдир.

Транспорт воситалари ва юк ташиш ишларини такомиллаштириш ҳамда қаттиқ қопламли автомобиль йўллари кўпайтириш юк ташишда автомобиль транспортидан фойдаланишни янада яхшилашга олиб келади. Юк ташиш учун кўп юк кўтарадиган автомобиллардан ва автопоездлардан фойдаланиш автомобиль транспортини ишлатиш доирасини кенгайтириш имконини беради. Масалан, пахта хом ашёсини ташишда ЗИЛ-130В1 тягачини ишлатиш пахта хом ашёсини ташишга ихтисослаштирилган иккита ТМЗ-879 маркали ярим тиркамали тиркаш имконини берадики, натижада автопоезд унуми деярли 1,5...2 мартагача ошади.

Курукликда ишловчи транспорт турлари ўртасида юк оборотини тақсимлашда бир кунлик вагон обороти 1...3 вагондан, айрим жойларда 5 вагондан ошмайдиган магистрал темир йўл бекатларидан ва саноат темир йўл шаҳобчаларидан фойдаланиш самарадорлигини ҳисоблаб чиқиш зарур. Чунки бундай кичик юк бекатларда ва саноат темир йўл шаҳобчаларида ортиш-тушириш механизмларини ишлатиш иқтисодий жиҳатдан жуда қимматга тушади. Бундан ташқари вагонларни келтириш ва қайтариб олиб кетиш, маневр ишларини бажаришда темир йўл шаҳобчалари ҳамда транспорт воситаларини эксплуатация қилиш умумий харажатлари бундай жойларда автомобиль транспорти билан юк ташиш харажатларига нисбатан қимматга тушиши мумкин. Шунинг учун кичик юк бекатларини ва саноат темир йўл шаҳобчаларини тубдан қисқартириш иқтисодий жиҳатдан мақсадга мувофиқдир.

Темир йўл ва дарё транспортида юк ташиш ишларини тўғри тақсимлаш ва улар ишини мувофиқлаштириш ҳам катта аҳамиятга эга.

Агар ишлаб чиқариш туманига темир йўл транспорти, истеъмолчи туманига эса сув транспорти хизмат қилса, бундай туманларнинг транспорт алоқалари аралаш темир йўл-сув йўли алоқалари ташиқил қилиниб, амалга оширилади.

Темир йўл ва сув транспорти ўртасида юк ташишни мақсадга мувофиқ тақсимлаш учун ташиладиган юклар миқдорини ва истеъмол қилишнинг мавсумийлигини ўрганиш лозим.

Арзонроқ ва кўплаб ташиладиган юклар (қурилиш материаллари, ёғоч ва бошқалар) сув транспортида ташилгани яхши, чунки бу мамлакат иқтисодиётида

айланма маблағларни тежаш имконини беради. Дарё транспортга узоқ масофаларга ташиладиган юкларни ўтказиш лозим, чунки бундай юклар дарё транспортда ташилганда кўп маблағ тежаб қолинади.

2. Пассажирлар ташишда транспорт турлари ишини мувофиқлаштириш ва ҳаракат тезлигини ошириш

Пассажирлар ташишда ҳам юк ташишни ташкил этишдаги каби транспорт турлари ишини мувофиқлаштириш ва пассажирлар ташишда заруриятга қараб аралаш транспорт тизимини қўлланиш жуда катта аҳамиятга эга. Пассажирларни аралаш транспорт тизими билан ташишни ташкил қилишдаги асосий мезон пассажирларнинг сафардаги вақтини тежаш ва кира ҳақини арзонлаштириш. Бунга ҳаракат тезлигини ошириш, транспорт воситасини такомиллаштириш ва йўл шароитини яхшилаш, ҳаракат мунтазамлигини таъминлаш, пассажирлар учун максимал қулайлик ва шинамликлар яратиш билан эришилади. Пассажирларнинг сафардаги вақтини тежаш мақсадида поезд ва самолётлар ҳаракат графикларига автобуслар графиклари мослаштириб тузилади. Ўз навбатида, поездлари ҳаракат графикларига самолётлар ҳаракат графиклари мосланиб тузилган бўлиши керак. Турли хил транспорт воситаларида пассажирларни аралаш ташишда йўл кира ҳақлари келишилиб белгиланиши лозим бўлади.

Пассажир ташиш тезлигини ошириш самарадорлигини аниқлаш анча мураккабдир. Шунинг учун кўп ҳолларда пассажирлар ташиш тезлигини ошириш пассажир-соат ҳисобидаги тежамни ҳисоблаш билан тугалланади. Сафардаги пассажир-соатларда ўлчанувчи вақтни тежаш зарур кўрсаткичдир. Кишиларнинг сафарда бўлиш вақти кўп ҳолларда уларнинг иш ёки дам олиш вақтини қисқартириш ҳисобига бўлади. Демак, пассажирларни чарчамайдиган ҳолда ташиш тезликларини ошириш уларнинг номинал иш вақтлари ресурсларини ошириш билан бирга иш унумдорлигини ҳам оширади ва бу иккала ҳол ишлаб чиқаришни оширишга ёрдам беради. Лекин пассажир-соат ҳисобида олинган тежамни ҳаракатни тезлатиш билан боғлиқ бўлган харажатларга бевосита боғлаш мумкин эмас ва бундай масалаларни аниқ ечиш услуги ҳам ишлаб чиқилмаган.

Мамлакат иқтисодиёти миқёсидаги ҳар қандай харажат ҳам пировардида кишилар меҳнати харажати бўлганлиги учун ҳаракат тезлигини ошириш билан боғлиқ бўлган харажатларни киши-соат меҳнат сарфига келтириш-биринчи усулдир. Масалан, қилинган харажатнинг ҳар бир сўми тахминан ўртача ҳисобдаги бир соатли иш вақтига эквивалент (тенг) бўлиб, ҳаракатни тезлаштириш учун бир йилиги харажат 1 млн. сўмдан иборат бўлса, бу харажат йилига 1 минг ва ундан ортиқ пассажир-соат вақтни тежаган ҳолдагина ўз самарадорлигини оқлайди. Акс ҳолда қилинган харажатларнинг самараси бўлмайди.

Пассажирлар тежаган ҳар бир соатнинг ўртача пул ҳисобидаги нархини топиш иккинчи усулдир. Бу усулдаги ҳисоблашлар сўнгги йилларда кенг қўлланилмоқда. Ҳар бир пассажир-соат сарфининг пул ҳисобидаги нархини

топиш параллел ҳаракат қилувчи бир қанча транспортларнинг қайси туридан фойдаланганда қанча вақт тежалиш, кира ҳақи ва йўлдаги харажатлар йиғиндиси фарқини таққослашда ишлатилади. Масалан, узоқ масофадаги сафарда бўлишда поездларда юришни ёки самолётларда учини таққослашда. Ўтказилган илмий-тадқиқот ишлари шуни кўрсатадики, узоқ масофаларда поездларда юришнинг ҳар бир пассажир-соати нархи тахминан 500...800 сўм атрофида экан. Мана шундай ўртача ҳисобдаги пассажир-соатлар нархи ва бир йилда олинадиган тежам вақтларига қараб, ҳаракатни тезлатиш билан боғлиқ инвестициялар қанча вақт ичида ўзини оқлашини ҳисоблаб чиқиш мумкин. Агар ҳаракатни тезлатиш учун сарфланган инвестициялар 6...8 йил мобайнида ўзини оқласа, бундай ҳаракатлар самарали бўлади.

Шуни айтиш керакки, иккала усулда ҳисоблаш ҳам кўп жиҳатдан шартли бўлиб, катта миқёслардаги ҳисоблашлардагина қўлланилади. Амалда пассажирларнинг ҳар бири сафарда юриш вақтлари тежамини ҳар хил усулда ҳисоблайдилар. Чунки бундай ҳисоблар уларнинг иқтисодий ва ижтимоий ҳолатига, харажатларни ким қоплашига, сафар қайси маҳалда (кечаси ёки кундузи) бўлишига, қандай қулайлик ва шинамликлар борлигига ва бошқа бир қанча сабабларга боғлиқдир. Масалан, пассажир кечаси 8 соат ухлаб борадими ёки кундузи 5 соат юрадими. Биринчи ҳолда вақт сарфи 3 соат ортиқ бўлса ҳам, унинг пассажир учун аҳамияти кам бўлиши мумкин. Демак, бундай ҳисоблар аниқроқ бўлиши учун махсус текширишлар ўтказиш ҳамда ҳаракатни тезлаштиришнинг аниқ шартларини ҳисобга олиш лозим.

Сафарда ҳар бир пассажир-соат бўлиш нархини ҳисоблашлар бир қадар шартли бўлишига қарамай, улар айрим ҳолларда кира ҳақини белгилаш учун йўлланма ҳисобланади.

Кўп ҳолларда ҳаракатни тезлатиш, айрим қулайлик ва шинамликларни ошириш ташиш таннархларининг ошишига сабаб бўлади ва бу ташиш ҳақининг оширилишини тақозо этади. Агар ҳаракат тезлигини ошириш ва шинамлиқни яхшилаш билан бирга транспорт воситалар сифимини ҳам кескин кўпайтириб бўлса, ташиш таннархлари ошмаслиги ҳам мумкин.

Ҳар бир транспорт турида ҳам пассажирлар ташишнинг муҳим иқтисодий хусусиятлардан бири қўлланиладиган ташиш ҳақларининг кўп ҳолларда ташиш миқдорларига, транспорт воситалардан фойдаланиш ва фойдалилик даражаларига боғлиқлигидир. Бир хил шарт-шароитларда ташиш ҳақларининг бир мунча арзон бўлиши шу транспорт турига қўшимча пассажирларни жалб қилиб, ташиш таннархини камайтиришга олиб келади ва аксинча ташиш ҳақининг қиммат бўлиши пассажирлар камайишига сабаб бўлиб, ташиш таннархи қимматлашишига олиб келади. Демак пассажир транспортида ташиш ҳақларининг оптимал даражасини белгилаш қилинган харажатлар самарадорлигини ҳисоблашнинг муҳим томонларидан биридир.

3. Транспорт турлари ўртасида ташиш ишларини оптималлаштириш

Сўнгги йилларда транспортнинг айрим турлари ўртасида юк ва пассажир

ташиш ҳажми кескин ўсиши билан бирга уларни транспортлараро тақсимлаш ҳам оптималлашиб бормоқда. Шундай хулоса чиқаришга, биринчидан, ҳозир барча мамлакат иқтисодиёти тармоқлари ривожланаётганлиги ҳамда аҳолининг ташишга бўлган талаблари умуман бажарилаётганлиги, иккинчидан, барча турдаги транспортлар фойдалилик даражаси анча юқори эканлиги асос бўлаолади. Лекин шунга қарамай, айрим юкларни бир транспорт туридан иккинчисига ўтказиб ташиш иқтисодий жиҳатдан афзалроқдир. Масалан, нефть ва нефть маҳсулотлари қувур юборғич транспортга ўтказилса, ташиш таннархи темир йўл транспортидагига нисбатан 2...3 марта арзонлашади ёки темир йўл транспортида қисқа масофаларда (150...200 километргача) ташилаётган юклар автомобиль транспортга ўтказилса, ташиш харажатлари камаяди. Мана шундай қисқа масофаларга ташилаётган юклар ҳажми ҳар йилига бир неча минг тоннадан кўпроқни ташкил қилади. Келтирилган мисоллар транспорт айрим турлари ўртасидаги ташишларни янада оптималлаштириб тақсимлаш имкониятлари мавжудлигини кўрсатади. Бундай масалаларни ҳал қилиш учун аввало мавжуд юк ташиш умумий ҳажмини иқтисодий туманлар ва вилоятлараро перспектив давр мобайнидаги транспорт-иқтисодий баланслари асосида белгиланади. Узоқроқ даврлар учун юк ташиш умумий ҳажми айрим статистик материалларни таҳлил қилиш асосида башоратлаш йўли билан белгиланади.

Айрим турдаги юклар фақат аниқ транспортлардагина ташилгани ҳолда кўпчилик юклар транспортнинг бир неча турларида ташилиши мумкин. Бунда юкларни транспортнинг айрим турлари ўртасида ташишни оптималлаштириш учун бир ёки бир неча ташиш самарадорлиги кўрсаткичлари таққосланади. Оптимал ташишни ташкил қилиш самарадорлиги кўрсаткичлари (ёки мезонлари) баъзан умумлаштирилган бўлса, гоҳо хусусий кўрсаткичлар бўлиши ҳам мумкин. Оптимал ташишни ташкил қилишни ифодаловчи хусусий кўрсаткичларга тонна-километр билан ўлчанадиган юк оборотлари, ташиш тезлиги, ёнилғи ёки қувват сарфи, иш кучи сарфи ва бошқа натурал кўрсаткичлар кириши мумкин. Оптимал ташишни ташкил қилишни ифодаловчи умумлаштирилган асосий кўрсаткич-меҳнат сарфидир. Меҳнат сарфи келтирилган харажатлар, яъни айти даврда ташиш учун қилинган эксплуатацион харажатлар ва инвестицион харажатларнинг эксплуатацион харажатларга келтирилган қисми йиғиндисидан иборат бўлиб, қуйидаги формула орқали аниқланади.

$$C_{\text{келт}} = E + E_n \cdot K_T + K_{\text{юк}}$$

бу ерда $C_{\text{келт}}$ - келтирилган харажатлар йиғиндиси, сўм;

E - айти даврда (бир йилги) ташиш учун қилинган эксплуатацион харажатлар, сўм;

E_n - инвестицион харажатларни эксплуатацион харажатларга келтириш (меъёрлаш) коэффициенти (транспортда $E=0,12$ қабул қилинган);

K_T - инвестицион харажатлар (бино, иншоотлар, транспорт воситалари) йиғиндиси, сўм;

$K_{\text{юк}}$ -транспорт жараёнида йўлдаги юклар умумий қиймати (ёки мамлакат иқтисодиёти айланма маблағлари), сўм.

Юқорида келтирилаган формула орқали транспортнинг айрим турлари бўйича харажатлар йиғиндиси аниқланиб, уларни бир бири билан таққослаш лозим бўлади. Бундан ташқари зарурият туғилган жойларда қўшимча қилиб оптимал ташишни ташкил қилиш хусусий кўрсаткичлари ҳам таққослаб кўрилиши лозим. Масалан, ёнилғи танқис бўлган жойда унинг нисбий сарфи ва бошқалар. Албатта тўғри хулосага келиш учун таққосланувчи кўрсаткич ўлчамлари бир хил ёки бир-бирига яқин бўлиши назарда тутилиши керак.

Умумий ҳолларда эса транспорт айрим турлари ўртасидаги оптимал ташишни ташикил қилишда транспортларнинг қуйидаги иқтисодий самарадорлиги доираларини ҳисобга олиш лозим.

Асосан кўп ҳажмдаги юкларни узоқ ва ўрта (200 км дан ортиқ) масофаларга ташишда темир йўл транспорти ишлатилгани мақсадга мувофиқдир. Корхоналар ичи темир йўл шахобчалари мавжуд бўлган жойларга кўп ҳажмдаги (йилига 30...40 минг тоннадан кам бўлмаган) юкларни қисқа масофаларга ташишда ҳам кўпинча темир йўл транспорти ишлатиши мумкин. Ташиш ҳажмлари кам бўлган жойларда корхоналар ичи темир йўл шахобчаларини эксплуатация қилиш нисбий харажатлари кўпайиб кетиб, ташиш таннархини қимматлаштириб юборади. Мана шундай темир йўл шахобчалари орқали ташиладиган юклар автомобиль транспортига ўтказиб ташилиши мақсадга мувофиқдир.

Янги корхоналарни жойлаштириш лойиҳаларини ишлаб чиқишда уларга транспорт хизмати кўрсатиш аҳолида ва чуқур техник-иқтисодий ҳисоблар билан кўриб чиқилиши лозим.

Автомобиль транспорти шаҳарлар, саноат марказлари ичи, қишлоқ хўжалик туманлари юкларни ташишда, юкларни магистрал транспортдан қабул қилувчиларгача ва аксинча ишлаб чиқариш жойлардан магистрал транспортгача темир йўл ва бошқа магистрал транспортда ташиш билан боғлиқ бўлмаган ишлаб чиқариш жойларидан қабул қилувчиларга, тез бузиладиган, тирик мол ва бошқа тез ташилиши зарур бўлган юкларни ташишда, контейнерларда ташиладиган ва кичик партияли юкларни қисқа ва ўрта масофаларга ташишда ишлатилади.

Автомобиль ва темир йўл транспортлари ўртасида юк ташишни оптимал тақсимлашда, корхоналарга транспорт хизмати кўрсатиш схемасини танлашда аниқ шароитларни ҳисобга олиш лозим. Масалан, юк жўнатувчи ва қабул қилувчи корхоналар ўз темир йўл шахобчалари билан боғланган бўлсалар, автомобиль транспортида қисқа масофалардаги жуда тез ташилиши лозим бўлган юклар ташилгани яхши. Юклар магистрал транспортгача ёки магистрал транспортдан юк қабул қилувчигача бир томонга автомобиллар ёрдамида ташиладиган аниқ шароитларда уларни бевосита автомобилларда ташишнинг самарали масофалари 50...150 км ва ортиқроқ бўлиши ҳам мумкин. Юклар ишлаб чиқариш жойидан магистрал темир йўлгача ва темир йўл магистрал транспортдан қабул қилувчигача автомобиль транспортида ташиладиган бўлса, уларни бевосита

автомобиль транспортида ташишнинг самарали масофалари аниқ шароитлардаги турларига қараб 200 километргача ва ундан ортиқ бўлиши мумкин. Чунки бундай ташиш схемаси қўлланилганда йўлдаги қайта ортиш-тушириш ишлари камида тўрт марта камайиши ва юк ташиш тезлиги ошиши натижасида автомобилларда юк ташиш қиммат бўўлишига қарамай, иқтисодиётнинг умумий транспорт харажатлари камаяди.

Дарё транспортини қуйидаги ҳолларда ишлатган маъқул: аввало бошқа турдаги магистрал транспортлар бўлмаган ерларда ҳамда юклар ташилиши ўртасидаги кема йўллари ривожланган жойларда; кема йўллари чуқур магистралларда; аралаш транспорт (дарё-темир йўл), схемаларини қўлланиш самарали бўлган ерларда.

Пассажи́рлар ташишда транспорт айрим турларидан фойдаланиш кўп ҳолларда аҳоли яшайдиган жойларнинг магистрал транспорт алоқаси борлигига, уларнинг ўзгарувчан пассажирлар оқими билан боғланишига, ташиш тезлиги ва шинамлигига, кира ҳақиға, ҳаракат вақтига (кечаси ёки кундузи), қатнов мақсадларига (хизмат сафари ёки дам олишга) боғлиқдир.

Юқорида айтилганларни ҳисобга олган ҳолда пассажирлар кўп ҳолларда пассажир транспорти турини ўзлари танлайдилар.

Пассажи́рлар шаҳар атрофи маршрутларида кўпинча темир йўл электричкалар ҳамда автобуслардан фойдаланадилар. Шаҳар атрофида темир йўл электричкаларини ишлатишнинг баъзи афзалликлари бор. Масалан, тез-тез қатнаб турувчи электричкаларнинг умумий қулайлиги, ҳаракат тезлиги ва абонемент қўлланган кира ҳақи арзонлиги шу афзалликлар жумласига киради.

Автобуслар пассажирлар йўлда қайта тушиб-чиқиб қатнайдиган маршрутларда афзалроқдир.

Пассажи́рлар ўртача масофаларга (500...1000 км) қатнашда кўпинча темир йўл транспортдан ва ҳаво транспортларидан фойдаланадилар. Бундай масофаларга қатнашда сафарда бўлиш вақти 5...10 соат атрофида бўлгани учун тунги қатнов жадваллари қўлланилса, кўп пассажирлар темир йўл транспортини афзал кўрадилар, чунки бундай сафарлар иш вақтида бўлмасдан, бемалол ухлаб кетиш имкониятини беради.

Узоқ масофаларга қатнашда пассажирлар асосан тез ҳаракатланувчи ҳаво транспортини танлайдилар. Улкан сиғимли пассажир самолётларнинг яратилиши, аэропорт хизматининг янада яхшиланиши пассажир транспортнинг бу турини кенгайтиришни тақозо этади.

Ҳар қандай пассажир транспортини қўлланишда ҳам юриш (учиш) хавфсизлиги ва шинамлик шароитларига жуда катта аҳамият бериш лозим.

Шаҳар ичи қатновларида энг хавфсиз транспорт тури метрополитендир, чунки у кўчалардан ҳоли жойларда, яъни бошқа ҳаракатлар йўқ жойларда ишлайди. Шаҳар ичи қатнови тўўғрисидаги батафсил маълумотлар Х бобда берилган.

XIV БОБ. ЯГОНА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИДА ТРАНСПОРТ УЗЕЛЛАРИНИНГ АҲАМИЯТИ

1. Транспорт узелларининг вазифаси ва таркибий қисмлари

Умуман олганда транспорт узели дейилганда юк ва пассажирлар ташиш жараёнида турли хил (камида икки турли магистрал) транспортлар туташадиган жойлар тушунилади. Бундай транспорт турлари туташадиган жойлар катта шаҳарлар, аҳоли яшайдиган жойлар, саноат ва курорт марказлари ҳамда дарё портлари, автомобиль ва темир йўл бекатларида бўлади. Мамлакат ягона транспорт тизимида транспорт узелларининг асосий вазифаси магистрал, саноат ва шаҳар транспортлари ташиш ишларини ўзаро мувофиқлаштиришдан иборат бўлиб, уларнинг бу фаолияти иқтисодиёт учун жуда катта ижтимоий аҳамиятга эгадир.

Транспорт узелларида қуйидаги асосий ишлар бажарилади: транзит юк ва пассажирлар оқимини бир йўналишдан ёки транспорт туридан иккинчисга ўтказиш; мазкур узелда саноат корхоналари ва аҳолига турли транспорт билан хизмат кўрсатиш; магистрал транспортларида келтирилган юкларни темир йўл ва автомобиль юк бекатлари, портлар таъминот базалари ва йирик корхоналарнинг ортиш-тушириш жойларига ёки аксинча бундай жойлардан жхнатувчи юкларни магистрал транспортгача келтириш; юкларни истеъмолчиларга етказиб бериш учун транспортнинг ташки турларидан ички юк транспортига (ёки аксинча) ўтказиш; турли хил транспорт воситаларини қабул қилиш, жўнатиш, сархиллаш, техник таъминлаш ва уларга техник хизмат кўрсатиш ва бошқалар.

Ҳозир мамлакатимиз барча алоқа тармоқларида юзга яқин транспорт узелларида барпо этилган бўлиб, уларнинг бири Амударёнинг денгиз портида ҳам бор.

Транспорт узеллари туркумига қуйидагилар киради: темир йўл узели, айрим ҳолларда эса битта ривожланган бекат; дарё порти, айрим туман узели; мазкур аҳоли яшовчи жойига хизмат қилувчи автомобиль йўллари узели; қувур орқали юборғич транспорти тармоғи; аэропортлар ва ҳаво транспортининг бошқа жиҳозлари; саноат корхоналарининг шаҳобча йўллари ва бекатлари; автомобилларда ташиш уюшмалари шаҳар транспорти жиҳозлари.

Ўзбекистон Республикаси Ҳукумати қарорларида транспорт узеллари комплекси барча асосий қисмларининг иш бажариш қобилиятини янада ривожлантириш ва кўпайтириш, юкларни механизация ёрдамида ортиш-тушириш даражасини ошириш, аҳолига шаҳар ичи ва шаҳар атрофи алоқа йўлларида хизмат кўрсатишни яхшилаш кўзда тутилган.

Транспорт узелларининг иқтисодиётдаги аҳамияти транспортнинг шу узеллар доирасидаги магистрал турларида тармоқ маҳаллий фаолияти аксариятининг бажарилиши ва пассажирларнинг ярмига яқини жўнатилиши билан характерланади.

Транспорт узеллари таркибига кирадиган иншоотлар ўз вазифаларига кўра ишларни мазкур транспорт тури доирасидаги бажарадиган жиҳоз-қурилмаларга

ҳамда юк ва пассажирлар оқимлари бир транспорт туридан бошқасига ўтказиладиган туташ жойларга бўлиниши мумкин.

Биринчи гуруҳдаги иншоотларга асосий ва туташтирувчи темир йўллар, разъездлар, участка, сархиллаш ва пассажир бекатлари, таъмирлаш жойлари ҳамда бошқа темир йўл ускуналари, сув акваториялари, магистрал автомобиль йўллари, учиш-қўниш йўлларига эга бўлган аэропортлар, магистрал қувур юборғичлар, метрополитен йўллари ва бекатлари ва ҳоказолар киради.

Иншоотларнинг иккинчи гуруҳига пассажир темир йўл бекатлари, темир йўл, автомобиль ва шаҳар транспортининг умумий туташтирилган жойлари, аэровокзаллар, автовокзаллар, темир йўл транспортининг юк ҳовлилари ва юк бекатлари, омборлар ва вокзалларга эга бўлган дарё причаллари, нефть базалари ва ҳоказолар киради.

Транспорт узелларининг барча иншоотлари шаҳар қурилиши талаблари, ҳар хил транспорт турлари ҳамда бутун транспорт узелини оқилона ташкил этиш эҳтиёжлари ҳисобга олинган ҳолда жойлаштирилади.

Бажариладиган иш тавсифига қараб, транспорт узелларига кирадиган айрим иншоотлар фақат маҳаллий ишлар учун хизмат қиладилар, бошқалар эса транзит юк ва пассажирлар оқими ёки маҳаллий ва транзит ишларни айна вақтда бажариш учун хизмат қилади.

2. Транспорт узеллари таснифи

Транспорт узеллари эксплуатацион иш тавсифи, асосий транспорт қурилмаларининг иқтисодий-географик ҳолати, геометрик тузилиши ва жойлашиши бўйича таснифланади (17-жадвал).

Аҳолиси сони икки миллиондан кўп бўлган йирик шаҳарлар транспорт узеллари комплексини пассажир ва юк оқимлари учун айрим-айрим ҳолда ривожлантиришни тақозо этади, бунда шаҳар атрофи-шаҳар ичи йўллари учун темир йўл транспортдан фойдаланиш ёки уларни барпо этиш, метрополитен изларини шаҳар атрофи темир йўллариғача чиқариш, тез юрар трамвайларни ишлатиш ёки барпо этиш, бир неча аэропортлар қуриш, монорелкс ва бошқа турдаги транспортларни ривожлантириш, шаҳарлараро ва шаҳар атрофи автомобиль транспорт бекатларини барпо этиш ҳисобга олинishi зарур.

адвал

Транспорт узеллари таснифи

Эксплуатацион иш тавсифи бҳйича	Иқтисодий-географик ҳолати бҳйича		Аҳоли сони бҳйича	Транспорт қурилмаларининг геометрик тузилиши ва жойлашиши бҳйича
	жойлашуви бҳйича	мазкур ишлаб чиқарувчи кучлар тавсифи бҳйича		
Асосан транзит	Кема	Саноати кам	Аҳолиси 100	Геометрик тузилиши

<p>пассажир ва юк оқимларига хизмат кўрсатувчи узеллар</p>	<p>қатнайдиган дарёлар соҳилларида жойлашган узеллар</p>	<p>ривожланган Ундирма саноатли +айта ишлаш саноатли Кўп тармоқли, асосан қайта ишлаш саноатли</p>	<p>минг кишигача бўлган кичик ва хрта шаҳарлардаги узеллар Аҳолиси 100 мингдан 250 минг кишигача бўлган катта шаҳарлардаги узеллар Аҳолиси 250 мингдан 500 минг кишигача бўлган йирик шаҳарлардаги узеллар Аҳолиси 500 мингдан 1 миллион кишигача бўлган йирик шаҳарлардаги узеллар Аҳолиси 1 млн. кишидан кўп бўлган йирик шаҳарлардаги узеллар</p>	<p>бўйича: боши берк узеллар; қурилмалар изчил ҳрнашган чҳзик узеллар; радиал, радиал-ҳалқа ва ярим ҳалқали узеллар; транспорт қурилмалари жойлашуви бўйича: транспорт барча турлари қурилмалари тҳплаб жойлаштирилган ёки пассажир ва юк туманлари алоҳида жойлашган бир комплектли узеллар; бир ёки бир неча тур транспорт қурилмалари тарқатиб жойлаштирилган кўп комплектли узеллар.</p>
--	--	--	--	--

3. Тармоқдаги транспорт узелларини жойлаштириш

Транспорт узелларининг тармоқдаги ўрнашуви мамлакат ҳудудида ишлаб чиқарувчи кучлар жойлашувига боғлиқдир. Бундан ташқари, транспорт узеллари ўрнашган жойга улар ўртасидаги юк ташиш тақсимоти ҳам таъсир кўрсатади. Темир йўл транспортида узеллар ўртасида поездлар тузиш бўйича сархиллаш иши тақсимоти характерлидир; дарё ва ҳаво транспорти учун портларнинг ихтисослашиши характерлидир.

Транспорт узелларининг алоқа йўллари тармоғида жойлашуви анча нотекис эканлиги билан характерланади. Олимларнинг маълумотига кўра, ўртача 100 квадрат км ҳудудга 2,8 тадан узел тўғри келади. Айрим туманлар бўйича бу кўрсаткич 0,4 дан 27,4 гача етиши мумкин. Тошкент, Самарқанд минтақалари ҳамда Фарғона водийси туманлари Ўзбекистон Республикаси ҳудудидаги транспорт узеллари зич жойлашган ҳудудлардир.

Транспорт узелларининг ҳозир вужудга келган жойлашуви мамлакат минтақаларининг ўзлаштирилганлиги натижасидир. Транспорт узелларининг анчагина қисми саноат марказлари туманлари ҳамда ундирма ва қайта ишлаш саноати жойларида (Тошкент, Зарафшон, Олмалиқ ва бошқалар) пайдо бўлди. Бир қанча транспорт узеллари базасида шаҳарлар, фойдали қазилмалар ўрнашган жойлар вужудга келди.

Транспорт узелларининг катта қисми юк ва пассажирлар катта оқимларини узоқ масофаларга ташишни таъминловчи қудратли магистраллар кесишган жойларда ташкил этилган. Бундай узелларнинг ўзига хос муҳим хусусияти шундаки, бу ерда транзит ва маҳаллий ташишдаги юк ҳамда пассажирлар оқимлари бу йўналишдан бошқа йўналишга, шунингдек транспортнинг бир туридан бошқа турига оммавий равишда ўтказилади.

4. Транспорт узеллари ва улар иншоотларини ривожлантириш

Транспорт узеллари ва уларнинг асосий иншоотларини реконструкция қилиш мазкур шаҳар ва иқтисодий минтақа ишлаб чиқарувчи кучларини ривожлантириш ҳамда ташишларнинг ўсиши билан узвий боғлиқдир.

Мавжуд транспорт узеллари ҳали кўп камчиликларга эга бўлиб, уларнинг асосийларига қуйидагиларни киритиш мумкин: хилма-хил транспорт турлари кўп томонлама ривожланганлиги ва улар ишидаги номувофиқликлар ҳамда транспорт воситаларининг кўп вақт бекор туриб қолиши ва ҳоказо.

Саноатнинг йилдан-йилга ўсиб бориши, янги фойдали қазилма конларининг очилиши бош схемалар асосида янги транспорт узеллари барпо қилиш заруриятини туғдирмоқда. Бундай схемаларда асосий транспорт қурилмаларининг оқилона жойлашуви ва қуввати ҳамда биринчи навбат қурилиши йўналишининг 25...30 йилга мўлжалланган режалари кўзда тутилиши лозим. Бош схемада транспорт турларининг мазкур минтақа ва шаҳар корхоналари тараққиётидаги роли ҳамда шаҳар ва саноат корхоналари тараққиётининг истиқболлари акс этмоғи лозим. Бунда магистрал транспорт йўлларининг ўтиши учун шарт-шароитлар ҳамда дарё порти, аэропорт ва бошқа транспорт узели қисмларини

барпо қилиш ва жойлаштириш имкониятлари назарда тутилади. Транспорт узелларини ривожлантириш масалаларини ҳал қилаётганда уларнинг пассажир ва юк оқимларини транспортнинг бир туридан бошқа турига ўтказиш жойлари сифатидаги вазифаси ва ролига асосланмоқ керак ва ҳоказо.

Транспорт узелларида ташишларни таъминламоқ учун вазифалари турлича бўлган сархиллаш ва юк бекат(терминал)лари қурилади. Узелнинг янги қурилаётган ёки ривожлантирилаётган темир йўл бекатлари сони, уларнинг ихтисослашиши, тури ва қуввати мазкур узел ҳамда алоқа йўлларининг лойиҳаланаётган ва мавжуд бекатлари орасида ишни энг режали тақсимлаш, юк оқимларининг ҳажми ва йўналиши, ички узел йўллари ўтказиш қобилиятининг тўлиши ҳисобга олинган ҳолда белгиланади.

Янги қурилиш олиб борилаётганда умумий тармоқ сархиллаш бекатларини шаҳар ҳудудидан ташқарида, туман ва саноат бекатларини эса тегишли саноат ва қайта ишлаш туманларида жойлаштириш лозим.

Юк бекат(терминал)лари ўрнашадиган жой шаҳар планировкаси билан боғланган бўлиши керак, улар аниқ шароитга қараб, ички узел йўлларида, атроф йўлларида, туташтирувчи йўлларда ёки бир қанча корхоналарга хизмат кўрсатувчи махсус йўлларда жойлаштирилиши мумкин. Юк ҳовлиларини уларни узел сархиллаш ва юк бекатлари ҳамда шаҳар туманлари билан қулай тарзда боғлашни таъминлайдиган жойларда жойлаштирган маъқул.

Пассажир бекатларини шаҳар планировкаси шароитига, пассажирлар учун қулайликлар яратишга, пассажир поездларининг узел доирасида энг қисқа қатновига асосланган ҳолда шаҳар қурилиши чегарасида жойлаштириш мақсадга мувофиқдир. Бунда вокзал шаҳар планировкасининг умумий архитектура ансамблига қўшилиб кетади.

Кичик ва ўртача шаҳарларда битта пассажир автомобиль бекати ташкил этилиб, одатда темир йўл вокзали ёнида жойлаштирилади. Йирик шаҳарларда эса пассажир автомобиль бекатлари ҳар бир темир йўл бекати, дарё пассажир порти яқинида, катта пассажир оқимлари ҳосил бўладиган шаҳар туманларида, шунингдек аэропортлар ёнида жойлаштирилади.

Дарё портларининг пассажир қурилмалари одатда шаҳар ички чегарасида жойлаштирилиб, бу уларнинг марказий туман билан яхши боғланишини таъминлайди. Шаҳар атрофи ва шаҳар ичи алоқа йўллари, причаллари шаҳарнинг маъмурий ва саноат туманларида, шаҳар транспортининг тўхташ жойлари яқинида жойлаштирилади. Темир йўл-дарё аралаш йўлининг юклаш туманлари шаҳар ҳудудидан ташқарида жойлаштирилиши керак.

Транспорт узелида сув транспорти эҳтиёжларига хизмат кўрсатадиган корхоналарни жойлаштиришда уларни иложи борица порт қурилмаларига қўшиб, ягона ишлаб чиқариш комплекси билан бирлаштирилади.

Ҳаво транспорти билан ташишларни таъминлаш учун транспорт узелларида аэропортлар, шаҳар агентликлари ва шаҳар аэровокзаллари ҳам жойлаштирилади. Транспорт узелларида аэропортларни жойлаштириш транспортнинг бошқа турлари билан яқин боғланиш, шунингдек яқин орада жойлашган аҳоли яшаш

жойлари ва дам олиш жойларини шовқиндан сақлаш асосий талаблар ҳисобланади. Шаҳар ички ҳудудида аэровокзаллар ҳамда ҳаво транспорти агентликларининг биноларини жойлаштириш мумкин.

Транспорт узелларида қувур орқали юборғич транспортининг қувур юборғич, озика юборғичлар маҳаллий шахобчалари, бош ва оралик кучланиш бекатлари ва қуйиш жойларидан иборат қурилмалари бўлиши мумкин. Бу қурилмаларнинг транспорт узелларида жойлаштирилиши, уларнинг миқдори ва вазифаси, нефть ва нефть маҳсулотларининг йирик истеъмолчилари (нефтни қайта ишлаш ва кимё заводлари, иссиқэлектромарказлар, темир йўл, сув, автомобиль, ҳаво транспорти қурилмалари), шунингдек ёнилғи хавфсизлиги талаблари узел бош схемасида белгилаб қўйилиши керак.

5. Бирлаштирилган пассажирлар вокзаллари ва юк бекатлари

Ҳар хил транспорт турларининг ҳзаро яхши амал қилиши, штат ва техник воситалардан, шунингдек шаҳар ҳудудидан самарали фойдаланиш учун қўшма вокзаллар (темир йўл, сув, автомобиль йўллари ва ҳоказо), умумий тармоқ ва саноат корхоналарининг сархиллаш бекатлари, темир йўл ва автомобиль юк ҳовлиларини бирлаштириб қуриш мақсадга мувофиқдир. Катта шаҳарларда юк ҳовлиларини жойлаштиришда юк ҳовлиси бир неча савдо ва саноат корхоналарига хизмат кўрсатадиган ҳамда юклар узоқ сақланадиган қўшма омбор базалари яратиш имконини кўзда тутиш лозим.

Транспорт иншоотларининг бирлаштирилиб жойлаштирилиши сув таъминоти, канализация, энергия таъминоти, шахобча йўллар ягона тармоқларидан, шунингдек, ҳар хил транспорт турлари трассаси ва кўприкли ўтиш жойлардан фойдаланиш учун катта аҳамиятга эгадир.

Транспорт узелларида ҳар хил транспорт турларининг бирлаштирилган бекатлари ва вокзаллари, шунингдек чипта сотиш бўйича бирлаштирилган шаҳар агентликлари ташкил қилиш мақсадга мувофиқдир. Бирлаштирилган бекатларни жойлаштириш кўп талабларни ҳисобга олишни тақозо этадиган анча мураккаб вазифадир. Бирлаштирилган бекат қисмлари таркиби бекат турига (темир йўл-аэро-автобус, автобус-дарё ва ҳоказо), шунингдек маҳаллий шароитларга боғлиқ бўлиб, ҳар қайси бекатда турлича бўлиши мумкин.

Бирлаштирилган вокзалларда касса заллари, кутиш заллари ва бошқа хоналар умумий бўлиб, бу транзит пассажирларга хизмат кўрсатишни яхшилаш имконинигина эмас, балки инвестиция сарфи ва эксплуатация харажатларни камайтириш имконини ҳам беради.

XV БОБ. ТАШИШ ИШЛАРИНИ РЕЖАЛАШТИРИШ

1. Ташиш иш режаларининг вазифаси ва аҳамияти

Юк ва пассажирлар ташишни режалаштириш муҳим вазифаларига қуйидагилар киради:

ташишларни ва мамлакат транспорт тизимини ривожлантиришни иқтисодиёт

ва мудофаа манфаатларини кхзлаган ҳолда режалаштириш, тармоқ ва ҳудудий режалаштиришни транспорт моддий-техника базасидан энг самарали фойдаланиш ҳамда хўжалик фаолиятининг юқори пировард натижаларига эришиш асосидаги ишлаб чиқариш, моддий-техника таъминоти режалари билан уйғунлаштириш;

иқтисодиёт ва аҳолининг ташишларга бҳлган эҳтиёжи ҳамда транспортнинг барча турлари ташиш қобилятини ривожлантиришни баланслаш;

маҳсулотни транспортировка қилишда минимал харажат сарфига эга бўлган оқилона ххжалик алоқаларини ўрнатиш;

транспорт турлари ўртасидаги ташишларни оқилона тақсимлаш ва аралаш алоқа йхлларида юк ташишни иқтисодий асосланган ҳолда ривожлантириш;

транспортнинг айрим турларини ривожлантиришда оқилона нисбатларни белгилаш, улардан мамлакат ва айрим минтақалар миқёсида фойдаланишнинг иқтисодий жиҳатдан мақсадга мувофиқлигини назарда тутган ҳолда транспортнинг янги турларини анча кенгроқ қўлланиш;

барча транспорт турларига илмий-техника тараққиёти ютуқларини кенг жорий қилиш, транспорт корхоналари ва ташкилотларининг меҳнат унумдорлигини ҳамда иқтисодиёт ва аҳолига транспорт хизмати кўрсатиш сифатини оширишга қаратилган эксплуатацион фаолиятини яхшилаш;

асосий фондлардан, материаллар, меҳнат ва молиявий ресурслардан самарали фойдаланиш, ёнилғи, электр энергияси ҳамда материалларни тежамкорлик билан сарфлаш, исрофгарчилик ва беунум харажатларга барҳам бериш;

айниқса иқтисодиёт юклари ва пассажирларни оммавий равишда ташиш даврларида транспорт тизимида транспорт воситалари ҳамда ташиш қобилятининг зарур резервларини топиш, тизим фаолияти пухталигини ошириш.

Ташиш ҳажмлари ва юк обороти тузулмалари турли турдаги локомотивлар, вагонлар, кемалар, автомобилларга бҳлган талабни ҳисоблаб чиқиш учун асос ҳисобланади.

Ҳар бир транспорт турини режалаштиришнинг ўзига хос хусусиятлари "Темир йўл транспорти иқтисодиёти", "Автомобиль транспорти иқтисодиёти" сингари тегишли фанларда қараб чиқилади. Мазкур дарсликда эса барча транспорт турлари учун умумий бўлган юк ва пассажир ташишни макроиқтисодий режалаштириш масалаларигина, шунингдек транспорт корхоналари ва ташкилотлари фаолиятининг режалаштириладиган ҳамда тасдиқланадиган кўрсаткичлари тўғрисидаги тушунчалар кўриб чиқилди. Мамлакат иқтисодиёти ўсиб ривожланган ва техника жиҳатдан қайта қуролланган, бир неча транспорт тури, биргаликда ҳаракат қилувчи йирик транспорт узеллари сони кўпайган сари юк ва пассажирлар ташишнинг аниқ мувофиқлаштирилган режасисиз улар фаолиятининг самарадорлигини ошириб бўлмайди.

2. Ташиш иш режаларининг таркиби ва кўрсаткичлари

Барча транспорт турларидаги ташиш ишлар режаси икки қисмдан—юк ташиш ишлари режаси ва пассажирлар ташиш ишлари режасидан иборат бўлади. Бундай режалар узоқ давр учун Ҳукумат томонидан маъқулланилади.

Юк ташишлар режасининг қуйидаги кўрсаткичлари транспортнинг барча турлари учун умумийдир.

Мамлакат иқтисодиёти юklarининг транспорт тизими ёки транспорт турлари бўйича йил , йил чораги, ойларда жўнатилиши ва қабул қилиниши учун зарур бўлган умумий юк ташиш ҳажми қуйидаги формула билан аниқланади:

$$Q=Q_1+ Q_2+\dots+ Q_n$$

бунда $Q_1, Q_2, \dots Q_n$ – транспорт турлари ёки уларнинг ҳудудий уюшмалари бўйича жўнатилган ёки қабул қилинган юклар миқдори.

Универсал ва ихтисослаштирилган контейнерларда ҳамда пакетланган тарзда тонналарда ташишлар (жўнатишлар)нинг умумий ҳажми алоҳида сатр билан ажратилади.

Темир йўл ёки дарё кемачилиги ва бошқа корхоналар учун ташишларнинг умумий ҳажми корхоналардан жўнатилган ва ташиш учун бошқа йўллардан (кемачиликдан) қабул қилинган юклар йиғиндисидан ҳосил бўлади. Бу юклар мазкур йўлга (кемачиликка) тушириш учун келтирилиши ёки транзит тарзида яна йўлда давом этиши мумкин.

"Ўзбекистон темир йўллари" Давлат акционерлик компанияси бўйича мамлакат иқтисодиёт юklarини ташиш (жўнатишнинг) умумий ҳажмини режалаштиришда тошқхмир, нефть ва нефть маҳсулотлари, ҳарбий юклар, ғалла, тез бузиладиган озиқ-овқат маҳсулотлари ташиш (жўнатиш) ҳажми қўшимча равишда кўрсатилиши мақсадга мувофиқ.

Пассажирлар обороти барча транспорт турлари (дарё транспортидан ташқари) учун пассажирлар ташиш умумийдир.

Пассажир обороти — ташилган пассажирлар миқдорининг уларни ташиш ўртача масофасига кўпайтмасидир.

Транспорт корхоналарининг иқтисодий ва ижтимоий ривожлантириш режаларида юк ва пассажирлар ташиш режаларига қўшимча равишда ишлаб чиқариш қувватларини, автомобиль йўллар ва энг муҳим объектларни ишга тушириш, транспорт воситалари, кемалар ва бошқа моддий-техник ресурслар асосий турларини етказиб бериш ҳажми каби кўрсаткичлар аниқланади. Бундан ташқари, ҳисоб-китобли қуйидаги техник-иқтисодий кўрсаткичлар — меҳнат ва ижтимоий ривожланиш режаси, натурал кўрсаткичларда (ёки даромадларда) ҳисобланган меҳнат унумдорлиги бўйича топшириқ ва шу кабилар тармоқ иқтисодиёти фанида ўрганиладиган меъёрлари ҳам аниқланади.

Транспортнинг ҳар қайси туридаги ташишларни режалаштириш айрим тафовутларга эга бўлиб, бу тафовутлар ташиш жараёнини уюштириш хусусиятини, ташиш шароитини акс эттиради ва ҳоказо.

Дарё транспортда ташишларнинг умумий ҳажмидан нефть ва нефть маҳсулотлари ва қуруқ юклар (минерал қурилиш материаллари, кимёвий юклар, мева ва сабзавотлар, туз) ажратилиб белгиланади.

Автомобиль транспортдаги номенклатура асосий оммавий юкларни ўз ичига олади. Ташиш учун ихтисослаштирилаётган автомобиллар талаб қилинадиган юклар (нефть ва нефть маҳсулотлари, пахта хом ашёси, сут, мол, цемент ва ҳоказо)

алоҳида ажратилиб белгиланади.

Транспортнинг ҳар қайси туридаги ташиш режалари кўрсаткичлари тизимида ҳам тафовутлар бор.

Темир йўл транспортидаги ташишларни режалаштиришда айрим темир йўл бўлинмалари бўйича юк жўнатишдан ташқари, юкларни қабул қилиш ва топшириш, шунингдек ташиб келтириш ва ташиб кетиш, маҳаллий алоқа ва транзит ташиш ҳажмлари ҳам режалаштирилади. Шу кўрсаткичлар асосида йўналишлар ва йўллар бўйича юк оқимлари, йирик транспорт узелларидаги юк оқимларининг ажратилиши белгиланади, кўшни йўл, бўлим ва бошқалар ўртасидаги ҳар қайси туташ жойлар бўйича юклар ва вагонларни қабул қилиш ҳамда топшириш ҳажмлари аниқланади.

Дарё транспортида ташишлар режаси алоқа йўллари турлари (ҳаракат техникаси) бўйича ишлаб чиқилади, нефть ва нефть маҳсулотлари ва қуруқ юклар бўйича ташишлар ажратилади.

Қувур орқали юборғич транспортида ташишлар режаси ҳар бир нефтегаз юборғич бўйича "Ўзбекистон Миллий нефтегаз холдинг компаниясига тегишли ҳудудий бошқармалар бўйича тузилади. Тонналарда ва тонна-километрларда қуйиш режасининг асосий кўрсаткичлари ҳисобланади. Бу кўрсаткичлар товар-транспорт баланси асосида ишлаб чиқилади. Бу баланс нефть ва газ ташиш учун транспортнинг бошқа турларидан самарали фойдаланишни ҳисобга олган ҳолда ҳар қайси нефть қазиб чиқариш ва қайта ишлаш корхонаси бўйича тузилади.

Ҳаво транспортидаги юкларнинг катта қисми тегишли юк жўнатувчилар томонидан аэропортлар бошқармаларига бевосита буюртма бериш орқали ташилади. Юкларнинг бир қисми илгари тузилган шартномалар асосида ташилади.

3. Юк ташишни режалаштириш

Транспортнинг барча турларида (бутун иқтисодиёт бўйича бхлганидек) қуйидаги ташиш режалари ишлаб чиқилади: макроистикболли режалар(анча узоқ даврларга мўлжалланган башоратли режалар); жорий режалар (йил чоракларига бўлинган йиллик режалар); шунингдек илдам режалар (ойларга бўлинган квартал режалар, ойлик режалар ва анча қисқа муддатга мўлжалланган топшириқлар).

Эндиликда барча транспорт турларида ташишларни комплекс макроистикбол режалаштиришнинг илмий асосланган услубини яратиш керак. Юк ташиш ҳажмларини истикбол (5...10) йиллик ва йиллик (йил чоракларига бўлинган ҳолда) режалаштиришда Ўзбекистон Ҳукуматининг мамлакат иқтисодиёти юклари ва пассажирлар ташишни режалаштиришни ташкил этишни ҳамда транспорт корхоналари ва ташкилотлари иши самарадорлигини оширишга таъсирини яхшилаш тўғрисидаги қарорига амал қилмоқ зарур. Бу қарор "Ўзбекистон темир йўллари" Давлат акционерлик компанияси, "Ўзбекистон ҳаво йўллари" компанияси, "Ўзбек нефтегаз" холдинг компанияси қувур орқали юборғич бўлинмаси, Тошкент шаҳар, вилоятлар ҳамда Қорақалпоғистон республикаси автомобилларда ташиш уюшмалари (Қорақалпоғистон, Хоразм ва

Сурхандарё уюшмаларига дарё транспорти ҳам киргизилган) транспортлари билан юк ташишларни режалаштиришга тааллуқлидир.

Барча транспорт турларида юк ташишларни режалаштиришнинг ягона тизимини яратиш шу билан боғлиқки, эндиликда ташишларнинг катта ҳажмини (юк обороти бўйича) темир йўл транспорти билан бирга бошқа транспорт турлари томонидан ҳам бажарилмоқда. Масалан, 2000 йилда автомобиль транспортининг юк обороти барча турдаги транспортлар умумий юк оборотининг 36,7 фоизига яқинини ташкил қилди.

4. Транспорт-иқтисодий баланс

Танспорт-иқтисодий баланс — хом ашё, ёнилғи, материаллар, айрим турдаги ресурсларнинг ҳисобот ёки режалаштирилган даврда жойлашуви, шунингдек уларга мамлакат иқтисодиёти тармоқлари, минтақалар, корхоналар бўйича талабни акс эттирувчи кўрсаткичлар тизимидир. Ресурслар ва уларга бўлган талабни таққослаш бу ёки у маҳсулот камчил ёки ортиқча бўлган минтақалар (жойлар)ни аниқлаш имконини беради.

Маҳсулот камчил минтақаларни ортиқча маҳсулотли минтақаларга ҳар қайси туман ёки жой бўйича ресурсларга талаб тўла балансланганлигини ҳисобга олинган ҳолда бириктириб қўйиш, ташишлар ҳажмини, юк оқимлари ва юк обороти миқдорини ҳамда йўналишларини белгилаш, шунингдек уларни транспорт турлари ва йўналишларига кўра оқилона тақсимлаш учун асос ҳисобланади. Транспорт-иқтисодий баланс туманлар ёки жойлар ва истеъмолчилар бўйича тақсимланадиган бирон маҳсулот ресурслари белгиланадиган моддий баланс билан бевосита боғлангандир. Шундай қилиб, маҳсулот ўрнини ўзгартириш ёки ташиш моддий баланс томонидан олдиндан белгиланган бўлади ва у моддий-техника таъминоти ҳамда юк обороти режалари орқали реализағия қилишнинг зарур шарти ҳисобланади.

Юкларнинг келиб тушиш ҳажмлари мазкур корхона, тармоқ ёки туманнинг хом ашёга, ёнилғига ва бошқа маҳсулотга бўлган талабини ҳисобга олиш асосида аниқланади. Истеъмол ва юкларнинг келиб тушиш ҳисоб-китоблари захираларнинг истеъмол жойларидаги ҳаракатини акс эттириши, истеъмолни қоплаш манбаларини кўрсатиши керак ва ҳоказо.

Балансли ҳисоб-китоб натижасида йирик корхоналар, хўжалик тармоқлари, туманлар, вилоятлар, Қорақалпоғистон республикаси бўйича етказиб бериш учун ресурслар ҳамда маҳсулотнинг бу ёки у турига бўлган талаблар аниқланади.

Шундай қилиб, ташиш ҳажмларини тўғри белгилаш учун мавжуд ресурслар ва талабларни истеъмолчиларга баланслаш ва айрим маҳсулот турлари, иқтисодиёт тармоқлари, туманлар, вилоятлар, Қорақалпоғистон республикаси (қўйилган вазифага боғлиқ ҳолда) бўйича қўшма транспорт-иқтисодий баланс (шахматчаси)тузиш ҳамда ташишларни транспорт турлари бўйича оқилона тақсимлаш лозим.

18-жадвал

Транспорт-иқтисодий баланснинг намунавий схемаси (18-жадвал, ресурслар ва барча транспорт турларида жўнатиш ҳисоб-китоблари, рақамлар шартли).

Юк тури—пахта толаси. Корхоналар—Ўзбекистон Республикаси пахта тозалаш заводлари

Баланс моддалари	Режа лойиҳаси, 2005 йилга, минг т.
I. Ресурслар	
Режалаштирилган йил бошидаги маҳсулот қолдиқлари	10
Шу жумладан, меъёрдан ортиғи	8
Мазкур тур маҳсулот ишлаб чиқариш плани	140
Ресурслар жами	150
II. Ресурслар тақсимооти	
Ишлаб чиқариш эҳтиёжлари харажати	30
Режалаштирилган йил охиридаги маҳсулот қолдиқлари	2
Жами жойларда қоладиган қисми	32
Транспортнинг барча турларида истемолчиларга жхнатилади.	118
Шу жумладан:	104
темир йўл транспортида	2,0
дарё транспортида	22
автомобиль транспортида	—
денгиз транспортида	—
кувур орқали юборғич транспортида	10
аралаш алоқа йўлларида	10
шаҳобча йўлларда	

Қўшма транспорт иқтисодий балансининг "шахматчаси" ёки "қия жадвал" деб аталган кхринишдаги намунаси 18-жадвалда келтирилган. Жадвалдан кўришиб турибдики, қўшма транспорт-иқтисодий баланс маҳсулот ресурслари ва унинг ҳар қайси жой бўйича истемол қилиниши, шунингдек у қаердан, қаерга ва қандай ҳажмда келтирилиши кераклиги тўғрисида яққол тушунча беради. Сўнгги вазифани, яъни қаердан ва қанча келтириш маъқуллигини тўғри ҳал этиш қўшма баланс тузишдаги энг мураккаб ишларидан бири ҳисобланади, чунки маҳсулот жўнатиш ва етказиб бериш жойлари сони бхлмаган тақдирда ҳам уларни ҳзаро бириктириш имкониятининг хилма-хил вариантлари пайдо бхлади. Ҳнлаб жойлардан жхнатиладиган ва юзлаб жойларда қабул қилиб оладиган юклар бхйича ҳзаро бириктириш имкониятининг турлари ғоят даражада кўп бўлади. Математик усуллар ва электрон-ҳисоблаш машинаси (ЭҲМ) ёрдами билангина таққослаш ва энг қулай вариантни танлаб олиш мумкин. Ҳозир кенг равишда бўлмаса-да, бир қанча транспорт ташкилотларида шундай қилинмоқда (19 жадвал).

19-жадвал

Қўшма транспорт-иқтисодий баланс
(бир турли юклардан бири бхйича) минг т.

Жўнатиладиган туман (жойлар)	Етказиладиган туман (жой)лар						Жами
	Е	Ж	З	К	Л	М	
1	2	3	4	5	6	7	8
А	—	—	—	500	—	—	500
Б	—	200	—	—	—	—	200
В	—	800	—	—	—	—	800

Г	—	—	250	50	100	—	400
Д	300	—	—	—	—	400	700
Жами	300	1000	250	550	100	400	2600

Бу хилдаги вазифаларни транспортнинг битта турига, масалан, темир йўлга нисбатан ҳал этиш оптималликнинг одатда қўхлланиладиган мезони — қатнов минимуми соддалиги туфайли осонлашади. Агар оптимал қўшма транспорт-иктисодий баланс транспорт тармоғи (транспортнинг бир неча тури) бҳйича тузилиши керак бўлиб қолса, унда мезон бўлган қатнов минимуми транспорт турларида ташиш харажатларининг жуда хилма-хиллиги туфайли мутлақо яроқсиз бўлиб қолади. Бундай ҳолда ташишларни илдам режалаштиришда "кира ҳақи тхловлари минимуми" ёки "ташишларга жорий эксплуатацион харажатлар минимуми" мезони бҳйича, истиқболли вазифаларни ҳал этишда эса "бажарилган эксплуатацион-қурилиш харажатларининг минимал миқдори" мезони бўйича энг қулай вариантни танлаш керак. Харажатларнинг барча кўрсаткичлари бутун қатнов йўли давомида — биз келтирган мисолдаги А жойдан К жойигача, Г жойидан З,К ва Л жойларигача — ташишнинг аниқ шароитлари учун ҳисоблаб чиқилиши лозим тушунарли.

Транспорт-иктисодий баланс айрим жойлар учун эмас, балки бутун туманлар, масалан, Ўзбекистон республикаси учун тузиладиган ҳолларда туманнинг ташиб кетилиши лозим бўлган ресурслари туманнинг тегишли кириш ва чиқиш жойларига "боғлаб қўйилади". Чунончи, Ўзбекистон республикасига кириш ва чиқиш жой Арис бекати ҳисобланади ва ҳоказо. Йирик туманларни (ёки уларнинг қисмларини) кириш ёки чиқиш жойларига "боғлаб қўйиш" корреспонденцияловчи жойлар сонини анча қисқартириш ва билан оптимал қўшма транспорт-иктисодий баланслар тузиш вазифаларини ҳал этишни хийла соддалаштириш имконини беради.

Транспорт-иктисодий баланс тузишда ва истеъмолчиларни маҳсулот етказиб берувчиларга бириктириб қўйишда, барча бошқа шароитлар тенг бўлган ҳолда, юк оқимлари майдалашиб кетмаслигига, ҳар қайси истеъмолчи ҳзига керакли маҳсулотни иложи борича кам сонли етказиб берувчилардан олишга (16-жадвалдан келтирилган мисолдагидек), транспорт-иктисодий алоқаларнинг барқарорлиги таъминланишига интилом керак. Вазифани шу тарзда ҳал этиш туфайли ташишларнинг жҳнатув маршрутизағиясини кхпайтириш, портлар, пристанлар ва бекатларнинг техник воситаларини бу ёки у юкларга қайта ишлов беришга яхши мослаш ҳамда маҳсулот етказиб берувчилар билан истеъмолчилар ҳртасидаги иктисодий алоқаларини енгиллаштириш учун энг қулай шароитлар вужудга келади.

Транспорт баланси маълумотларида транспорт режасининг ҳамма элементларини — юк жҳнатиш, келиб тушиш, ташиб киритиш, ташиб кетиш, транзит, йўллараро корреспонденциялар ва юк оборотининг умумий ҳажмларини ҳисоб-китоб қилиш учун керакли дастлабки ахборот бўлади.

Транспорт-иктисодий баланс тузиладиган юк, ҳисоб-китобларнинг зарур

аниқлиги, худудий бирликларнинг тарқоқлиги, оптималликнинг қабул қилинган мезони ва бошқа шарт-шароитларга боғлиқ ҳолда ташишларнинг оптимал режаларини математик усуллар ҳамда электрон-ҳисоблаш техникаси ёрдамида ишлаб чиқиш учун алгоритмлар белгиланади.

5. Юк ташиш режаларини ишлаб чиқиш

Узоқ даврга мўлжалланган башоратлар ҳар хил транспорт турлари фаолиятини мувофиқлаштирилган равишда режалаштиришнинг асоси ҳисобланади. Мавжуд транспорт тармоғидаги ташишларни мувофиқлаштиришнинг йил чоракларига тақсимланган йиллик режалаштирилишидир.

Юк ташиш йиллик режаларининг лойиҳалари юк жўнатувчиларнинг тегишли компаниялар ва конфернларга ҳамда айни вақтда Ўзбекистон миллий темир йўл компанияси, дарё кемачилиги ва автомобилларда ташиш уюшмалари ҳамда Ҳзбекистон ҳаво йўллари миллий авивкомпаниясига тақдим этадиган буюртмалари асосида ишлаб чиқилади. Бир қанча корхоналар (уюшмалар, концернлар ва ҳоказо)ни бирлаштирувчи худудий ташкилотлар мавжуд бўлганида буюртмалар ва юк ташиш режалари лойиҳалари шу ташкилотлар орқали тақдим этилади.

Шундай қилиб, ташиш режасининг барча кўрсаткичлари компания (уюшма)ларда ва айрим вақтда транспорт худудий уюшмаларида жам бўлади. Бу режалар ва буюртмалар иқтисодий жиҳатдан асосланганлигини текшириш юк ташиш режаларини ҳзаро келишиб олиш имкониятини яратади.

Йиллик режалар лойиҳалари билан бир вақтда барча юк жўнатувчилар транспорт техник воситаларидан фойдаланишни яхшилаш тадбирлари режасини ва норағионал ташишларга барҳам беришга қаратилган таклифларини тақдим этадилар.

Ташишнинг йиллик режаларини ишлаб чиқишда уларни рағионализилаштириш иши нормал ташишларнинг ишлаб чиқилган схемалари ҳисобга олинган ҳолда, режа, таъминот-сотиш ташкилотлари ва юк жўнатувчи компаниялар томонидан амалга оширилади. Бу ишда транспорт компанияси, уюшмалари ва уларнинг худудий корхоналари фаол рол қўйнайди. Истиқболли режалаштиришда бу мақсад учун одатда лойиҳалаш ва илмий-тадқиқот институтлари бажарадиган махсус ҳисоб-китоб ишлари ўтказилади.

Ташишни квартал бўйича режалаштириш кварталларга бўлинган ва тасдиқланган йиллик режа ҳамда юк жўнатувчиларнинг аниқланган буюртмалари асосида амалга оширилади. Бунда туманлар бўйича маҳсулот ишлаб чиқариш ва истеъмол қилиш режаларида аввал тасдиқланган режаларга нисбатан содир бўлган ўзгаришлар ҳисобга олинади.

Қвартал режаларда шунингдек юк ташиш бўйича ҳукумат қарорларида кўзда тутилган айрим қўшимча топшириқлар ҳам ҳисобга олинади.

Барча транспорт турлари учун бир хил бўлган йиллик режаси ишлаб чиқиш тартибидан фарқли ўлароқ, квартал бўйича режалаштириш ҳар бир транспорт тури учун айрим хусусиятларга эга. Масалан, темир йўл транспортида режа ишлаб

чиқишда юклар марказий тарзда режалаштириладиган ("Ўзбекистон темир йўллари" Давлат акционерлик компанияси) ва жойларда (йўлларда) режалаштириладиган турларга ажратилади.

Зарур ҳисоб-китоб билан асосланган режалаштиришнинг барча босқичларида ташиш учун тузилган режа-буюртмаларда қуйидагилар кўрсатилади:

темир йўл транспорти бўйича—йиллик ва йил чораги режалари учун ҳртача бир суткалик ташишларнинг тонналар ва вагонлардаги ҳажми ҳамда юк жўнатиш темир йўл бўлимлари номи; кенгайтирилган ойлик режалар учун—етказиб келтириш темир йўл бўлимлари номи, маҳаллий алоқа йўлларида эса етказиб келтириш бекатлари номи ҳам кўрсатилади;

дарё транспорти бўйича—ташишларнинг тонналардаги ҳажми, уюшмалар номи ва жўнатиш ва етказиб келтириш жойлари;

автомобиль транспорти бўйича—ташишларнинг тонналардаги ҳажми, жўнатиш ва етказиб келтириш жойлари номлари;

ҳаво транспорти бўйича—ташишларнинг тонналардаги умумий ҳажми, жўнатиш ва етказиб келтириш жойлари.

Тўғридан-тўғри ва аралаш ташиш алоқа йўлларида, яъни икки ёки бир неча (иккита) транспорт турлари иштирокида юк ташишни режалаштириш тегишли турдаги юкларни ташишнинг умумий режаси ҳисобига амалга оширилади.

Ташқи савдо обороти режалари бўйича экспорт-импорт юклар ташиш ишларини бажаришда темир йўл транспорти ҳзаро, айниқса аниқ ҳаракат қилиши лозим. Экспорт юкларини ташиш режаси бу ёки у турдаги маҳсулотни ташиш умумий режасининг узвий қисмидир. Бундай ташишлар тегишли чет эл темир йўллари билан албатта келишиб олиниши керак. Ташиш режаларида, одатда, юк ортиб жўнатиш йил чорақлари ва ойлар бўйича нисбатан бир маромда олиб борилиши кўзда тутилади. Лекин бунда маҳсулот етказиб бериш албатта чет эл давлатлари билан тузилган шартномалар ва келишувларда кўзда тутилган муддатларда амалга оширилиши керак.

Экспорт юклар ташишни режалаштириш темир йўл транспорти Ўзбекистон Республикаси Ташқи савдо вазирлиги режа буюртмалари асосида амалга оширилади. Режа-буюртмаларда режалаштирилаётган йўл учун ташишларнинг умумий ҳажми, юк турлари, чет элга жўнатиш ва етиб келиш бекатлари ҳамда портлари бўйича тақсимланиши кўрсатилади.

Чегара бекатлари орқали келиб тушадиган импорт юкларни темир йўл транспортида ташишни режалаштириш Ўзбекистон Республикаси ташқи савдо вазирлиги буюртмалари асосида амалга оширилади.

Ташиш ишларини оқиллаштириш муҳим аҳамиятга эгадир. Ташиш ишларини оқиллаштириш дейилганда истеъмолчиларни етказиб берувчиларга бириктиришни оптималлаш, ишлаб чиқаришни жойлаштиришда транспорт воситаларини тўғри ҳисобга олиш, бутун транспорт жараёнини такомиллаштириш тушинилмоғи керак. Ташиш ишларини оқиллаштириш транспортга қилинадиган харажатларни тежашнинг энг катта резерви ҳисобланади. Олиб борилган тадқиқотларнинг кўрсатишича, истеъмолчи жойларни ишлаб чиқариш жойларига

бириктириб қўйишдаги камчиликлар туфайли ҳтказиладиган ортиқча ташишлар юклар турига қараб 2 дан 20 фоизгача миқдорини ташкил этади.

Ташиш ишларини илдам режалаштиришда, оқилона бўлмаган, жумладан, қарама-қарши ва ортиқ даражада олис ташишларга барҳам беришда айрим юклар учун меъёридаги юк оқимларининг олдиндан тайёрланган схемалари катта рол қўйнайди.

Ҳозир меъёридаги юк оқимлари схемаларини ишлаб чиқишда математик усуллардан ва электрон-ҳисоблаш техникасидан кенг фойдаланилмоқда.

Корреспонденцияларни, шунингдек юк оқимларини барча транспорт турлари бўйича қамраб олишда схемаларнинг комплектли бўлишини аниқлаш учун ҳудудий бирликлар масаласини ишлаб чиқиш жуда муҳимдир, чунки схемалар ҳозирча нефть юклари схемалари ҳисобга олинмаган ҳолида фақат темир йўл транспорти бўйича тузилмоқда.

6. Пассажирлар ташишни режалаштириш

Пассажир ташиш шаҳар, шаҳар атрофи ва шаҳарлараро (олис) ташишларга бўлинади. Ташишларнинг шу турларидан ҳар бири пассажир транспортининг техник воситаларига (сиғим, ҳтириш ва ухлаш жойлари, тезлик ва ҳоказо), шунингдек ташишлар шароити ва уюштирилишига (алоқа тезлиги, бекатлар жойлашуви, тўхташларнинг узқлиги ва ҳоказо) юқори талаблар қўяди. Шунинг учун бу ташишларни режалаштириш ҳам алоҳида-алоҳида ҳтказилиши ва кейин пассажирлар ташиш қўшма режасини транспорт турлари ҳамда бутун транспорт тармоғи бўйича тузиб чиқиш лозим.

Пассажирлар ташишнинг айрим турлари (жумладан, ишлаб чиқариш билан боғлиқ ташишлар) олдиндан қўзда тутилиши мумкин. Лекин одамлар заруриятларига қараб қатнашларининг аксар қисми турли хил ва қўп ҳолларда ҳисобга олиш қийин омиллар билан боғлиқдир.

Пассажирлар ташишни режалаштириш усуллари асосан пассажир ташишлар ҳажминини аниқлашдан (уларнинг айрим иқтисодиёт қўрсаткичлари билан алоқасини топиш йўли билан), шунингдек статистика маълумотларини ишлаб чиқиш асосида аниқланадиган тенденция ва қонуниятларни синчиклаб таҳлил қилиш ва ҳрганишдан иборат. Бунда аҳоли сонининг ҳсиши, миллий даромад, реал иш ҳақи, ижтимоий истеъмол фондлари тўғрисидаги материалларни ҳрганиш ҳамда бу қўрсаткичларнинг аҳоли ҳаракатчанлиги, пассажирлар ташиш ҳажми билан алоқасини аниқлаш катта аҳамиятга эгадир.

Шуни айтиб ҳтиш керакки, амалдаги ҳисобот транспорт турлари бўйича пассажирлар ташишни тўла акс эттирмайди. Чунончи, бепул ташиладиган пассажирлар ҳисобга олинмайди, болалар чипталари билан ташишлар ажратилмайди, бир сафарга бўлган чипталар (абонементлар), навигаион, хизмат, ойлик, ярим йиллик чипталарни ҳисобга олишда бир хиллик йўқ, чунки бу ҳужжатлар бўйича қатновларни қоплашнинг шартли коэффицентлари турличадир. Масалан, темир йўл транспортида ойлик абонемент бўйича 50 қатнов, барча фуқаролар учун автомобиль транспортида 75 қатнов, хизмат юзасидан 120

қатнов ҳисобланади ва ҳоказо. Масофаларни аниқлаш усуллари турлича, алоқа йўллари тури бўйича ташишларнинг бир хилланган таснифи, олислик минтақалари бўйича ташишлар тақсимоти, корреспонденциялар, аҳоли тифизлиги кўрсаткичлари йўқ. Бу нуқсонларга барҳам бериш режалаштиришни осонлаштиради.

Пассажирлар ташишни режалаштиришда пассажирлар оқимини вақти-вақти билан текшириб туриш ва ташишларга бериладиган буюртмаларни тўплаш асосида ташишлар ҳажмини бевосита ҳисоблаб чиқиш усулини қўллаш мумкин. Шундай усул ёрдамида курортларда дам олувчилар, туристлар, ҳқувчилар ҳамда ташкилий равишда корхоналарга ва қурилишларга ҳамда мамлакатнинг бошқа туманларига борадиган ишчиларни ташиш ҳажмини аниқлаш мумкин. Масалан, курортларда дам олувчиларни ташиш ҳажмини санаториялар, дам олиш уйлари, пансионатлардаги ҳринлар сони ва уларнинг Ҳзбекистон Касаба уюшмалари Марказий Кенгашининг кўрсатмаси билан вилоят касаба уюшма ташкилотлари ҳртасида тақсимланиши тўғрисидаги маълумотлар асосида аниқлаш мумкин. Курортларда уюшмаган дам олувчилар сонини аниқлаш анча мураккабдир, чунки бундай дам олувчилар курортлар ва санаторияларда дам олаётган ва шифоналаётган кишилар сонидан бир неча марта кўп. Узоққа қатновчи пассажирлар ташишнинг умумий ҳажмида хизмат сафарига жўнатилганлар катта гуруҳни (13...14 фоизни) ташкил қилади.

Пассажирларни ташишни ривожлантириш ва вазифаларини ҳал этишда ҳаракатчанлиги кўрсаткичларини пухта ҳрганиш, бу ҳаракатчанликнинг ҳзгаришига таъсир этувчи омиллар ва қонуниятларни аниқлаш зарур. Аҳолининг ҳаракатчанлиги муттасил ҳсиб бормоқда. 1940 йилда ҳрта ҳисобда бир киши бошига шаҳар транспорти барча турларида 7,5 та жўнатиш ва 560 пассажир-км тўғри келган эди; 1965 йилда бу кўрсаткич тегишли равишда 29 ва 1333 ни; 1970 йилда—41,6 ва 1685 ни ва 2000 йилда—75 ва 1755 ни ташкил этди.

2000 йилда Ҳзбекистон Республикасида ҳар бир шаҳар кишиси бошига жамоат транспортида ҳртача 179 қатнов тўғри келди.

Пассажирлар ташиш ҳажмининг кўпайишига кўп омиллар ва улардан биринчи галда, қуйидагилари катта таъсир кўрсатади: аҳоли сонининг ва айниқса шаҳар аҳолиси сонининг ҳсиб бориши; меҳнаткашлар моддий фаровонлиги ва маданий даражасининг юксалиши; меҳнат қилиш ва дам олиш режимининг яхшиланиши (таътил муддатлари ва дам олиш кунлари сони, йўлдош шаҳарлар барпо қилиниши, янги шаҳарлар ва аҳоли яшаш жойларининг пайдо бўлиши; транспорт тармоғининг ривожланиши ва қатнов шароитларининг яхшиланиши, ташишлар комфортабеллиги ва ҳаракат тезлигининг ошиши; пассажирлар ташиш ҳақлари даражасининг пасайиши.

Бу омиллар билан бирга аҳолининг ҳаракатчанлиги камайтирувчи омилларни ҳам, чунончи, ҳамма жойда савдони ташкил қилиш ва аҳоли таъминоти яхшилаш, истиқомат жойларини иш жойларига яқинлаштиришдан иборат омилларни ҳам ҳисобга олмоқ лозим.

Пассажирлар ташишни транспорт турлари бўйича режалаштиришда анча

мураккаб ишдир. Пассажи́рлар кира ҳақи, вақт сарфи, қулайликни ҳисобга олган ҳолда транспорт турларини ҳзлари танлайдилар ва ҳоказо.

Шу муносабат билан пассажирлар ташишни режалаштиришда аҳолининг бу ёки у транспорт турига эҳтиёжини ва бу эҳтиёж ҳзгариши сабабларини мунтазам равишда ҳргана бориш, бунинг учун махсус текширишлар ҳтказиш, ташишларни пассажир ташишлар статистикасини синчиклаб ҳрганиш керак.

Алоқа йҳллари бҳйича тақсимланган пассажир-километрлардага пассажирлар обороти, пассажир ташишнинг ҳртача қатнови масофаси ҳамда пассажирлар ташишнинг тармоқ бҳйича ва айрим йҳналишлар бҳйича ҳртача зичлиги барча транспорт турларида пассажирлар ташишни режалаштиришнинг асосий кҳрсаткичларидир.

XVI БОБ. МАМЛАКАТ ЯГОНА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИ ЭКСПЛУАТАҒИЯСИНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ

Турли транспорт воситалари туташган жойларида содир бҳладиган харажатлар миқдорини, юкларнинг сақланиши, тара харажатлари, захиралар қолдиғининг миқдори ва транспортга бевосита тааллуқли бҳлмаган бошқа харажатлар миқдори транспорт эксплуатацияси қандай ташкил қилинишига кҳп даражада боғлиқдир. Бундай харажатлар миқдори анча катта бҳлиб, уни камайтириш учун транспорт ишини такомиллаштириш, ижтимоий ишлаб чиқариш самарадорлигини ошириш, мамлакат ягона транспорт тизимини янада ривожлантириш вазифаларига муҳим тадбир сифатида қараш керак. Транспорт билан боғлиқ харажатларни қисқартириш ва яқин келажакда амалга оширилиши зарур бҳлган ташкилий ва техник тадбирларга транспорт-экспедицион хизмат кҳрсатишни яхшилаш, юкларни контейнер ва тагликларда ташиш, оқилона бҳлмаган юк ташишларни қисқартириш, турли хил транспорт ишларини ҳзаро мувофиқлаштириш, лифензиялаш механизми билан ҳар хил мулкдорларга қарашли автомобиль транспорти ишини тартибга солиш, тҳлов кира ҳақларини такомиллаштириш ва бошқалар киради.

Транспорт-экспедицион хизмат кҳрсатишни яхшилаш. Ҳозирги кунда Ҳзбекистон автомобиль транспорти билан темир йҳл бекатлари ва Амударё сув портларида йилига деярли 30 млн. тонна юк ташиб кетилади ёки олиб келинади. Бундай жойлардан минтақавий автомобилларда ташиш уюшмалари автомобиллари билан жами 60 фоизга яқин юк олиб кетилади ёки ташиб келтирилади. Бу билан боғлиқ бҳлган ёрдамчи транспорт ишларининг асосий қисмини кҳп ҳолларда юк олувчилар ёки юк жҳнатувчилар бажаради. Аҳборот ишлари, ҳужжатларни расмийлаштириш, юк ташишни режалаштириш, юкларни комплекташ, ҳисоблашлар ва бошқа ёрдамчи ишлар ҳам кҳпинча марказлаштирилган тартибда бажарилмайди. Бунда юк ташишнинг ягона транспорт жараёни 2...3 мустақил қисмга бҳлиниб кетади. Бундай шароитда меъёрида ишлаб турган ягона транспорт тизими олдига юкларни "жҳнатувчидан омборидан юк олувчи омборигача" ташиш ишлари юк жҳнатувчи ва олувчининг

иштирокисиз ягона ҳужжат бҳйича амалга оширилиши вазифа қилиб қўйилиши мумкин. Бундай ҳолларда транспорт жараёни узлуксиз амалга оширилиши билан бирга ягона транспорт тизимидан фойдаланувчиларга транспорт-экспедицион хизмат кўрсатиш ишлари марказлаштирилган усулда бажарилади. Барча ёрдамчи ишлардан, яъни юкларни темир йўл бекатларига ва Амударё дарё портларига автомобиль транспортида олиб келиш ёки аксинча улардан олиб кетиш ҳамда юкларни жўнатувчи омбордан юк олувчи омборигача элтиб бериш ишларидан юк эгаларини озод қилиниб, бундай ишларни транспорт-экспедицион хизматларини бажарувчи махсус ташкилотлар бажаради.

Ҳозирда мавжуд махсус транспорт-экспедицион ташкилотларнинг иш тажрибаси улар фаолияти юқори даражада самарали эканлигини кўрсатмоқда. Бунда экспедиторлар ва юк ортувчи ишчилар сони кескин қисқаради, автомобиллардан фойдаланиш яхшиланади, айрим ҳолларда юк ташиш харажатлари 2...3 марта камаяди, вагонлар, автомобиллар, ортиш-тушириш машина ва механизмларнинг бекор туриб қолиш вақтлари сезиларли даражада қисқаради, юкларни бир транспорт туридан иккинчисига ҳтказишни расмийлаштириш билан шуғулланадиган ходимлар сони кескин камаяди ёки улар умуман керак бўлмайд қолади, темир йўл бекатлари ва портлардан олиб кетилмаган қолдиқ юклар ҳажми камаяди. +орақолпоғистон, Тошкент шаҳар ва барча вилоятлар автомобиль транспортида юк ташишдаги ёрдамчи ишларни марказлаштирилган усулда бажаришдан олинадиган тежам ҳар бир тонна юк учун ҳрта ҳисобда 1,0-1,2 минг сўмни ташкил қилади.

Ҳисобларга кўра, Ўзбекистонда транспорт-экспедицион хизмати ҳз ичига олиши мумкин бўлган ишлар ҳажми 2010 йилда тахминан 50 млн. тонна бўлиб, шунда темир йўл бекатига келтирилган ва бекатдан олиб кетилган юклар 40 млн. тоннани ташкил этиши мумкин.

Транспорт-экспедицион хизмати Тошкент шаҳар, вилоятлар ва +орақолпоғистон автомобиль транспорти уюшмаси тизимида ёки темир йўл транспорти тизимида ташкил қилиниши мумкин. Ҳозир бу тизимларда транспорт-экспедицион хизматини ташкил қилиш тез суръатлар билан ривожланмоқда. Транспорт-экспедицион хизматининг бу икки йўналишидаги ривожланишини таққослаш уларнинг ҳар бири ҳз афзалликларига эга эканлигини кўрсатади.

Транспорт-экспедицион хизматини темир йўл тизимида ташкил қилиш юк ортиш ва юк тушириш механизмлари ва омбор ҳўжалигидан тўла фойдаланиш имконини беради, вагонлар туриб қолишини камайтиради, бекатларда автомобилларга юк ортиш ишларидан ишчиларни батамом озод қилади ва малакали ишчи кадрларга таянган ҳолда транспорт-экспедиция ишларининг тезроқ йўлга қўйилишига олиб келади. Бундай ҳолларда автомобилда юк ташиш ишлари юқорида келтирилган уюшмалар автомобиль транспорти ташкилотлари томонидан олдиндан тузилган шартнома бўйича бажарилади.

Бундай тизим юкларни етказиб берувчи омборидан юк олувчининг омборига бевосита етказиб беришни таъминлайди. Тошкент темир йўли товар бекати, мана шу тизим асосида ишлайди. Лекин бу тизим юкларни бевосита автомобилда

ташиб дарё портларига, аэропортларга хизмат қилиш учун автомобиль транспортида параллел ташкилот ташкил қилишни тақазо этади.

Транспорт-экспедицион хизматини автомобиль транспорти тизимида ташкил қилиш юкларни автомобиллардан темир йўл вагонига ортишда ва аксинча темир йўл вагонидан автомобилларга ортишда ҳужжатларни қайта расмийлаштиришни талаб қиладики, бунинг учун параллел штатлар сақлашга тўғри келади. Бунда мижозлар ва транспорт корхоналари ҳртасидаги ҳзаро алоқа бирмунча мураккаблашади. Лекин транспорт-экспедицион хизмати шундай ташкил этилганда юкларни бевосита автомобилларда сув ва ҳаво транспорти портларидан ташиш ҳам мумкин бўлади.

Транспорт-экспедицион хизматини ривожлантиришнинг мақсадга мувофиқ йўналишини илгари ташкил қилинган транспорт-экспедицион ташкилотлари тажрибасини ҳисобга олган ҳолда ҳал қилиш зарур. Транспорт-экспедицион хизматининг у ёки бу тури келажакда кенг тарқалиши ва мамлакат ягона транспорт тизимининг транспорт турларини бир-бирига боғлаб турувчи ажралмас қисми бўлиб қолиши керак.

Тажрибалар шуни кўрсатадики, юк ташиб келтириш ва олиб кетишдаги ҳамма ишлар транспорт-экспедицион хизмати билан тўла таъмин этилганда бир йилда иқтисодиётдаги транспорт харажатларини тахминан 2 млрд. сўмга камайтириш имконини беради. Шунини қайд қилиш зарурки, харажатларни бундай камайтиришга қўшимча инвестицион маблағ сарфламай, фақат ташкилий тадбирлар ҳтказиш йўли билан эришилади.

Пассажирларга комплекс транспорт-экспедицион хизмати кўрсатиш кўп ҳолларда транспортдан фойдаланувчиларга чипта сотиб олиш, қўл юклари ва багажларни келтириб бериш, транспортнинг бир туридан иккинчисига ҳтиш учун бир қанча қулайликлар яратади.

Мамлакатимизда аҳолига транспорт-экспедицион хизмати кўрсатиш билан транспорт компания ва уюшмаларнинг пассажирлар хизмати бўлими, туристик экспедицион бюрolari, пассажир транспортларига илгаридан чипта сотиш агентликлари, аҳолига транспорт-экспедицион хизмати кўрсатиш махсус корхоналари, хорижий туристлар учун республика акционерлик жамияти— «Интурист» ва бошқа ташкилотлар шуғулланади.

Транспорт-экспедицион хизматини ташкил қилишда барча турдаги транспортларда ҳам пассажирлар ва улар қўл юклари ҳамда багажларини ташиш ишлари бир хил, чипта ҳужжатлари иложи борича ягона бўлиши тақазо этилади. Бу нарса бир неча пассажир транспорти турларидан фойдаланганликда пассажирларга қулайликлар яратади. Шунини яна бир бор такрорлаш зарурки, пассажирларга қулайликлар яратишда чипталарни бир неча (15) кун илгари сотиш ва пассажирлар багажларини келтириб бериш ва бир транспорт туридан иккинчисига ҳтишда уларга зарур хизмат кўрсатиш жуда катта аҳамиятга эгадир. Пассажирларга транспорт-экспедицион хизмати комплекс ташкил қилинганда уларга қўшимча хизматлар ҳам кўрсатиш мумкин. Масалан, аҳолига туристик

хизматлар кўрсатиш (саёҳат қилишни ташкил этиш, меҳмонхоналарга жойлаштириш, театр ва музейларга чипта сотиш ва ҳоказо).

Халқаро терминалларда юк ташиш. Халқаро юк ташишда икки усул мавжуд бўлиб унинг биринчисидан юклар жўнатувчидан юк қабул қилувчига тўғридан-тўғри етказиб берилса, иккинчисидан жўнатиш ва (ёки) қабул қилиш жойларидаги терминалларга етказиб берилади. Иккинчи усулни терминал тизимли халқлараро юк ташишлар деб юритилади ва унда транспорт жараёнини ташкил этиш асосий звеноси (бўлини) вазифасини терминаллар бажаради. Терминаллар аксарият транспорт-экспедицион ишларни бажарадилар. Терминал ибораси халқаро иқтисодий алоқаларни ривожланиши натижасида МДХ давлатларига етиб келган бўлиб, унинг том маъноси инглиз тилидаги terminal сўзи бўлиб, охириги тўхташ жойини билдиради. Жаҳон амалиётида эса freight terminal ибораси ишлатилиб, унинг маъноси транспорт-тарқатувчи марказ бўлиб, турли хил товарларни оморларда (заруратга кўра)тижорат мақсадида сақлаш билан бирга, ҳар хил зарурий хизматларни ҳам бажаради.

Терминал ёки терминал мажмуи-ҳозирги замон талабига биноан технологик жиҳозланган, товарларни транспортировкалаш ва уларни гуруҳлаб тарқатиш билан боғлиқ комплекс инженер-техник иншоот бўлиб, унда қўйидаги ишлар бажарилиши мумкин:

- божхона ишловларини бажариш;
- ортиш-тушириш ишлари;
- кенг номенклатурадаги товарларни (контейнерларда келган товарларни ҳам) сақлаш;
- сархиллаш ва жўнатишга тайёрлаш;
- транспорт воситаларига техник хизмат кўрсатиш ва уларга тўловли жой бериш;
- суғурталаш ва ҳисобот ишларини бажариш;
- ахборот хизмати, бошқа терминаллар, юк жўнатувчи ва қабул қилувчилар билан алоқани ташкил этиш;
- меҳмонхона туридаги хизматни ташкил этиш.

Терминалнинг асосий вазифаси юкларни (бўлиб)тарқатишдан иборат.

Терминаллар, асосан йирик темир бекатларида, дарё пристанларида, аэропортларда, юк автомобили бекати (ЮАБ)ларида ташкил этилади. Йирик темир йўл бекатларида махсуслаштирилган контейнер терминаллари ҳам бўлиши мумкин. Баъзи бир корхона ва ташкилотларга хизмат кўрсатувчи очик турдаги ёки ёпиқ турдаги терминаллар бўлиши мумкин. Ёпиқ турдаги терминалга 2001 йил нефть ва нефть маҳсулотларини ҳамчиқ довони орқали ташиш билан боғлиқ Ангрен ва Поп нефть маҳсулотлари терминалини мисол қилиб келтириш мумкин.

Терминал тизимида ташишни ташкил этувчиларга қўйидагилар киради:

- **экспедиторлар.** Экспедиторлар юкларни жўнатиш ва келтириш билан боғлиқ ходимлар бўлиб, улар ҳз номларидан ёки ваколатини олган корхона (ташкилот) номидан шартнома тузиб ташиш ишлари жавобгарлигини олган шахслардир;

- **юк ташувчилар.** Юк жҳнатиш жойидан уни етказиб бериш жойигача ташиш ишларини бажарувчи транспорт ташкилоти ёки шахсий мулк (транспорт) эгаси.

Ўзбекистон республикасида терминал тизимида юк ташувчиларга, Тошкент аэропорти терминали, пахта толаси темир йўл терминаллари (Бухоро ва Сирдарёда) ва “Ўзшаҳарлараротранс-Ўзмежгортранс” хиссадорлик юк автомобиль бекатларини киргазиш мумкин. Пахта толаси терминали ҳар бир вилоятда ҳам ташкил этилиши режалаштирилган.

Терминал тизими технологияси орқали юк ташишда йирик ва майда компаниялар фойдаланадилар. Транспорт-экспедицияси хизматлари бозорининг бешафқат рақобати шароитида терминал тизимлари товарларни тезлаштириб етказиб беришга имкон яратиш беради; терминаллар аксарият ҳолларда талаб ва таклиф мавсумий ҳзгаришларини мавжудлиги билан боғлиқ оморлар захираларига эга бўлишлари имконини беради; тижорат(товарни баланд нарх билан сотиш ва қулай солиққа тортилиш) мақсадида товарларни узоқ вақт сақлаш имконлари мавжудлиги кўпчилик корхоналарни терминал технологияларидан фойдаланиб, ҳзларининг омор хўжаликларидан воз кечишларига имкон яратиш беради. Бунинг мисолига “Ўзбекпахтасаноати” қошида ташкил этилган терминаллар пахта тозалаш заводларининг ҳз оморларига зарурат йўқлигини келтириш мумкин.

Давлат миқёсида барча транспортлар инфратузилмаси ривожидан терминал тизимининг аҳамияти катталигининг ҳисобга олиниб ривожланган мамлакатлар халқаро юк ташишларни тартибга солиш мақсадида махсус қонунлар қабул этилган. Масалан, Японияда юк ташиш терминал тизимини ривожлантиришга автомобиль транспорти терминаллари тўғрисидаги қонун асос бўлган.* А. С. Шустов, Е. А. Малишева маълумотларига кўра ҳозирги кунда Японияда 1500 дан ортиқ

* А. С. Шустов, Е. А. Малишева “Терминальная система международных перевозок грузов автомобильным транспортом (М: АСМАП, 1994, 66 бет)”

махсуслаштирилган терминаллар, шу жумладан “Сейко”соатини тарқатиш маркази, тез бузилувчи қишлоқ хўжалик маҳсулотларига ишлов берувчи “Дейкоку” терминалини келтириш мумкин.

Россияда ҳам махсус Терминал номи давлат инновациялар дастури қабул этилган.

Халқаро терминаллар орқали юк ташишни ташкил этишда қуйидагиларни инобатга олиш керак:

- ташиш технологиясини, ҳаракатни ташкил этиш тизими ва транспорт ҳаракати маршрутларини танлаш;
- зарур бўлган транспорт воситалари танлови ва ҳисоби;
- транспорт воситалари ҳаракат жадвалини ишлаб чиқиш ва уни алоқадор корхоналар билан келишиш.

Ҳаракатни ташкил этиш қуйидагича бўлиши мумкин: тўғридан-тўғри(бир транспорт воситаси юкни жҳнатиш терминалидан то етказиб бориш

терминалигача) етказиш; участка терминалигача (оралиқ терминалда ярим тиркамани ёки контейнерни алмаштириш) етказиш; эстафета (ҳайдовчи ёки экипажни маршрут ичи оралиқ терминалида) алмашуви.

Ўзбекистонда ҳаво транспорти бўйича юк ташиш терминаллари Тошкент аэропортида ва Асакадаги “ЎЗДЭУавто” заводи комплектағияси юкларига хизмат этувчи Андижон аэропортида мавжуд.

ғарбий Овropa мамлакатларида ва Россияда қуйидаги терминал шахобчалари мавжуд:

- Овropa тизими терминаллари (жумладан интерконтейнер шахобчаси);
- икки-уч мамлакатни бирлаштирувчи терминал шахобчалари;
- айрим транспорт компанияларига қарашли мулкоти ва бимодалқ юк ташиш терминаллари.

Юк ташиш ишларини йириклаштириш. Бажарилган илмий текшириш ишлари йирик саноат корхоналарига, ишлаб чиқариш комбинатларига олиб боровчи кам фаолиятли ички темир йўлларнинг юк обороти автомобиль транспортига берилса ва суткалик юк обороти кичик бўлган темир йўл бекатлари ёпилса, катта иқтисодий самара олиниши мумкинлигини кўрсатади.

Тадқиқотчи олимларнинг маълумотларига кўра, ҳамма юк бекатларининг 22 фоиздан ортиқроғида суткалик юк обороти (жўнатиш ва қабул қилиш) 3 вагондан ортимайди. Бунда юк бекатлари ишини тўхтатиш, уларнинг техникадан фойдаланиш ва хизматчи ходимларни сақлаб туришга қилинадиган харажатларини қисқартириш юкларни аралаш темир йўл-автомобиль транспортида ташишни ривожлантиришга имкон беради ва иқтисодиётга катта фойда келтиради.

Инвестиционер маблағлар иқтисодий самараси бўйича бекат ва узелларда юк ташиш ишларини йириклаштириш ва уларни механизациялаш автомобилларда юк ташиш масофасини сезиларли даражада ошириб юбормаган тақдирда ички темир йўлларнинг қайта тузиш ишлари ичида биринчи масалалардан ҳисобланади.

Юкларни контейнер ва тагликларда пакетлаб ташиш. Сўнгги йилларда юкларни контейнер ва тагликларда пакетлаб ташиш тобора кенг ривожланмоқда. Транспортда юк оборотининг ҳисиби билан бундай юк ташишлар миқдори ҳам орта боради. Юкларни контейнер ва тагликларда ташишдан олинadиган фойда жуда каттадир, чунки улар юк ортиш ва юк тушириш ишларида меҳнат ва тара сарфини анча қисқартиради. Гарчи контейнер ва тагликларда ташиш мақсадга мувофиқ бўлган юклар умумий юк ташиш ҳажмининг 10 фоиздан камини ташкил қилса ҳам, лекин юкларни тушириш ва ортишда ҳамма юк ортувчи ишчиларнинг 45...50 фоизи банд бўлади. Контейнер ва тагликларни қўллаш юк ортиш ва тушириш ишларига сарфланадиган меҳнатни 8...10 марта ва ундан ортиқроқ камайтиришга ёрдам беради.

Ҳисобларга кўра, ҳар йили тара учун бир неча млрд. сўм харажат қилиниб, уни тайёрлашга эса кўп миқдорда ёғоч, ҳраш-жойлаш матоси, металл сарфланади. Бунинг устига тараларнинг кўпидан фақат бир мартагина фойдаланилади. Контейнер ва тагликларда юк ташишни ташкил қилишда бу харажатлар кескин

камаяди, чунки кхп юклар тарасиз ёки истеъмолчи тарасида ташилиши мумкин, юкларнинг бир қисми эса соддалаштирилган тараларда ташилади. Бу тараларнинг қиймати яшиқларга нисбатан ҳртача 3...4 марта кам бўлади. Бундан ташқари, контейнер ва тагликларда ташиш юкларни тҳкилишдан ва бузилишдан сақлайди (масалан, дераза ойнасининг синиши оддий юк ташишда 10 фоизга яқин. Уялаб ғишт ташишдаги синишдан келадиган умумий зарар бир йилда 100 млн. сҳмга етади). Маҳсулотларни контейнерларда ёки тагликларда ташишни ташкил қилиш бундай йҳқотишларни минимал даражага олиб келади.

Контейнерларни, бир қанча ҳолларда тагликларни қҳлланишнинг камчилиги уларнинг ҳзини ташишга қилинадиган харажатларнинг кҳплиги ҳисобланади, чунки контейнерларни ҳз оғирлиги тара ёки храш-боғлаш материаллари оғирлигидан гоҳо бир неча бор ошиб кетиши мумкин. Контейнерларни бҳш қайтиши билан боғлиқ бўлган қҳшимча харажатлар ҳам бу усулнинг камчилигидир. Лекин юк ташишдан олинадиган тежам ҳажмига нисбатан бу харажатлар ҳажми анча камдир. Масалан, оловбардош ғиштларни бевосита вагонларда ташиганда умумий харажатлар (синишини ҳам ҳисобга олганда) 1 тоннаси учун 5,5 минг сҳмни ташкил қилади. Контейнерларда ташилганда эса ташиш харажати деярли 1,5 марта, яъни тоннаси учун 2,2...2,7 минг сҳмгача кҳпаяди, лекин транспортга ортиш ва тушуриш ишларига кетган умумий харажатлар синишдан кҳриладиган зарар тоннасига 2,5 минг сҳмни ташкил қилади. Ортиш ва туширишга сарфланадиган меҳнат ҳажми юк ташиш давомида 3,5...4 марта қисқаради. Натижада моддий ресурсларни тежаш ҳам катта беради. Масалан, 2,5 млн. тонна юк ташиш учун контейнерлар ва тагликлар ясашга 8 минг тоннага яқин пҳлат ва 310 минг куб метр ёғоч материали керак ҳлади. Контейнер ва тагликларда юк ташилганда тара тайёрлашга сарфланадиган пҳлат миқдори бир йилда тахминан 2,75 минг тонна қисқаради, яъни сарфланган металл тахминан 3 йил мобайнида тарага сарфланадиган металлнинг қисқариши билан ҳз ҳрнини тҳлдиради. Металлдан ясалган контейнер 8...10 йил хизмат қилади. Бинобарин, металл сарфининг деярли 3 марта қисқаришига эришилади. Шу давр ичида ёғоч материаллар тежами 110 минг куб метрга етади.

Контейнер ва тагликларда юк ташишнинг самаралилиги ҳақида келтирилган бу маълумотлар улар иқтисодиётга транспорт харажатларини камайтиришда ва мамлакатимиз ягона транспорт тизими ишини такомиллаштиришдаги асосий йҳналишлардан бири эканлигини яққол кҳрсатади.

Оқилона бўлмаган (норағионал) юк ташишни қисқартириш. Транспортда транспорт турлари бҳйича (айрим автомобиль транспорти корхоналари бҳйича) юкларни тақсимлашда иқтисодий жиҳатдан асосланмаган оқилона бўлмаган юк ташиш ҳоллари ҳамон учраб туради. Бунга юк жҳнатувчиларни истеъмолчиларга оқилона бўлмаган этиб бириктириб қҳйиш натижасида рҳй берадиган қарама-қарши юк йҳналишларда ва бир-бирини кесиб ҳтган йҳлларда юк ташиш, шунингдек транспорт воситасининг ортиқча унумсиз йҳл юришлари киради.

Тошкент шаҳридаги корхоналарнинг жойланишида, истеъмолчиларни юк етказиб берувчиларга мақсадга мувофиқ ҳолда бириктириб қҳйишда, автомобилда

юк ташиш ишларини, йхлда бхш юришларни камайтирадиган оқилона маршрутларни ташкил қилишда республика Фанлар академияси Кибернетика институти ҳисоблаш марказининг электрон-ҳисоблаш машиналарида ҳтказилган ҳисоблар мавжуд кхрсаткичларга нисбатан бир тонна-километр ишни 10 фоиз қисқартириш мумкинлигини кхрсатди. Фақат ғишт олувчиларни Тошкент ғишт заводларига мақсадга мувофиқ равишда биркитиб қўйиш юк ташиш масофасини ҳртача 12 км дан 9 км гача қисқартиради, ҳар тонна ғишт ташишда 150 сҳм тежаш имконини беради. Мамлакатимиз ягона транспорт тизимида кирувчи ҳамма транспорт турларини бирлаштирувчи оқилона юк ташишни ва ягона режалаштириш тизимини ташкил қилиш зарур. Автомобиль транспорти ишларини янада такомиллаштиришда ҳал қилувчи ташкилий чоралардан бири ҳамма хусусий мулк эгалари автомобилларини акциядорлик жамиятларига бирлаштириш. Бундай тадбирлар юкларни автомобилларда ташишни режалаштиришда раҳбарликни кучайтиришни кхзда тутати ва айрим транспорт ташкилотларининг фаоллигини оширади.

Юк ортиш ва тушириш ишларини ташкил этиш. Юк ортиш ва юк тушириш ишларида омборларни четлаб ҳтиб, бевосита бошқа транспортда ташишни ташкил қилиш, асосан сув транспорти портларида ва темир йхл бекатларида вагонлардан (кемалардан) юк туширганда уни бевосита автомобилга ёки бевосита автомобилдан вагон (кема)ларга ортиш кенг тарқалмоқда. Масалан, юкларни ёпиқ вагонлардан туширишда бевосита транзит усулини қўлланиш 50 фоизгача тежам беради, юкларнинг сақланиши ортади ва омборларга бхлган эҳтиёж камаяди.

Юк ортиш ва тушириш ишларида транзит усулини қўлланишнинг тарқалиши юкларни мунтазам етказиб бериб туришни ва шу билан бирга вагон саройларини бирмунча кенгайтиришни талаб қилади, чунки вагонлар юк туширишда ёки юк ортишда кхп вақт туриб қолади.

Лекин бундан кхриладиган фойда анча катта бхлиб, қхшимча юк вагонлари нархи замонавий омборлар қуриш харажатларидан сезиларли даражада камдир. Бунда шуни айтиш зарурки, юк вагонлари саройини кенгайтириш билан бирга вагонларни юклаш ёки бхшатишда тххтаб қолганлари учун иқтисодий жиҳатдан асосланган ҳақ белгиланиши лозим.

Транспорт турлари ишини мувофиқлаштириш. Шаҳар ичи ва шаҳардан узоқ бхлмаган маршрутларда ҳар хил транспорт турларида пассажирлар ташишни ва шаҳар ичи барча турдаги пассажирлар ташиш маршрутларини мувофиқлаштириб ривожлантириш масалалари билан шуғулланиш учун йирик шаҳарларда барча турдаги пассажирлар ташиш ишларини мувофиқлаштириш бошқармалари бхлиши мақсадга мувофиқлигини ҳамда уларни самарали бошқариш, бозор иқтисодиёти шароитида талаб ва таклифни ҳзаро мувофиқлаштириш, ҳсиб бораётган шаҳар ижтимоий-иқтисодий, маданий тармоқлари ва бевосита ишлаб чиқариш кучларининг пассажирларни ташиш транспорт хизматида бхлган эҳтиёжининг тхлароқ қондирилишини таъминлаш мақсадида 1992 йили июн ойида Ҳзбекистон республикаси Вазирлар

маҳкамасининг қарорига биноан Тошкент шаҳри бҲйича барча барча пассажирлар ташиш транспорт (автобус, ер усти электр транспорти ва метрополитен)ларни ягона бошқарув ташкилоти "Тошшаҳарйҳловчитранс" Давлат акғионерлик уюшмасига бирлаштирилди. Ҳозирги кунда айна уюшма тасарруфида шаҳар ва шаҳар атрофи автобус маршрутлари, трамвай, троллейбус ва уч йҳналиш бҲйича метрополитен транспортлари 2,5 млн.ли Тошкент аҳолисига пассажирларни ташиш хизматини бажариб турибди. Пассажирлар ташиш бҲйича айна самарали йҳналишни вилоятлар марказий шаҳарлари бҲлимиш Самарқанд, Андижон, Фарғона, Наманган, Бухоро, Жиззах, Урганч, йирик саноат шаҳри Олмалик ва +орақалпоқистон республикаси пойтахти Нукус, келгусида Навоий шаҳарларида амалга оширишлик долзарб масалалардан биридир. Одатда бундай бошқарув ташкилотлари шаҳар ва вилоят ҳокимиятларида ташкил этилган автомобилларда ташишни ташкил этиш уюшмалари тасарруфида бҲлишлари мақсадлидир. Бундай ягона уюшма ҳокимиятлар бошчилигида пассажирлар ташувчи автомобиль ва электротранспорт(троллейбус) турларини ривожлантириш, магистрал транспорт маршрутлари ва транспорт воситалари ҳаракатини тезлаштириш ҳамда улар ишини хавфсиз равишда ташкил қилиш ишлари бҲйича республика миқёсидаги "Автомобиль ва дарё транспорти агентлиги" бошчилигида тавсиялар тайёрлайдилар.

Узоқ масофаларга пассажирлар ва юк ташиш ишларини мувофиқлаштириш ва транспорт турлари ҳртасида юк ташишни оқилона тақсимлаш масалалари Вазирлар маҳкамаси қошида ташкил этилган "Автомобиль ва дарё транспорти агентлиги"га юклатилган. Бу агентликка бундан ташқари меъёрий ҳужжатлар ва услубий материаллар тайёрлаб, уларни республика ҳукумати тасдиғига бериш ҳам юклатилган. Транспорт турлари ишларини мувофиқлаштиришда республикада автомобиль ва дарё транспортлари бҲйича жорий этилган лиғензиялашдан оқилона фойдаланишлик лозим.

Бозор иқтисодиёти шароитида мулкнинг у ёки бу туридан фойдаланувчи транспорт корхоналари фаолиятининг натижаси уларнинг миждозларга сифатли ва арзон транспорт харажатлари билан хизмат кҳрсатишларига чамбарчас боғлиқдир. Шу билан бирга бозор иқтисодиёти шароитида тадбиркорлик фаолиятининг ошкоралиги, транспорт фаолияти давлат томонидан тегишли воситалари билан тартибга солиб турилмаса, мамлакат иқтисодиёти комплекси ва ҳар бир шахс оғир танглиқда қолиши мумкин.

Хорижий мамлакатлар тажрибаси шуни кҳрсатадики, транспортда бозор иқтисодиёти амал қилиб турган шароитда давлат ва аҳоли манфаатларига риоя қилишга давлатнинг қонуний-ҳуқуқий ҳамда тариф-солиғ, аввало лиғензиялаш механизми билан тартибга солиш орқали эришилади.

Автомобиль транспортда лиғензиялаш ташиш, транспорт-экспедиғион ва бошқа транспорт жараёни билан боғлиқ фаолиятининг давлат томонидан тартибга солиниши турларидан бири бҲлиб, унинг мақсади транспорт маҳсулоти истеъмолчилари манфаатини ҳимоя қилиш билан бирга ташиш ва бошқа транспорт хизматлари бозорини меъёрли даражада йҳлга қҳйиш, монополияга

қарши қонунлар, ҳаракат хавфсизлиги ва автомобиль транспортни ишлатишдаги экология талаблари бажарилиши устидан давлат назортини таъминлашдир.

Лицензия тадбиркорларга бериладиган юридик ҳужжат бўлиб, уларга лицензия талабларига риоя қилган ҳолда белгиланган турдаги транспорт соҳасида иш юритиш ҳуқуқини беради.

Автомобиль транспортда лицензиялаш кўпгина ғарбий Овropa мамлакатлари ҳамда А+Ш, Канада ва Японияда кенг қўлланилади. Кўпчилик хорижий мамлакатларда юк ва пассажирлар ташиш ҳамда айрим мамлакатларда (Япония) автомобилларга сервис (техника) хизмати кўрсатиш лицензияланади. Турли мамлакатларда лицензиялаш объектини белгилашнинг ҳзига хос томонлари бор. Масалан, Белгрия, Голландия, Франгия ва Финляндияда лицензияга фақат махсус ташувчилар (тижорат асосида ишловчи умум фойдаланиладиган транспорт) эга бўлиши керак. Ҳз юкларини ҳз транспорти билан ташиш (идоравий ташиш) учун лицензия талаб этилмайди. Айни пайтда Англия, Дания, Швейцария, Австрия, Германия ва А+Ш да барча турдаги ташишлар лицензияланади.

Барча мамлакатларда лицензия беришда аризачиларнинг касбкорлик тайёрлиги ва ишончлилиги ҳамда тўлашга қобилияти текширилади. Баъзи мамлакатларда (Англия, Дания, А+Ш) тижорат асосидаги ташишларнинг иқтисодий ва ижтимоий жиҳатдан зарурлигини лицензиат исботлаши керак.

Хорижий давлатларда ташувчиларнинг лицензия шартларига риоя қилишига катта эътибор берилди. Агар лицензиядан фойдаланиш қондаси бузилса, ташувчилар огоҳлантирилади ёки улардан жарима олинади. Агар ташувчилар лицензия олмай, тижорат ишлари билан шуғуллансалар, катта миқдорда жарима тўлайдилар, Финляндияда эса 6 ойлик муддатга ҳибсга олинишлари мумкин.

Хорижий давлатларда автомобиль транспорти фаолиятига лицензия бериш тегишли қонунлар ҳамда уларни қўллаш билан боғлиқ кўрсатмаларга биноан тартибга солинади. Ҳозирги кунда Овropa ҳамжамияти мамлакатларида автомобиль транспорти ишини лицензиялаш қонунларини бир-бирларига мослаштириш устида катта ишлар олиб борилмоқда.

Лицензия бериш тартиби. Транспорт жараёни билан боғлиқ хизматларни бажаришни истаган корхона, ташкилот, муассаса ёки айрим тадбиркорлар лицензия берувчи ташкилотга қуйидаги ҳужжатларни ёзма тарзда топширадилар:

- а) исталган транспорт тури учун Ўзбекистон автомобиль ва дарё транспорти агентлиги тасдиқлаган нусхадаги ариза (нусха қуйида берилган);
- б) корхона ва бошқа тадбиркорлар давлат рўйхатидан ҳтганлик тўғрисидаги ҳужжатдан нусха, ташкилолар эса тасдиқланган устав ёки низомлардан кўчирма берадилар;
- в) транспорт жиҳозларининг турлари бўйича сони, уларни тузатиш ва техника хизмати кўрсатиш жойлари сони;
- г) транспорт жараёни билан боғлиқ транспорт - экспедицион ва бошқа фаолиятлар кўрсаткичлари;
- д) аризада кўрсатилган фаолиятни бажариш учун зарур бошқа асосий фондлар кўрсаткичлари;

е) аниқ буюртмачилар билан келишилган ҳажмдаги ташиш, уларга транспорт - экспедицион хизмат, транспорт жиҳозларини тузатиш ва уларга техника хизмати кўрсатиш зарурлиги асослари;

ж) корхона, ташкилот, муассаса раҳбарлари, айрим тадбиркорлар ёки улар мухтор вакилларининг лицензия билан боғлиқ ишларни бажариш учун мутахассислик тайёрилиги ёки махсус ҳқув юртини тугатганлик ҳужжати ёки айна мутахассислик бўйича 5 йилдан кам бўлмаган стажи.

Мутахассислик бўйича етарли даражадаги ҳужжатлари бўлмаган раҳбар ва тадбиркорлар ёки уларнинг мухтор вакиллари аризада кўрсатилган лицензия фаолиятига оид имтиҳон топширишлари лозим. Имтиҳонлар белгилаш тартиби ва сўраладиган билимлар ҳажми Ўзбекистон автомобиль ва дарё транспорти агентлиги томонидан белгиланади;

Автомобиль ва дарё транспорти
минтақавий(+орақалпоғистон,
вилоятлар ва Тошкент шаҳри) бўлим

Нусхани Ўзбекистон автомобиль
ва дарё транспорти агентлиги
ТАСДИ+ЛАГАН

_____ бошлиғига

Ўзбекистон автомобиль транспортида ташиш ва бошқа транспорт жараёнлари билан боғлиқ хизматларни бажариш учун лицензия олишга

А Р И З А

№ _____ " ____ " _____ 200_ й.

1. Аризачи _____
корхона (ташкilot)ёки айрим аризачи шахс

_____ фамилияси, исми отасининг исми

Турар жойи: _____
телефон _____, телетайп _____ телекс _____

Банк реквизитлари
ҳисоб-китоб № _____ ва _____ банкида
_____ иш бажариш учун лицензия беришни сўрайман

" ___ " _____ 200_ й.дан " ___ " _____ 200_ й. гача

+уйидаги лифензия олишга зарур ҳужжатларни илова қиламан:

- 1.
- 2.

Ариза берувчи _____

ИМЗО

Минтақавий бҳлим _____

қарори

1. Лифензия берилди:

" ___ " _____ 200_ й. Рҳйхатга олиш № _____

Лифензияга _____ сҳм ҳақ тҳланган.

2. Лифензия берилмади:

" ___ " _____ 200_ й.

Берилмаслик сабаби _____

Лифензия берилмаганлиги тҳғрисида жавоб юборилди:

" ___ " _____ 200_ й. Рҳйхат № _____

Кҳрсатилган ҳамма ҳужжатлар аризага илова қилинмаган бҳлса, берилган ариза кҳриб чиқилмайди.

Агар ариза берувчи бир неча турдаги ишларни лифензиялашни истаса, ҳар бир бажарилувчи ишга алоҳида лифензия берилиши лозим.

Автомобиль ва дарё транспорти
минтақавий(+орақалпоғистон,
вилоятлар ва Тошкент шаҳри) бҳлим

Нусхани Ҳзбекистон автомобиль
ва дарё транспорти агентлиги
ТАСДИҚЛАГАН

Ҳзбекистон автомобиль транспортида ташиш ва бошқа транспорт жараёни билан
боғлиқ хизматларни бажариш ҳуқуқи

ЛИФЕНЗИЯСИ

Тури _____ серия _____ № _____ Берилган куни _____

Берилди: _____

корхона (ташкilot) номи, лифензия эгаси

_____ фамилияси, исми, отасининг исми

Лифензия эгаси тҳғрисида маълумотлар:

Турар жойи алоқа бҳлими _____

Банк реквизитлари _____

телефон _____ телетайпи _____ телекси _____

Ушбу лицензия билан қуйидаги хизматларни бажариш рухсат этилади:

з) белгиланган тартибда тасдиқланган ташиш қоидалари, техника хизмати кўрсатиш бекатлари қоидалари ва лицензия фаолиятини белгиловчи бошқа низом ҳамда қоидалар ва бажариладиган ишлар билан боғлиқ ҳаракат хавфсизлиги ҳамда экология талабларини бажариш мажбуриятлари.

Лицензия эгасининг уни бошқа ҳуқуқий ҳамда айрим шахсларга беришга ҳаққи йўқ.

Ўзбекистон автомобиль ва дарё транспорти агентлиги минтақавий бўлимлари минтақа ҳокимлари аппарати билан келишилган ҳолда лицензияга ариза берувчиларнинг белгиланган тартибда тасдиқланган ташиш ва бошқа хизматлар тариф ҳақларига итоат этишини, пассажирларни белгиланган маршрут ва жадваллар асосида ташишини ҳамда транспорт ва унинг билан боғлиқ хизмат истеъмолчилари манфаатларини ҳимоя қилиш билан боғлиқ бошқа қўшимча шартларни бажариш кераклигини кўрсатишлари мумкин.

ЛИЦЕНЗИЯДАН ФОЙДАЛАНИШ ШАРТЛАРИ

Лицензия эгасининг вазифаси: _____

Белгиланган қоидага биноан Ўзбекистон автомобиль транспортида ташиш қоидалари, транспорт воситалари техника жиҳатидан ишлатиш қоидаси, унга сервис хизмати кўрсатиш ва тузатиш низоми ва бошқа шартлар, лицензия фаолиятини бажариш қоидаси ҳамда бошқа (ҳаракат хавфсизлиги, экология) талабларига қўшимча шартлар: _____

Лицензия варақаси:

Берилди _____

Лицензия муддати:

" ____ " _____ 200_ й. дан " ____ " _____ 200_ й. гача

Минтақавий

Лицензия эгаси

_____ бҳлими
 бошлиғи _____

 ИМЗО

ИМЗО

м.б.ж.

Айтилганларга қуйидагиларни киритиш мумкин:

-идораларга қарашли автобусларнинг шаҳар, шаҳар атрофи маршрутларида ишлаши, аҳолини қишлоқ хўжалик ишларини бажаришга ташиш, болаларни оромгоҳларга ташиш ва ҳоказо;

-таксомоторлар, шу жумладан шахсий кишиларга тегишли автомобилларнинг тасдиқланган кира ҳақи ва диспетчерлик хизмати бошқарувида ишлаши;

-лифензия билан вилоят ва халқаро юк ташишда транспорт экспедицияси корхоналари билан ҳамкорликда ишлаш.

Лифензия олувчилар уни олиш олдидан ташиш ва автомобилларни ишлатишдаги техник талаблар ҳамда иш фаолиятида ҳаракат хавфсизлиги ва экологик талабларига қатъий риоя этишлари тўғрисидаги мажбуриятга имзо чекадилар.

Барча бериладиган лифензиялар пулликдир. Уларнинг нархи юқори эмас, тижорат фойдаси ва бажариладиган хизматнинг ижтимоий аҳамиятига кўра табақаланади. Лифензия нархига тижорат фаолияти солиқлари киритилмаган бҳлиб, улар билан маҳаллий ҳокимият солиқ қўмиталари шуғулланадилар.

Шуни таъкидлаш керакки, лифензия учун олинган маблағлар Ҳзбекистон автомобиль ва дарё агентлиги минтақавий бҳлимлари харажатида ишлатилади.

+уйидаги шароитларда лифензия берилмаслиги мумкин:

а) корхона, ташкилот, муассаса раҳбари ёки тадбиркорнинг ёки унинг мухтор вакилларининг касбкорлик тайёрлиги берилган аризада кўрсатилган фаолият тавсифига мос келмаса;

б) илова этилган ҳужжатларда нотўғри ёки ёлғон маълумотлар кўрсатилган бўлса,

в) транспорт воситалари ҳаракат хавфсизлиги ва ташиш талабларига жавоб бермаса;

г) лифензия олиш учун берилган аризада кўрсатилган юк ташишга транспорт воситаси мос бўлмаса;

д) ариза берувчининг ишлаб чиқариш жойи экология талабларига жавоб бермаса ёки унинг ҳолати ҳаракат хавфсизлиги талаби билан ишларни бажаришга мосланмаган бўлса;

е) аризада кўрсатилган фаолиятни бажариш имкониятлари бўлмаса.

Лифензиялаш лозим бўлган ишларни лифензия олмай бажарувчи ҳамда лифензияда белгиланган шартларни бузувчи корхона, ташкилот, муассаса ва айрим тадбиркорлар Ҳзбекистон Вазирлар Маҳкамаси белгилаган тартиб ва миқдорда жарима тўлайдилар.

Лиғензиялаш шартлари бажарилишини назорат қилиш Ҳзбекистон автомобиль ва дарё транспорти агентлигига юкланган бҳлиб, бу иш Ҳзбекистон Ички ишлар вазирлиги давлат автомобиль назорати билан ҳамкорликди олиб борилади.

Ҳзбекистон автомобиль ва дарё транспорти агентлиги бҳлимлари назорат қилишда давлат стандарти, тоғ-техника назорати, санэпидбекат ва бошқа назорат ташкилотлари, истеъмолчи корхона, ташкилот, муассаса ва айрим тадбиркорлар билан ҳамкорликда иш олиб борадилар.

Лиғензиялаш меҳзанизми ёрдамида транспорт фаолиятини давлат томонидан тартибга солиш, аввало, мавжуд ташувчи ва сервис хизмати ҳамда тузатиш корхоналари олдига қўйиладиган талабларни янада оширишга, истеъмолчилар ҳуқуқини ҳимоя қилишга, лиғензиатларнинг ҳз хизматларини сифатли бажаришлари устидан фаол назоратни йўлга қўйишга қаратилгандир.

Лиғензиялашнинг амалга оширишнинг асосий мақсади мамлакат иқтисодиёти тармоқларидаги транспорт харажатларини камайтиришдир.

Давлат транспорт хизматларининг у ёки бу турларини бажариш ҳуқуқига лиғензия бериш билан тадбиркорлар ғайрати ва билимини мамлакат иқтисодиёти, миждозлар ёки аҳоли талабларини муваффақиятли ҳал қилиш билан боғлиқ транспорт хизматларини энг зарур саноат, қурилиш, савдо объектларига ҳамда ижтимоий аҳамиятга эга бҳлган ташиш ва бошқа ишларни бажаришга йўналтириш имконига эга бҳлинади. Айни вақтда транспорт воситаларининг кимга тегишлигидан қатъий назар, кўпроқ самара билан ишлатиш имкони ҳам яратилади.

Юқорида айтиб ҳтилганидек, "нотранспорт" тармоқларидаги жуда кўп транспорт воситаларидан фойдаланиш самараси ва бошқа кўрсаткичлар минтақавий автомобилларда ташиш уюшмалари кўрсаткичларига нисбатан анча орқададир. Лиғензиялашни жорий этишда иқтисодий усулларни қўллаш ҳамда айрим транспорт соҳаси бҳлмаган ташувчиларга қўшимча талаблар белгилаш ҳисобига транспорт воситалари иш самараси ва бошқа кўрсаткичларини яхшилаш имкони туғилади. Лиғензиялаш орқали ижтимоий аҳамиятга эга бҳлган ташишларга транспорт жиҳозларини кўпроқ йўналтириб, транспорт хизмати бозорида тақчилликни анча камайтириш имкони яратилади. Масалан, айрим идораларга қарашли автобуслар ташиш имконининг бир қисмини шаҳар ичи ва шаҳар атрофи маршрутларида ишлатиш аҳолининг пассажир транспортига бҳлган талабини тўлароқ қондиришга ёрдам беради.

Лиғензиялаш ёрдамида юкларни маҳсулот чиқарувчилардан истеъмолчиларга етказишни тезлаштириш, транспорт воситалари юк кўтариш қобилиятидан тўлароқ фойдаланиш, салт юришларни камайтириш, аҳолига транспорт хизмати кўрсатиш ҳажмини ошириш ва уни сифатли бажариш имкони ҳам туғилади.

Барча лиғензиатларга бир хил имкониятлар яратиб, лиғензиялаш тизимидан фойдаланадиган мулк эгалари шаклидан қатъий назар, транспортдаги монополизмни тугатишга ёрдам беради. Агар айрим ташишларга бир неча тадбиркорлардан лиғензия олишга ариза тушган бҳлса, улардан миждозларга юқори сифатли (ташиш ҳақи арзон, юкларни тез етказиб берувчи, илғор

технологиялар қўлловчи ва ҳоказо) хизмат кўрсатганига лицензия берилади. Бошқача қилиб айтганда корхона, ташкилот ёки шахсий тадбиркорларга лицензия аризачи транспорт хизматини лицензияга бошқа даъвогарларга нисбатан кўпроқ самара билан хизмат кўрсатишни исботлай олсагина берилади.

Мисол тариқасида бу ерда хорижий давлатлар лицензиялаш тажрибасини келтириш мумкин. Лицензия билан шуғулланувчи комиссия йил давомида ташиш ишлари учун тушган 5 минг аризадан фақат 80 фоизини қониқтирган. Ана шунда тармоқдаги энг қулай рақобатчилик ҳисобига автомобиль транспорти жиҳозларининг иқтисодий ва ижтимоий самарасини ошириш имкони бўлади.

Лицензиялашдан кўзланган яна бир мақсад транспортнинг атроф муҳитни заҳарли ёнилғи чиқиндилари билан ифлосланишини камайтириш ҳамда ҳаракат хавфсизлигини яхшилашдир.

Лицензиялаш, ҳз навбатида, ташувчилар, уларнинг ташиш имконияти, транспорт бозорининг тўйинганлик даражаси тўғрисида тўла ва холисона ахборот олиш ҳамда шу маълумотлар асосида фақат лицензия билан боғлиқ бўлиб қолмай, балки нархлар, кира ҳақлари ва солиқларни тартибга солишга, транспорт тизимининг ривожлантиришнинг мамлакат ҳамда минтақа дастурларини ишлаб чиқишга қаратилган оқилона қарорлар қабул қилиш имконини беради.

Лицензиялашни қўллаш ҳуқуқий давлат қоғебғиясига тўла мос бўлиб тушади. У юридик шахслар, фуқаролар ва бутун жамиятнинг қонуний мафаатларига риоя қилиш қафолати бўлиб қолади.

Хулоса қилиб шуни таъкидлаш зарурки, лицензиялаш — бу маданий транспорт хизмати бозорига ҳтиш йҳлидир.

Тўлов кира ҳақи тизимини такомиллаштириш. Амалдаги шартномали транспорт кира(иш) ҳақи тизими иқтисодиётдаги ҳақиқий юк ва пассажирлар ташиш харажатларини ҳамма вақт ҳам, айниқса, шахсий мулк эгалари белгилаётган шартномали кира ҳақи тўғри акс эттирмаётир. Бундан ташқари, транспорт турларидаги турли хил кира ҳақлари бир-бири билан истеъмолчи нуқтаи назарида етарли даражада боғланмаган. Келтирилганлар биргаликда юк жўнатувчи учун юкларни жўнатишда энг кам харажатни таъминловчи транспорт турини танлаш имконини бермайди.

Кира ҳақи тизими барча транспорт турлари учун ягона юк номенклатураси, асосий фондлардан фойдаланиш ягона коэффиенти ва барча юк ташиш харажатларини, Ҳукумат томонидан белгиланган чегаравий фойдалилик(рентабеллик) таъминловчи транспорт турини танлаш имконини бермаётир.

Кира ҳақи тизими барқарор юксиз (салт) ҳаракат йҳналишларида транспорт воситаларидан фойдаланишга рағбатлантирувчи кира ҳақлари амалда жорий этишлик мақсадга мувофиқдир, чунки бундай йҳналишларда юк ташиш юкли йҳналишлардагига нисбатан бир неча марта арзонга тушади. Рағбатлантирувчи кира ҳақи киритиш бу йҳналишларда транспорт-иқтисодий алоқаларнинг кенгайишига имкон беради, ишлаб чиқарувчи кучларни жойлаштиришни яхшилади.

Барча транспорт турлари транспорт воситалари моддий-техника базаларининг ривожланиши ва такомилланиши техник-эксплуатаҗион кўрсаткичларнинг яхшиланишига олиб келади, бҗш қатнаш ва бекор туришлар қисқаради. Барча транспорт турларининг умумий вазифаси юк ортиш ва юкни тушириш ишларини юқори даражада комплекс механизациялаш, ички резервлардан мумкин қадар кенг фойдаланиш, харажатларни қисқартириш, транспорт воситаларидан кенг фойдаланишдир.

Ўзбекистон ягона транспорт тизими олдига транспорт алоқаларини янада рағионаллаштириш, жумладан, транспорт турлари хртасида юк ва пассажирлар ташишни тақсимлашни такомиллаштириш каби муҳим вазифалар қўйилган.

ФОЙДАЛАНИЛГАН АДАБИЁТЛАР ВА МАНБАЛАР

1. И.А.Каримов – Ҳзбекистон. Иқтисодий ислохотларни чуқурлатиш йҳлида. Т., "Ҳзбекистон", 1995, 267 бет
2. И.А.Каримов – Ҳзбекистон ХХІ аср бҳсағасида. Хавфсизликка таҳдид, барқарорлик шарти ва тараққиёт кафолатлари. Т., "Ҳзбекистон", 1997, 226 бет.
3. И.А.Каримов – Ҳзбекистон ХХІ асрга интилмоқда. Т., "Ҳзбекистон", 2000, 345 бет
4. М.С.Гафарлх, А.Ч.Касаев – Узбекистан моделқ развития: мир и стабилкностқ – основа прогресса. М.: "Дрофа", 2000, 494 с.
5. Б.А.Ходжаев – Ягона транспорт системаси. Т. "Ҳқитувчи", 1984, 212 бет.
6. Единая транспортная система (под ред. В.Г.Галабурдх). М.: Транзит, 1999
7. И.Я Аксенов – Единая транспортная система. М.: Транспорт, 1991, 380 с.
8. Б.И.Шафиркин – Единая транспортная система и взаимодействие различннх видов транспорта. М. Вҳсшая школа, 1983, с.
9. Б.А.Ходжаев – Автомобильнхе перевозки. Т. "Ҳқитувчи", 1991, 396 с.
10. Б.А.Ходжаев – Автотранспортда юк ва пассажирларни ташиш асослари. Т. "Ҳқитувчи", 2002, бет.
11. К.У.Улкджаев – Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. Т: "Мехнат", 1999, 262 с.
12. К.У.Улкджаев, С.В.Петрова, М.А.Бобожанов – Реформа на транспорте и связи. Т. "Узбекистан", 1993, 150 с.
13. В.А.Дмитриев– Народнохозяйственная эффективностқ электрификагии железной дороги и применения тепловозной тяги. М.: Транспорт, 1976, 262 с.
14. Экономика железнодорожного транспорта (под ред. Е.Д.Ханукова) М: Транспорт, 1979, 544 с.
15. Б.Б.Сариев – Бозор иқтисодиётида транспорт хизмати (Ҳзбекистон Республикаси дарё флоти мисолида) Т.: Магистрлик диссертағияси, 1996, 59 бет.
16. Р.Ф.Файзуллаев – Шаҳар транспорти бозор иқтисодиёти шароитида. Т.: Мехнат, 2001, 77 бет.
17. ҲзР ва собиқ СССР статистик материаллари
18. AUTO Transport, Ж. 2000, 2001.
19. Методические рекомендагии по определению экономической эффективности мероприятий НТПого прогресса на ж.д.транспорте. МПС СССР, ВНИИЖТ. М.: Транспорт, 1991, 239 с.
20. Методические рекомендагии по повҳшению

- эффективности перевозок на основе улучшения транспортного обслуживания грузоотправителей и грузополучателей. МПС СССР. М. 1990, 100 с.
21. Налоговый кодекс Республики Узбекистан. Т. "Узбекистан", 1997, 144 с.
 22. Мерх по укреплению материально-технической базх ж.д. транспорта на период до 1998-2010 г.г. (Материалх компании "Узбекистон темир йхллари")
 23. А.В.Велкможин и др. – Теория транспортнхх прогрессов и систем, 1998
 24. А.Т.Шермухамедов – Транспортно-экспедиционное информаџионное обеспечение внешней торговли. Т.: "Мехнат", 1994
 25. Б.П.Безелк – Транспортная логистика, М., 1994
 26. О.П.Гуджаян – Методх принятия управленческих решений. М., 1997
 27. Транспортная логистика (под ред. Л.Б.Миротина) М., 1996

МУНДАРИЖА

КИРИШ	1
“Фаннинг мақсади ва вазифаси”	2
I БОБ. ТРАНСПОРТНИНГ МАМЛАКАТ И+ТИСОДИЁТИДАГИ АҲАМИЯТИ	4
1. Транспортнинг пайдо бўлиши ва таракқиёти тхғрисида қисқача маълумот	Ошибка! Закладка не определена.
2. Ҳозирги замон транспорт тизими тушунчаси, таркиби ва тавсифи ...	4
3. Транспортнинг моддий неъматлар ишлаб чиқаришдаги ҳзига хос хусусиятлари	5
4. Транспорт иқтисодиёт тармоғи сифатида	6
II БОБ. ТРАНСПОРТ ЖАРАЁНИ АСОСЛАРИ	9
1. Умумий тушунчалар	Ошибка! Закладка не определена.
2. Юк ва пассажирлар оқимининг ҳосил бўлиши	10
3. Ташиш жараёни ва унинг элементлари	11
4. Транспорт ишининг асосий кхрсаткичлари	13
5. Транспорт жараёнини ташкил этиш	15
III БОБ. МАМЛАКАТ И+ТИСОДИЁТИ РИВОЖЛАНИШ АСОСИЙ БОС+ИЧЛАРИДА ТРАНСПОРТНИНГ РОЛИ	16
1. XX аср дастлабки йилларидаги Ҳзбекистон транспортининг аҳволи.	16
2. Ҳзбекистон Республикаси иқтисодиётининг моддий-техника базасини яратишда ягона транспорт тизимининг роли	17
IV БОБ. ТЕМИР ЙҲЛ ТРАНСПОРТИ ТАВСИФИ, ЮТУ+ЛАРИ ВА РИВОЖЛАНИШ МУАММОЛАРИ	17
1. Ҳзбекистон темир йхл транспортининг мамлакат иқтисодиётидаги роли, хрни ва ютуқлари	18
2. Ҳзбекистон минтақаларининг темир йхл транспорти шахобчалари билан таъминланганлиги	19
3. Мамлакат иқтисодиёти ва транспортни ривожлантиришдаги макроиқтисодий мутаносибликлар	20
4. Пассажирлар ташиш бозори ривожининг истиқболлари	21
5. Юк ташиш бозори ривожининг истиқболлари	22
6. Темир йхл транспортнинг асосий техник жиҳозлари	23
7. Ҳзбекистон темир йхллари транспортида бошқарувнинг ташкилий тузилмаси	25
8. Темир йхл транспортида ташиш таснифи (классификағияси)	25
9. Ҳзбекистон темир йхллар транспортини ривожлантириш муаммолари	26
V БОБ. ДАРЁ ТРАНСПОРТИ ТАСНИФИ, ЮТУ+ЛАРИ ВА РИВОЖЛАНИШ ИСТИ+БОЛЛАРИ	29
1. Дарё транспортининг асосий техник жиҳозлари	29
2. Дарё транспортининг техник-иқтисодий хусусиятлари	33
3. Ҳзбекистон дарё флоти техник-иқтисодий фаолиятининг таҳлили ва	

ривожлантириш масалалари	34
4. Дарё транспортини ривожлантириш муаммолари	37
VI БОБ. ДЕНГИЗ ТРАНСПОРТИ ТАВСИФИ, ЮТУ+ЛАРИ ВА	
РИВОЖЛАНИШ МУАММОЛАРИ	38
1. Денгиз транспортининг техник-иқтисодий хусусиятлари	38
2. Денгиз транспорти асосий техника жиҳозлари.....	39
VII БОБ. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ ТАВСИФИ, ЮТУ+ЛАРИ ВА	
РИВОЖЛАНИШ МУАММОЛАРИ	42
1. Автомобиль транспорти асосий техника жиҳозлари	42
2. Автомобиль транспорти ишини ташкил қилиш ва бошқариш	49
3. Автомобиль транспортининг ҳзига хос техник-иқтисодий хусусиятлари	50
4. Ҳзбекистон Республикаси автомобиль транспортининг ҳозирги ҳолати	53
5. Автомобиль транспортининг ривожлантириш илмий-техник муаммолари.....	55
VIII боб. ҲАВО ТРАНСПОРТИ ТАВСИФИ, ЮТУ+ЛАРИ ВА	
РИВОЖЛАНИШ МУАММОЛАРИ	64
1. Ҳаво транспорти техника жиҳозлари, бошқариш ишлари асослари .	64
2. Ҳаво транспортининг техник-иқтисодий хусусиятлари	67
3. "Ҳзбекистон ҳаво йҳллари" миллий авиакомпанияси ютуқлари.....	69
4. Ҳаво транспортини ривожлантириш муаммолари.....	72
IX БОБ. +УВУР ОР+АЛИ ЮБОРҒИЧ ТРАНСПОРТИ ТАВСИФИ,	
ЮТУ+ЛАРИ ВА РИВОЖЛАНТИРИШ МУАММОЛАРИ.....	76
1. +увур орқали юборғич транспорти тавсифи ва асосий жиҳозлари...	77
2. Ҳзбекистон Республикасидаги қувур транспорти ютуқлари	79
3. +увур юборғич транспортини ривожлантириш муаммолари	82
X. БОБ. ШАҲАР ТРАНСПОРТИ ТАВСИФИ, ЮТУ+ЛАРИ ВА	
РИВОЖЛАНТИРИШ МУАММОЛАРИ	83
1. Шаҳар транспорти тармоқлари ва техник жиҳозлари.....	83
2. Кҳча йҳлларида ишловчи шаҳар пассажир транспорти	84
3. Кҳча йҳлларида ташқарида ишловчи шаҳар пассажирлар транспорти	87
4. Шаҳар пассажир транспорт ютуқлари	88
5. Шаҳар юк ташиш транспорти.....	89
6. Шаҳар транспортини янада ривожлантириш муаммолари	90
XI БОБ. САНОАТ ТРАНСПОРТИ ТАВСИФИ, ЮТУ+ЛАРИ ВА	
РИВОЖЛАНИШ МУАММОЛАРИ	94
1. Саноат транспорти тавсифи ва техника воситалари.....	94
2. Саноат транспортининг ҳзига хос техник-иқтисодий хусусиятлари .	96
XII БОБ. ТРАНСПОРТНИНГ ЯНГИ ТУРЛАРИ.....	97
XIII БОБ. ТРАНСПОРТНИНГ АСОСИЙ ТУРЛАРИ ҲРТАСИДА ЮК ВА	
ПАССАЖИР ТАШИШНИ О+ИЛОНА ТА+СИМЛАШ	102
1. Транспортнинг айрим турлари ҳртасида юк оборотини тақсимлаш	102

2. Пассажирлар ташишда транспорт турлари ишини мувофиқлаштириш ва ҳаракат тезлигини ошириш	107
3. Транспорт турлари ҳртасида ташиш ишларини оптималлаштириш	108
XIV БОБ. ЯГОНА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИДА ТРАНСПОРТ	
УЗЕЛЛАРИНИНГ АҲАМИЯТИ	112
1. Транспорт узелларининг вазифаси ва таркибий қисмлари	112
2. Транспорт узеллари таснифи	113
3. Тармоқдаги транспорт узелларини жойлаштириш	115
4. Транспорт узеллари ва улар иншоотларини ривожлантириш	115
5. Бирлаштирилган пассажирлар вокзаллари ва юк бекатлари	117
XV БОБ. ТАШИШ ИШЛАРИНИ РЕЖАЛАШТИРИШ	117
1. Ташиш иш режаларининг вазифаси ва аҳамияти.....	117
2. Ташиш иш режаларининг таркиби ва кҳрсаткичлари	118
3. Юк ташишни режалаштириш.....	120
4. Транспорт-иқтисодий баланс	121
5. Юк ташиш режаларини ишлаб чиқиш.....	124
6. Пассажирлар ташишни режалаштириш.....	126
XVI БОБ. МАМЛАКАТ ЯГОНА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИ	
ЭКСПЛУАТАҒИЯСИНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ	128
ФЙДАЛАНИЛГАН АДАБИЁТЛАР ВА МАНБАЛАР	145

}