

UZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY VA ORTA MAXSUS TA'LIM
VAZIRLIGI

TOSHKENT AVTOMOBIL-YOLLAR INSTITUTI

**«Yo'l qurilish iqtisodi va ishni tashkil qilish»
fanidan 5580600 «Transport inshootlaridan foydalanish» va
5580200 «Bino va inshootlarini qurish»
MA'RUZA MATNI**

I - qism
«Ishni tashkil qilish»

Toshkent 2006 y.

Ma'ruza matni «Y+I va M» kafedrasining «____»_____2006y (bayonnoma №____) majlisida muxokama qilingan va ma'qullangan.

Kafedra mudiri

prof. Saidov Z.X.

TAYI maxsus fanlar boyicha (MFB) ilmiy-uslubiy Kengash tomonidan tasdiqlangan. «____»_____2006y____son majlis bayoni.

MFB IUK raisi

dots. Musajonov M.Z

Tuzuvchi:

kat.oqit. Asqarova Sh.A

Taqrizchilar:

«Uzavtoyol» DAK ijro
apparati boshqarmasi bosh
mutaxassisi S.Yu. Tolaganov
dots. Darabov M

Mavzu -1. Yol xojaligi - mamlakat iqtisodiyotining tashkiliy tarmogidir.

Reja:

- 1.1. Mamlakatning avtomobil-yol majmui haida.
- 1.2. Yol xojaligining tarkibi va uning rivojlanish qonuniyatlari.
- 1.3. Yol xojaligidagi ishlab-chiqarish faoliyatlari.
- 1.4. Yol xojaligidagi iqtisodiy munosabatlar tizimi.

Asosiy atamalar va tushunchalar: ATK, yuklashtirish, yol xojaligi, fan va loyihalashtirish, mashinasozlik, moddiy texnik resurslari, ta'lim, boshqaruv, umum foydalanish yollari, qurilishi, ta'mirlash, yollarni yaroqli holda ushlab turish, yollarning eskirishi (yetilishi), tabiiy - iqlim sharoitlari, transport - tasarruf, loyihalashtirish, qurilish va yol tasarruf omillari; iqtisodiy munosabatlar, yol fondi.

Iqtisodiy va ijtimoiy muammolarga kompleks yondashuv, ularning tarmoqlararo va rayonlararo miqyosida yechimini talab qiladi. Bunday yondashuv tarmoqlararo aloqalarga bogliq bolmagan ozaro boglanishlarni hisobga olish imkonini yaratadi. Haqiqatdan ham, tarmoqlarning rejalarida boglovchi zanjir sifatida miqdor korsatkichlarining alohida olingan bir tarmoq miqyosida ozib borishi hisobga olinadi. Kompleks yondashuvda esa iqtisodiy tizim faoliyati, oraliq natijalarga emas, balki oxirgi natijaga erishishga yonalgan bolib, xalq xojaligi talablariga qaratiladi.

Avtomobil transporti - bu texnik-iqtisodiy tizim. Faoliyat korsatish maqsadi, tarkibiy tuzilishi, foydalaniladigan resurslar va natijalarni baholash nuqtai nazaridan qaralganda, u alohida, nisbatan bir-biriga bogliq bolmagan kichik tizimlarning majmuidan iborat. Ana shunday kichik tizim (podsistema)larning biri «Avtotransport korxonasi» (ATK) bolib, uni faoliyat korsatishining asosiy maqsadi tashish jarayonini texnik jihatdan soz harakatlanuvchi qism bilan ta'minlashdir. Ushbu maqsadga erishish darajasi birinchi navbatda transport vositalarining soni, harakatlanuvchi qism narxining tarkibiy tuzilishi, hamda texnik va tasarruf xizmatlarining faoliyatlariga bogliq boladi. Bu xizmatlarning birinchisi umumiy maqsadga erishishda kerak boladigan avtomobillarning tashishda kerak boladigan avtomobillarning tashishga tayyorgarligini ta'minlash bolsa, ikkinchisi esa, harakatlanuvchi qism ishini rejalashtirish, hisobga olish, nazorat qilish va foydalanish samaradorligini ta'minlashdan iborat boladi.

Boshqa kichik tizim (podsistema) - «Yuklarni qayta ishlash» - yuklarning ortishi va tushirilish jarayonlarini amalga oshiradi;

Bu podsistemaning faoliyati samaradorligi asosan yuklash-tushirish vositalarining soni, joylanishi va texnikaviy saviyasiga bogliq boladi.

Avtomobil transporti alohida tizim sifatida barcha kichik tizimlar (podsistemalar) maqsadlarining yagonaligi, ya'ni xalq xojaligini tashishga bolgan talablarini qondirish bilan tavsiflanadi.

Avtomobil transportining umumlashtiruvchi xarakteristikasi uncha tegishli bolgan barcha kichik tizimlar (podsistemalar) ishini, ularning ozaro boglanishlarini, hamda ularning faoliyat korsatuvchi imkoniyatlarni hisobga oluvchi korsatkich-uning ishining ishonchligi hisoblanadi.

Avtomobil transporti ishining ishonchliligi tushunchasi oz ichiga xalq xojaligining transporti bolgan talablarini belgilangan muddatlar va tasarruf korsatkichlari miqyosida va belgilangan vaqt oraligida qondirishdan iborat. Tashish ishonchliligining miqdoriy xarakteristkasi bolib, belgilangan hajmdagi yukni belgilangan vaqt mobaynida tashib, ya'ni yetkazib berish tushuniladi. Shu sababli, avtomobil transporti faoliyatini rejalashtirish, belgilangan vaqt mobaynida talab etilayotgan transport xizmatlarini betoxtov bajarilishini ta'minlashga qaratilgan texnik-iqtisodiy korsatkichlari bolishi kerak.

Avtomobil transportining (ishonchli) uzluksiz ishlashini turli tashkiliy va texnik tadbirlar yordamida erishish mumkin: harakatlanuvchi qism tarkibini va avtokorxonaning katta-kichikligini ozgartirish hisobiga, yuklash-tushirish vositalarining sonini va unumdorligini oshirish hisobiga va hokazo. Bunday tadbirlarning har qaysisi oziga yarasha xarajatlar talab qiladi, shuning uchun avtomobil transportining faoliyat korsatishini va rivojlanishini ta'minlash uchun tadbirlarning iqtisodiy jihatdan eng qulay variantini tanlash kerak boladi.

Avtomobil transportining regional texnik-iqtisodiy tizimida yana bir (kichik tizim) podsistema - «Yol xojaligi» (YX) ham faoliyat korsatadi. U tashish jarayonini transport kommunikatsiyalari bilan ta'minlaydi, avtomobil transporti harakatlanuvchi tarkibining ish unumdorligini oshirish uchun zarur bolgan shart sharoitlarni yaratadi, avtomobil yullarning zichligini ozgartirish, geometrik omillariga va ularni avtomobil transporti tomonidan tasarruf etilishi intensivligiga bogliq ravishda ularning texnik-tasarruf holatlarini ta'minlaydi.

Mamlakat transporti kompleksida - avtomobil transporti foydalaniladigan yer transport kommunikatsiyalarining nomi tilga olinmagan yagona transport turi hisoblanadi. Albatta, bu yerda gap faqat nomlanish haqida emas, balki juda kop

regionlarda avtomobil transporti va yo xojaligi ozaro bir-birlaridan ajratib qoyganligi haqida bormoqda. Bu esa oz navbatida shunga olib keldiki, avtomobil transporti avtomobil yollarining rivojlanishida oz xojaliklari daromadidan faqat 2% ajratma berish bilangina ishtirok etadi. Natijada bir tomondan transportning rivojlanishi jarayoni, ikkinchi tomondan «Yol xojaligi» va yollarning rivojlanishi u hyoki ozaro bir-biriga bogliq bolmagan jarayonlar kabi bormoqda, xolbuki ular ob'ektiv ravishda bir-birlarini taqozo etadilar.

Avtomobil transporti boshqa transport turlaridan bir qator oziga xos bolgan farqlarga ega, xususan, unga doimo yangi yuk turlarini ozlashtirib borishga togri keladi.

Avtomobil transportida ishlab chiqarishni ATK yoki YX (kichik tizimlarida) podsistemalarida konsentratsiyalashtirish ob'ektiv jihatdan chegaralangan. Boshqa transport turlaridagiga nisbatan avtomobil transportida yuk jonatuvchi va yuk qabul qiluvchi punktlarning xududiy joylashuvi farq qiladi. Bu oz navbatida kop miqdordagi avtotransport va yol korxonalarining mavjud bolishligini taqozo qiladi. Natijada ozaro bir-biri bilan bogliq bolgan koplab masalalarni joy-joyida tezkorlik bilan hal etish uchun, xududiy jihatdan tarqoq joylashgan koplab korxona va tashkilotlarni boshqarish tizimini va uslublarini ishlab chiqishga ehtiyoj tugiladi.

Shu bilan birga, bir vaqtning ozida, avtomobil transporti tizimiga kiruvchi, yagona texnik – iqtisodiy siyosat va resurslar balansiga asoslangan barcha birlamchi zvenolar xududiy-tarmoq kompleks boshqaruvining tashkiliy qismlari bolishlari kerak boladi. Bunda shuni hisobga olmoq kerakki, avtomobil transporti boshqa mamlakatlar bilan iqtisodiy integratsiyani rivojlantirish omili hamda mamlakat iqtisodiy potensialining muhim elementlardan biri sanaladi.

Avtomobil transportida xududiy-tarmoq boshqaruvining kompleks tizimini tashkil etish xalq xojaligining bir qator tarmoqlari va shaxobchalarini yagona avtomobil – yol kompleksiga birlashtirishni talab qiladi (rasm 1.1.)

Mamlakatning avtomobil-yql kompleksini rejalashtirish va boshqarish, uning faoliyat korsatishi va rivojlanishining ijtimoiy-iqtisodiy xususiyatlari va barcha shaxobchalarning birligini hisobga olgan holda pirovard maqsadni kozlagan holda amalga oshirishi kerak.

Avtomobil yol kompleksi barcha elementlarining umumiy maqsadi xalq xojaligi va ahvolining yuklar va yolovchilar tashishga bolgan ehtiyojini qondirishdan iborat. Bu

maqsad xalq xojaligi va aholining alohida transport xizmati turlariga va resurslarga bolgan talablarni qondirish boyicha xususiy maqsadlarining umumiy majmuidan tashkil topadi. Majmuaning hamda kompleksning tarkibi transportga bolgan talabni koz oldimizga keltirishga toliq mos keladi.

Avtomobil – yol kompleksi faoliyati va rivojlanishining mezoni sifatida transportga bolgan talablarni qondirish uchun sarflanadigan ijtimoiy (jonli va buyumlashgan) mehnat miqdori qabul qilinishi mumkin.

Korib chiqilayotgan kompleksda tarmoqchalar orasida ma'lum bir ozaro boglanishlar mavjud, masalan, harakatlashuvchi qism soni bilan avtomobil yollarining transport-ekspedition korsatkichlari orasida, yuk tashish hajmining (ma'lum chegaralarda) osishi bilan avtomobillar ishlab chiqarish ortasida (tabiiyki, ATKning katta kichikligi ortasida), hamda yollarning umumiy uzunligi ortasida. Avtomobil yollari zichligining ortishi tashish masofalarining qisqarishiga va shu orqali yuklarni yetkazib berish tezligining ortishiga olib keladi. Natijada bir avtokorxona (soni va tarkibi ozgarmagan holda) koproq hajmdagi yukni tashish imkoniyatiga ega boladi.

Shunday qilib, yol xojaligini samarali olib borish, butun avtomobil – yol kompleksining ishlashini, ishlab chiqarish va moddiy resurslar tejamini ta'minlab, ijtimoiy ishlab chiqarishning intensivlashuviga, ya'ni hududlarning (birinchi navbatda qishloq xojaligi) ozlashtirilishiga, hududiy ishlab chiqarish komplekslarining va sanoat korxonalarining rivojlanishiga imkon yaratadi.

Yol xojaligi oz tarkibiga shahardan tashqarida bolgan barcha umumfoydalanish avtomobil yollarini, hamda bu yollarni ta'mirlash va yaroqli holatda bolishligini ta'minlovchi korxona va tashkilotlarni oladi. Shahar ichida bolgan kocha va yollar shahar obodonlashtirish tashkilotlari bilan birgalikda uy-joy kommunal xojaligi va aholiga maishiy xizmat korsatish tarkibiga kiradi. 80-yillarning ortalarida shahardan tashqarida bolgan umumfoydalanish yollarining uzunligi 1 mln. km.ni tashkil etar edi. Bu yollarning asosiy qismi qattiq qoplamaga ega.

Umum foydalanish avtomobil yollaridan tashqari, mamalakatimizda sanoat, qishloq xojaligi va notransport tashkilotlarga kirib borish uchun xizmat qiladigan korxona va idoralarga tegishli yollar ham mavjud. Bunday yollarning umumiy uzunligi shaharlardan tashqaridagi umum foydalanish yollari uzunligining 1g3 qismini tashkil etadi. Bu yollarning ham kopchilik qismi qattiq qoplamaga ega. Idora va tashkilotlarga

tegishli bolgan yollar yol xojaligi tarkibiga kirmaydi. Ular tegishli tashkilot va korxonalarning mulki sanalib, ulardan inshoot sifatida foydalaniladi. Bu yollarni ta'mirlash va yaroqli holda ushlab turish shu korxonalarning zimmasiga yuklatilgan.

Shuni ham e'tiborga olmoq kerakki, avtomobillarda foydalanilayotgan juda kop yollar egasiz bolib, statistika organlari tomonidan hisobga olinmagan.

Juda kop qishloq aholi punktlari uchun bunday yollar yagona aloqa yollari bolib, ularning kop qismi qattiq qoplamaga ega emas va avtomobillardan foydalanishda me'yordagi shart sharoitlarga ega emas. Transportning kompleks muammolari institutining muammolariga kora Rossiyada ana shunday hisobga olinmagan shahardan tashharidagi yollarning umumiy uzunligi 2,8 mln. km.ni tashkil etadi. Kelajakda xuddi shunday yollarning hisobiga, umumfoydalanish korxona hamda idoralarga tegishli yollar uzunligining ortishi kutiladi.

Shaharlardan tashqarida joylashgan umumfoydalanish avtomobil yollarining 6,8 % umumdavlat ahamiyatiga egalari esa mos ravishda 12,8; 15,2 va 65,2% ni tashkil etadi.

Ekspertlarning baholashicha mamlakat miqyosida avtomobil transportida bajariladigan yuk oborotining 65% shaharlardan tashqaridagi avtomobil yollarida bajariladi. Yollardan esa bir maromda foydalanilmaydi. Umumdavlat va Respublika miqyosida ahamiyatga ega bolgan yollarning umumiy uzunligi 19,6% ni tashkil etgan holda shaharlardan tashqarida bajariladigan transport ishining 60% shu yollarda bajariladi. Shaharlardan tashqarida joylashgan umumfoydalanish yollarida transport ishining taqsimlanishi quyidagi korinishga ega.:

-yollarning eng kop yuklangan 20% uzunligida shahardan tashqaridagi transport ishining 80% ish bajariladi. Yollar uzunligining 60% da transport ishining 95% ga yaqini bajariladi. Yollarning 17% maksimal otkazish qobiliyatiga yaqin bolgan intensivlikka ega. Yollarning anchagina qismida qoplamaning mustahkamligi yol qoyilishi mumkin bolgan minimaldan past.

Avtomobil yollarining aholi harakatlanuvchi qismining u yoki bu turidan foydalanish imkoniyatiga (umumiy yuk kotarish qobiliyati, oqlarga togri keladigan yuklanish, gabariy olchamlar, harakatlanish tezligi), yonilgi – moylash materiallari harajati, avtomobillarning va ularning qismlarining yeyilishi, mehnat unumdorligi, harakat xavfsizligi va tashish tannarxiga nihoyatda katta ta'sir korsatadi. Shu sababli avtomobil yollarining transport-tasarruf korsatkichlarining yaxshilanishi harakatlanuvchi

qismini tasarruf etishga boladigan xarajlarning kamayishiga va aksincha, ularning kamayishiga avtomobil yollari tizimini kengaytirishga hamda ularni yaroqli holda tutib turishga mablaglar yetishmasligi, harkatlanuvchi qismning ishlash sharoitini yomonlashuvchi qismning ishlash sharoitini yomonlashuviga va transport hamda boshqa turli xarajatlar va yoqotishlarning ortishiga sabab boladi.

Masalan, tashish tannarxining ortacha qiymati bilan qattiq qoplamaga ega bolgan yollar miqdori ortasida quyidagi korrelyatsion bogliqlik aniqlangan: $S q_{60,78-0,19} \cdot X$

Bu yerda: S – region boyicha ortacha 10t km ning tannarxi;

X – yollarning umumiy uzunligida qattiq qoplamaga ega bolgan yollarning salmogi, %.

Avtomobil yollarning rivojlanib borishi, birinchi navbatda barcha turdagi yuklar va yolovchilarni nisbatan qisqa masofalarga (200 km gacha) tashish (temir yol, daryo va dengiz portlarigacha yetkazib berish), hamda qimmatli va tez buziluvchi yuklarni katta masofalarga (1000 km gacha) tashishda harkatlanuvchi qismidan samarali foydalanish hamda nisbatan kichik hajmdagi yuk va yolovchi oqimlarini ozlashtirish imkoniyatini yaratadi (qishloq aholi punktlarini ma'muriy, iqtisodiy va madaniy markazlar bilan boglash).

Avtomobil yollaridan foydalanishning bu xususiyatlari ularning rivojlanishida ba'zi yonalishlarga asos soldi: qattiq qoplamali yollar kopayishida bir turdan boshqa turga otuvchi qoplamali yollar hissasining kamayishi, kapital turdagi qoplamaga ega bolgan yollar uzunligining ortib borishi, amalda mavjud bolgan eng kop yuklangan yollar transport-tasarruf korsatkichlarini oshirib borish, qishloq joylardagi tuproq yollarni tez sur'atlarda qattiq qoplamali yollarga almashtirish; Rossiyada avtomobil yollari rivojlanishining muhim xususiyatlaridan biri ularni ta'mirlash jarayonida texnik-tasarruf korsatkichlarini rejali ravishda oshirib borishdir. 1961 yildan boshlab qattiq qoplamali yollar uzunligi ortishining yarmidan kopiga xuddi shu usulda erishilmoqda.

Yol xojaligiga yonaltirilgan pul mablaglari ikki yonalish boyicha xarajat qilinadi: kapital qurilishiga; yollarni ta'mirlash va yaroqli holda tushib turishga. Kapital mablaglar hisobiga yangi avtomobil yollari, koprik yol otkazgichlar, transport yechimlari va amalda mavjud bolgan avtomobil yollarini yuqoriroq texnik kategoriyaga otkazish maqsadida rekonstruksiya qilish ishlari amalga oshiriladi. Harakatlanuvchi qism va avtomobil yollari ortasidagi texnik jihatdan ozaro bogliqlik, ularning iqtisodiy birligi ajratilgan

mablaglardan foydalanishning shunday variantlarini amalga oshirishni talab qiladiki, unda avtomobil yol kompleksi elementlari, avtomobil harakatlanuvchi qismi, yol tasarruf tashkilotlari, avtota'mirlash zavodlari, texnik xizmat korsatish stansiyalari boyicha xarajatlar minimal bolsin.

Yol xojaligi mamlakatining yagona transport tizimida muhim rol oynaydi. Yagona transport tizimining tarkibiy qismi bolgan avtomobil transportining samarali ishlashini ta'minlaydi. Yagona transport tizimi rivojlanishining tarmoqli masalalarining optimal yechilishi, transport turlari boyicha tashishning ratsional taqsimlanishida ham avtomobil yollari muhim ahamiyatga ega.

Yol xojaligi moddiy ishlab chiqarish sohasida (avtomobil transportida yuklarni tashish) va ishlab chiqarishdan tashqari sferada (yolovchilar tashish va ijtimoiy – madaniy xizmat korsatish) transportga va butun xalq xojaligiga xizmat qiladi.

Yol xojaligining moddiy-texnik asosini avtomobil yollari va ularga xizmat korsatish hamda qayta tiklashga xizmat qiluvchi texnik vositalar tashkil etadi (yol mashinalari, asfaltobeton zavodlari va hokazolar). Yol tashkilotlarining ishlab chiqarish faoliyati yollarda ularning transport tasarruf korsatkichlari saviyasini ta'minlash boyicha turli ishlarni bajarishdan iborat (yollar tizimining zichligi, harakat tezliklari, yol qoyilishi mumkin bolgan yuklanishlar, yolning otkazuvchanlik xususiyatlari va hokazo).

Yol xojaligi tarmoq sifatida xalq xojaligining kopchilik tarmoqlari bilan bevosita aloqador. Avtomobil yollari infrastrukturaning eng muhim elementlaridan biri sanaladi. Ular haqiqatan ham mamlakat transport tizimini, barcha transport turlariga ozaro bir-biriga ta'sir etishga va birgalikda ishlashga moddiy – texnika asosini yaratib, alohida transport turlarining oxirgi punktlarini (terminallarni), yuk jonatuvchilar va qabul qiluvchilarni ozaro boglaydilar. Yagona transport tizimi yoki alohida transport turi miqyosida transport jarayonining samarali tashkil etilishi yol xojaligi tomonidan korsatiladigan xizmatlar saviyasiga kop jihatdan bogliq boladi. Avtomobil yollarining ahvoli bundan tashqarii qishloq xojaligi korxonalari qurilishi, sanoatning juda kop tarmoqlari, maishiy xizmat sohalarining ishiga togridan-togri juda katta ta'sir otkazadi. Bu yerda teskari aloqa ham mavjud.

Barcha asosiy resurslarni (mablaglar, moddiy va kopincha mehnat resurslarini ham) yol xojaligi u xizmat korsatuvchi tarmoq korxonalaridan togridan-togri yoki davlat

boshqaruvi organlari orqali qayta taqsimlanish orqali oladilar. Yagona xalq xojaligida yol xojaligining ob'ektiv roli uni yuqori sur'atlarida rivojlanishiga qaratiladi.

Yol xojaligi tarmoq sifatida tarmoqdan tashqarida iste'mol etilishiga moljallangan ma'lum bir oxirigi mahsulotni yaratadi. Bu mahsulot konkret transport-tasarruf korsatkichlari bilan tavsiflanuvchi avtomobil yollari bolib, ular aholi va avtomobil transportiga foydalanish uchun taqdim etiladi. Transport inshooti sifatida yollar ularda tashish jarayoni amalga oshirilayotgan vaqtda qilinadi. Ularning ishlab chiqarish jarayonida iste'mol qilinishi olchovi ularning yeyilishidir. Avtomobil yullarining axvoli ularning moddiy va ma'naviy jioatdan eskirganligi orqali aniqlanadi.

Yollarning moddiy jihatdan yeyilishi kopdan-kop omillarga bogliq bolib, ularni quyidagi guruhlarga ajratish mumkin:

- tabiiy iqlim omillari-joyning relefi, tuproq-geologik va gidrologik sharoit, temperatura rejimi, yogingarchiliklar miqdori va xokazo; bu omillarning ta'sir etishi uzoq muddatli bolib, shartli doimiy xarakterga ega va yol qurilishida va loyixalashda xisobga olinadi;

- transport tasarruf omillari-xarakat tarkibi va intensivligi, uning vaqt boyicha ozgarishi, transport vositalari turlari boyicha xarakatlanish tezliklari, harakatni tashkil etilishi, boshqa avtomobil yollari hamda temir yollari bilan kesishishlarning mavjudligi;

- loyihalash omillari-qabul qilingan loyiha yechimlarining tabiiy iqlim va transport tasarruf omillariga mos kelishini aniqlovchi parametrlar kompleksi;

- qurilish omillari-qurilish sifatini belgilovchi, ya'ni qurilgan yollar va inshootlar parametrlarining loyiha talablariga va texnik korsatmalar hamda me'yorlarga mos kelishligi. Bu omillarning ta'siri birinchi navbatda yollarning ta'mirlashlar orasidagi xizmat muddatida kozga tashlanadi;

- yol-tasarruf omillari – yollarga va inshootlarga tabiiy – iqlim va transport – tasarruf omillarining ta'sir etishini sekinlashtirishga qaratilgan tadbirlar, ya'ni ta'mirlash va yollar holatini yaroqli holatda saqlashga xizmat qiluvchi ishlarning oz vaqtida amalga oshirilishi.

Yollar faqat moddiy jihatdan emas, balki texnik progress ta'sirida texnik vositalar parametrlarining doimiy osib borishi ta'sirida ma'naviy jihatdan ham eskirib boradilar. Avtomobil transporti avtomobil yollarining transport-tasarruf korsatkichlariga yanada yuqoriroq talablar qoyadi, bu esa ularni loyihalashtirishda yanada yuqori normativlarning

kiritilishiga olib keladi. Avtomobil yollarini loyihalashtirishda ishlatiladigan normativ xujjatlarning amal qilish muddati yollarning xizmat qilish muddatidan bir necha barobar va hatto yolning texnik kategoriyasini belgilashning asosi bolgan loyihalash oxirida aniqlanadigan harakat intensivligini belgilovchi effektiv davrdan kam boladi.

Yangidan amalga kiritilayotgan normativlar nafaqat tegishli kategoriyadagi yollarning yuqori texnik saviyasini, balki ulardagi kelajak harakat intensivligini ham kozda tutadi.

Amalda yol xojaligida shuni ham hisobga olinadiki, avtomobil yollarining eng qimmat konstruktiv elementi – yol qoplamasi, uning qiymati yol qiymatining deyarli 60%ini tashkil etadi, va u avtomobil gildiraklarining yolni buzuvchi ta'siri ostida oshirilgan sari qoshimcha konstruktiv qatlam bilan kuchaytirilishi mumkin, bu esa yollarni bosqichma-bosqich tamoyilda qurib borish mumkinligini korsatadi. Shu sababli avtomobil yollarini ta'mirlash paytida nafaqat yolning konstruktiv elementlari tabiiy yemirilishi oqibatlarini yoqotishga qaratilgan, balki ularning ma'naviy eskirishi oqibatlarini ham yoqotishga qaratilgan ishlar amalga oshiriladi, ya'ni yolni qaysi kategoriyaga tegishli deb topilgan bolsa, shu kategoriyaga mos kelmaydigan parametrlar me'yorlar talab darajasiga yetkaziladi. Bu esa shuni korsatadiki, yol – ta'mirlash ishlari oddiy qayta ishlab chiqarish emas, balki kengaytirilgan qayta ishlab chiqarish xususiyatiga ega.

Avtomobil yollarini oddiy qayta ishlab chiqarish ishlariga ob'ektlarning boshlangich transport – tasarruf korsatkichlarini tiklashga qaratilgan ishlar kiradi, ya'ni ularning tabiiy yemirilishi oqibatlarini yoqotish. Bunday ishlar yollarni ta'mirlash paytida bajariladi va quyidagilarni oz ichiga oladi: yol qoplamasini mustaxkamlash, suv qochiruvchi qurilmalar, bordgorlar, tirgovich devorlar va boshqa yol konstruktiv elementlarini tiklash. Bu ishlar yolning inventar qiymatini oshirmaydi, va bu ishlarni bajarish sarf-xarajatlari yolning yemirilishini hisobga oluvchi amortizatsiya miqdorini buxgalteriya hisobida kamaytirish yoli bilan hisobdan chiqariladi (slisovayetsya).

Avtomobil yollarini kengaytirilgan qayta ishlab chiqarish ishlariga yangi konstruktiv elementlarni qurish, hamda yollarni kegaytirish, mustahkamlash (kuchaytirish) yoki amalda mavjud bolgan elementlarni texnik jihatdan qayta jihozlash ishlari kiradi.

Bu ishlar qatoriga quyidagilarni kiritish mumkin:

- yol polotnosi va suv qochiruvchi qurilmalar boyicha – yolga berilgan texnik kategoriyaga muvofiq ravishda uning geometrik elementlarini me'yor darajasiga yetkazish, yangi suv qochiruvchi qurilmalarni, qirgoqlarni himoyalovchi va eroziyaga qarshi inshootlarni, yol kesishmalari joylarida yol polotnosi va suv qochiruvchi qurilmalarni qurish, avtobus bekatlari uchun yolni kengaytirish, yolning transportlar harakatlanadigan qismidan tashqarida avtomobillarning toxtab turishilari uchun maydonchalar qurish.

- yol qoplamasi boyicha – yolning qoplamali qismini kengaytirish, yollarning qayta qurilayotgan bolaklari, transport yechimlari (razvyazka) hamda avtobus bekatlari va avtomobillar uchun toxtab turish maydonchalarini yol qoplamasi bilan qoplash, bordyurlar o'rnatish, qoplamalari yaxshilangan yollarning chetlariga mustaxkamlovchi polosalar qurish.

- sun'iy inshootlar boyicha – mavjud bolgan kopriklar va yol otkazgichlarni (uzunliklari 60m gacha) butunlay yoki qisman qayta qurish yoki yangilarini qurish, yogochdan, temirbetondan, gishtdan va polatdan qurilgan kopriklarni kengaytirish va kuchaytirish, tog yollarida himoya galereyalari va ayvonlari (naves) qurish.

Bu ishlarning amalga oshirilishi yol tashkilotlari balansida bolgan yollarning, ya'ni asosiy fondlarning, inventar qiymatlarining oshuviga olib keladi.

Avtomobil yollarini ta'mirlashda uning boshqa elementlari boyicha kengaytirilgan qayta ishlab chiqarish boyicha ko'zda tutilgan ishlar hajmi ta'mirlashga sarflanadigan umumiy xarajatning 50-60%ini tashkil etadi.

Yollarning inventar qiymatlarini ortishiga sabab boluvchi ishlar salmogining yuqoriligi avtomobil yollarining amaldagi transport-tasarruf korsatkichlari bilan ularga avtomobil transporti tomonidan qoyilayotgan talablar ortasidagi oraliqning katta ekanligidan darak beradi.

Yangidan qurilayotgan va rekonstruksiyalangan ob'ektlarning ishga tushqurilishi hisobiga avtomobil yollarining kapitalligi doimiy ravishda oshirib borish bu xarajatlarning ta'mirlash ishlaridagi qiymatining kamayib borishida turgun tendensiya yaratadi. Hisob-kitoblar shuni korsatmoqdaki, qurilish me'yorlari va qoidalariga toliq amal qilingan holda qurilgan yangi avtomobil yollari uchun, yollarni ta'mirlashda ularning inventar qiymatlarini oshiruvchi xarajatlar yol qoplamasining turiga qarab, ta'mirlash qiymatining 10-50%ini tashkil etadi.

Korib chiqilgan, yollarning moddiy va ma'naviy eskirishiga sabab boluvchi omillar, yollarda otkazilishi kerak boladigan ta'mirlash ishlarining hajmi va muddatlarini belgilaydi. Ta'mirlash tadbirlari qiymatiga ish hajmidan tashqarii smeta narxlarini omili (8 bobga qaralsin) va ishlab chiqarish omillari: ishlarning bajarilish texnologiyasi, ularning mexanizatsiyalashganligi darajasi, ishlab chiqarish bazasining quvvati va ahvoli, mexanizatsiya vositalarining ahvoli, mehnatni tashkil etilish saviyasi, rejalashtirish va boshqarish, ishlarning bajarilish muddatlari va sifati ham ta'sir etadi.

Shunday qilib, yol xojaligi tarmogi oldida turgan ishlab chiqarish masalalari, birinchidan, zaruriy texnik-iqtisodiy natija beruvchi optimal muddatlar va hajmda ta'mirlash ishlarini bajarish hisobiga «avtomobil yollarining transport-tasarruf korsatkichlarini loyiha yechimlarida belgilangan» saviyada ushlab turish, ikkinchidan avtomobil transporti talablariga muvofiq ravishda iqtisodiy samaradorligi hisob-kitoblar bilan asoslangan holda yol parametrlarini oshirib borish. Ham birinchi, ham ikkinchi masalani hal etishda zaruriy ishlarni bajarishga ketadigan xarajatlar, ta'mirlash ishlari otkazilayotgan yollarda avtomobil transportida boladigan yoqotishlarni ham birga hoshiy hisoblanganda minimal bolishiligi kerak.

Bu masalalarning hal etilishiga, ishlab chiqarish daromadlarini takomillashtirishga, ishlab chiqarish faoliyatining yangi iqtisodiy mexanizmiga otishga qaratilgan, tarmoq ishlab chiqarish faoliyatining yakuniy maqsadi sifatida qaramoq kerak.

Viloyat va mahalliy ahamiyatga ega bolgan avtomobil yollarini qurish va rekonstruksiya qilishni odatda yol xojaligi tashkilotlarining ozlari amalga oshiradilar, zarurat bolgan hollarda esa ular alohida turdagi ishlarni bajarish uchun oz vazirliklari yoki boshqa vazirliklarga qarashli koprik qurish boshqarmalari, koprik otryadlari, koprik quruvchi poyezdlar, tonnel otryadlari, mexanizatsiya boshqarmalarini jalb etishlari mumkin.

Yollarni ta'mirlash ishlari odatda yol xojaligi tashkilotlarining kuchlari bilan amalga oshiriladi, ammo alohida holatlarda boshqa tashkilotlar tomonidan pudrat usulida ham bajarilishi mumkin. Yollarni yaroqli holatda tutish maqsadida bajariladigan ishlar yol xojaligi tashkilotlarining oz kuchlari bilan bajariladi.

Shunday qilib, yol xojaligining mahsuloti ozining murakkabligiga qarab tarmoq korxonalarining oz kuchlari bilan, yoki kapital qorilish boyicha turdosh korxonalar bilan kooperatsiyalashgan holda yaratiladi.

Tarmoqdagi iqtisodiy aloqalarning birinchi va asosiy xususiyati tarmoqning ikkilanganligi va mahsulotining alohida xususiyatidir: - bir tomondan olganda yol xojaligi – bu avtomobil yollari, ya'ni transport inshootlaridan, boshqa tomondan qaralganda esa – mehnat jamoalarining avtomobil yollarini saqlash va rivojlantirish bilan bogliq bolgan ishlab chiqarish faoliyatidan iborat. Bunda avtomobil yollari rasman tegishli ishlab chiqarish yol tashkilotlarining mulki hisoblanadi, ya'ni ularga xizmat korsatuvchi yol tashkilotlarining balansida turadi. Bu holat yol tashkilotlari faoliyatining yakuniy natijasi deb, xududiy yollar bilan ta'minlanganligi boyicha ma'lum darajadagi potensialni avtomobil transporti ishi orqali amalga oshadigan oziga xos xizmat turi potensialini yaratish deb qaralishi mumkin. Bu potensial – avtomobil transporti va butun yagona transport tizimining, jamiyat maishiy ehtiyojini qondirish borasida, uning samarali faoliyatini ta'minlashga xizmat qiluvchi moddiy – texnik sharoitlarning majmuidan iborat.

Amalda yollar bilan ta'minlanganlik potentsiali avtomobil yollarining texnik ahvoli va rivojlanish saviyasi orqali tavsiflanishi mumkin.

Iqtisodiyotni boshqarishni qayta qurish perspektivasida faqat shu korsatkich, uning qiymatini vaqt mobaynida ozgarib borishi, yol tashkilotlari faoliyatini baholashda birlamchi mezon bolib ishlatilishi kerak boladi. Shu maxalgacha ishlatib kelingan korsatkichlar, bajarilgan ishlar hajmi va sarflangan mablaglar masalasiga kelsak, bu korsatkichlar sarf korsatkichlari bolib, ularning tom ma'nosi prinsipial ozgarishi kerak. Ular ishlab chiqarish faoliyatining olchamlari sifatida emas, balki ma'lum bir yakuniy natijaga erishish yolida sarflangan mablaglar va resurslar olchami sifatida qaralishi kerak.

Yol xojaligi mahsulotining avtomobil transporti tomonidan iste'mol qilinishi, ya'ni yol tashkilotlari tomonidan yaratilgan potentsialdan foydalanish, quyidagi omillar orqali aniqlanadi: yol tarmogida yollarning mavjudligi va ahvoli, avtomobil transportida harakatlanuvchi qismining texnik korsatkichlari va tashish hajmi, transport tizimida boshqa transport turlarining mavjudligi va tashish imkoniyatlari va transportdan tashqarii sohada tashishga bolgan ehtiyoj. Yol xojaligi mahsulotining iste'mol qilinishi moddiy ifodasini yollarning yemirilishi, avtomobil transportida va umuman transport tizimida resurslar tejami, milliy daromadning osishida oz ifodasini topadi.

Ikkinchi xususiyat shu bilan bogliqki, avtomobil yollari transport, sanoat, qurilish, qishloq xojaligi va boshqa korxona hamda tashkilotlar va aholi tomonidan tekinga

foydalaniladi. Ularning yemirilishi tashish tannarxiga kiritilmasdan, avtomobil yollarini ta'mirlashga bolayotgan xarajatlar togridan-togri davlat byudjetidan yoki korxona va tashkilotlar tomonidan belgilangan qat'iy me'yorlar asosida ajratilayotgan mablaglar hisobiga moliyalashtiriladi. Shu sababli yol xojaligida xalq xojaligining boshqa tarmoqlarida qayta ishlab chiqarishda mavjud bolgan iste'mol bilan ishlab chiqarish ortasidagi togridan togr boglanish, avtomobil yollari qurilishi, ularni ta'mirlash va soz holda tutish uchun bolgan xarajatlar bilan yol xojaligi mahsulotini iste'moli ortasida mavjud emas.

Yol xojaligining uchinchi muhim xususiyati shundaki, tarmoqni moliyalashtiruvchi manbaalar kop bolib, ular moddiy jihatdan balanslashtirilmaganligidir, hamda yol xojaligi uchun moddiy – texnik resurslar ajratish onlab yillar mobaynida rejalashtirish organlari tomonidan «qoldiq» prinsipi deb ataluvchi prinsip asosida amalga oshirilib

kelgan. Hozirgi paytda avtomobil yollariga kapital mablaglarni moliyalashtirish manbaalari quyidagilardan iborat:

- Umumdavlat va mahalliy ahamitga ega bolgan yollarni qurish va rekonstruksiya qilish uchun byudjetdan ajratiladigan mablaglar hamda yol xojaligini moddiy-texnik ta'minlashga qaratilgan sanoat ob'ektlari va titul transport inshootlariga ajratiladigan mablaglar («markazlashgan manbaa»dan ajratiladigan mablaglar).

- Respublika va viloyat ahamitiga ega bolgan yollar qurilishi va rekonstruksiyasi uchun ishlatiladigan, tarifga muvofiqlashishni amalga oshiruvchi avtomobil transporti daromadidan olinadigan 2%li ajratmalar;

- Viloyat va mahalliy ahamiyatga ega bolgan yollar qurilishi va ta'mirlanishiga yonaltirilgan sanoat, transport, qurilish va boshqa xojalik tashkilotlarining mablaglari;

- Qurilayotgan korxonalarni mamlakatning mavjud bolgan transport tarmogi bilan boglash maqsadida umum foydalanish yollari yoki uning qismlari (bolaklari) qurilishida iqtisodiyotning boshqa tarmoqlarining ulushli ishtiroki mablaglari;

- boshqa manbaalar – ijtimoiy fondlar, sponsorlar va hokazo.

Yol xojaligi tarmogi oz faoliyati natijalarini realizatsiya qilishdan, ya'ni yollarni avtomobil transportiga foydalanishga taqdim etishdan hech qanday daromad olmaydi. U davlat byudjeti tomonidan me'yorlangan limit boyicha ajratiladigan yoki mamlakat iqtisodiyoti korxonalari tomonidan me'yorlangan badallar (vznoslar) korinishida

ajratiladigan mablaglar hisobiga yashaydi. Shu sababli yollarni rekonstruksiyalash hamda ta'mirlash bilan intensivlik ortasidagi mutanosiblikni, harakatlanuvchi tarkib tomonidan yollarga bildirilayotgan talablarni qondirish qiyinlashadi.

Kelgusida yol xojaligini moliyalashtirish bozor iqtisodining qonunlari va talablari bilan toliq muvofiqlashtirilishi lozim.

Nazorat uchun savollar.

1. Yol xojaligi bilan avtomobil transportining ozaro bir – birlariga ta'siri qanday?
2. Mamlakat avtomobil kompleksining rivojlanishi va faoliyati samaradorligining asosiy mezonini nimadan iborat?
3. Yol xojaligi o'z tarkibiga nimalarni oladi?
4. Yol xojaligining mahsuloti deb nimadan iborat?
5. Avtomobil yollarining moddiy va ma'naviy eskirishi nimadan iborat?
6. Yol xojaligidagi iqtisodiy munosabatlar xususiyatlari qanday?
7. Avtomobil yollari qurilishiga, ta'mirlanishiga va ularni yaroqli holatda tutish uchun qaysi manbaalardan mablaglar jalb etiladi?

Mavzu-2. Yol xojaligi boshqaruv ob'ekti sifatida.

Reja:

- 2.1. Avtomobil yollarining rivojlanishini boshqarishning mohiyati va vazifalari.
- 2.2. Yol xojaligida maxsuslashish va kooperatsiyalashtirish.
- 2.3. Yol xojaligida boshqaruv tizimini takomillashtirish.
- 2.4. Yol ishlarini rejalashtirish.

Asosiy atamalar va tushunchalar: «Ozavtoyol» DAK, xududiy sho'ba korxonalar, yol tashkilotlari, pudrat shartnomasi, buyurtmachi, pudratchi, shartnomaviy narxlar, markazlashtirish yoki yiriklashtirish (konsentratsiya), maxsuslashtirish, kooperatsiyalashtirish, ABT (ASU) axborot tizimlari, iqtisodiy me'yorlar, (limitlar) cheklashlar, ishlab chiqarish bazasi, ABZ; SBZ, omborxonalar, elektr stansiyalari, talab, quvvat, joylanish (dislokatsiya), solishtirma xarajatlar.

Avtomobil transportining kundan – kunga ortib borayotgan talablari asosida avtomobil yollarini rivojlantirish va ularning transport tasarruf korsatkichlarini oshirib borish asosan «Ozavtoyol» Davlat aksionerlik kompaniyasi tomonidan tashkil etiladi.

Respublika miqyosida va mahalliy ahamiyatga ega bolgan avtomobil yollari qurilish, mamlakatdagi yollar va yol inshootlarini ta'mirlash va yaroqli holatda tutish ham «Ozavtoyol» Davlat aksionerlik kompaniyasi tomonidan amalga oshiriladi.

Yol xojaligini boshqarishning prinsipial sxemasi 2 – rasmda ifodalangan.

Viloyatlarda va Respublika tumanlarida yol ishlarining toliq kompleksini bajaruvchi (Umumdavlat ahamiyatiga ega bolgan yollardan tashqari) asosiy ishlab chiqarish birligi (korxonasi) bolib yol ta'mirlash qurilish tashkilotlari sanaladi (YT+T).

Mamlakatimizda korxona va tashkilotlarning huquq va vazifalarini belgilovchi asosiy xujjat Davlat korxonasi (korxonalar birlashmasi) haqidagi qonun «Ozavtoyol» DAK ga qarashli sho'ba (viloyat) korxonalari va YT+T larida toliq amal qiladi. YT+T larining va yol xojaligi ishlab chiqarish bazasi korxonalarining quyi bolimlari avtomobil yollarining rivojlanganlik darajasi, ularining transport tasarruf holati va mahalliy tashkiliy ishlab chiqarish xususiyatlariga qarab tashkil etiladi.

Ilmiy izlanish, loyiha-izlanish, ishlab-chiqarishga ilmiy-izlanish, loyiha-texnologik ishlanmalarini joriy etish va boshqa ilmiy-texnik progressini jadallashtiruvchi tadbirlarni joriy etish «Ozyolloyixa» tomonidan amalga oshiriladi.

Qurilish texnikalarini ta'mirlash, avtomobil yollarini qurish, ta'mirlash va yaroqli holda tutib turish uchun maxsus mashinalar tayyorlab, moddiy-texnika ta'minoti, qurilish materiallarini qazib olish, qayta ishlash va qurilish materiallarini tayyorlash boyicha alohida ishlar kompleksi maxsuslashtirilgan boshqarmalar kuchlari bilan bajariladi.

Shahar yol xojaligi (shahar yollari va kochalari, maydonlar, qirgoq inshootlari, kopriklar, yol otkazgichlar, tonnellar, obodonlashtirish elementlari sifatida) ishlab chiqarishdan tashqari sfera tarmogi bolgan kommunal xojalikka qarashli bolib, uni boshqarish shahar hokimiyati tomonidan amalga oshiriladi.

Korxona va idoralarga tegishli avtomobil yollarining qurilishi (sanoat korxonalarining yol xojaligi, maxsus kirish-chiqish yollari) korxonalarining buyurtmasi va tuzilgan shartnomalar asosida har xil vazirliklarga qarashli bolgan maxsuslashgan yol tashkilotlarining yoki korxonalarining oz kuchlari bilan qurilishi mumkin. Xuddi shu tartibda yollari va yol inshootlarini ta'mirlash va yaroqli holda tutib turish ishlari ham bajarilishi mumkin. qurilish qatnashchilarining tashkiliy-iqtisodiy munosabatlari tizimi qurilishni amalga oshirishning usuliga qarab aniqlanadi. qurilishni olib borishning ikki usuli mavjud: pudrat usuli va xojalik usuli.

Qurilishning pudrat usulida qurilish - ta'mirlash, montaj va maxsus ishlar doimiy amal qiluvchi, moddiy - texnika bazasiga, ishchi kadrlar va kerakli resurslarga ega bolgan tashkilot tomonidan bajariladi. Pudratchi qurilish, qurilish - montaj, qurilish - ta'mirlash tashkilotlari, buyurtmachi tashkilotlar uchun tuzilgan pudrat shartnomalari asosida kapital qurilish ishlarini bajaradilar. Pudrat shartnomasi buyurtmachi bilan pudratchi ortasidagi munosabatlarni, shartnoma majburiyatlarini bajarilmaganlik uchun iqtisodiy javobgarlikni belgilovchi asosiy xujjat sanaladi.

Pudrat shartnomasi buyurtmachi va bosh pudratchi ortasida yangi qurilish, rekonstruksiya, korxona, bino va inshootlar yoki ularning navbatlarini texnik jihatdan qayta jihozlanishi uchun zarur bolgan toliq muddatga tuzilib, ob'ektlar qurilishi rejasiga kiritilgan va tasdiqlangan titul royxatiga ega bolishlari kerak. Buyurtmachi odatda, pudrat shartnomasini bitta qurilish - montaj yoki unga tenglashtirilgan tashkilot - bosh pudratchi bilan tuzadi. Oz navbatida, bosh pudratchi alohida ish turlari va komplekslarini bajarish uchun umumqurilish va maxsuslashgan tashkilotlar bilan subpudrat shartnomalari tuzish huquqiga ega. Bosh pudratchi bilan kelishilgan holda, buyurtmachi montaj va maxsus ishlarni bajarish uchun montajchi va maxsuslashgan tashkilotlar bilan shartnomalar tuzishi mumkin (togridan-togri shartnoma). Bunday holatlarda uskunalar montajining boshlanishi va tugallanish muddatlari bosh pudratchi bilan kelishiladi.

Pudrat shartnomasiga kora bajarilishi bolgan ishlarining qiymati shartnomaviy narxlar asosida aniqlanadi. Qurilishning boshlanishi va qurilish muddatlari titul royxatiga muvofiq ravishda pudrat shartnomasida belgilanadi.

Buyurtmachi tuzilgan pudrat shartnomasiga muvofiq ravishda bosh pudratchiga qurilish maydonini (trassani) taqdim etib, tasdiqlangan loyiha-smeta xujjatlarini yetkazib berishi, qurilishni moliyalashtirishni oz vaqtida ochilishi va betoxtovligini, hamda bajarilgan ishlar uchun oz vaqtida oq tolanishini ta'minlashi kerak. Unlardan tashqari, buyurtmachi bosh pudratchiga qurilish ob'ektining va ishlab-chiqarish quvvatlarining ishga tushirilishi bilan muvofiqlashtirilgan jadval (grafik) asosida uskuna materiallar va buyumlarni kompleks ravishda yetkazib berishi va boshqa bir qator tashkiliy tadbirlarni amalga oshirishi lozim.

Buyurtmachining eng muxim funksiyalari bu bajarilgan ishlar qiymatining loyiha - smeta xujjatlariga, qurilish me'yorlari va qoidalariga hamda davlat standarti va texnik shartlarga mos kelishligi ustidan texnik nazorat olib borish va tekshirish sanaladi. Agar

muvofig kelmasliklar aniqlansa, buyurtmachi aniqlangan kamchiliklarni togrilash togrisida korsatma berishi, zarur bolgan xolatlarda esa qurilishni kamchiliklar tugatilmaguncha toxtalib turishi, bajarilgan ishlarga haq tolashni toxtatishi mumkin.

Bosh pudratchi rejada va titul royxatida kozda tutilgan qurilish ob'ektlarini tasdiqlangan loyiha-smeta xujjatlari va qurilish me'yorlari va qoidalariga muvofig ravishda belgilangan muddatlarda qurishi va ishchi kommissiyaga topshirishi kerak.

Bosh pudratchi qurilish - montaj ishlarini, qurilishning muddat me'yorlari bilan muvofiglashtirilgan holda tuzilgan, ishlarni bajarish grafigi asosida amalga oshirilishini ta'minlashi kerak. Bu grafik buyurtmachi va subpudratchi tashkilotlar bilan kelishilgan holda tuzilishi kerak.

Bosh pudratchi qurilish-montaj ishlarini bajarish b'ie tasdiqangan rejalar va grafiklarning bajarilishi bilan bogliq gan masalalarni etishga barcha qish qatnashchilarining faoliyatlarini, u tashkilotlarning qaysi vazirlik yoki idoraga tegishli bolishidan qat'iy nazar, muvofiglashtirishni bilan shugullanadi.

Pudrat shartnomasini tuzish tartibiga rioya qilmaslik, tomonlarning oz majburiyatlarini bajarmasligi Davlat intizomining buzilishi sanalib, shu buzilishiga yol qoygan tomon uchun mulkiy javobgarlikni keltirib chiqaradi.

Ob'ektlarni xojalik uslubida bunyod etilganda, qurilish-montaj ishlarini bajarish korxonalar va tashkilotlarning oz kuchlari bilan amalga oshiriladi. Xojalik usulida bajariladigan qurilishning salmogi yuqori emas. Investitsion siyosatdagi ozgarishlar, bozor iqtisodiyoti sharoitida korxonalarning xojalik mustaqilligining kengayib borishi, qurilish - montaj ishlarini, birinchi navbatda, korxonalarni rekonstruksiya qilish va texnik qayta jihozlash ishlarini korxonalarning oz mablaglari hisobiga amalga oshirishda, bu usulni rivojlantirish zaruriyatini taqozo qiladi.

Ishlab chiqarish samaradorligini oshirish, ishlab chiqarishni tashkil etishning progressiv korinishlari bolgan: konsentratsiyalashuv, kooperatsiya va maxsuslashtirish bilan ozaro chambarchas bogliq.

Ishlab chiqarishni konsentratsiyalashtirish mehnat taqsimoti bilan ijtimoiy ishlab chiqarishni tashkil etish va ularning samaradorligi ortasidagi boglanishlar va aloqalarni aks ettirib, uni ishlab chiqarish kuchlari va munosabatlarining rivojlanishini keltirib chiqaradi. Ishlab chiqarishning konsentratsiyalashuvi deyilganda, qurilishning texnik, texnologik, tashkiliy va iqtisodiy masalalarini ilmiy-texnika progressi va ilg'or tajribalarni

joriy etish asosida samarali hal etish va ishlab chiqarish intensivligini oshirish imkoniyatiga ega bolgan yirik qurilish-montaj tashkilotlarida moddiy-texnik va mehnat resurslarining jamlanishi tushuniladi.

Avtomobil yollarini qurish, ta'mirlash va yaroqli holda bolishligini ta'minlashda ishlab chiqarishning konsentratsiyalashganligi korsatkichlari yol tashkilotining oz kuchlari bilan bajarayotgan ishlari hajmi, ishlovchilar soni, asosiy ishlab-chiqarish fondlarining qiymati, ishlab-chiqarish fondlarining qiymati, ishlab chiqarish va mehnatning mexanik va energetik jihatdan qurollanganligi kabi korsatkichlarda namoyon boladi.

Yirik yol-qurilish va ta'mirlash qurilish tashkilotlarida ishlab chiqarishni va ishlovchilar mehnatini tashkil etish masalalarini kompleks hal etish, ishlarni bajarish usullaridan optimal foydalanish, mutaxassis kadrlar tayyorlash, ishlab chiqarishni mexanizatsiyalashtirish va avtomatlashtirishi uchun qulay shart-sharoitlar yaratiladi. Ammo yol tashkilotlarini yiriklashtirish, xizmat korsatiladigan viloyat yoki tumanning maydon birligiga togri keladigan yol ishlari hajmiga bogliq ravishda, iqtisodiy jihatdan asoslangan ma'lum bir olchamgacha bolishi kerak.

Cheklangan hududda yol ishlari hajmining katta bolishi yol tashkilotlarini yiriklashtirishni iqtisodiy tomondan samarali qiladi. Aksincha bolgan holda esa yirik yol tashkilotlarini tuzish xizmat korsatish zonasini kengaytirishni talab etadi, ishlab chiqarishni tashkil etishni murakkablashtiradi hamda ishlab chiqarish vositalarini kochirib yurishga boladigan xarajatlarning ortishiga olib keladi.

Maxsuslatirish deyilganda ijtimoiy mehnat taqsimotining korinishlari (formalari) tushuniladi. Maxsuslatirish turli korinishlardi bolishi mumkin: tarmoq boyicha (predmetlar boyicha), detallar boyicha, texnologiya boyicha.

Tarmoq (predmetlar) boyicha maxsuslashtirish qurilishning ma'lum bir tarmoqlari boyicha amalga oshiriladi, masalan, sanoat ob'ektlari qurilishi, transport inshootlari, aholi turar joy binolari, qishloq xojaligi komplekslari va boshqalar. Bunday maxsuslashtirish pirovard qurilish mahsulotining konstruktiv xususiyatlariga asoslanadi: temir va avtomobil yollari, havo, dengiz va daryo portlari, sanoat inshootlari uy-joy binolari va boshqalar. Maxsuslashtirishning bunday korinishi qurilish-montaj trestlari, qurilish-montaj boshqarmalari va boshqa bolimlar tizimida uchraydi. Hozirgi kunda tarmoq

boyicha maxsuslashtirish bosh pudratchi yol qurilish tashkilotlarda tobora keng qollanilmoqda.

Maxsuslashtirilgan qurilish tashkiloti deb shunday tashkilotga aytiladiki, uning yillik ish hajmining kamida 75% ni maxsuslashgan profili boyicha ishlar tashkil etishi kerak.

Detallar boyicha maxsuslashtirish maxsuslashgan tashkilotlar tomonidan qurilayotgan ob'ekt (inshoot)ning ma'lum bir qismi yoki detalini bajarilishini ko'zda tutadi. Masalan, avtomobil yollari qurilishida detallar boyicha maxsuslashtirish kopriklar, kichik sun'iy inshootlar va boshqa qurilishning umumiy kompleksiga kiruvchi ob'ektlar qurilishidan iborat boladi.

Texnologik maxsuslashtirish detallar boyicha maxsuslashtirish bilan uzviy bogliq bolib, uni yanada chuqurlashtirilgan korinishidir. Bunday maxsuslashtirishning asosiy xususiyati shundaki, u konkret ishlarning turlari va komplekslari boyicha amalga oshiriladi, masalan, ishlar kompleksi boyicha maxsuslashtirishga, yol polotnosini tiklash, yol qoplamasiga asos tayyorlash, yol qoplamasini yaratish, pardozlash ishlari va boshqalarni kiritish mumkin. Texnologik maxsuslashtirishning yanada chuqurlashtirilishi ishlarni bajarish boyicha maxsuslashgan uchastkalarni, masterlar uchastkalarini va brigadalarini yaratishdan iborat. Maxsuslashganlik darajasi, maxsuslashtirilgan tashkilotlar tomonidan bajarilgan ishlar hajmini umumiy ish hajmiga nisbati sifatida aniqlanishi mumkin.

Kooperatsiyalashtirish bu har xil tashkilotlari bilan xizmat korsatuvchi xojaliklar ortasidagi ishlab chiqarish aloqalarini rejali ravishda tashkil etishdir. Kooperatsiyalashtirish konsentratsiyalashtirish va maxsuslashtirish bilan uzviy bogliq. Kooperatsiyaning yanada rivojlanishi maxsuslashtirish jarayonlarining yanada kengayib va chuqurlashib borishidan kelib chiqadi. Maxsuslashtirish qanchalik chuqurlashib borsa, xojalik hisobidagi pudratchi tashkilotlarning ozaro aloqalariga bolgan talab ham shunchalik kop boladi. Kooperatsiyalashtirishning eng kop tarqalgan turi-bu maxsuslashgan yol ishlari bajaruvchilar ortasida pudrat shartnomalariga, kalendar va setevoy grafiklarga hamda pudrat shartnomalaridan kelib chiqadigan majburiyatlarga asoslangan ozaro ishlab chiqarish munosabatlaridir. U yoki bu darajada maxsuslashish va kooperatsiyaning samaradorligi bajaraladigan ishlar hajmi va qurilish tashkilotining tashkiliy tuzilishiga bogliq boladi.

Kooperatsiya saviyasining sifat korsatkichi bu ishlarning betoxtov bajarilib borishi, ishlab chiqarish quvvatlari va barcha turdagi resurslardan toliq foydalanish, ishlar bajarilishining bir maromligi, ishlab chiqarish quvvatlarini ishga tushirish boyicha topshiriqlarning bajarilishi va mehnat unumdorligi boyicha osish templarining ta'minlanishi kabi korsatkichlardir.

Ishlab chiqarishni konsentratsiyalashtirish va maxsuslashtirishning iqtisodiy samaradorligi avtomobil yollari qurilishi, ta'mirlanishi va ularni yaroqli holatda saqlab turish tannarxining kamayishi va ishlab chiqarish asosiy fondlaridan foydalanishining yaoshilanishi hisobiga mehnat unumdorligining osishida kozga tashlanadi.

Boshqaruvning iqtisodiy usullariga otish bilan bir qatorda, yol xojaligida boshqaruv tizimini takomillashtirishda boshqaruvning avtomatlashgan tizimini yaratish nihoyatda muhim ahamiyatga ega (ABT).

Avtomatlashgan boshqaruv tizimi alohida korxonalarni yoki tarmoqni boshqarishga moljallangan bolishi mumkin. Tarmoqni boshqarish avtomatik tizimi EXM yordamida iqtisodiy matematik metodlarni keng qollab, zamonaviy aloqa vositalari va avtomatikadan foydalanib, tarmoqning rivojlanishi va faoliyat olib borishini eng kam xalq xojaligi xarajatlari bilan ta'minlash imkonini beradi. ABT ni ishlab chiqish va joriy etishda boshqaruv ob'ekti (butun tarmoq yoki alohida tashkilotlari) amaldagi boshqaruv tarkibini, ishlab chiqarishning konsentratsiyalashtirish va maxsuslashtirishligini hisobga olgan holda kichik tizimlarga (podsistemalarga) bolib chiqiladi. ABT ikki guruhga ajratilishi mumkin: axborot va axborot-boshqaruv. Axborot tizimi oz navbatida axborot-hisobot va axborot-bashorat tizimlaridan iborat bolishi mumkin.

Axborot-hisobot tizimi axborotlar oqimini ratsionallashtirish, qaytalanishni toxtatish, axborotni samaralash, alohida korsatkichlarni hisoblash va hokazolarga imkoniyat yaratadi. Bu tizimlar avtomatik tarzda axborotlarni yigish, uzatish, qayta ishlash va hisob-kitob va hisobot axborotlarini tayyorlab berishni kozda tutadi. Bunday tizimlarning joriy etilishi, xususan, nazorat jarayonlarini, moddiy-texnika resurslarini yetkazib berish grafiklarini bajarilishi va hokazolarni tekshirib turishni avtomatlashtirish imkonini beradi.

Axborot-bashorat tizimi bashorat masalalarini avtomatlashtirish, birinchi navbatda, tarmoq rivojlanishining optimal strategiyasini ishlab chiqish, iqtisodiy normativlar tizimi hisobini avtomatlashtirish imkoniyatini beradi.

Axborot boshqaruv tizimi axborotlarni avtomatik tarzda yigish va qayta ishlash natijalariga asoslanib boshqaruv ob'ektining optimal rejimda faoliyat korsatishini ta'minlashga qaratilgan boshqaruv yechimlarini ishlab chiqish imkoniyatini yaratadi.

Axborot bazasi, texnik vositalar kompleksi matematik ta'minot ABT ning ta'minlovchi qismi sanalib, u quyidagi elementlardan tashkil topadi:

- axborot ta'minoti-normativ va amaliy qiymatlar, boshqaruv masalalarini hal etish uchun zarur bolgan iqtisodiy hisob-kitoblarni markazlashgan holda bajarish imkonini yaratadi;

- matematik ta'minot-algoritmlar kompleksi va programmalar;

- texnik ta'minot-korxonalarni zaruriy EXMlar bilan, axborotlarni toplash va qayta ishlash uchun kerak bolgan uskunalar, ishlab chiqarishni distansion nazorat etish va nozimlashtirish uskunolari bilan ta'minlash;

- uslubiy (metodik) ta'minot-ABT xizmati va boshqaruv xodimlarini butun tizim miqyosida va alohida kichik tizimlar (podsistemalar) instruktiv va metodik xujjatlar kompleksi bilan ta'minlash.

Yol xojaligida «Xodimlar», «Yol» deb nomlangan axborot-qidiruv tizimlari joriy etilgan hamda bir qator moliyaviy-iqtisodiy masalalarning yechimi avtomatlashtirilgan.

Davlat buyurtmalari transport aloqalarini rivojlantirishda birinchi navbatda turgan ijtimoiy talablarning qondirilishini kafolatlaydi, ya'ni xalq xojaligi nuqtai-nazaridan eng muhim bolgan avtomobil yollarini rekonstruksiya qilinishi va ta'mirlanishi. Bularga, asosiy fondlarni ishga tushirish, markazlashgan kapital mablaglar hisobiga ishlab chiqarish va noishlab chiqarish ob'ektlari qurilishlariga ajratilgan holda ishlab chiqarish quvvatlarini ishga tushirishni kiritish mumkin; muhim (titullari korsatilgan) yollarni ta'mirlash boyicha natural korsatkichlarda ifodalangan ish hajmlari.

Uzoq muddatli iqtisodiy normativlar butun besh yillik mobaynida umumdavlat manfaatlarini xojalik hisobidagi korxonalar va har qaysi ishlovchining manfaatlarini bilan stabil normativlar orqali boglaydi. Ular oz tarkibiga ishlab chiqarish iqtisodiy korsatkichlar tizimida proporsiyalarni aniqlovchi iqtisodiy ragbatlantirish fondlari hosil qilish normativlari, ish oaqi fondi va boshqa normativlarni oladi.

Limitlar-davlat rejasiga kiritilgan yollar qurilishi va rekonstruksiyasiga davlat investitsiyalarining miqdori, hamda yol qurilishi va ta'mirlash ishlab chiqarish talablarini

qondirish uchun markazlashgan holda taqsimlanadigan moddiy resurslarning chegaralarini belgilaydilar.

Hozirgi kunda yol tashkilotlarining qurilish va ta'mirlash boyicha ishlarining hajmlari va xarakteri kun jihatdan – ularning faoliyat zonasida joylashgan xalq xojaligining turli tarmoqlariga qarashli korxona va tashkilotlardan tushadigan buyurtmalarga bogliq. Buyurtmalarda qurilish va ta'mirlanish ob'ektlari royxati, ularning ishlab chiqarish quvvati va ishga tushirish muddatlari korsatiladi. Yol tashkilotlari buyurtmalarni qabul qilishda buyurtmachi korxonalarining qurilish va ta'mirlash ishlarini bajarilishiga tayyorgarliklarini tekshiradilar: loyiha-smeta xujjatlari ishlab chiqilishining holati, qurilish uchun ajratilgan maydonning mavjudligi (qurilish hududi), moliyalashtirishning ta'minlanganligi va hokazolar.

Yol qurilish va ta'mirlash ishlab chiqarish rejaları yol tashkilotlarining ishlab chiqarish quvvatlari bilan muvofiqlashtiriladi. Agar rejalashtirilgan ishlar programmasini bajarish uchun mavjud ishlab chiqarish quvvatlari kamlik qiladigan bolsa, ammo korxonalar manfaati ularning kengaytirishni talab etsa, u holda ishlab chiqarish korxonalarini kengaytirish va rivojlantirish, qurilish va ta'mirlash texnikalari parkini ostitirish boyicha, hisob-kitoblarga asoslangan ishlab-chiqarish quvvatlarini kengaytirish rejasi tuzib chiqiladi.

Yollarni qurilish, ta'mirlash, rekonstruksiya qilish va yaroqli holda saqlab turish ishlari hajmining ortib borishi yol xojaligi ishlab chiqarish bazasi qurilish (rekonstruksiya), ta'mirlash va yollarni yaroqli holda saqlab turishni ta'minlovchi, asfalt va sement-beton zavodlari, tosh materiallarini qazib olish va qayta ishlash bazalari, bitum va emulsiya bazalari, temir yol yoqasidagi sement (mineral kukun) bazalari, tosh materiallar, yigma temir beton zavodlari va poligonlari, har xil omborxonalar, remont-mexanika ustaxonalari, yol mashinalariga texnik xizmat korsatish punktlari va yol xojaligi transport vositalari, hamda ularning turish joylari, ma'muriy maishiy ob'ektlar, elektrostansiyalar, transportlar podstansiyalari, qozon uskunalari va kompressor stansiyalari, suv otkazgichlar, artezian skvajinalari, tozalash inshootlari, maydon ichi elektr, issiqlik va suv ta'minoti korxonalarining rivojlanishi va joylashtirilishi muammosini keltirib chiqaradi.

Ishlab chiqarish bazasi korxonalari uzoq muddat bir yerda turib ishlaydigan statsionar, mashina va uskunalar toplamidan tashkil topgan inventar, yigma va

xarakatlanuvchan bolib, yol asosi va qoplamasi qoyiladigan joy yaqinida yigiladigan oam boladi.

Yol xojaligining bitta korxonasi yangi qurilish, ta'mirlash, yollarni yaroqli holda tutish kabi ishlarni bajara olganligi uchun, bunday korxonalarni rivojlantirish va joylashtirish, yol xojaligida bajariladigan toliq ishlar oajmini xisobga olgan xolda bajarilishi kerak.

Masalani hal etish uchun birlamchi axborot zarur: hudud boyicha iste'molchilardan korxonaning mahsulotiga bolgan talab; ishlab chiqarish quvvatlarining turlari va olchamlari – yangi tuzilayotgan korxonalarning quvvat imkoniyatlari, yangi qurilishi mumkin bolgan korxonalarning quvvatlari va joylashishi; barcha joylashuv nuqtalarda quvvat imkoniyatlari boyicha bir birlik mahsulotni ishlab chiqarishga boladigan solishtirma sarf-oarajatlar; har qaysi joylashuv nuqtasidan iste'molchilarga mahsulotni tashib yetkazishga boladigan solishtirma oarajatlar.

Masala turtta kichik masalalarga bolinadi:

1. Rejalashtirilayotgan davrning oxirgi yiliga yol xojaligi korxonalarining rivojlanishi va joylashuvini rejalashtirish. Natijada korxonalar rivojlanishining maqsadi – rejaning bajarilishi orqali erishiladigan oxirgi yakun kozga tashlanib qoladi. Ushbu masalani yechimi jarayonida qanday quvvatlarni qaysi punktlarga rejalashtirish davrining oxirgi yiliga borib joylashtirish samaraliroq bolishligi aniqlanadi. Undan tashqari, korsatilayotgan yil uchun korxonalarni ularning mahsulotlari iste'molchilar bilan optimal sxemada biriktirish hisob-kitoblari hal etiladi. Natijada kozlanayotgan maqsad, ishlab chiqarish va tarnsport xarajatlaridan tashkil topgan minimal solishtirma xarajatlarga togri keladigan joylashtirish amalga oshadi.

2. Rejaga kirgan barcha korxonalar boyicha ishlab chiqarish hajmlarini hisoblab chiqish. Bunday hisob rejalashtirilayotgan davrning oxirgi yiliga va butun korib chiqilayotgan davrga korxonalarning iste'molchilar bilan biriktirilishi optimal degan nuqtai nazardan bajariladi. Bunday nuqtai nazarning asosi korxonalar ortasidagi aloqalarning uzoq muddatli bolishi ratsionalligidir.

3. Har bir korxonadagi talab etilayotgan ishlab chiqarish hajmiga mos ravishda ishlab chiqarish quvvatlarini ostirib borishni rejalashtirish. Bunday rejani ishlab chiqish oziga mustaqil alohida masala, chunki ishlab chiqarish quvvatlarini kop marta kichik-kichik bosqichlar bilan ostirib borish kapital mablaglar sarfning osishiga olib keladi,

ishlab chiqarish quvvatlarini birdaniga keskin ravishda kotarish esa ulardan tolaqonli foydalanishni qiyinlashtirib, ekspluatatsion xarajatlarning kopayib ketishiga olib keladi. Rejalashtirish jarayonida ishlab chiqarish quvvatlarini ostirishning shunday varianti aniqlanadiki, unda (barcha yillar boyicha) ishlab chiqarish solishtirma xarajatlarining umumiy miqdori iloji boricha minimal bolsin. Har bitta korxona uchun ishlab chiqarish quvvatlarini ostirish boyicha optimal reja ishlab chiqarishning natijasi birinchi kichik masala (podzadacha) yechimi boyicha belgilangan, yol xojaligini rivojlantirish maqsadida tuzilgan dasturdir.

4. Rejalashtirilayotgan davr ichida korxonalarni mahsulot iste'molchilariga biriktirish sxemalarini aniqlashtirish.

Yol xojaligi korxonalarini rivojlantirish va joylashtirishni rejalashtirishning va joylashtirishning barcha kichik masalalari (podzadacha), ikkinchisi bundan mustasno, optimal masalalar bolib, iqtisodiy matematik uslublar va elektron-hisoblash texnikasi qollanishini talab qiladi.

Birinchi va tortinchi masalalarni hal etishda chiziqli, uchinchisida esa dinamik dasturlashtirish uslublaridan foydalaniladi.

Nazorat uchun savollar.

1. Boshqarishning asosiy tamoyillari nima?
2. «Ozavtoyol» DAK sining asosiy funksiyalari nimalardan iborat?
3. +qurilish olib borishning usullari va xususiyatlari qanday?
4. Yol ishlab chiqarish ishlari va xizmatlarini konsentratsiyalashuvi va maxsuslashuvi oziga xos xususiyatlarini ayting?
5. Avtomobil yollarini qurishda va ta'mirlashda kooperatsiya nimada korinadi?
6. Bozor iqtisodiyoti sharoitida yol xojaligini boshqarish tizimini takomillashtirishning asosiy yonalishlari qanday?
7. Yol xojaligi rivojlantirishni taxlil etish va bashorat qilish qanaqa tamoyillargi asoslanadi?
8. Yol xojaligi rivojlanishini rejalashtirishning oziga xos xususiyatlari nima?
9. Avtomobil yollarini qurish va rekonstruksiya qilishda kapital mablaglar qanday tarkib va strukturaga ega?

10. Yol qurilishi va ta'mirlash ishlab chiqarishi qanday korsatkichlar va iqtisodiy normativlarga asoslanadi?

11. Yol qurilishini va ta'mirlash ishlab chiqarishni bashorat qilish qanday ishlab chiqiladi?

Mavzu-3. Yol xojaligining asosiy fondlari.

Reja:

3.1. Asosiy fondlarning tarkibi va strukturasi.

3.2. Asosiy fondlardan foydalanishning samaradorlik korsatkichlari.

3.3. Asosiy fondlarning yeyilishi (eskirishi) va qayta tiklanishi.

Asosiy iboralar va tushunchalar: Binolar, inshootlar, uzatish qurilmalari, mashina va uskunalar transport vositalari, asbob-uskunalar, inventarlar, dastlabki va tiklanuvchi qiymat, yeyilish, qoshimcha kopayish, xisobdan chiqish, yangilanish, renovatsiya, fond sigimdorligi, smenalik, ishlab chiqarish me'yorlari, fond samaradorligi, amortizatsiya.

Yol xojaligining asosiy fondlari nisbatan mustaqil ikki qismdan tashkil topadi. Avtomobil yollari va yol tashkilotlarining asosiy fondlari. Yollar va yol inshootlarining qiymatlari, yol tashkilotlaridagi asosiy fondlar qiymatidan bir necha barobar kopdir. Yol xojaligining ekstensiv osishidan intensiv rivojlanish yuliga otishi, birinchidan, transportning asosiy fondlari bolgan avtomobil yollaridan samarali foydalanish hisobiga jamiyatning transportga bolgan talablarini qondirishdir. Ikkinchi tomondan, tarmoq ichi aspektida ishlab chiqarishni intensivatsiya qilish yol tashkilotlarining asosiy fondlaridan ham samarali foydalanishni taqazo etadi.

Yol tashkilotlarining asosiy fondlari viloyatlarda yollar qurilishi va tasarrufi bilan shugullanadigan sho'ba korxonalarda mujassamlashgan bolib, ularning 45% ga yaqini yol qurilishi bilan, 55% ga ega yollar tasarrufida faoliyat korsatadilar. Ulardan tashqari umumdavlat ahamiyatiga ega bolgan avtomobil yollarining tashkilotlari ham mavjud bolib, ular asosan yollarni ta'mirlash va yaroqli holda saqlash ishlari bilan shugullanadi.

Asosiy ishlab chiqarish fondlari qurilish, rekonstruksiya, ta'mirlash va avtomobil yollarini yaroqli holda saqlash uchun ishlatiladigan ishlab chiqarish vositalarining tarkibiy qismidir. Ular ishlab chiqarishning moddiy texnik sharoitlarini belgilab, ishlab chiqarish jarayonida uzoq muddat davomidpa ishtirok etadilar va ozlarining natural

korinishlarini ozgarishsiz saqlab qoladilar va oz qiymatlarini eskirgan sari asta-sekin yaratilayotgan mahsulot qiymatiga otkazadilar.

Yol tashkilotlari maishiy, kommunal, madaniy, meditsina xizmatlari uchun zarur bolgan ishlab chiqarish jarayonida bevosita ishtirok etmaydigan asosiy vositalarga ham ega. Ular qatoriga uy-joy binolari, meditsina punktlari binolari, klublarni kiritish mumkin. Ishlab chiqarishda ishtirok etmaydigan asosiy fondlar uzoq xizmat muddatiga egadirlar va ularning qiymatlari ham eskirgan sari asta sekin tashkilot ishlovchilari tomonidan yaratilayotgan mahsulot qiymatiga otib boradi.

Yol tashkilotlari asosiy fondlarining strukturasida yetakchi orinni mashina va uskunalar, hamda transport vositalari egallab turadi.

Yol tashkilotlarining asosiy ishlab chiqarish sanoat ishlab chiqarish fondlari sanoat ishlab chiqarish fondlaridan va boshqa tarmoqlarning ishlab chiqarish fondlaridan, asosiy ishlab chiqarishdan tashqari fondlardan tashkil topadi.

Umumdavlat ahamiyatiga ega bolgan yollardagi asosiy ishlab chiqarish fondlarining boshqa yollardagi asosiy fondlar strukturasidan farqi shundaki, avtomobil yollarining inventar qiymatlari tarkibiga umumdavlat ahamiyatiga ega bolgan yollarga xizmat korsatuvchi yol tasarruf uchastkalari binolarining qiymatlari ham kiritiladi. Boshqa yollar tizimida bunday tartib yoq bolib, yollar tasarrufidagi sanoat ishlab chiqarish asosiy fondlarining strukturasida yol qurilishidagi asosiy fondlar strukturasidan farq qilmaydi. Farq faqat shundaki, pudratchi yol qurilish tashkilotlarida sanoat ishlab chiqarish fondlari qurilishga xizmat qiluvchi asosiy ishlab chiqarish fondlari deb ataladi. Boshqa tarmoqlarning asosiy ishlab chiqarish fondlariga sanoat korxonalrining (yigma temir beton zavodlari, ta'mirlash ustaxonalari, yogochga ishlov beruvchi kombinatlar), yordamchi qishloq xojaligi korxonalaridagi qishloq xojaligida ishlatiladigan fondlar, savdo va umumiy ovqatlanish hamda qishloq xojaligi maxsulotlarini tayyorlash bilan shugullanuvchi tashkilotlarning fondlari kiradi.

Jadval. Yol tashkilotlari sanoat ishlab chiqarish asosiy fondlarining strukturasida.

Umumdavlat ahamiyatiga ega bolgan yollardagi asosiy fondlarning elementlari		Umumiy qiymatidagi salmogi % boshqa avtomobil yollarida
Binolar va inshootlar	9,9	24,0
Uzatish qurilmalari	0,8	0,4

Mashina va uskunalar, jami	75,4	60,4
Shu jumladan, ish mashinalari va uskunalar	66,6	47,2
Transport vositalari	12,5	13,5
Asbob-uskuna, ishlab chiqarish va xojalik inventarlari va boshqa turdagi assosiy fondlar	1,4	1,7
Jami	100,0	100,0

Sanoat ishlab chiqarish asosiy fondlari quyidagi elementlardan tashkil topadi:

1.Turli bolimlar va xizmatlarni joylashtirishga xizmat qiluvchi ishlab chiqarish binolari, nazorat qorovullash budkalari, konlar, yordamchi ishlab chiqarish binolari, omborxonalar;

2.Texnik funksiyalarni bajarishga moljallangan, mehnat ozgarishi bilan bogliq bolmagan inshootlar. Bular qatoriga kopriklar, estakadalar, galereyalar, xojalik ichidagi yollar, temir yollar, osma yollar, har xil omborlar;

3.Uzatish qurilmalari –transformator podstantsiyalari, kabellari, elektr liniyalari;

4.Mashina va uskunalar, sanoat ishlab chiqarish asosiy fondlarining eng muhim qismi bolib, ular qatoriga issiqlik energiyasi, elektr energiyasi ishlab chiqarishga moljallangan kuch mashinalari va uskunalar, har xil dvigatellar va energiyani bir turdan boshqasiga ozgartiruvchi uskunalar, hamda qurilish montaj ishlarini bajarishda bevosita ishtirok etuvchi ishchi mashinalar va uskunalar, olchov asboblari, laboratoriya anjomlari, hisoblash texnikalari kiradi;

5.Transport vositalari –yuk avtomobillari, tirkamalar, shatakchi avtomobillar, motovozlar, temir yol platformalari va boshqalar;

6.Ishlab chiqarish jarayonida qol mehnatini mexanizatsiyalashtirishda muhim ahamiyatga ega bolgan, xizmat muddati bir yildan ortiq bolgan asbob-uskunalar, ishlab chiqarish va xojalik inventarlari.

Yuqorida sanab otilgan barcha sanoat ishlab chiqarish asosiy fondlarini aktiv va passiv qismlarga ajratish mumkin. Asosiy fondlarning aktiv qismiga, ya'ni mehnat vositalariga ishchi mashinalar va uskunalar, transport vositalari, asbob anjomlar va ishlab chiqarish inventarlari kiradi. Asosiy fondlarning bu qismi ishlab chiqarish jarayonida bevosita ishtirok etib, ishlab chiqarish masshtablarini aniqlaydi. Asosiy ishlab chiqarish

fondlarining passiv qismiga ishlab chiqarish jarayonida bevosita ishtirok etmaydigan, lekin ishlab chiqarish uchun zarur bolgan moddiy sharoitni vujudga keltirishga xizmat qiladigan elementlar kiradi (binolar, inshootlar, uzatish qurilmalari va xokazo).

Asosiy fondlarni hisobga olish va rejalashtirish natural va pul korinishida amalga oshiriladi.

Pul korinishida ifodalangan asosiy fondlar asosiy mablaglar deb ataladi. Asosiy ishlab chiqarish fondlarini pul olchamida ifodalash ularning strukturasi va dinamikasi haqida xulosa chiqarish imkonini beradi.

Asosiy ishlab chiqarish fondlarining alohida qiymat elementlarining miqdoriy salmogi uning strukturasi belgilaydi. Konkret yol tashkilotlarida asosiy ishlab chiqarish fondlarining strukturasi, qurilish tashkilotining quvvati, ishlab chiqarish bazasining hududiy konsentratsiyalashuvi, bir vaqtda qurilayotgan ob'ektlarning, soni, qurilish maydonining olchami, ishlab chiqarish dasturining strukturasi kabi bir qator muhim omillar asosida aniqlanadi.

Asosiy ishlab chiqarish fondlarining strukturasi hisobot yili uchun fondlarini, yillik ortacha qiymatlari xaqidagi ma'lumotlar asosida aniqlanadi. U 13 ta qoshiluvchilar yigindisining 1g12 qismi sifatida aniqlanadi: hisobot yilining 1 yanvariga asosiy fondlar qiymatining yarmisi, keyingi yil 1 yanvariga asosiy fondlar qiymatining yarmisi olinadi. Fevraldan dekabrgacha bolgan oylar uchun esa toliq hisobot ma'lumoti boyicha olinadi.

Asosiy fondlarning qayta tiklanishini rejalashtirish va amortizatsiya ajratmalarining miqdorini aniqlash uchun asosiy fondlarning togri baholangan bolishiga muhim ahamiyatga ega. Asosiy fondlarning baholanishi quyidagi korinishlarda bolishi mumkin:

- ularning dastlabki narxlari boyicha, ya'ni asosiy fondlarni sotib olish yoki qurishga amalda sarflangan xarajatlar boyicha;

- tiklanish qiymati boyicha, ya'ni zamonaviy sharoitda qayta tiklashga boladigan xarajat boyicha.

Eskirishni hisobga olgan holda asosiy fondlarni tiklanish narxi boyicha baholash mavjud fondlar haqida ob'ektiv ma'lumotga ega bolish va amortizatsiya ajratmalarining eng togri hisoblanishiga imkoniyat yaratadi. Lekin bu usul vaqti-vaqti bilan qayta hisobga olish va qayta baholashlar otkazib tqurilishini talab qiladi, bu esa odatda kattagina mehnat sarflash bilan bogliq.

+iymat korsatkichlarining qollanilishi asosiy ishlab chiqarish fondlarining ahvoli va dinamikasi togrisida tarmoq va alohida tashkilotlar boyicha umumlashgan xarakteristika olishga imkon beradi.

Asosiy ishlab chiqarish fondlarining ahvolini xarakterlash uchun quyidagi korsatkichlardan foydalaniladi:

-asosiy fondlarning eskirganlik koeffitsiyenti; eskirganlik qiymatining asosiy fondlarning yil oxiridagi qiymatiga nisbati tariqasida aniqlanadi. Eskirish summasi tasdiqlangan me'yorlarga muvofiq ravishda olinadi.

-asosiy fondlarning eskirishi bir yilda bir marta inventar ob'ektlarning hisobot davri oxiriga bolgan balans qiymatlarini tasdiqlangan yillik eskirish me'yorlariga kopaytirish orqali hisoblanadi. Hosil bolgan eskirish summasini avvalgi yilning oxiriga bolgan eskirish summasiga qoshiladi.

-mashinalar narxining yoshi strukturasi koeffitsiyenti –amortizatsiya xizmati muddati bitmagan mashinalar sonini, mashinalarning umumiy soniga bolib topiladi.

Yol tashkilotlari asosiy ishlab chiqarish fondlarining dinamikasini baholash uchun quyidagi korsatkichlar qollaniladi:

-Asosiy fondlarning osish koeffitsiyenti. Bu koeffitsiyent yil davomida olingan asosiy fondlar qiymatining, hisobot davri oxiridagi fondlar qiymatiga (hisobdan chiqarilgan fondlar qiymatidan tashqari) nisbati sifatida aniqlanadi.

-Asosiy fondlarning hisobdan chiqish koeffitsiyenti yil mobaynida hisobdan chiqarilgan asosiy fondlarning toliq dastlabki qiymatlarini, hisobot davri boshlanishiga bolgan asosiy fondlar toliq dastlabki qiymatiga nisbati sifatida aniqlandi.

-Asosiy fonlarning yangilanish koeffitsiyenti yangitdan olingan asosiy fondlar qiymatining hisobot davri oxiriga bolgan asosiy fondlarning toliq qiymatiga nisbatidan iborat.

Asosiy fondlarning eskirganlik koeffitsiyenti, mashinalar narxining yoshi boyicha strukturasi asosiy fondlarning yangilanish koeffitsiyenti barcha asosiy fondlar miqyosida va alohida olingan yol mashinalari va mexanizmlar miqyosida hisoblanadi. Korsatkichlarning konkret qiymatlari birinchi navbatda yol tashkilotlari ishlab chiqarish bazasiga kapital mablaglar rejasining bajarilishiga, yangi asosiy fondlarning ishga tushirish rejasining bajarilishiga hamda asosiy fondlarni kapital ta'mirlash rejasiga bogliq boladi.

Yol tashkilotlarining asosiy ishlab chiqarish fondlariga boladigan ehtiyojlari natural va qiymat korsatkichlari orqali ifodalanishi mumkin. Natural korsatkichlarda ifodalangan ehtiyojlar barcha ishlab chiqarishlar va xojaliklardagi umumiy bajariladigan ishlar hajmi asosiy mashinalar va uskunalarning turlari boyicha direktiv me'yorlar asosida aniqlanadi. Natural korsatkichlar ishlarni mexanizatsiyalashtirish, texnikalarni tasarruf etish va ta'mir-rejalarini ishlab chiqishda qollaniladi. Ammo ular yol tashkilotlarining asosiy ishlab chiqarish fondlariga ehtiyojlarini umumlashtirgan holda rejalashtirishga ozlarining konkret buyumlashgan korinishlari tufayli biroz noqulaydirlar. Shu sababli natural korsatkichlarni qollash alohida mashina turlari va uskunalardan foydalanish samaradorligini baholash bilan chegaralanib, tegishli ishlash me'yorlari (normo vorabotki) mavjudligi sababli ishlatiladi. Yol tashkilotlarining asosiy ishlab chiqarish fondlariga ehtiyojlari qiymat korsatkichlarida ifodalanganda, fondlar umumlashgan qiymatda va alohida elementlarga ajratilgan korinishda beriladi.

Yol tashkilotlarining asosiy ishlab chiqarish fonlariga ehtiyoji absolyut va nisbiy boladi. Absolyut ehtiyoj tegishli ishlab chiqarish dasturini bajarish uchun barcha fondlar va ularning elementlari qiymatida ifodalanadi, nisbiy ehtiyoj esa solishtirma fond sigimdorligi koeffitsiyentlarida oz ifodasini topadi (umumiy va xususiy).

Umumiy solishtirma fond sigimdorligi koeffitsiyenti asosiy ishlab chiqarish fondlari yillik ortacha qiymatini yillik mahsulot qiymatiga bolish orqali aniqlanadi (yol qurilishida –korxonaning oz kuchi bilan bajarilgan qurilish montaj ishlari hajmiga; yollarni tasarruf etishda –xojalik usulida yollarni ta'mirlash va yaroqli holatda ushlab turish boyicha bajarilgan yillik ishlar hajmiga).

Xususiy solishtirma fond sigimdorligi koeffitsiyenti asosiy ishlab chiqarish fondlarining elementlari boyicha ular yillik ortacha qiymatlarini yillik mahsulot ishlab chiqarish hajmiga bolib aniqlanadi.

Ishlab chiqarishning asosiy fondlariga boladigan nisbiy ehtiyoji yol tashkilotlari faoliyatiga bogliq bolgan va bogliq bolmagan bir qator omillar ta'sirida roy beradi.

Yol tashkilotlarining asosiy ishlab chiqarish fondlariga bolgan absolyut ehtiyoji ishlab chiqarish dasturi hajmiga bogliq bolib, ishlab chiqarish nomenklaturasi boyicha barcha bajariladigan ishlar hajmi asosida yoki tegishli fond sigimdorligi koeffitsiyentlari va ishlab chiqarish faoliyati hajmining qiymat korinishida ifodalangan ma'lumotlari asosida aniqlash mumkin. Har qanday hollarda ham qabul qilinayotgan normativlar yoki

solishtirma fond sigimdorligi koeffitsiyentlari iloji boricha ishlab chiqarish sharoitlariga mos kelishi kerak.

Asosiy ishlab chiqarish fondlariga boladigan nisbiy ehtiyojiga ta'sir etuvchi omillar kop bolganligi sababli, solishtirma fond sigimdorligi koeffitsiyentlari perspektiv davr uchun har qaysi yol tashkiloti uchun bajariladigan ishlarning konkret strukturasini, asosiy fondlardan foydalanishning amalda erishilgan saviyasini va rejalashtirilayotgan fondlar bilan qurollanganlik hamda mehnat unumdorligini hisobga olgan holda individual qiymatlariga ega bolishi kerak.

Asosiy ishlab chiqarish fondlaridan foydalanish korsatkichlari yol xojaligi tarmogi faoliyatining samaradorligini belgilovchi xarakteristikalaridan biri sanaladi. Bu korsatkichlarning amaliy ahamiyati ular asosida hal etiladigan iqtisodiy masalalar toplamida oz ifodasini topadi:

Ular quyidagilardan iborat:

- qator yillar uchun butun tarmoq, ishlab chiqarish birlashmalari, alohida yol tashkilotlari boyicha asosiy fondlardan samarali foydalanishdagi ozgarishlar tendensiyalarini aniqlash;

- asosiy fondlardan samarali foydalanishni rejalashtirish;

- turli yol tashkilotlarida asosiy ishlab chiqarish fondlaridan samarali foydalanishni solishtirish va baholash;

- konkret sharoitlarda asosiy ishlab chiqarish fondlaridan foydalanish darajasini baholash hamda ishlab chiqarish rezervlaridan foydalanish asosida ularni oshirish imkoniyatlarini izlab topish;

- yol xojaligi ishlab chiqarish bazasini rivojlantirish uchun uning asosiy fondlar va kapital mablaglarga boladigan ehtiyoji yiriklashtirilgan hisob-kitoblarini amalga oshirish;

- yangi mashinalar va uskunalar joriy etilishining samaradorligini aniqlash, mashinalar parkini optimal rejalashtirish, mehnat vositalarini ish turlari va inshootlar boyicha ratsional taqsimlash.

Asosiy ishlab chiqarish fondlaridan foydalanish samaradorligi natural (xususiy) va qiymat (umumlashgan) korsatkichlarda baholanadi.

Natural korsatkichlar mashina va uskunalaridan vaqt va unumdorligi boyicha, qiymat korsatkichlari esa hamma asosiy fondlar va uning elementlaridan foydalanishni xarakterlaydilar. Natural korsatkichlar qatoriga quyidagilar kiradi: mashina va

uskunalarining smenalilik ko'effitsiyenti, sutka va yil mobaynida mashinalarning ortacha ishlash soati, mashinalar parkidan vaqt boyicha foydalanish ko'effitsiyenti, smena ish vaqti balansida smena ichida vaqt yoqotishlar salmogi, mexanizatsiyalashgan ishlarda yillik direktiv va ishlab chiqarish ish me'yorlarining bajarilish darajasi, bitta royxatdagi mashinaga nisbatan natural birliklarda olchangan mahsulot ishlab chiqarish miqdori.

Smenalilik ko'effitsiyenti mashinalarning sutka vaqti mobaynida qanday ishlatilishini xarakterlaydi, ya'ni

$$K_{cm} = \frac{M_1 + M_2 + M_3}{M_{y\text{umum}}}$$

bu yerda M_1 , M_2 , M_3 – birinchi, ikkinchi va uchinchi smenada ishlaydigan ma'lum turdagi mashinalar soni;

M_{umum} – shu turdagi mashinalar parkining umumiy soni.

Hozirgi kunda asosiy qurilish va yol mashinalari boyicha yillik ish kunlariga tog'ri kelayotgan smenalilik ko'effitsiyenti 1,1 ni tashkil etmoqda va 1,3-1,4 da yuqori emas. Yil mobaynida mashinalarning bir kunlik ish muddati 8-10 soatni tashkil etadi. Kopchilik qurilish va yol mashinalari yoz paytida 2 smena, qish paytlari esa xech bolmasa 1 smena ishlashliklarini hisobga olgan holda shuni tan olishimiz kerakki, yillik ish vaqti fondining anchagina qismini mashinalar turli sabablarga kora bekor turib qoladilar va bu sabablar ichida eng muhimi –yol qurilish va ta'mirlash ishlarining kop turlarining mavsumiyligidir.

Orta hisobda royxatdagi har bitta yol va qurilish mashinalari yil mobaynida yol qurilishida 1425 soat, turli tashkilotlarda esa 1000 dan 2000 soatgacha ishlaydi.

Mashinalarning yillik direktiv ish me'yorlari mashinalardan vaqt boyicha foydalanish korsatkichlari hisob-kitoblari asosida belgilanadi: yil daomida bitta royxatda turgan mashinaga tog'ri keladigan mashina-soatlar soni, parkdan foydalanish ko'effitsiyenti.

Rejalashtirilayotgan mashinalar parkidan foydalanish ko'effitsiyenti quyidagi formula yordamida aniqlanadi:

$$K_{\phi} = \frac{B}{D \cdot K_{cm} \cdot T_{cm}}$$

bu yerda, B -bitta ortacha royxatdagi mashinaning yil mobaynidagi ish soatlari;

D -kalendar boyicha davrdagi kunlar soni;

T_{cm} -ish smenasining ortacha davom etish vaqti.

Mashinalardan foydalanishning ish unumdorligi boyicha yillik direktiv me'yorlari, mashinalardan yil mobaynida vaqt boyicha foydalanish korsatkichi V ni, mashinalarning ortacha soatlik tasarruf ish unumdorligi P soat ga kopaytirib topiladi, uning qiymati yagona me'yorlar haq tolash milliy miqdorlaridan olinadi (YeN i R).

Natural korsatkichlar asosiy ishlab chiqarish fondlarining aktiv qismidan foydalanish haqida ob'ektiv korinishni aks ettiradilar. Asosiy ishlab chiqarish fondlaridan foydalanishda qator yillar mobaynida tarmoqda va alohida tashkilotlarda yuz berayotgan ozgarish tendensiyalarini aniqlash, fondlar strukturasi va ratsional sostavini baholash kapital mablaglaridan aniqlashda natural korsatkichlardan foydalanib bolmaydi. Bunday maqsadda asosiy fondlar qiymat iqtisodiy samara bilan solishtirilgan holda hisoblab chiqilgan umumlashgan qiymat korsatkichlaridan foydalaniladi.

Har xil vaqtlarda ishga tushirilgan asosiy fondlar boyicha taqqoslashni amalga oshirish uchun ularning qayta tiklanish qiymati boyicha qayta baholash ma'lumotlaridan foydalanish kerak boladi.

Asosiy ishlab chiqarish fondlaridan foydalanish samaradorligini belgilovchi umumiy korsatkich sifatida tarmoq, birlashma va korxonalarda fond samaradorligi korsatkichi korsatilgan va u asosiy fondlar yillik ortacha qiymatining har bir somiga togri kelayotgan mahsulot ishlab chiqarish milliy miqdorini (ishlar milliy miqdorini) ozida aks ettiradi. Asosiy fondlardan foydalanish samaradorligini rejalashtirishda fond samaradorligiga baxo berishda shuni yodda tutmoq kerakki, uning milliy miqdoriga kopdan-kop ob'ektiv va tartibga olinuvchi omillar ta'sir korsatadi.

Muhim ob'ektiv omillar qatoriga quyidagilarni kiritish mumkin:

- ishlab chiqarish daturining strukturasi, ya'ni alohida ish hajmlaridagi mutanosiblik;

- ishlarni amalga oshirishda ishlatiladigan xom ashyo, materiallar, yarim fabrikatlar, konstruksiyalar va detallarning umumiy hajmida korxonalarining oziga tegishli yordamchi ishlab chiqarishida tayyorlangan mahsulotlarning tutgan salmogi;

- mahalliy yol qurilish materiallarining mavjudligi, ularning xususiyatlari va ortacha tashish masofalari;

- yol tashkiloti faoliyat korsatayotgan rayondagi tabiiy iqlim sharoitlari;

- yol qurilish va rekonstruksiyasida bajariladigan ishlar uchun smeta narxlari;

-ishlarning mexanizatsiyalashganligi, shu jumladan kompleks mexanizatsiyalashish darajasi;

Fond samaradorligiga ta'sir etuvchi tartibga olinuvchi omillarga quyidagilar kiradi:

-asosiy ishlab chiqarishsh fondlarining amaldagi strukturasi bilan ishlab chiqarish dasturi strukturasi va boshqa ob'ektiv ishlab chiqarish sharoitlari ortasidagi mutanosiblik;

-mashinalar narxi va uskunalar, transport vositalaridan vaqtida va unumli foydalanish.

Alohida yol tashkilotlari boyicha fond samaradorligining qiymati anchagina kengash chegarada bolib, 1,11 dan 3,8 gacha boradi. Ammo fond samaradorligining yuqoriligi har doim ham asosiy fondlardan foydalanishning yuqori darajasida samarali ekanligini bildirmaydi. Ma'lum bir sharoitlarda (masalan, umumiy ish hajmida yer ishlari salmogining yuqori bolishi, arzon mahalliy tosh materiallardan foydalanish, ishlarining kompleks mexanizatsiyalashganligi darajasining yuqori bolishi) fond samadorligi ortishi mumkin. Asosiy fondlardan yuqori samaradorlik bilan foydalanilayotgan tashkilotlarda fond samaradorligining qiymati past bolishi ham mumkin.

Kopdan-kop omillarning ta'sirlari ozaro chambarchas boglanib ketadilar va fond samaradorligining konkret qiymatlarini aniqlaydalar.

Korrelyatsion regressiv tahlilning turi bolgan kop omilli regressiya usullarni yol ta'mirlash qurilish boshqarmalari faoliyatini xarakterlovchi korsatkichlarga nisbatan qollanishi natijasida (100 ta tashkilot majmui miqyosida), fond samaradorligiga ta'sir etuvchi muhim tort omilini aks ettiruvchi quyidagi tenglamani olish imkonini berdi:

$$Uq_{3,401+0,012 \cdot X_1-0,161 \cdot X_2-0,58 \cdot X_3+0,001 \cdot X_4}$$

Bu yerda X_1 -brigada pudrati uslubida bajarilgan ishlar hajmining salmogi, %;

X_2 -fondlar bilan qurollanganlik (DRSU dagi asosiy ishlab chiqarish fondlari qiymatining asosiy va yordamchi ishlab chiqarishda band bolgan ishlovchilar soniga nisbati), ming som;

X_3 -DRSUning xizmat korsatiladigan yolning har kilometriga togri kelayotgan asosiy ishlab chiqarish fondlarining qiymati, ming som;

X_4 -DRSU tomonidan yil mobaynida bajariladigan ishlar hajmi, ming som.

Tenglama tarkibiga kirgan omillar bilan fond samaradorligi ortasidagi aloqaning tigidligi yuqori. U 0,82 ga teng bolgan kop marta korrelyatsiyalanish koeffitsiyenti bilan

xarakterlanadi. Bu koeffitsiyentning kvadratiga teng bolgan, kop marta determinatsiyalanish (0,67) koeffitsiyenti deb ataluvchi korsatkich shuni korsatadiki, fond samaradorligi variatsiyasining 67% tenglama tarkibiga kirgan omillarning variatsiyasi hisobiga sodir boladi. Tenglama tarkibiga kirmagan barcha boshqa omillarning variatsiyasi fond samaradorligi variatsiyasining 33% gacha ozgarishiga sababchi boladi, bu esa tenglama tarkibiga kirgan omillarning yuqori ahamiyatidan darak beradi.

Fond samaradorligi bir necha omillarning birgalikdagi ta'siri tenglamaga tegishli omillar ozgarishlarining regressiyalarini qoyish yoli bilan aniqlanishi mumkin.

Ishlab chiqarishining asosiy ishlab chiqarish fondlari bilan ta'minlanganligining ortib borishi (X2 va X3 omillari) fond samaradorligining pasayish tendensiyasini keltirib chiqarishiga e'tibor bermiq kerak. Gap shundaki, ishlab chiqarishning asosiy fondlari bilan ta'minlanganligining ortib borishi yanada koproq jonli mehnatni buyumlashgan mehnat bilan almashinib borishiga, buning natijasida, bitta ishlovchiga togri keladigan mehnat vositalari massasining tinimsiz osib borishiga, ya'ni mehnatning fondlar bilan qurollanganligining osib borishiga sababchi boladi. Ishlab chiqarishda band bolgan ishchilar sonini kamaytiruvchi qoshimcha va yordamchi operatsiyalarni mexanizatsiyalashtirish mehnat unumdorligini kotaradi, agar vaqt birligida bajariladigan ishlar hajmi ozgarmay qoladigan bolsa, fond samaradorligining pasayishiga olib keladi, ishdan ozod bolgan ishlovchilar esa boshqa korxonalarga otkaziladilar. Bunday vaziyat bizning xalq xojaligimizning juda kop tarmoqlari rivojlanishida onlab yillar davomida tipik axvol bolib keldi. Asosiy ishlab chiqarish fondlaridan foydalanishning yaxshilanishi, asosiy fondlar massasi osishidan kora mahsulot ishlab chiqarishning tezroq osishiga erishish, fondlar bilan qurollanganlikka nisbatan mehnat unumdorligi osish tempining ilgariroq bolishiga erishish fond samaradorligining kamayish tendensiyasiga chek qoyishi kerak. Bunda yol tashkilotlarining asosiy fondlarining bir birligiga togri keladigan xizmat korsatadigan yollarning uzunligi ortib borishi kerak boladi.

Asosiy fondlardan foydalanish bilan yol xojaligi tashkilotlarining ishlab chiqarish quvvatlarining optimallashtirish va osib borish masalalri uzviy ravishda bogliq bolib, buning ma'nosi shuki, belgilangan ishlab chiqarish dasturi strukturasi, qabul qilingan smenalik, ishlab chiqarish resurslaridan tolaqonli foydalanishni ta'min etuvchi ishlab chiqarishni va mehnatni tashkil etish sharoitida, maksimal imkoniyat darajasida oz kuchlari bilan

qurilish montaj ishlari hajmini bajarishlari kerak. Amaliy hisob kitoblarda resurslardan, xususan, asosiy fondlardan foydalanish darajasi bazis yili boyicha, uning hisob kitob qilinayotgan yilda mumkin bolgan ozgarishlarini hisobga olgan holda aniqlanadi.

Asosiy ishlab chiqarish fondlarining quvvatini belgilovchi ish hajmi korsatkichiga otish asosiy ishlab chiqarish asosiy fondlarining yillik ortacha qiymatini progressiv (ijtimoiy zaruriy) fond samaradorligiga kopaytirish orqali aniqlanishi mumkin. Bunda fond samaradorligi har bir tashkilot uchun quyidagi shart sharoitlarga bogliq ravishda ozining ma'lum bir qiymatiga ega boladi:

- ishlab chiqarish dasturidagi ishlar strukturasi;
- narxlar hosil bolishining iqtisodiy geografik omillari;
- tabiiy iqlim sharoiti omillari;
- mehnatning fondlar va mexanizatsiya bilan qurollanganlik darajasi;

material resurslar iste'mol qilishda ozlarining yordamchi ishlab chiqarishlarida ishlab chiqarilgan mahsulotlar salmogi;

- asosiy fondlardan foydalanishning yillik va sutkalik rejimlari.

Ushbu omillar har bir alohida tashkilotlar uchun alohida ahamiyat kasb etganligi sababli, har qaysi tashkilot uchun fond samaradoligining progressiv qiymati har xil bolishi mumkin. Bundan korinib turibdiki, asosiy ishlab chiqarish fondlari qiymatlari bir xil bolgan korxonalarda ham, bunday uslubda hisob kitob qilinganda, ularning ishlab chiqarish quvvatlari har xil boladi.

Bunday uslub bilan hisoblangan ishlab chiqarish quvvati korxona shart sharoitlaridan olingan funksiya bolib, mazkur korxonada ishlar hajmini oshirish boyicha mavjud ishlab chiqarish rezervlarini aniqlashda ishlatilishi mumkin.

Konkret holatlarda yol ta'mirlash qurilish tashkilotlari tomonidan amalda bajarilgan ishlar hajmi ularning ishlab chiqarish quvvatlariga nisbatan yuqori yoki past bolishi mumkin. Ular koplab va har xil omillarga bogliqdirlar.

Hozirgi kunda asosiy ishlab chiqarish fondlaridan foydalanish samaradorligini oshirish har bir yol tashkilotining muhim ehtiyojiga aylanib bormoqda. Asosiy ishlab chiqarish fondlaridan foydalanish samaradorligini oshirishning ektensiv va intensiv yollari bor.

Ektensiv yol asosiy fondlardan foydalanish vaqtini oshirishni bildiradi, ya'ni yil mobaynida ishlanadigan soatlar miqdorini kopaytirishni. Buning uchun ishlarning

sezonligi bilan bogliq bolgan yoqotilish vaqtlarini qisqartirish, yol qurilish mashinalarini qish paytlarida ham maksimal yuklanganlik darajasida ishlatish kerak boladi.

Mashinalarning ishda bolish vaqtlarini oshirishda ularni ikki, uch smena ishlatish muhim ahamiyatga ega, lekin yol xojaligida mashinalarning smenalilik koeffitsiyentining ortishi oz navbatida masalalarni keltirib chiqaradi. Bunday muammolar qatoriga yol tashkilotlarining mexanizator kadrlar bilan, injener texnik xodimlar bilan ta'minlanishi masalalarini qoyish mumkin. Undan tashqari smena ichida sodir boladigan mashina va uskunalarining nosozligi, ehtiyot qismlarning yetishmasligi, yonilgi moylash materiallari yoqligi, ish fronti, qurilish materiallari va konstruksiyalari, avtotransport vositalari, mehnat intizomining buzilishi bilan bogliq bolgan yoqotishlarni qisqartirishga harakat qilish kerak.

Ta'mirlashni kutishda va me'yoridan ortiq ta'mirlash ishlarida mashinalarning kutib qolishlari, yol qurilish mashinalarining smena orasida emas, balki toliq kun mobaynida ish vaqtlarini yoqotishning eng asosiy sabablaridan biri hisoblanadi. Ta'mirlashni kutib qolish bilan bogliq bolgan vaqt yoqotishlar, mashinalarning tosatdan buzilib qolishlarini oldini olish maqsadida, sistematik tarzda texnikalarning holatlarini nazorat qilib turish, oz vaqtida va sifatlar texnik xizmat korsatish, kundalik texnik korik otkazish hisobiga qisqartirilishi mumkin.

Asosiy ishlab chiqarish fondlaridan foydalanish samaradorligini oshirishda ektensiv yol bilan bir qatorda, vaqt birligi ichida ishlab chiqarilgan mahsulot miqdorini oshirishni bildiruvchi intensiv yoldan ham foydalaniladi. Buning uchun ishlarni bajarish texnologiyalarini mukammallashtirish, mexanizatorlar ishini tashkil etishning ilgor usullarini qollash, mashinalarning konstruktiv imkoniyatlaridan iloji boricha tolaqonli foydalanish kerak boladi.

Mavjud mashinalarni ish unumdorliklarini hisobga olgan holda ish turlari boyicha optimal taqsimlanishi ham muhim ahamiyat kasb etadi. Bu borada zamonaviy iqtisodiy matematik uslublardan foydalangan holda alohida ish turlarini bajaruvchi otryadlar va zvenolar komplektlash, yol qurilish tashkilotlaridagi mashinalar parkini togri komplektlash ham katta ahamiyatga ega.

Asosiy fondlar tarkibiga kiruvchi avtomobil yollari ko'plab omillar ta'sirida tabiiy va jihatdan eskiradilar. Yol tashkilotlarining buxgalteriyasida buxgalterlik hisobi va hisobotlarida avtomobil yollarining eskirishi davlat byudjetidagi muassasa va

tashkilotlarga qarashli asosiy fondlarning eskirishi sifatida aniqlanadi va aks ettiriladi. Bu maqsadda «Yollar va yol inshootlari», «Yollar va yol inshootlaridagi», «Yollar va yol inshootlaridagi fondlar» va «Yollar va yol inshootlarining eskirishi» subschetlaridan foydalaniladi.

Yollarning eskirishi boyicha yeyilish summasi har bir yilning oxirida tegishli inventar ob'ektlarning hisobot yili oxiriga bolgan balans qiymatini (hisobot yilining qaysi oyida sotib olinganligi yoki qurilganligidan qat'iy nazar) belgilangan yillik yeyilish me'yoriga kopaytirib hisoblanadi. Balans qiymati eskirishni hisobga olmagan holda dastlabki yoki boshqacha aytganda tiklanishi lozim bolgan qiymatini bildiradi.

U №01 «Asosiy mablaglar» aktiv schetning №01-1 «Yollar va yol inshootlari» nomli aktiv subschetida aks ettiriladi. Hisobot yili uchun aniqlab chiqilgan yeyilish (eskirish) summasi №85-1 «Yollar va yol inshootlaridagi fondlar» passiv subschetining debit qismida va №02-1 «Yollar va yol inshootlarining yeyilishi» nomli passiv subschetning kredit qismida aks ettiriladi. Bu schetlarning ja'mlari tegishli tarzda vaqti-vaqti bilan balansning «Avtomobil yollari tasarrufi» moddasida aks ettiriladi.

Balansning «aktiv» qismida (chap tomonida) aks ettiriladigan schet va subscheilar aktiv, balansning «passiv» (ong tomonida) aks ettiriladiganlari esa passiv deb ataladi.

Yol mulklari boyicha yillik yeyilish me'yorlari

Yeyiluvchi asosiy fondlarning turlari va guruhlar	Kod	Yillik me'yor
Yogoch va yogoch tayanchli kopriklardan tashqari bolgan barcha turdagi va konstruksiyadagi kopriklar	2033	1,0
Yogoch va yogoch tayanchli metall kopriklar	2034	5,0
Betondan, toshdan, choyandan bolgan (trubalar) quvurlar va temir beton novlar (lotoklar)	2036	1,0
Umum foydalanish avtomobil yollarining yer polotnosi	2057	1,0
Umum foydalanish yollarining qoplamalari:		
-sementobeton	2058	2,5
-asfaltobeton	2059	3,3
-qoraheben va qora shagal	2060	5,0
-beton yoki tosh asosga qoyilgan mozaikali yoki		

bruschatkali yolaklar (mostovoe)	2061	2,0
----------------------------------	------	-----

Avtomobil yollarining qayta tiklash yol tashkilotlari ishlab chiqarish faoliyatining muhim predmeti hisoblanadi. Yollarni qayta tiklash boyicha bajarilgan ishlarga bolgan xarajat, ularni qabul qilib olingandan song ikki yonalish boyicha hisobdan chiqariladi.

Ta'mirlangan yollar yeyilishining kamayishiga: №02-1 «Yollar va yol inshootlarining yeyilishi» subschetining debitiga va №85-1 «Yollar va yol inshootlaridagi fondlar» subschetining kreditiga.

Yollar va yol inshootlarining inventar qiymatlarining ortishiga:

№01-1 «Yollar va yol inshootlari» subschetining debitiga va №85-1 «Yollar va yol inshootlaridagi fondlar» subschetining kreditiga.

Bu schetlarning ja'mlari ham davriy ravishda «Balansning avtomobil yollari tasarrufi» moddasida tegishli tarzda aks ettiriladi.

Mablaglarning kop qismi yollarni kengaytirilgan qayta ishlab chiqarishga ta'mirlash uchun sarflanishi va shunga mos ravishda ta'mirlash qiymatlarining ortib borishi shunday holatni yuzaga keltiradiki, natijada ba'zi yollarni ta'mirlashga mablaglar yetishmovchiligi tufayli ta'mirlashlar orasidagi davrlarning chozilib ketishiga va tabiiy yemirilish oqibatida yollarning transport tasarruf sifatlarining pasayib ketishiga olib keladi. Eng umumlashgan korinishda bu holat kop yol tashkilotlarida «Yollar va yol inshootlarining yeyilishi» moddasida aks etadigan summasining yildan yilga ortib borishida oz aksini topadi.

Yollarning eskirishi natijasida transport tasarruf korsatkichlarining yomonlashuvi vaqti kelib shunday darajaga yetadiki, bunda yollar xarajatlanuvchi tarkib ishining loyiha boyicha kozda tutilgan korsatkichlarini va bu degan soz, yollar qurilishiga sarflangan kapital mablaglarning loyihada aniqlangan samaradorligini ta'minlay olmay qoladilar.

Ta'mirlash loyihalarida, bu ishlarni bajarish uchun tuzilgan smetalarda, avtomobil yollarini ta'mirlash xarajatlari me'yorlarida umumiy xarajatlar summasida oddiy va kengaytirilgan qayta ishlab chiqarish xarajatlari ajratib korsatilmaydi. Shunga qaramay birinchi turdagi xarajatlarni me'yorlash mumkin, chunki uning miqdori va davriyligi yol qoplamasining turi, tarkibi, yoldagi harakat rejimiga muvofiq ravishda aniqlansa, ikkinchi turdagi xarajatlar miqdori avtomobil yollari doimiy elementlarining zamonaviy harakat talablariga javob bera olmasligi (harakatlanish qismining kengligi, qiyaliklar,

korinish masofalarining ta'minlanishi, sun'iy inshootlarning yuk kotarish qobiliyatlari va gabarit olchamlari) kabi korsatkichlarga bogliq boladi. Bunday nomutanosibliklarni yoqotish uchun bajarilishi kerak boladigan ishlar hajmi, ularni amalga oshirilish muddatlari har bir yol uchun mutlaqo individual bolib, tabiiy yeyilish oqibatlarini yoqotish boyicha bajariladigan ishlar hajmi va muddatlaridan kora koproq boshqa omillarga bogliq boladi.

Amaldagi harakat intensivligi yolga berilgan texnik kategoriyaning yuqori chegarasidan ortib ketgan hollarda, yolni yuqoriroq texnik kategoriyaga otkazish uchun uni qayta qurish masalasini qoyishga rasmiy ravishda asos paydo boladi, ya'ni uni rekonstruksiya qilishga. Uning konkret bajarilishi muddati esa sarflanishi kerak bolgan kapital mablaglarning samaradorligi hisob kitoblari bilan asoslanishi kerak.

Yol xojaliklarining, byudjet moliyalashtirishidan tashqari, ya'ni xojalik hisobida bolgan asosiy fondlarni qayta tiklash amortizatsiya ajratmalari hisobiga amalga oshiriladi.

Asosiy fondlarni oddiy qayta ishlab chiqarish (tiklash) uchun mablaglar ishlab chiqarish xarajatlari tarkibiga bilgilangan me'yorlar va hajmda asosiy fondlarning yeyilishini aks ettiruvchi amortizatsiya ajratmalarini kiritish yoli bilan hosil etiladi (yigilib boriladi).

Amortizatsiya ajratmalarining umumiy uyushmasi u yoki bu inventar ob'ekt uchun butun xizmat muddati mobaynida toliq yemirilish sodir bolgach, uni tasarrufidan chiqarilganda almashtirish uchun, hamda xizmat muddati davomida kapital ta'mirlashlar uchun va ba'zan tasarruf jarayonida ularni ba'zan tasarruf jarayonida ularni modernizatsiya qilish uchun mablaglar yigilib borishini ta'minlashi kerak. Bir yillik amortizatsiya ajratmasining miqdori, amortizatsiya umumiy uyushmasini uning bir yillik xizmatiga togri keladigan miqdorida aniqlanadi.

$$A = \frac{\Phi + K_p + M - \Phi_0}{T}$$

bu yerda, Φ – asosiy fondlar qiymati;

K_r – butun xizmat muddati uchun kapital ta'mirlashlar qiymati;

M – xuddi shu muddat mobaynida modernizatsiyaga qilinadigan xarajatlar;

Φ_0 – asosiy fondlarning qoldiq qiymati;

T – me'yoriy xizmat muddati.

Yillik amortizatsiya uyushmasining asosiy fondlar qiymatiga bolgan foiz nisbatiga amortizatsiya ajratmalarining me'yori deyiladi, ya'ni

$$H = \frac{A}{\Phi} \cdot 100$$

Amortizatsiya ajratmalarining me'yorlari asosiy fondlarning tabiiy va ma'naviy eskirishlarini hisobga olgan holda belgilangan.

2 tonnagacha yuk kotaruvchi yuk avtomobillari uchun amortizatsiya me'yorlari ular qiymatidan har 1000 km bosib otilgan masofa uchun belgilangan.

Binolar va inshootlar boyicha amortizatsiya ajratmalarining me'yorlari ularning konstruksiyasi va kapital qurilganligiga bogliq ravishda gishtni va temir beton binolar uchun 2,4-4,7%, yogochdan bolgan binolar uchun 7,0% etib belgilangan. Uy joy binolari uchun amortizatsiya ajratmalari faqat ularni kapital ta'mirlash uchungina hisoblanadi.

Barcha asosiy fondlarga amortizatsiya ajratmalari oyma-oy hisoblab boriladi, faqat belgilangan tartibda konservatsiyaga otkazilgan ob'ektlar bundan mustasno. Ta'mirlashda yoki toxtab turib qolgan mashinalar uchun amortizatsiyani hisobga olish toxtatilmaydi. Ijaraga berilgan asosiy fondlar uchun amortizatsiya ajratmasi ijaraga beruvchi tomonidan hisoblanadi.

Amortizatsiya ajratmalari fondlarining xizmat muddatidan qat'iy nazar hisoblanaveradi. Agar asosiy fondlar tarkibiga kiritilgan ob'ekt, xizmat muddati tugamasdan turib ishdan chiqsa, u holda uning ma'lum bir qismi qiymati yaratiladigan mahsulotga otmasdan qolib ketadi. Natijada zarar koriladi va bu zararining miqdori asosiy fondning likvidatsiya qilinish vaqtiga bolgan qoldiq qiymati bilan, uni likvidatsiya qilishdan tushgan mablag ortasidagi farqga teng boladi. Bu zarar moliyaviy faoliyat natijasiga, ya'ni foydalar va zararlar schetiga otkaziladi. Bunday holatlarda tasarruf etilishi toxtatilgan ob'ektlarni oz vaqtida hisobdan chiqarish muhim ahamiyatga ega. Aks holda, ularning ishdan chiqishi bilan bogliq bolgan zararlar yashiringan holda qolib, ob'ektlar avvalgidan asosiy fondlar hisobida turaveradigan va qurilish va yol mashinalari tasarrufi xarajatlari boyicha qurilish montaj ishlari tannarxining ortishiga sababchi boladilar. Va aksincha, belgilangan me'yorlarga nisbatan ob'ektlarning ishlash muddatlarining uzayishi yol qurilish (ta'mirlash) tashkilotiga amortizatsiya ajratmalari korinishidagi qoshimcha mablaglarga ega bolish imkonini beradi.

Asosiy fondlar boyicha amortizatsiya ajratmalari me'yorlangan miqdorda qurilish mahsulotining narxiga kiradi. +qurilish va ta'mirlash qurilish ishlari uchun

moliyalashtiruvchi tashkilot smeta narxlari boyicha tolovlarni amalga oshirar ekan, u qurilish (ta'mirlash qurilish) tashkilotiga, asosiy fondlardan tog'ri foydalanish sharoitida, tegishli amortizatsiya uyushmalarini ham tolab turgan boladi. Ammo amalda hisoblangan va mahsulot tannarxiga kirgizilgan amortizatsiya miqdori amalda mavjud bolgan asosiy fondlar va ulardan foydalanish rejimiga bogliq ravishda smeta narxiga kiruvchi uyushmadan kora koproq yoki kamroq bolishi mumkin. Asosiy fondlarning ortiqcha bolishligi yoki ulardan yomon foydalanish amalda mahsulot narxiga kiruvchi me'yorlangan darajadagidan kop amortizatsiya hisoblanishiga va bu modda boyicha zararning paydo bolishiga olib keladi.

Asosiy fondlarning har bitta ob'ektiga amalda ulardan qanday foydalanilayotganligidan qat'iy nazar amortizatsiya hisoblanadi. Shu sababli qurilish va yol mashinalari ishini tashkil etishni yaxshilash, ularga texnik xizmat korsatish va ta'mirlash usullarini takomillashtirish mashinalarning yillik ish kunlari sonini orttirib, amortizatsiya ajratmalari salmogining kamayishi hisobiga mashina smena tannarxining kamayishiga olib keladi.

Yol tashkilotlari butun amortizatsiya ajratmasi uyushmasidan mustaqil ravishda, ularni ishlab chiqarish va fan texnikani rivojlantirish yoki shunday ishlarga moljallangan boshqa fondlarga yonaltirish orqali foydalanadilar.

Amortizatsiya ajratmalari asosiy fondlarni qayta ishlab chiqarish (tiklash) uchun xizmat qiladigan korxonaga tegishli bolgan mablaglar manbalarining biri bolib hisoblanadi. Asosiy ishlab chiqarish fondlarini toldirib turish uchun, foydadan tasdiqlangan normativlar asosida, ishlab chiqarishni, fan texnikani rivojlantirish fondiga mablaglar ajratiladi. Undan tashqari ushbu fondga hisobdan chiqib ketayotgan asosiy fondlarni realizatsiya etiladigan boladigan tushumlar toliq yonaltiriladi.

Korxonalar ozlarining ishlab chiqarishni, fan texnikani rivojlantirish fondlaridan, ishlab chiqarishni tashkil etishni mukammallashtirish, uni texnik jihatdan qayta jihozlash va rivojlantirish, mehnatni ilmiy tashkil etish tadbirlarni joriy etish, yangi texnikani joriy etish uchun bankdan olingan ssudalar uchun qarzlarni tolash, qisqasi asosiy fondlarni oddiy va kengaytirilgan qayta ishlab chiqarish (tiklash) maqsadlarida erkin va bimalol foydalanadilar.

Nazorat uchun savollar.

- 1.Yol tashkilotlarining ishlab chiqarish va noishlab chiqarish (ishlab chiqarishda ishtirok etmaydigan) asosiy fondlari ortasidagi farq nimada?
2. Asosiy fondlarni yeyilishni hisobga olgan holda tiklanish qiymati boyicha baholash qanday axborotni beradi?
- 3.Yol tashkilotining asosiy ishlab chiqarish fondlariga ehtiyojini qanday aniqlash mumkin?
- 4.Asosiy fondlardan foydalanish samaradorligining natural va qiymat korsatkichlari qanday amaliy ahamiyatga ega?
- 5.Korrelyatsion regression tahlil uslublaridan foydalanib asosiy fondlardan foydalanishni tahlil etish natijasida qanday xulosalarga kelish mumkin?
- 6.Asosiy fondlardan foydalanishni yaxshilashning qanday yollari bor?
- 7.Asosiy fondlar boyicha amortizatsiya ajratmalarining vazifasi nima va ulardan qanday tartibda foydalaniladi?

Mavzu-4. Yol xojaligi tashkilotlarining aylanma kapitallari

Reja:

- 4.1. Yol xojaligida aylanma mablaglar va kapitalning iqtisodiy hususiyatlari va vazifalari.
- 4.2. Aylanma mablaglarni me'yorlashtirish va rejalashtirish.
- 4.3. Aylanma mablaglardan foydalanish korsatkichlari.

Asosiy iboralar va tushunchalar: Ishlab chiqarish aylanma fondlari, muomala fondlari, ishlab chiqarish zahiralari, tugallanmagan ishlab chiqarish, kelgusi davr harajatlari, tayyor mahsulot, pul mablaglari, hisob-kitoblardagi mablaglar, me'yorlanadigan va me'yorlanmaydigan aylanma mablaglar, normativlar, korxonaning ozigacha tegishli bolgan aylanma mablaglar, qarzga olingan mablaglar, fond sigimdorligi, aylanuvchanlik, aylanish davri, aylanma mablaglar aylanuvchanligini tezlashtirish va ular miqdorini kamaytirish.

Aylanma mablaglar iqtisodiy kategoriya sifatida kengaytirilgan qayta ishlab chiqarish jarayonini ta'minlaydilar va ikki xil korinishdi boladilar – ishlab chiqarish aylanma fondlari va muomala fondlari korinishida. Ishlab chiqarishning aylanma fondlari

bitta ishlab chiqarish siklida ishtirok etib, o'zining buyum korinishini o'zgartiradilar va o'z qiymatlarini tayyorlagan mahsulot qiymatiga toliq otkazadilar.

Muomala mablaglari (hisob-kitoblardagi mablaglar, kassadagi va schetlardagi pul mablaglari) toxtovsiz ravishda doimo aylanma fondlarning tovar korinishidagi pul korinishiga, pul korinishidagi tovar korinishiga aylanib turishlarini, ya'ni qayta ishlab chiqarish jarayonining uzluksizligini ta'minlaydilar.

Aylanma mablaglar harakati hisob butun xalq xojaligi boyicha, tarmoqlar va alohida korxonalar boyicha olib boriladi. Xalq xojaligi strukturasi aylanma mablaglarni quyidagi elementlar boyicha taqsimlanishini ko'zda tutadi: tovar-material boyliklar, jonatilgan tovarlar va korsatilgan xizmatlar, pul mablaglari, debitorlar, boshqa aylanma mablaglar.

Oz navbatida, tovar-material boyliklar ishlab chiqarish zahiralar, tugallanmagan ishlab chiqarish, kelgusi davr harajatlari, tayyor mahsulot, tovarlar va hokazolardan tashkil topadi.

Aylanma mablaglarning doimiy ravishda ishlab chiqarish sferasidan muomala sferasiga, songra yana ishlab chiqarish sferasiga o'tib turishi, mablaglarning aylanishi deb nomlanadigan iqtisodiy jarayonni xarakterlaydi. Aylanish tezligi qanchalik yuqori bolsa, yo'l xojaligida ishlab chiqarish jarayonini normal kechishligi uchun shunchalik kamroq mablag kerak boladi.

Yo'l xojaliklari aylanma mablaglarining tarkibi umumiy xalq xojaligidagi aylanma mablaglar tarkibi bilan deyarli bir xil, lekin yo'l xojaliklarining vazifalari va faoliyatlariga bogliq bolgan oz xususiyatlariga ega.

Yo'l xojaliklari uch xil turdagi faoliyat boyicha xarakterlanadilar: pudrat qurilishi, yollarni tasarruf etish, sanoat ishlab chiqarishi. Har qaysi faoliyat turi boyicha aylanma mablaglarni balans moddalari boyicha yagona usulda guruhlashtiriladi.

I. Ishlab chiqarish aylanma fondlari.

A. Ishlab chiqarish zahiralar (asosiy materiallar, konstruksiyalar va detallar, kam qiymatli va tez yeyiluvchi predmetlar, boshqa materiallar va yonilgi).

B. Ishlab chiqarishdagi mablaglar (tugallanmagan ishlab chiqarish, kelgusi davr harajatlari).

II. Muomala fondlari.

A. Tayyor mahsulot;

B. Pul mablaglari;

V. Hisob-kitoblardagi mablaglar.

Asosiy materiallar, konstruksiyalar, detallar (sheben, shagal, qum, gisht, yigma konstruksiyalar, qurilish va arxitektura detallari) ishlab chiqariladigan mahsulotning buyumlashgan asosini tashkil qiladi.

Kam qiymatli va tez yeyiluvchi predmetlarga xojalik inventarlari, hizmat muddati bir yilgacha va narxi 10000 som gacha bolgan asbob-uskunalar kiradi.

Boshqa materiallar va yonilgi qurilish mahsuloti tarkibiga buyum sifatida kirmaydi.

Tugallanmagan ishlab chiqarish – bu buyurtmachiga topshirilmagan va haqi tolanmagan, tugallanmagan qurilish mahsuloti yoki qurilish montaj ishlaridir. Tugallanmagan ishlab chiqarish yol tashkilotlarining balansida hisobga olinadi.

Kelgusi davr harajatlari-ishlab chiqarishga birdaniga qilinadigan, lekin mahsulot yoki bajarilgan ishlar tannarxiga asta-sekin ma'lum qismlarda otkaziladigan harajatlardir. Bu harajatlarning asosiy maqsad vazifasi-oldinda kutilayotgan ishlab chiqarish jarayoniga tayyorgarchilikdan iborat. Yol xojaliklarida kelgusi davr harajatlariga quyidagilar kiradi:

- titulda hisobga olinmagan vaqtinchalik inshootlar va moslamalarga boladigan harajatlar;

- mashinalarni tasarruf etish qiymatlariga kiruvchi-ularni qurilish maydoniga yetkazib kelish va joyida montaj qilishga birdaniga boladigan harajatlar;

- trassa boylab vaqtinchalik tosh materiallari karerlarini ochishga boladigan harajatlar.

Yol xojaligida tayyor mahsulot faqat sanoat ishlab chiqarishidagina hisobga olinadi va qurilish hamda tasarruf faoliyatlarida u deyarli yoq, chunki buyurtmachi uchun tayyorlangan mahsulot toplanib qolmaydi, omborxonada saqlanmaydi va darhol ishlatila boshlaydi.

Buyurtmachilar bilan hisob-kitoblardagi mablaglar bu yol tashkilotlari tomonidan bajarilgan ishlar uchun taqdim etilgan schetlardagi, lekin hali tolov muddati yetib kelmagan mablaglardir.

Aylanma mablaglarni rejalashtirish quyidagilarni kozda tutadi:

-aylanma mablaglarning alohida elementlari boyicha me'yorlarni hisoblash (kun, %);

-tegishli elementlar boyicha bir kunlik aylanish uyushmasini aniqlash (pul korinishida);

-pul korinishida korxonaning oziga tegishli aylanma mablaglar normativlarini aniqlash (som);

-korxonaning oz aylanma mablaglari boyicha belgilangan normativlarni qoplash manbaalarini aniqlash.

Mablaglarni limitlashtirish nuqtai nazaridan olganda me'yorlanadigan va me'yorlanmaydigan aylanma mablaglar mavjud. Me'yorlanuvchi aylanma mablaglarga ishlab chiqarish zahiralar, tugallanmagan ishlab chiqarish, kelgusi davr harajatlari va buyurtmachilarga bajarilgan ishlar uchun hisob-kitoblardagi mablaglar kiradi.

Me'yorlanmaydiganlarga barcha turdagi debitorlik qarzlari: buyurtmachilar uchun bajarilgan, lekin oz vaqtida tolanmagan hisob-kitobdagi mablaglar, jonatilgan tovarlar va korsatilgan hizmatlar va boshqalar uchun haqlar kiradi. Bu mablaglarning miqdori operativ ravishda aniqlanadi.

Me'yorlashtirish-aylanma mablaglarni tashkil etish va ulardan foydalanishni nazorat etishning muhim vositasidir. Me'yorlashtirishning togri tashkil etilishi qurilishni zarur resurslar bilan ta'minlash va ulardan ratsional foydalanish sharoitini yaratadi.

Aylanma mablaglarni me'yorlashtirish-bu har bir pudratchi tashkilot boyicha ularning zaruriy minimal miqdorini toligicha va alohida elementlari boyicha belgilashdir.

+qurilish faoliyati boyicha aylanma mablaglarning miqdori davlat pudrat tashkilotlarida aylanma mablaglarni me'yorlashtirish togrisidagi instruksiyaga muvofiq ravishda belgilanadi.

Belgilangan normativ ehtiyoji chegarasida korxonalar ozlariga tegishli bolgan aylanma mablaglar bilan ta'minlanadilar.

+qurilish tashkilotida oziga qarashli aylanma mablaglarning pul korinishidagi normativi rejalashtirilayotgan davr oxirida hisoblanadi, normativga nisbatan asoslangan tarzda boladigan barcha ogishlar qarz mablaglar hisobiga qoplanadi.

Pudratchi qurilish yoki tasarruf tashkiloti uchun kerak boladigan aylanma mablaglarning miqdori konkret sharoitga-ishlar hajmi va strukturasi, materiallar sarfi, mehnat sarfi, ta'minot xarakteri va komplektlash, buyurtmachilar bilan hisob-kitob qilish

shartlariga bogliq boladi. Shu sababli aylanma mablaglarni rejalashtirish va me'yorlashtirish tovar-material boyliklari strukturasining har bir tashkil etuvchi boyicha alohida amalga oshiriladi.

Me'yorlashtirishning asosida yol tashkilotlari bolimlarining konkret ish sharoitlarini hisobga oluvchi aylanma mablaglar me'yorlarini ishlab chiqish yotadi. Moddiy boyliklar va harajatlarning ba'zi turlari boyicha oborot mablaglarining har qaysi elementi boyicha me'yorlar togridan-togri hisob-kitob qilish uslubi yordamida ishlab chiqiladi. Me'yorlarni ishlab chiqishda, aylanma mablaglardan foydalanish samaradorligini oshiruvchi, materiallar va mehnat harajatlarini kamaytiruvchi, moddiy-texnika ta'minotini yaxshilovchi, buyurtmachilar va yetkazib beruvchilar bilan hisob-kitoblarni mukammallashtiruvchi, hujjatlar aylanishini tezlashtiruvchi, tashkiliy-texnikaviy tadbirlar hisobga olinishi kerak. Bir xil ish profiliga ega bolgan yol qurilish tashkilotlari uchun, ya'ni ta'minot va bajarilgan ishlar uchun hisob-kitoblari oxshash tashkilotlar uchun, yuqori tashkilot aylanma mablaglar elementlari boyicha tipik me'yorlar ishlab chiqishi mumkin. Me'yorlar qator yillar mobaynida amal qilib, vaqti-vaqti bilan texnologiyaning ozgarishi va qurilish ishlab chiqarishini tashkil etish, ularning strukturasini va xarakteri, moddiy-texnika ta'minoti rejalari, bajarilgan ishlar uchun hisob-kitoblar tizimi va boshqa reja korsatkichlarida ozgarishlar sodir bolgan holatlarda qayta korib chiqiladi va aniqlashtiriladi.

Aylanma mablaglarning elementlari boyicha tasdiqlangan me'yorlar asosida yol qurilish tashkilotining moliyaviy xodimlari har yili joriy rejani tuzishda korxonaga tegishli aylanma mablaglar normativini, yillik reja korsatkichlariga asoslanib, pul korinishida aniqlab chiqadilar.

Aylanma mablaglarning pul korinishida ifodalangan normativi N reja boyicha bir kunlik reserslar harajatini (masalan, asosiy materiallar) zahira kunlarining umumiy me'yoriga harajat miqdori esa yillik resurslar iste'mol hajmini yildagi kunlar soniga bolib topiladi:

$$H = \frac{M}{365} \cdot H_n$$

bu yerda, M-materiallar iste'molining yillik hajmi, ming som;

N_p -zahira kunlari soni, kun

Ishlab chiqarish zahiralarini rejalashtirish

Ishlab chiqarish jarayonining bir maromlilik va uzluksizligini ta'minlash uchun yol xojaligi bolimlari ish sharoitiga togri keladigan ishlab chiqarish zahiralar bilan ta'minlangan bolishlari kerak. zahiralar tashkil etish zaruriyati shundaki, alohida turdagi asosiy materiallar turlari boyicha yetkazib berishlar miqdori u materiallarni iste'mol qilish muddatlari bilan mos kelmaydi.

Davrdan davrga otuvchi zahiralar-bu yol tashkiloti uchun zaruriy bolgan rejadagi material resurslardir.

Davrdan davrga otuvchi materiallarning umumiy zahirasi quyidagilarni kozda tutadi:

- materiallarning yetkazib berilishlari orasidagi omborxonada bolish vaqtlari

- ya'ni joriy zahira N_{tek} (M_{joriy})

- materiallarni texnologik jihatdan ishlab chiqarishga tayyorlash vaqti, tayyorgarchilik zahirasi N_{podg} ($N_{tayyorg.}$)

- tolov hujjatlarining yetib kelishi bilan moddiy boyliklar yetib kelishi bilan moddiy boyliklar yetib kelishi orasidagi vaqt farqi-transport zahirasi $N_{tr.}$

- materiallarning qurilish tashkiloti omborxonasida kafolatlangan zahira sifatida bolish vaqti, N_{gar} ($N_{kafolat}$)

$$H_{n.3.} = H_{mek} + H_{no\partial z} + H_{mp} + H_{zap}$$

Joriy zahiraning miqdori materiallarning yetib kelish vaqtlari va ularni toxtovsiz iste'mol etilishlari bilan bogliq. U yetkazib berishlarning vaqtlari bilan togri-togri bogliq, chunki materiallar qanchalik tez-tez keltirilib turilsa, shunchalik joriy zahira miqdori kamroq boladi. Joriy zahira me'yori odatda ikkita yetkazib berishlar orasidagi vaqt intervalining 50% miqdorida qabul qilinadi.

Tayyorgarchilik zahirasi komplektlanish, materiallar sifatini laboratoriyada tekshirish, materialni qabul qilish va omborxonadan yetkazib olib kelish vaqtlarini hisobga oladi.

Transport zahirasi moddiy boyliklarning temir yol orqali yetib kelishi vaqti bilan tolov hujjatlarini pochta orqali yetib kelish vaqtlari orasidagi farqdan iborat.

Kafolat zahirasi yetkazib berishlardagi bir maromlilikni kutilmagan holda buzishlarini oldini olish uchun kerak. Uning miqdori joriy zahira me'yorining 50% miqdorida qabul qilinadi.

Korxonaning oziga tegishli bolgan aylanma mablaglar me'yori, ya'ni yonilgi va boshqa materiallar zahirasini hosil qilish uchun zarur bolgan mablaglar me'yori ham, rejalashtirilayotgan davrdan oldingi yilda amalda mavjud bolgan ortacha ma'lumotlarga asoslanib, kunlarda belgilanadi.

Kam qiymatli va tez yeyilib ketadigan predmetlar zahirasini hosil qilish uchun kerak boladigan aylanma mablaglar me'yori ham rejalashtirilayotgan yildan avvalgi yil hisobotlari asosida aniqlanadi va bir ishlovchiga nisbatan pul korinishida belgilanadi.

Aylanma mablaglarni ishlab chiqarish jarayonida me'yorlashtirish

Ishlab chiqarish jarayonida band bolgan aylanma mablaglar tarkibining eng kop qismini tugallanmagan ishlab chiqarishdagi mablaglar tashkil etadi. Ularning miqdori bajarilgan ishlar uchun qabul qilingan tolovlar tizimiga bogliq.

Tugallanmagan ishlab chiqarish boyicha aylanma mablaglarni me'yorlashtirishda hisob-kitoblar ob'ektlar boyicha alohida-alohida amalga oshiriladi, ya'ni barcha ishlar tugagandan song tolovlar amalga oshiriladigan, tugallangan bosqichlar uchun oraliq tolovlarsiz tolov amalga oshiriladigan va reja boyicha bajarilgan ishlar hajmi uchun har oyda tolovlar amalga oshiriladigan ob'ektlar boyicha va hokazo.

Tugallanmagan ishlab chiqarish uchun aylanma mablaglarning normativi, qurilish montaj ishlariga boladigan ortacha bir kunlik harajat miqdoriga, mablaglarning tugallanmagan ishlab chiqarish jarayonida bolish vaqtiga va harajatlarning osib borish darajasiga bogliq boladi. Bajarilgan ishlar uchun (reja boyicha) har oyda muntazam ravishda tolovlar amalga oshirilib tursa, tugallanmagan ishlab chiqarish harajatlarni qoplash uchun aylanma mablaglar normativi, korxonaning oz kuchi bilan bajariladigan yillik ish hajmining 10% miqdorida belgilanadi. Barcha ishlar tugatilgandan song yoki ma'lum bir tugatilgan bosqich uchun tolovlar amalga oshiriladigan ob'ektlar boyicha, tugallanmagan ishlab chiqarishga aylanma mablaglar normativi quyidagi formula yordamida hisoblanadi:

$$H_{\text{и.п-го}} = 3 \cdot D \cdot K \cdot O, \text{ som}$$

bu yerda, Z-smeta boyicha ortacha bir kunlik ishlab chiqarish harajatlari miqdori, som

D-mablaglarning tugallanmagan ishlab chiqarishda bolish vaqti, kun;

K-harajatlarning tugallanmagan ishlab chiqarishda osib borish koeffitsiyenti;

O-ob'ektdagi ishlarning rejadagi tannarxining ularning smeta qiymatiga nisbati.

Harajatlarning osib borish koeffitsiyenti tugallanmagan ishlab chiqarish ortacha hajmini butun ishlab chiqarish sikli davri uchun ob'ektning qiymatiga bolib topiladi. Harajatlar bir maromda ortib boradigan holatlarda tugallanmagan ishlab chiqarish uyushmasini, ishlab chiqarish siklining boshlanishi va tugallanishiga ob'ekt qiymatiga bolib aniqlanadi va u 0,5 ga teng boladi.

Harajatlar bir maromda ortib bormaydigan holatlarda, qurilishning boshlanish davrida qanchalik kop mablag sarflangan bolsa, koeffitsiyentning qiymati ham shunchalik yuqori boladi. Har bitta konkret holat uchun tugallanmagan ishlab chiqarish ishlarining bajarilishi boyicha tuzilgan kalendar reja va harajatlarning etanlar taqsimlanish ma'lumotlari asosida hisoblab chiqilishi kerak.

Kelgusi davr harajatlari uchun aylanma mablaglar normativi oxirgi 2-3 yilda shakllangan qurilish-montaj ishlari hajmidagi bu mablaglarning egallagan miqdori asosida yoki qisob-kitob yoli bilan aniqlanadi.

Muomala sferasidagi aylanma mablaglarni me'yorlashtirish

Muomala sferasidagi aylanma mablaglarning miqdori bajarilgan ishlar uchun schetlar boyicha buyurtmachilarning karzlari pul mablaglari, vaqtinchalik boshqa tashkilotlarda bolgan mablaglar (debitorlar) har qaysi elementlar boyicha alohida – alohida aniqlanadi. Masalan, bajarilgan ishlar uchun buyurtmachilar bilan hisoblashishi uchun aylanma mablaglarning reja boyicha miqdorini hisob-kitob opreatsiyalarini rasmiylashtirish va otkazish uchun zarur bolgan davriylik va vaqt, korxonaning oz kuchi bilan bajariladigan ortacha bir kunlik ish hajmi, ya'ni rejalashtirilgan tannarx boyicha yillik ish hajmini 365 ga nisbati, asosanib hisoblab chiqarish mumkin.

Doimiy kamaymaydigan pul mablaglari qoldigining rejadagi miqdori yol tashkilotini buyurtmachilarga ishlarni topshirish, schetlarni yozish va ularni tolov uchun taqdim etish vaqtlari davrida pul mablaglari bilan ta'min etilishi uchun belgilanadi. Bunda bajarilgan ishlarni buyurtmachilarga topshirish, qabul qilish, hisob-kitob hujjatlarning pudratchi va moliyalashtiruvchi tashkilot banklari ortasidagi pochta aloqalariga zarur boladigan vaqtlar hisobga olinadi.

Yol tashkiloti boyicha aylanma mablaglar normativi, aylanma mablaglarning barcha elementlari boyicha hisoblab chiqilgan normativlar yigindisiga teng boladi. Yol tashkiloti ixtiyorida bolgan aylanma mablaglarni umumiy xarakterlash uchun, aylanma mablaglarning (korxonaga qarashli bolgan) umumiy me'yoriy foizlarda hisoblab

chiqiladi, buning uchun aylanma mablaglar umumiy me'yorini rejalashtirilayotgan yilda smeta qiymati boyicha korxonaning oz kuchi bilan bajariladigan qurilish-montaj ishlari hajmiga bolinadi.

Aylanma mablaglarni hosil qilish manbaalari

Aylanma mablaglarning hosil bolish manbaalari – bu moliyaviy resurslardir.

Yol tashkilotlarining aylanma mablaglari hosil bolish manbaalari boyicha korxonaning oziga tegishli va qarzga olinadigan, ya'ni bank muassasalaridan vaqtincha foydalanish uchun olingan (kreditlar), buyurtmachilar yoki boshqa tashkilotlardan vaqtinchalik jalb etilgan (kreditorlar) mablaglaridan iborat bolishi mumkin.

Korxonaning oziga tegishli bolgan aylanma mablaglar korxonaning oz mablaglaridan va oz mablaglariga tenglashtirilgan mablaglardan (turgun passivlar) tashkil topadi.

Korxonaga tegishli mablaglar bilan yol tashkilotlari ularni tashkil etilishida ta'min etiladilar. Korxonaning mablaglarini qoshimcha ravishda toldirib turish manbaalari bolib korxona oladigan foyda va kapital mablaglar hiobiga olinadigan mashina va uskunalar bilan birga keladigan asbob-uskunolari, ehtiyoj qismlarning qiymatlari xizmat qiladi.

Korxonaga tegishli mablaglar yol xojaligida doimiy foydalanishda bolib, uni xojalik mustaqilligining zaruriy sharti hisoblanadi.

Korxona oborot mablaglariga «turgun passivlar» deb ataluvchi moliyaviy resurslar ham tenglashtiriladi, ular hisob-kitoblar sharti boyicha tashkilotda aylanishda boladilar.

Turgun passivlarga quyidagilar kiradi:

-ishchi va xizmatchilarga oyning ma'lum bir kunlarida berilganligi sababli hosil boladigan ish haqi boyicha doimiy minimal qarz; bu qarzning qiymati bir kunlik ish haqi fondlarining oy boshidan ish haqi tolanadigan kungacha otadigan kunlar soniga kopaytmasiga teng boladi.

-ish haqi boyicha turgun passivning qiymatidan belgilangan foiz boyisa aniqlanadigan ijtimoiy sugurtaga ajratmalar boyicha minimal qarz;

-biror bir tolovlar uchun yil mobaynida rezervlanib boriladigan pul mablaglari; masalan, har oy qurilish montaj ishlari tannarxiga qoshilib boriladigan va keyinchalik ishchi va xizmatchilarning ta'tillarini tolovi uchun ishlatiladigan mablaglar.

-iqtisodiy ragbatlantirish fondlaridagi mablaglar;

-tolov uchun rozilik berilgan, lekin tolov muddati xali yetib kelmagan schetlar boyicha mahsulot yetkazib beruvchilarga qarzar;

-kapital ta'mirlash uchun materiallar zahirasini toldirishga sarflanadigan amortizatsiya fondlaridagi mablaglar;

Hozirgi paytda pudratchi qurilish tashkilotlarining aylanma mablaglarga bolgan ehtiyojining kopgina qismi qarzg olinadigan mablaglar jalb etilgan moliyaviy resurslar, birinchi navbatda bank kreditlarning mablaglari hisobiga qoplanadi.

+arz mablaglarining kopgina qismini materiallarning sezonlik zahirasini hosil etish, tugallanmagan ishlab chiqarish hajmini vaqtinchalik ostirish, yangi texnikani joriy etish va boshqalarga yonaltirilgan qisqa muddatli bank kreditlari tashkil etadi. Hozirgi kunda aylanma mablaglarni hosil qilishda kreditlarning roli ancha kengaytirilgan. +arz mablaglarining miqdori moliyalashtiruvchi bankning kredit rejasida va yol tashkilotining moliyaviy rejalarida oz ifodasini topadi.

Aylanma mablaglardan foydalanish samaradorligi ularning aylanuvchanlik korsatkichlari bilan baholanadi.

Ular qatoriga quyidagilar kiradi:

-fond sigimdorligi-bu korsatkich bajarilgan qurilish-montaj ishlarining har bir somiga togri kelayotgan solishtirma aylanma mablaglar miqdorini bildiradi.

$$K_{\phi} = \frac{OC}{Q_{zod}}$$

bu yerda, OS-aylanma mablaglar summasi, ming som

Q_{god} -yillik mahsulot ishlab chiqarish hajmi, ming som (masalan pudrat faoliyati boyicha korxonaning oz kuchi bilan bajargan qurilish-montaj ishlari hajmi).

-aylanuvchanlik koeffitsiyenti yoki aylanma mablaglarning ma'lum bir muddat ichidagi aylanishlari soni; u aylanma mablaglarning yillik ortacha qiymatining har bir somiga yil mobaynida togri kelgan mahsulot hajmini (qurilish montaj ishlari hajmini) xarakterlaydi.

$$K_o = \frac{Q_{zod}}{OC}$$

-bir aylanishga sarflanadigan vaqt (yoki bir aylanishning kunlar hisobida davom etuvchanligi):

$$\mathcal{A} = \frac{OC \cdot T}{Q_{zod}} = \frac{T}{K_o}$$

bu yerda, T-aylanma mablaglarning aylanuvchanligi aniqlanayotgan davrdagi kunlar soni.

Misol: aylanma mablaglarning umumiy uyushmasi boyicha bitta aylanish davri aniqlansin. +qurilish montaj ishlarining yillik hajmi 12,5 mln. som; aylanma mablaglarning ortacha yillik qiymati 4,65 mln. com; $N_q 360$ kun.

$$D = \frac{4,65 \cdot 360}{12,5} = 134_{\text{кун}}$$

Pudratchi qurilish tashkilotlari boyicha bu korsatkichning ortacha qiymati 150 kunga teng.

-aylanuvchanlikning tezlashuvi hisobiga aylanma mablaglrga boladigan extiyojning kamayishi, ya'ni aylanma mablaglarning bolishi. Boladigan aylanma mablaglar summasini quyidagicha aniqlash mumkin:

$$OC_{\text{блиц}} = \frac{Q_{\text{сод}} \cdot (D_{\text{баз}} - D_{\text{пл}})}{T_{\text{пл}}}$$

bu yerda, $D_{\text{баз}}$ va $D_{\text{пл}}$ –bазis va rejalashtirilayotgan davrlar uchun bir aylanishga sarflanayotgan vaqt miqdorlari, kun;

$T_{\text{пл}}$ –rejalashtirilayotgan davrdagi kunlar soni, kun.

Misol: koprik qurish tresti yil mobaynida oz kuchi bilan 22900 ming somlik qurilish-montaj ishlarini bajaradi. Aylanma mablaglarning me'yorlanadigan qismi boyicha bir aylanishiga 104 kun rejalashtirilgan bolib, amalda esa 97 kunni tashkil etdi. U holda aylanma mablaglardan foydalanishning yaxshilanishi va aylanish tezligining ortishi hisobiga mablag miqdori:

$$OC_{\text{блиц}} = \frac{22900 \cdot (104 - 97)}{360} = 251 \text{ ming somni tashkil etadi.}$$

Aylanuvchanlikning tezlashuvi hisobiga aylanma mablaglarning boshashi (tejalishi) absolyut va nisbat bolishi mumkin.

Absolyut boshash (tejalish) aylanma mablaglar ortacha miqdori hisobot davri mobaynida базis davriga nisbatan qisqarib, bajarilgan qurilish-montaj ishlari esa базis miqyosida saqlanib qolgan yoki undan kop bolgan holda yuz beradi. Aylanma mablaglarning nisbiy boshashi (tejami), agar aylanishlar hajmining osish tempi (bajariladigan qurilish-montaj ishlari) hisobot davrida aylanma mablaglar qoldiqlarining osish tempidan oldinda bolgan holatlarda sodir boladi.

Aylanma mablaglardan foydalanish samaradorligining barcha kursorliklari aylanma mablaglarning umumiy uyushmasiga nisbatan va me'yorlanadigan qismiga nisbatan ham aniqlanadi. Undan tashqari, aylanuvchanlik kursorliklari va mablaglar boshashi (tejami) aylanma mablaglarning alohida elementlari boyicha hisoblanadi.

Aylanma mablaglarning alohida elementlari boyicha aylanuvchanligi (ishlab chiqarish zahiralari, tugallanmagan ishlab chiqarish, pul mablaglari) aylanma mablaglar toliq aylanuvining qaysi stadiyalarida aylanuvchanligi ortganligi yoki sekinlashuviga yoq qoyilganligi togrisida xulosa chiqarish imkonini beradi. Xojalik faoliyatini rejalashtirish va tahlil qilishda aylanma mablaglar aylanuvchanligi ozgarishining, xususan, me'yoridan ortiq va ortiqcha tovar-material qiymatlarning paydo bolish sabablarini aniqlash nihoyatda muhim ahamiyatga ega.

Aylanma mablaglar aylanuvchanligini oshirish yollari

Yoq xojaliklarida aylanma mablaglar aylanuvchanligini oshirish ilmiy texnika progressining rivojlanishi, ishlab chiqarish texnologiyasi, uni tashkil etish va boshqarishni takomillashtirish bilan chambarchas bogliq.

Aylanma mablaglarning aylanuvchanligi yoq xojaligining bevosita qurilish-montaj va ta'mirlash - qurilish, avtomobil yollarini qurish va ta'mirlashni materiallar va yarimfabrikatlar, transport bilan ta'minlovchi barcha bolimlarining faoliyatlari natijasiga ham bogliq. Aylanuvchanlikni oshirishda reja bolimi ishini aniq tashkil etish, moddiy texnika ta'minoti, buxgalteriya, moliyaviy xojalik bolimlari ishi ham katta ahamiyatga ega.

+qurilish ob'ektlari muddatlari yoki alohida ishlarning bajarilishiga sarflanadigan vaqtlarning qisqartirilishi tugallanmagan ishlab chiqarishning umumiy hajmini kamayishiga va oz navbatida aylanma mablaglar aylanuvchanligining tezlashuviga olib keladi.

Aylanma mablaglar qiymatiga ishlab chiqarish moddiy boyliklari zahiralarning miqdori katta ta'sir kursoradi. Ishlab chiqarishning material zahiralari, buyumlar, konstruksiyalar, yarimfabrikatlar miqdorlariga juda kop omillar: yetkazib beruvchilarning uzoq - yaqinligi, yetkazib berishlarning bir maromligi va tezligi, transport turlari va tashish usullari, yetkazib berishlarning komplektligi va yetkazib berish hajmlari, yuklarni qabul qilish va ortish-tushirish harajatlari, omborxonalarga joylashtirish va komplektovkalash, hisob-kitob formalari va hujjatlarning aylanish tezliklari ta'sir etadi.

Moddiy texnika ta'minoti ishlarini takomillashtirish qurilish tashkilotlarining omborxonalaridagi materiallar zahiralarining kamayishiga va aylanma mablaglarga bolgan ehtiyojning kamayishiga sababchi boladi. Material zahiralaridagi aylanma mablaglarni ortiqcha bolgan moddiy boyliklarni aniqlash va realizatsiya qilish, tashish masofalarini kamaytirish, mahalliy materiallardan foydalanish, asbob-uskunalar xojaligini togri tashkil qilish va asboblarning xizmat muddatlarni uzaytirish ham ta'sir etadi.

Me'yordan ortiq materiallar zahirolari hosil bolmasligining muhim shartlaridan biri tayyorlovchi-zavodlar tomonidan, ularni komplektlash uchun sarflanadigan vaqtni qisqartirish maqsadida, tayyor holda va togri dan-togri qurilish maydonlariga, yetkazib berish ham katta ahamiyat kasb etadi.

Masalan: kichik va ortacha kopriklarni qurish uchun turli nomenklaturadagi barcha yigma-temirbeton elementlarni komplektlash qurilish maydonida moddiy-texnika ta'minotidagi uzilishlar sababli ishlarni toxtatib oldini olish maqsadida, avvaldan tayyorlab qoyilishi kerak. materiallar va konstruksiyalarni tayyorlovchi zavodlar tomonidan nokomplekt holda yetkazib berilishi qurilishlarda komplektlovchi zahiralarining ortishiga olib keladi, bu esa oz navbatida qoshimcha ravishda aylanma mablaglarga ehtiyojni yuzaga keltiradi.

Aylanma mablaglarga ehtiyojni kamaytirish uchun yil mobaynida materiallarni ishlarning bajarilishiga mos ravishda bir maromda yetkazib berish katta ahamiyatga ega. Yol xojaligida amalda qollaniladigan sezonlik zahira tayyorlash aylanma mablaglarga bolgan ehtiyojni kopaytiradi va aylanuvchanlikni sekinlashtiradi.

Muomala fondlaridagi aylanma mablaglar strukturasini tahlil qilish belgilangan normativlardan ortiq anchagina mavhumlashtirilgan mablaglarni aniqlash imkonini beradi. Bu mablaglar buyurtmachilar tomonidan bajarilgan ishlar uchun taqdim etilgan schetlar boyicha tolovlarni oz vaqtida amalga oshirmaganliklari uchun, boshqa tashkilotlar tomonidan yetkazib berilgan mahsulotlar yoki korsatilgan xizmatlarga haq tolanmasligi natijasida muomala sferasida chiqib ketadilar. Hisob-kitoblarni amalga oshirishlarda tartib o'rnatish, moliyaviy intizomga rioya qilish – muomala fondlaridagi mablaglarning aylanuvchanligini tezlashtiruvchi muhim yoldir

Nazorat uchun savollar.

- 1.Yol xojaligida aylanma mablaglarning vazifasi nima?
- 2.Toliq aylanish jarayonida aylanma mablaglar qanday korinishlarni oladilar?
- 3.Ishlab chiqarishning aylanma fondlarini me'yorlashtirishning maqsadlari nima?
- 4.Moddiy resurslar zahiralari boyicha aylanma fondlar normativi qanday hisoblanadi?
- 5.+qurilish tashkilotlarida aylanma mablaglarni hosil qilish va toldirishning asosiy manbaalarini aytib bering?
- 6.Yol xojaligida aylanma mablaglardan foydalanishning iqtisodiy samaradorligini baholash imkoniyatini qaysi korsatkichlar beradi?
- 7.Yol xojaligida aylanma mablaglar aylanuvchanligini tezlashtirishning asosiy yollarini aytib bering?

Mavzu-5. Yol xojaligida mehnat resurslari va mehnatga haq tolash.

Reja:

- 5.1. Yol xojaligi xodimlari (kadrlari).
- 5.2. Mehnat unumdorligi.
- 5.3. Ish haqi.

Asosiy atamalar va tushunchalar: Ishchilar, hizmatchilar, muxandis – texnik xodimlar va mutaxassislar, rahbarlar, talab, oquvchanlik, ixtisoslik, mehnat unumdorligi, mehnat talablik, omillar, ish haki, tarif stavkalari, tarif setkalari, tarif ixtisoslik ma'lumotnomalari, razryad, ishbay, mukofotli-ishbay, vaqtbay, mukofotli vaqtbay, mehnat haqi, ustama haqlar va qoshimcha tolovlar, YeTS (yagona tarif tizimi).

Ilmiy-texnik progressi natijalarining dadil joriy etilishi va shu asosida ishlab chiqarish intensivligining ortib borishi yol xojaligini yuqori ixtisosli ishchilar va muxandis-texnik xodimlarga bolgan talablarini qondirishga alohida e'tibor talab qiladi. Mehnatning texnik jihatdan qurollanganligi, zamonaviy texnika va texnologiyaning osish saviyasi bilan xodimlar (kadrlar) tayyorlash ortasidagi nomutanosiblik mehnat unumdorligi osish tempining pasayishiga, ishlab chiqarish quvvatlaridan toliq foydalanilmaslikka va ishlar sifatining pasayishiga olib keladi.

Hozirgi kunda avtomobil yollarini qurish, ta'mirlash va yaroqli holda saqlab turish bilan shugullanuvchi tashkilotlarda ishlovchilarning 70% ni ishchilar, 22-25% ni rahbar xodimlar, mutaxassislar va 5-8% ni xizmatchilar tashkil etadi.

Yol xojaligi tashkilotlari funksiyalarining oziga xosligi va birinchi navbatda, yol qurilish materiallarini qazib olish va qayta ishlash, yarimfabrikatlar tayyorlash bilan shugullanuvchi rivojlangan kop maqsadli yordamchi ishlab chiqarishni tashkil etish zaruriyati shunga olib keladiki, bevosita qurilish montaj ishlarida band bolgan ishchilar soni taxminan 50% ni tashkil etadi. qolgan ishchilr esa «noasosiy» ishlab chiqarish bilan banddirlar. Xizmat korsatuvchi xojaliklardagi ishchilar salmogi umumiy ishlovchilar sonining anchagina qismini, ya'ni 20% gachasini tashkil etib, ular asosan transport ishlarini bajarishda, remont-mexanika ustaxonalarida, MTT omborxonolari va bazalarida faoliyat korsatadilar.

Texnik progress natijasida avtomobil yollari qurilishi va ta'mirlashidagi ishlovchilarning sifat tarkibida muhim ozgarishlar yuz bermoqda-xodimlarning malakalari ortmoqda, ishchilar qoshimcha mutaxassislarni egallashmoqda, keng profili mexanizator xodimlar asosiy rolga ega bolib bormoqdalar.

Yol xojaliklarida boshqaruv tizimini takomillashtirish boyicha amalga oshirayotgan tadbirlar ta'sirida rahbar xodimlar va mutaxassislar soni bilan ishchilar soni ortasidagi nisbat ham ozgarib bormoqda.

Xodimlarga bolgan talabni aniqlash va ishchi xodimlar malakasini oshirib borish rejalangan tartibda yuqori malakali mutaxassis xodimlarga boladigan talabning balanslangan hisob-kitobi asosida, bu talabni qondirish manbaalari belgilangan holda amalga oshiriladi. Balanslangan hisob-kitob, yangi yol qurilish va ta'mirlash tashkilotlarining paydo bolishi, ishchilarning ishlab chiqarishdan ajralgan holda oliy oquv yurtlari va kolledjlarga oqishga ketishlari, qurolli kuchlar safiga chaqirilishlari, nafaqaga chiqishlari, oliy yoki orta maxsus oquv yurtlarini tugatishlari munosabiti bilan mutaxassilarning boshqa mansablarga otkazishlari natijasida qoshimcha ravishda malakali xodimlar tayyorlashga boladigan ehtiyojini aniqlash imkonini yaratadi.

Yuqori malakali ishchilar tayyorlashga boladigan talabning balanslangan hisob-kitobini bajarishdan oldin ishchilarning mutaxassisliklar boyicha tarkibiy tuzilishida sodir bolgan barcha ozgarishlar chuqur tahlil qilib chiqilishi kerak, bundan kozda tutiladigan maqsad ilmiy-texnika ta'sirida ishchi xodimlar strukturasida yuz berayotgan

ozgarishlarning asosiy tendensiyalarini aniqlashdir (Yangi mutaxassisliklar va ixtisoslarning paydo bolishi, alohida mutaxassisliklarga talabning kamayishi yoki ortishi va hokazo). Malakali ishchilarga boladigan qoshimcha talabni qondirishning ratsional manbaalari nisbatlarini belgilashda rejalashtirilayotgan ozgarishlar hisobga olinishi kerak.

Ma'lum bir hudud boyicha mehnat resurslari va ish joylari balansini ishlab chiqish, birlashma, korxona va tashkilotlarda kop smenali ishlashni tashkil etish, ish joylarining yuklanganligini oshirish maqsadida ish joylaridan foydalanishni tahlil qilish, kasaba uyushmasi organlari bilan birgalikda qayta taqsimlanish, ishga joylashish va boshagan ishlovchilarni qayta tayyorlashni nazorat qilish maqsadlari uchun kerak.

Yol xojaligining mehnat resurslariga bolgan talablarini qondirish asosan tashkiliy ravishda ishga qabul qilish, ishchi xodimlarni kasb – hunar kolledjlarida oqitib tayyorlash, aholining mehnatga qobiliyatli ishlamayotgan qismini jalb etish orqali amalga oshiriladi.

Tashkiliy ravishda ishga olinishi kerak boladigan ishchilar sonining rejaviy miqdori, qoshimcha ravishda ishchilarga boladigan talab bilan reja boyicha kolledjlarni tugatgan shaxslar, umumiy ta'lim maktablarini bitirganlar, zahiraga boshatilgan askarlar, uylarida yordamchi xojaliklarda band bolgan mahalliy aholining bir qismi va bevosita yol tashkilotlari joylashgan hududlardan ishga olinadigan nafaqaxorlar orasidagi farqqa teng boladi.

Yol xojaligi uchun rahbar va mutaxassis xodimlar tayyorlash avtomobil yollar, qurilish va politexnika oliy oquv yurtlari tizimi orqali amalga oshiriladi.

Yol xojaligini malakali xodimlar bilan ta'minlashda muhim omillardan biri xodimlar hnimsiz bilan kurash olib borishdir. Xodimlar oquvchanligi yol ishlarining mavsumiy xarakterga ega ekanligi, ijtimoiy-maishiy sharoitlarning yaxshi emasligi va boshqa sabablar bilan bogliq xodimlar oquvchanligi, oquvchanlik koefitsiyenti orqali xarakterlanib, uning qiymati yil mobaynida oz xohishiga kora hamda mehnat intizomini buzganligi uchun boshatilganlar sonining ishlovchilarning yillik ortacha soniga nisbatidan iborat.

Xodimlar oquvchanligi ta'sirida mehnat unumdorligi pasayadi, brak hisobiga yoqotishlar miqdori ortadi, yangi texnikani ozlashtirish susayadi. Xodimlar oquvchanligi ishlab chiqarishda mayib bolishlarning osib borishiga imkon yaratadi.

Xodimlar oquvchanligini keltirib chiqaruvchi sabablarni organish uchun boshovchilarga anketa sorovi otkazish tizimidan foydalaniladi. Bunday sorov natijasida olingan ma'lumotlar mutaxassisliklar boyicha boshayotganlarning sabablari strukturasini, mutaxassisliklar va sabablar boyicha boshaganlar tarkibini, sezonlar boyicha xodimlar hnimisiz aniqlash imkonini beradi. Ushbu tahlilga asoslanib xodimlar oquvchanligining sabablarni yoqotish tadbirlari ishlab chiqiladi. Xodimlarni saqlab qolish muhim ishlab qolishlarni ta'minlash uchun, har bir ishlovchiga yaxshi ishlab chiqarish, uy-joy va madaniy-maishiy sharoitlar yaratish kerak.

Ilmiy-texnika progressining tezlashuvi asosida ishlab chiqarishning intensivlashtirishning eng muhim shartlaridan biri uzluksiz ravishda xodimlar malakasini oshirib borishdir. Malaka deyilganda, ma'lum bir murakkablik, aniqlik va javobgarlik darajasidagi ishlarni bajarish uchun zarur bolgan kasbiy bilimlar va maxsus ishlab chiqarish tajribalari majmui tushuniladi.

Malaka darajasining ozgarishi malakali va yuqori malakali ishchilar salmogining ozgarishi bilan xarakterlanadi. Ortacha malaka darajasi ishchilarning ortacha razryadi orqali aniqlanadi va turli ishchilar guruhlarining (brigada, uchastka, qurilish tashkiloti) malaka darajasini solishtirish va uning dinamikasini kuzatib borish imkonin beradi.

Ishchi xodimlarining malakalarini oshirish individual brigada yoki kurslarda oqitish usullarida bevosita ish joylarida yoki maxsus oquv punktlari yoki markazlarida amalga oshiriladi.

Ishchilar oz malakalarini oshirish jarayonida mehnatning ilgor usullarini oqib organadilar va egallaydilar, ishlab chiqarish ilgorlarining tajribalarini organadilar, yangi texnikani va ishlab chiqarish texnikasi va ishlab chiqarish texnologiyasini ozlashtiradilar.

Rahbarlar, mutaxassislar va xizmatchilarning malakalarini oshirish tarmoq va tarmoqlararo kurslar tizimi, malaka oshirish institutlari va markazlarida amalga oshiriladi.

Mehnat unumdorligi mehnat jarayonining samaradorligini xarakterlaydi va ish vaqtiga nisbatan ishlab chiqarilgan mahsulot miqdorida aniqlanadi. Mehnat unumdorligining osishi jamiyat ishlab chiqarish kuchlarining rivojlanishini aks ettirib, yaratilgan ishlab chiqarish potensialidan intensiv foydalanish asosidir. Mehnat unumdorligining osishi – xalq farovonligini yanada oritishining bosh manbaasi bolib, pirovard natijada, ish haqining ortishi, moddiy ma'naviy ehtiyojlarni qondirishga

yonaltiriladigan ijtimoiy fondlarning osishi, mamlakat iqtisodiy potensialining mustahkamlanishiga olib keladi. Mehnat unumdorligini oshirish mamlakat va regionlardagi strategik ahamiyatga ega bolgan ijtimoiy – iqtisodiy masalalar yechimini tezlashtiruvchi muhim manbaa sanaladi.

Iqtisodiy nazariya boyicha individual va ijtimoiy mehnat unumdorliklari mavjud. Individual mehnat unumdorligi konkret tirik mehnatning unumdorligini aniqlaydi va u vaqt birligi ichida ishlab chiqarilgan mahsulot yoki mahsulot birligini ishlab chiqarish uchun sarflanayotgan ish vaqti miqdori bilan olchanadi. Vaqt birligi ichida qanchalik kop mahsulot ishlab chiqarilayotgan yoki mahsulot birligini ishlab chiqarish uchun qanchalik kam ish vaqti sarflanayotgan bolsa, individual mehnat unumdorligi shunchalik yuqori boladi.

Ammo ishlab chiqarishning umumiy samaradorligini xarakterlash uchun bu korsatkich yetarli emas, chunki korxonada yoki tarmoqda individual mehnat unumdorligining osishi har doim ham mahsulot birligini ishlab chiqarish uchung mehnat sarfi kamayayotganligini bildirmaydi. Bu korsatkich korxona yoki tarmoqqa bogliq bolmagan sabablarga kora ham kotarilishi mumkin. Shu sababli xalq xojaligi uchun ijtimoiy mehnat samaradorligini xarakterlovchi, ya'ni jonli mehnat va ishlab chiqarish vositalarida (materiallar, yarimfabrikatlar, konstruksiyalar, mehnat buyumlari va vositalari) buyumlashgan avvalgi mehnatning birgalikdagi samaradorligini ifodalovchi ijtimoiy mehnat unumdorligi korsatkichi muhim ahamiyatga ega.

Ijtimoiy mehnat unumdorligining osishi jonli va buyumlashgan mehnat sarfining birgalikdagi tejimini bildirib, bunda mahsulotdagi jonli mehnat sarfining kamayib borishida, buyumlashgan mehnat salmogining ortib borishida, lekin umumiy mehnat sarfi miqdorining kamayib borishida oz ifodasini topadi. qurilishda individual mehnat unumdorligi korsatkichi bu ish mahsuli bolib, bitta ishlovchi tomonidan ma'lum bir vaqtda ishlab chiqarilgan (smena, oy, yil) mahsulot miqdoridir.

Ijtimoiy mehnat unumdorligi esa yil mobaynida ishlab topilgan milliy daromad miqdorini moddiy ishlab chiqarish sohasida band bolgan ishlovchilar soniga nisbati tariqasida aniqlanadi.

Ijtimoiy mehnat unumdorligi xalq xojaligi strukturasi, fan va texnikaning rivojlanishi va boshqa omillarga bogliq. Individual mehnat unumdorligi – yangi texnikaning joriy etilishiga, ishlab chiqarishni mexanizatsiyalashtirish va

avtomobillashtirish mehnati, ishlab chiqarishni va boshqaruvni korxona va butun tarmoq miqyosida tashkil etilishining yaxshilanishiga bogliq boladi.

Yol xojaligida mehnat unumdorligi kop jihatdan avtomobil yollari tizimining rivojlanishini va ularning transport tasarruf holatlarini aniqlaydi, bu degan soz, yuklar va yolovchilarni tashish uchun boladigan harajatlar darajasini belgilaydi.

Mehnat unumdorligini rejalashtirish, hisobga olish va uning osishini nazorat qilish, dinamikasini aniqlashning eng muhim shartlari qatorida mehnat unumdorligini olchash uslubini takomillashtirish turadi.

Mehnat unumdorligini olchash uslublari xojalik boshqaruvining barcha bosqichlarida mehnat unumdorligini tahlil qilish, turli tashkilot va korxonalar faoliyatlarining natijalarini solishtirish imkoniyatlarini ta'minlashi zarur.

Modomiki, mehnat unumdorligi ishlab chiqarilgan mahsulot miqdori (yoki bajarilgan ishlar) va ish vaqt sarfi nisbatlaridan iborat ekan, mehnat unumdorligini olchash mahsulot miqdorini hisoblash uslubiga bogliq boladi va u natural yoki qiymat korsatkichlarida olchanishi mumkin.

Mehnat unumdorligi natural korsatkichlarida olchanishining mazmuni vaqt birligi ichida natural korinishida ishlab chiqarilayotgan mahsulot miqdorini aniqlashdan iborat boladi.

$$B_{nam} = \frac{Q_{nam}}{T_3} \text{ yoki } B_{nam} = \frac{Q_{nam}}{U_p}$$

Bu yerda V_{nat} – tegishli turdagi qurilish montaj ishlarining fizik olchov birliklaridagi hajmi (M^2, M^3, M, T)

T_z - bajarilgan qurilish montaj ishlariga bolgan mehnat sarfi (ishchi-kun)

Chr-tegishli davr mobaynida ishlarni bajarishda band bolgan ishlovchilarni ortacha royxat soni (Sr. spis. chisl)

Teskari nisbat $\frac{T_3}{Q_{nam}}$ alohida turdagi qurilish montaj ishlarining mehnat sigimdorligini (ishchi-kun; ishchi-soat) aniqlaydi, ya'ni alohida turdagi mahsulot birligiga yoki yiriklashtirilgan ishlar kompleksiga togri keladigan mehnat sarfi.

Mehnat unumdorligini natural korinishda olchash uslubi eng ishonchli, lekin qollanish sohalari chegaralangan, chunki alohida turdagi ishlar hamda har xil ishlarni bajaruvchi tashkilotlar boyicha mehnat unumdorligini solishtirish imkoniyatini berolmaydi. Natural uslub asosan brigadalar, zvenolar alohida ishchilar mehnat

unumdorligini solishtirishda, agar ular bir xil ishlarni yoki ish komplekslarini bajarsalar qollaniladi. Undan tashqari loyiha yechimlarining va ishlarini tashkil etish uslublarining tejamliligini solishtirishda ham qollaniladi.

+qurilishda va ta'mirlash - qurilish ishlab chiqarishida mehnat unumdorligining eng universal olchagichi qiymat korsatgichlarida ifodalash bolib, u ma'lum muddat uchun (oy, kvartal, yil) bir ishlovchiga togri keladigan qurilish mahsuloti smeta (narxlari) qiymatini aniqlashga asoslangan $B_{cm} = \frac{V}{q}$

Bu yerda V-qurilish tashkilotining oz kuchi bilan mehnat unumdorligi hisoblanayotgan davrda bajarilgan qurilish - montaj ishlari hajmi, som

Ch-hisob qilinayotgan davr uchun ishlovchilarning ortacha royxat soni, ishchi.

Mehnat unumdorligini qiymat korsatgichlarida olchash uslubi bitta korsatkichda qurilish ishlab chiqarishining turli mahsulotlari boyicha mehnat unumdorligini alohida tashkilotlar va butun tarmoq miqyosida umumlashtirish imkonini beradi.

Bir ishlovchiga pul korinishida togri keladigan yillik ish mahsuli mehnat unumdorligi osishining reja va hisobot miqdorlarini hisoblashda asosiy korsatkich sanaladi. Ammo ish mahsulini qiymat korinishidagi korsatkichi bajarilgan ish xodimlarini pul korinishda olchanganligi sababli oxirigacha mukammal emas.

Bu korsatgichga avtomabil yollari qurilishi keng kolamda olib borilganda materiallar sigimdorligi (materialo yomkost) katta ta'sir otkazadi, natijada bir xil sharoitda qimmatroq materiallardan foydalanayotgan qurilish tashkilotlarda uning qiymati yuqori boladi. Bjariladigan ishlar strukturasidagi sodir boladigan ozgarishlar, uning ozgarishi hatto bitta qurilish tashliloti miqyosida ham ob'ektiv tarzda mehnat unumdorligi korsatgichining pasayishiga sababchi bolishi mumkin.

Undan tashqari materiallar narxi, yuklarni tashish tariflari mashinalardan foydalanish narxlari ustama xarajatlar me'yorlarida sodir bolgan ozgarishlar ta'sirida qurilish-montaj ishlarining smeta qiymatlarida boladigan ozgarishlar qiymat korsatgichlarida aniqlashgan mehnat unumdorligining ozgarishiga olib keladi.

Bajarilgan ishlar hajmining qiymat korsatgichiga material sigimdorligining korsatadigan ta'sirini yoqotish maqsadida turli davrlarda turlicha xildagi material sigimdorligining notogri aks ettiruvchi ta'siridan xalos etilgan mehnat unumdorligi korsatgichlarini kiritishga harakat qilingan.

Mehnat unumdorligiga baho berish uchun normativ uslubi deb ataluvchi normativ me'yorlarni amalda sarflangan vaqt T_f bilan solishtirishga asoslangan usuldan foydalaniladi. Bu uslubni qollash normativ vaqtining nisbatan qisqarishi yoki ishchilar tomonidan mahsulot ishlab chiqarish me'yorlarining bajarilishini aniqlash imkonini beradi.

Normativ uslubining asosiy kamchiligi uning nisbiyligidir, chunki u brigada ishlab chiqarish uchastkasi, yol tashlilotidagi mehnat unumdorligining absalyut qiymati togrisida ma'lumot bermaydi va foydalanilayotgan ishlab chiqarish me'yorlarining progressivligi va texnik jihatdan asoslanganligi darajasiga bogliq boladi. Bir yillik tayyor qurilish mahsuloti ishlab chiqarishga joriy etish va uslubni qollanish doirasini kengaytirishga muhim shart - sharoitlar yaratadi.

Yol xojaligida qiymat usulida hisoblangan mehnat unumdorligi tabora osib bormoqda va uning osish templari ortacha ish haqi tempining osishiga nisbatan oldinda borish koeffitsenti 1,10-1,15 ni tashkil etmoqda.

Oldinda borish koeffitsenti quyidagi formula yordamida aniqlanadi

$$K_{on} = \frac{J_{np.mp.}}{J_{cp.3/n1}}$$

Bu yerda $J_{pr, mr}$ -mehnat unumdorligi indeksi (bir ishlovchiga ortacha mehnat mahsuli)

$J_{er.zgp}$ -ortacha ish haqi indeksi.

Mehnat unumdorligining osishi qator omillar ta'sirida yuz beradi. Ularning bir qismi individual mehnat unumdorligining osishiga shart sharoit yaratib sub'ektiv xarakterga ega, ya'ni asosan ishchiga bogliq; ishchining kasb madaniy darajasi, malakaliligi, ish staji va hakazo. Boshqa ob'ektiv omillar-ishlab chiqarish texnik saviyasining osishini, yangi texnika va texnologiyani joriy etilishini, ishlab chiqarish jarayonlarini mexanizatsiyalashtirish va avtomatlashtirishni, ishlab chiqarish quvvatlaridan foydalanishning yaxshilanishini, ishlab chiqarishda konsentratsiyalashuvning osishini, maxsuslashtirishning chuqurlashuvini, ishlab chiqarish va mehnatni tashkil etilishining takomillashuvini aks ettirib, ham jonli, ham buyumlashgan mehnatni tejashni ta'minlaydi.

Umuman mehnat unumdorligini osishini ta'minlovchi barcha oilma oil omillrni shartli ravishda 3 ta guruhga ajratish mumkin:

-ishlab chiqarish vositalarining rivojlanganlik saviyasi hamda ulardan foydalanish darajasini aniqlovchi moddiy texnik omillar;

-ishlab chikarishni va mehnatni tashkil etilishi saviyasini aks etuvchi tashkiliy omillar;

-ishchi kadrlarning tarkibi, ularning malaka saviyasi hamda ishlovchilarning mehnatga munosabatlariga bogliq bolgan ijtimoiy - iqtisodiy omillar.

Moddiy - texnik omillar ichida eng muhimlaridan biri konstruksiya yigma bolishligidan tobora kuchaytirish, effektiv qurilish materiallaridan foydalanish, yol qurilish va ta'mirlash ishlarida mexanizatsiyalashtirish va avtomatlashtirish darajasini oshirish yuqori unumdorlikka ega bolgan mashinalar bilan uskunalash hisobiga yordamchi ishlab chiqarishni rivojlantirishdir. +qurilishga texnik uskunalanganligining ortib borishi texnikalardan foydalanishni yaxshilashi, ya'ni smenalik koeffitsentining osishi, bekor turib olishlar va ish vatining unumsiz sarflanishining šisšarishi (hozirgi kunda u 25-30%ni tashkil etadi) bilan birga olib borilishi kerak qurilish tashkilotlarini yuori unumdorlikka ega bolgan texnikalar bilan uskunalash barobarida ishchilarini kichik mexanizatsiya vositalari va mexanizatsiyalashgan asbob uskunalari bilan ta'minlashni ham unutmash kerak, bu esa oz navbatida ular tomonidan qol kuchi bilan bajariladigan ishlarga mehnat sarfini kamaytirada.

Yol qurilish va ta'mirlash ishlab chiqarishni boshqaruvini yanada takomillashuvi konsetratsiyalashuvini kengaytirish, ishlab chiqarishni tashkil etishini yaxshilash bilan bogliq bolgan tashkiliy omillar mehnat unumdorligini osishiga katta ta'sir etadi.

Undan tashqari mehnat unumdorliginig osishi bajariladigan ishlarning stukturasiga ham bogliq (masalan, yillik ishlar hajmi dasturida joriy ta'mirlash salmogining ortishi mehnat unumdorligiga salbiy ta'sir etadi, chunki bu ishlar kop mehnat talab etadi hamda hududiy jihatdan tarqoq holda boladi). +qurilish montaj ishlarida band bolgan ishchilar bilan xizmat korsatuvchi yordamchi ishlab chiqarishdan ishchilar soni bilan rahbar xodimlar va mutaxassislar soni ortasidagi nisbatlar ham mehnat unumdorligiga ta'sir etadi.

Ijtimoiy-iqtisodiy omillarga quyidagilar kiradi: sotsialistik musobaqa turlarining rivojlanganligi, moddiy va ma'naviy ragbatlantirish usullari va turlarining takomillashganligi, ishlovchilarning madaniy texnik saviyasi, xodimlar malakasi va xodimlar oquvchanligi (tekuchest kadrov).

Mehnat unumdorligiga ta'sir etuvchi omillar turkumi shu bilan toliq tugadi deb bolmaydi. Tahlil qilishdan kozda tutilayotgan maqsadga qarab mehnat unumdorligi saviyasini aniqlovchi boshqa guruh omillar ham belgilanishi mumkin. Mehnat unumdorligiga alohida omillarning korsatadigan ta'siri korelatsion-regresion tahlil asosida aniqlanishi mumkin.

Avtomobil yollarining qurish va ta'mirlashda mehnat unumdorligi osishini ta'minlash imkoniyatlaridan toliq foydalanish maqsadida, ishlab chiqarish rejalarini tuzish bilan bir qatorda yol tashkilotlari tashkiliy-texnikaviy tadbirkor rejasini ham ishlab chiqaradi. Mehnat unumdorligini oshirish boyicha tadbirkorni loyihalashtirish mehnat vositalari va predmetlarini takomillashtirish, texnologiya va ishlab chiqarishni tashkil etish yonalishlari boyicha olib boriladi.

Yol xojaligida mehnat unumdorligini oshirishning asosiy yonalishlari quyidagilardan iborat:

- avtomobil yollarini qurish va ta'mirlash loyihalarini ishlab chiqarishning sifatini kotarish ob'ektlarini loyihalashtirish bosqichida yol qoplamalari, sun'iy inshootlar, yol elementlarining progressiv va texnologik turlarini qollashni kozda tutish kerak. Loyiha ishlanmalarida fan va texnikaning qol mehnatini keskin kamaytiruvchi eng oxirigi yutuqlarini qollash kerak;

- ishlab chiqarishning texnik saviyasini sezilarli darajada ozgarish. ishlab chiqarishga yangi texnikani joriy etilishi natijasida mehnatning mexanizatsiyalashtirish darajasi ortadi bu esa oz navbatida yol mehnatini qisqartirish va ishlab chiqarishni intensivlashtirish ob'ektiv shart - sharoitlarini yaratadi. Yana shuni ham hisobga olmoq kerakki hududiy jihatdan tarqoq holda bajariladigan yollarni joriy ta'mirlash ishlarini mexanizatsiyalashtirish imkonini beradigan yol texnikalarini yaratilishini ta'minlash kerak;

- xodimlar malakasini oshirish, mehnat intizomini mustahkamlash va ishlovchilarning ijodiy faolligini oshirish.

Ish haqi bu ishlovchiga uning sarflagan mehnatining miqdori va sifatiga mos ravishda tolanadigan ishtimoiy mahsulot ulushining pul korinishidagi ifodasidir. Bunday taqsimot mehnat unumdorligini oshirishga ishlovchilarning ham individual, ham butun jamoa mehnati natijalaridan moddiy manfaatdorligiga sharoit yaratadi.

Ish haqining tashkil etish asosida ishchilarning ish haqilarini diferensiya va tartibga soluvchi normativlar majmuasidan iborat bolgan tarif tizimi yotadi. Mehnatga haq tolash tarif tizimining asosiy elementlari tarif stavkalari, tarif setkasi va tarif kvalifikatsiya ma'lumotnomasidir. Mehnatga haq tolash tarif tizimini faqat Vazirlar mahkamasi belgilashi va ozgartirishi mumkin.

Tarif stavkalari har xil ishchilar guruhlar uchun ish vaqti birligiga mehnatlari uchun yollanadigan absolyut haq miqdorini pul korinishida ifodalaydi, qabul qilingan vaqtining olchov birligiga muvofiq ravishda soatlik, kunlik va oylik tarif stavkalari belgilanadi. Tarif stavkalari barcha kategoriya ishchilarning mehnatiga tolanadigan haq miqdorini aniqlovchi asosiy normativ qiymatdir. Ular mazkur tarmoqda ishlovchi ishchilarning mehnat sharoiti va intensifligini hamda tarmoqning xalq xojaligidagi tutgan ornini hisobga oladi.

Tarif setkasi mehnatning murakkablik darajasi, qiyinligi va javobgarligini xarakterlovchi tarif razryadlari majmuidan hamda har bir razryadga togri keladigan tarif koeffitsientlaridan iborat. Tarif koeffitsiyentlari biron bir razryadning tarif stavkasi 1 razryadning tarif stavkasidan necha marta ortiq ekanligini korsatadi, ya'ni

$$K = \frac{T_i}{T_1}$$

bu yerda T_i -i razryadning tarif stavkasi

T_1 -1 razryadning tarif stavkasi

Tarif kvalifikatsiya ma'lumotnomasi ma'lum bir razryad va kasbga tegishli ishchining kasbi boyicha zaruriy bilimlar hajmi va malakasini aniqlash boyicha korsatmalardan iborat.

Tarif kvalifikatsiya ma'lumotnomasi asosida ishchilar tarifatsiya qilinadi, ya'ni ishlarni qaysi tarif razryadiga tegishliligi aniqlanadi yoki ishchining malaka darajasiga kora uning tarif razryadi belginadi.

Ishchining razryadi uning malakasini aniqlaydi, ish razryadi esa ushbu ishni bajarishi kerak bolgan ishchining malaka darajasi belgilaydi. Ishchilar guruhining ortacha malakasini aniqlash uchun ishchilarning ortacha razryadi, ishlar guruhi uchun esa ishlarning ortacha razryadi hisoblanadi.

+qurilishda va ta'mirlash qurilish ishlab chiqarishda olti razryaddan iborat bolgan yagona tarif setkasi amal qiladi. Unda qurilish va ta'mirlash qurilish ishlarida ogir va zararli mehnat sharoitlarida ishlovchi ishchilarning soat tarif stavkalari ham belgilangan.

Ishlab chiqarish topshiriqlarini doimiy ravishda yuqori sifat bilan bajaruvchi, yangi kasb hunar ozlashtirgan ishchilarga ish haqi fondi tejami hisobidan qoshimcha haqlar belganadi va tolanadi. Ish sifati pasaysa yoki brak mahsulot ishlab chiqarilsa qoshimcha haq tolanmaydi.

Mehnat unumdorligining osishi, mehnat sarfining kamayishi, ishlovchilar soning qisqarishi, ish vaqti yoqolishiga chek qoyilishi ish hajmining ortishi hisobiga ish haqi fondining tejalishi yuqorilashtirilgan razryadni amalga kiritish uchun mablag ta'minotining muhim manbaalari hisoblanadi. Avtomobil yollari quruvchi va ularni ta'mirlovchi yol tashkilotlarining faoliyatlari samaradorligini oshirish ishlovchilar mehnatiga haq tolash tizimi va uning progressivligiga kop jihatdan bogliq.

Mehnatga hak tolashning turlari va tizimlari ishchilarda mehnatning ilmiy asoslangan uslublari va usullarini qollashga, ish vaqtidan mashina va uskunalaridan samarali foydalanishga va pirovard natijada, mahsulot ishlab chiqarishni hamda uni sifatini oshirishga manfaatdorlik uygotishi kerak. Xojalik islohoti ishchilar mehnatiga haq tolashning eng samarali turlari va tizimlarini aniqlashda korxonalarga keng mustaqilliklar berilishini kozda tutadi.

Yol xojaligida hozirgi kunda mehnatga haq tolashning ikki turi mavjud: ishbay va vaqtbay. Ishchining malakasi va bajarilgan ishining miqdoriga muvofiq ravishda ish haqi hisoblanadigan mehnatga ishbay haq tolash, idividual zvenoga yoki brigadaga nisbatan qollanilishi mumkin.

Mehnat unumdorligi individual ishchi (zveno, brigada) ning ish sharoitiga malakasi va mehnati intensivligiga bogliq bolgan hollarda mehnatga haq tolashning ishbay turini qollash maqsadga muvofiq. Undan tashqari mahsulot ishlab chiqarishning belgilangan me'yoriy, qat'i hisob kitobi va bajarilgan ishlari sifatini nazorat qilishning mavjud bolishi mehnatga haq tolashning ishbay turini qollashning zarur shartlari hisoblanadi.

Mehnatga haq tolashning ishbay turi togridan togri ishbay, mukofotli ishbay, arkkord va mukofotli arkkod turlariga bolinadi.

Togridan togri ishbay tizim bir birlik mahsulotga tolanadigan haq (rassenka) asosida hamma bajarilgan ish hajmiga ish haqi tolanishini ko'zda tutadi. Togridan togri ishbay tolashning yana bir turi arkkord haq tolash bolib, bunda ish haqi tugallangan ish kompleksi uchun tolanadi. Brigada (zveno)ga beriladigan arkkord naryadda ishning boshlanish va tugatilish muddatlari, kalkulyatsiya boyicha aniqlangan ish haqining miqdori korsatiladi.

Mukofotli ishbay tizimda, ishbay tolanadigan haqdan tashqari erishilgan ma'lum bir miqdorda yoki sifat korsatkichlari uchun mukofotlar ham tolanadi. Mahsulot ishlab chiqarishiga ishchi oz ta'sirini otkazolmaydigan, bajarilgan ish hajmi va sifatini aniq nazorat qilib bolmaydigan hamda mahsulot ishshlab chiqarishning belgilangan me'yorlari mavjud bolmagan hollarda mehnatga haq tolashning vaqtbay turi qollaniladi.

Mehnatga haq tolashning vaqtbay turida ishchining ish haqi bajarilgan ishlar hajmiga bogliq bolmaydi va uning miqdori ishchining razryadiga muvofiq tarif setkasi asosida hisob kitob qilinayotgan davrda ishchining ishlagan vaqtiga kora aniqlanadi.

Mehnatga haq tolashning vaqtbay turi oddiy vaqtbay va mukofotli vaqtbay turlariga bolinadi.

Mukofotli vaqtbay haq tolash qurilish mashinalariga hizmat korsatuvchi ishchilar mehnatiga haq tolashda qollaniladi. Bu tizimda mashina va mexanizmlarni boshqarish va ta'mirlash, elektr, issiqlik uskunalari, suv otkazish tarmoqlarini ta'mirlovchi ishchilarga oylik tarif stavkasidan 20-60% miqdorida mukofotlar tolanadi. Ish rejaning bajarilishiga bevosita ta'sir etadigan mashina va mexanizmlarga xizmat korsatish va ta'mirlash, uskunalariga xizmat korsatuvchi va boshqa ishchilarga oylik tarif stavkasining 20% miqdorida mukofot tolanadi.

Mukofotlar tolanishi uchun zaruriy shart uchastka tomonidan oylik qurilish - montaj ishlari rejasining bajarilishi, vaqtbay ishlovchilar aybi bilan bekor turib qolishlar va avariyaalar sodir etilmasligi sanaladi.

Inshootlarning mustahkamligi va uzoq muddat ishlashni ta'minlash uchun mas'uliyatli ishlarda band bolgan ishchilar uchun ham mukofotli vaqtbay tizim boyicha tarif stavkasidan 30-40% miqdorida mukofot tolanadi.

Ishchilar mehnatini tashkil etish va unga haq tolashning yanada rivojlangan progressiv turi brigada pudratidir. Brigada pudratining iqtisodiy asosida, brigada faoliyatiga bogliq ravishda ozgaradigan, rejalashtirlgan va amalda sarflangan mehnat

hamda moddiy texnik resurslar miqdorini solishtirish yotadi. Ishlab chiqarish topshiriqlarining bajarish muddatlariga amal qilingan va ish sifati ta'minlanganda brigadaning ish haqi ishbay rostenkalar boyicha tolanadigan xat va rejalashtirilgan harajatlarning kamayishi tufayli erishilgan tejam uchun tolanadigan mukofotdan iborat boladi. Ish hajmining bajarish uchun rejalashtirilgan harajatlarni kamaytirish hisobiga erishilgan tejam uchun quyidagi miqdorlarda mukofotlar tolanadi: materiallar tejami uchun 60% gacha, qurilish mashinalarini tasarruf etish va ustama harajatlar tejami uchun 40%gacha, tegishli modda boyicha tejalgan summadan mukofot tolanadi. Umumiy tolov summasining 80% ishchilarga, 20% rahbar xodimlar va mutaxassislarga tolanadi. Bu mukofotlar ishlovchilarga mukofotlarning yuqori chegarasidan tashqari tolanadi.

Rahbar xodimlar, mutaxassislar va xizmatchilar mehnatiga haq tolash belgilangan mansab oyliklari asosida, ulardan talab etilayotgan malaka, javobgarlik darajasi va yol tashkiloti tomonidan bajariladigan yillik ish hajmiga muvofiq ravishda amalga oshiriladi.

Hozirgi paytda barcha qurilish tashkilotlari rahbar xodimlar mehnatiga haq tolash boyicha guruhlariga diferetsiyalangan.

Bajarilgan ishlarning murakkabligini hisobga olish va tashkilotlar faoliyatlari sharoitlarini solishtirishni ta'minlash maqsadida qurilish montaj ishlari hajmiga togrilash (ponrovochniy) koefitsentlari belgilangan, masalan, avtomobil yollari va kopriklar qurishda tashlilotning tasdiqlangan yillik rejasida shu turdagi ishlar asosiy profil boyicha kamida 75% ni tashkil etishi kerak.

Oylik maoshlarda mutaxassislik, bajariladigan ishlarning murakkabligi va javobgarligini tolaroq hisobga olish, mutaxassisliklar va ayniqsa injenerlar va iqtisodchilar mehnatining qadrini kotarish maqsadida malaka kategoriyalari kiritilgan (injener, II kategoriya injeneri , I kategoriya injeneri, yetakchi injeneri) bu oz navbatida minimal va maksimal maoshlar ortasidagi farqni hosil qiladi.

Mansab maoshlari tizimi har bir ishlovchi uchun bosqichma bosqich maosh miqdori boyicha ilgarilab borish imkonini beradi, undan tashqari uning maoshi malaka kategoriyasi boyicha siljish hisobiga ham ortib borishi mumkin (oddiy injenerdan yetakchi injener darajasigacha).

Malaka kategoriyasi har bir mutaxassis uchun alohida berilib, u mutaxassis mehnatining natijalariga, sifatiga va erishgan muvaffaqiyatlariga berilgan baho sanaladi.

Mansab maoshlarini belgilashda mutaxassislar va xizmatchilar mansablarini bajariladigan ishlarning mazmuni va ularning yuklanganlik darajalarini hisobga olgan holda birgalashtirish (sovmesheniye) imkoniyatlari hisobga olinadi. Bolim rahbarlari, mutaxassislar va xizmatchilar uchun qoshimcha tolovlar belgilanishi mumkin.

Barcha turdagi mutaxassis injenerlar, iqtisodchilar, konstruktorlar, texnologlar geodezistlar, masterlar, katta ish bajaruvchilar va boshqa mutaxassislarning mansab maoshlari tashkilotning ish haqi toshlash boyicha qaysi guruhga mansubligidan qat'iy nazar belgilanadi. Bunda katta ish bajaruvchilar va ish bajaruvchilarning maoshlari ular ishlayotgan tashkilot va xojalik hisobidagi uchastkalarning bosh muxandislari va boshlilari maoshlaridan yuqori bolmasligi kerak.

Yol xojaligi ishlovchilari mehnatlariga haq tolashni takomillashtirish tadbirlari tizimida har bir ishlovchining butun jamoa mehnatining eng yaxshi natijalaridan manfaatdorlikni taqilovchi mukofotlashga katta ahamiyat beriladi, bunda eng kam ishlab chiqarish harajatlari bilan eng yuqori sifat korsatgichlariga erishish asosiy omil sanaladi. Yol xojaligi xodimlari ishlab chiqarish quvvatlarini oz vaqtida topshirilganligi, qurilish ob'ektlarini oz vaqtida topshirilganligi, asosiy faoliyatlari natijalari, yangi texnikalarni ishlab chiqish intensivligini va samaradorligini oshirish boyicha erishilgan natijalarga kora mukofotlanadilar.

Birlashma, korxona va tashkilotlarning oziga xos funksiyalarini tola hisobga olish maqsadida ularning rahbarlariga kasaba uyushmasi bilan kelishilgan holda ishlovchilarni mukofotlash togrisida nizomlar ishlab chisish va tasdiqlash huquqi berilgan.

Mukofotlash tizimlari avtomobil yollari rivojlnishining konkret korsatgichlari, ularning transport tasarruf saviyasini yaxshilashi, mehnat unumdorligining osishi, qurilish-montaj, yollar va yol inshootlarini ta'mirlash ishlari tannarxining pasayishi, moddiy, mehnat va moliyaviy resurslarning tejaliishi yolida alohida ishlovchilar guruhi va har bir ishlovchining real imkoniyatlaridan toliq foydalanishga yonaltirilgan.

Nazorat uchun savollar.

1. Yol xojaligida mehnat unumdorligining osishining ahamiyati nimalarda kozga tashlanadi?
2. Mehnat unumdorligini olchashning qanaqa uslublari bor?
3. Yol xojaligida mehnat unumdorligiga ta'sir etuvchi omillarini ayting?

4. Yol xojaligida haq tolashning turlari va tizimlarini ayting?
5. Ish haqini tashkil etishning tarif tizimining roli qanday?
6. Rahbar xodimlar, mutaxassislar va xizmatchilar mehnatiga qanday haq tolanadi?
7. Ish haqini takomillashtirishning asosiy yonalishlari qanday?

Mavzu-6. Yol xojaligida (narxlarning paydo bolishi) narxlash va smeta ishi.

Reja:

- 6.1. Yol xojaligida narx shakllanishining oziga xos tomonlari.
- 6.2. Smeta xarajatlari
- 6.3. Smeta hujjatlarining tartibi va tarkibi.
- 6.4. +qurilish smeta qiymatining me'yoriy bazasi.
- 6.5. Shartnomaviy narxlar.
- 6.6. Smeta hujjatlarini kelishtirish, ekspertiza qilish va tasdiqlash.

Asosiy iboralar va tushunchalar: Ortalashtirilgan qiymat, smeta qiymati, limit va shartnoma narxi, togridan-togri harajatlar, ustama harajatlar, jamgarmalar, bir bosqichli va ikki bosqichli loyihalashtirish, lokal smetalar, smeta me'yorlari va normativlari, (YeNIR, YeRER, UPSS).

Narxlanish (narx shakllanishi) tizimi mamlakat bozor iqtisodiyotining zaruriy vositasi sanaladi. Yol xojaligida narxlarning shakllanishi asosida narxlar boyicha yagona umumdavlat siyosati yotadi va uning asl mohiyati korxona (tarmoq) harajatlarini qoplash, foydaning shakllanishi, ishlab chiqarishning rivojlanishini ragbatlantirish va ishlovchilarning oz mehnatlarining natijalaridan manfaatdor bolishlarini ta'minlashga birdek yondoshishni ta'minlashdir.

Mahsulotlarning narxi shunday belgilanishi kerakki, yol xojaligining mo'tadil ishlayotgan korxonasi uni realizatsiya qilganidan song mahsulotni ishlab chiqarish uchun zarur bolgan ijtimoiy harajatlarni qoplash, davlat byudjeti yoki yuqori organlarda zaruriy tolovlarni tolash va undan tashqari ozining rivojlanishi uchun mablagga ega bolish imkoniyatiga ega bolsin.

Narxlarda mahsulotning iste'mol xususiyatlari, uning sifati va foydaliligi hisobga olinadi.

Iqtisodiy nazariyada narxlar shakllanishiga bir necha xil qarashlar mavjud. Kapital qurilishda «ortacha qiymat» tushunchasi qabul qilingan bolib, unga kora narx ortacha tarmoq qiymatiga (ijtimoiy zaruriy harajatlar), tannarxiga proporsional bolgan «rejalashtirilgan jamgarmalar» deb ataluvchi sof daromadni qoshib hisoblash asosida aniqlanadi. Amalda tannarx ijtimoiy zaruriy harajatlar miqdoridan bir qator omillar ta'sirida boshqacha boladi va ularning korsatadigan ta'siri korxona rejasining shakllantirishda hisobga olinadi.

Yol xojaligida ham ortacha qiymat tushunchasi qabul qilingan. Narx vazifasini smeta qiymati ifoda etadi. Smeta bu ob'ektni qurishga yoki ta'mirlashga boladigan barcha harajatlarning hisob-kitobini tasvirlaydi.

Yol xojaligida qabul qilingan narxlarning shakllanish uslubi boshqa tarmoqlardan farq qiluvchi qator muhim xususiyatlarni hisobga oladi, shu jumladan:

- qurilish ob'ekti joylashgan yerdagi iqtisodiy-geografik va transport omillarining avvaldanoq aniq bolishligi;

- qollaniladigan hajm-tekislash, konstruktiv va texnologik qarorlarning mahalliy qurilish sharoitiga nihoyatda bogliqligi;

- quriladigan ob'ektlarning liniyaviy xarakterdaligi;

- ishlarni amalga oshirishda mahalliy qurilish materiallari, ishlab chiqarish chiqindilari va ikkilamchi resurslarning keng qollanilishi;

- yol qurilishi va ta'mirlash ishlarining umumiy hajmida transport ishlari salmogining yuqoriligi, materiallar va konstruksiyalar tashilish masofasi ularning qiymatiga ta'sirini katta bolishi.

Narxlarning shakllanish jarayoni oz ichiga uchta bosqichni oladi:

- texnik iqtisodiy asoslash va texnik iqtisodiy ishlab chiqarish, ya'ni loyihalashni boshlashdan avvalgi bosqichda, limit narxlarni aniqlash;

- loyihani ishlab chiqarishda qurilishning yoki rekonstruksiya qilishning smeta qiymatlarini hisoblash chiqish;

- buyurtmachi, pudratchi va loyiha tashkilotlari ozaro kelishgan holda shartnomaviy narxlarni belgilab olish.

Davlat buyurtmasiga kora amalga oshiriladigan qurilishlar (masalan, umumdavlat va respublika ahamiyatiga ega bolgan yollar) boyicha limit narxlari majburiy ravishda aniqlab chiqiladi.

Limit narxlari topshiriqda loyihalashtirishda kozda tutilgan inshootlar uchun ularning texnik va iqtisodiy parametrlari mos keluvchi normativ rolini bajaradi. Limit narxlari darajasi kapital mablaglar sarfining qoplanish muddatlari normativlaridan kelib chiqilgan holda aniqlanishi kerak. Shu sababli limit narxlari loyihalashtirish va qurilish jarayoni uchun kapital mablaglar sarfining chegarasini belgilaydi va uning miqdori shundan ortib ketmaligi kerak. Limit narxlarining ortib ketishi tasarrufga topshirilayotgan ob'ektlar boyicha kapital mablaglar samaradorligi loyihalashtirish oldi bosqichida hisoblangandan kora past bolishligini bildiradi.

Smeta qiymati loyihalashtirish jarayonida qabul qilingan muxandislik yechimlari asosida belgilanadi va loyiha tarkibida tasdiqlanadi. Bunda uning qiymati tasdiqlangan royxat boyicha besh yillik muddatga yangidan qurilishi boshlanadigan va rekonstruksiya qilinishi texnik iqtisodiy asoslanishiga togri kelishi yoki undan past bolishi kerak.

Shartnomaviy narx - qurilish va yol xojaligida tovar-pul munosabatlarining butunlay yangicha bolgan kategoriyasidir. Shartnomaviy narxning yuqori chegarasi ob'ekt qurilishi yoki rekonstruksiyasining limit narxi bolsa, pastki chegarasi pudratchining xojalik hisobi manfaatlarini hisobga oluvchi loyihalashtirish bosqichida aniqlangan smeta qiymatidir.

+qurilishda (shu jumladan yol qurilishida), hamda yol xojaligida narx shakllanishining markaziy masalasi loyihani ishlab chiqarishda hisoblanadigan smeta qiymati sanaladi, chunki huddi shu smeta qiymati qurilishda shartnomaviy narxlarni aniqlash uchu nasos bolib xizmat qiladi. Smeta xizmatini aniqlash uchun loyiha tarkibida smeta hujjatlari deb ataluvchi hisob-kitob va hujjatlar kompleksi ishlab chiqiladi. Loyiha tarkibida ishlab chiqiladigan (qurilish va texnologik yechimlar, qurilishni tashkil etish, smeta hujjatlari), barcha hujjatlar kompleksi birgalikda loyiha-smeta hujjatlari deb ataladi.

Togri tuzib chiqilgan, pudratchi tomonidan qabul qilingan va belgilangan tartibda tasdiqlangan smeta hujjatlari butun qurilish davri uchun ozgarmas bolib, qurilish yoki yol ob'ekti ta'mirlanishiga ajratilgan mablaglarning togri sarflanishi ustidan nazorat olib borish vositasi bolib xizmat qiladi.

Smetalarda kozda tutilgan avtomobil yollari, kopriklar, yol inshootlari qurilishi bilan bogliq bolgan barcha harajatlar qurilishning umumiy smeta qiymatini aks ettiradi (zarur bolgan umumiy kapital mablaglar sarfini). Umumiy smeta qiymatini alohida

harajat turlariga ajratib chiqish va ularning umumiy smeta qiymatidagi salmogini foizlarda aniqlashga, qurilish smeta qiymatining strukturasini (tarkibiy tuzilishi) deyiladi. Kapital mablagning strukturasiga muvofiq ravishda qurilishning smeta qiymati tarkibi qurilish ishlariga (yer polotnosini tayyorlash, tayyorgarchilik ishlari, sun'iy inshootlar, yol qoplamasi, yol xizmatining bino va inshootlari, yollarni obodonlashtirish va boshqalar), texnologik uskunalarni sotib olishga, qurilayotgan ob'ekt uchun inventar va asbob-uskunalar sotib olishga, montaj ishlariga, boshqa harajatlarga (loyiha-izlanish ishlari, qurilishni texnik nazorat qilish, ilmiy-tekshirish ishlari, harakatlanuvchi xarakterdagi ish uchun ish haqiga qoshimcha tolovlar va hokazo) ajratiladi.

+qurilish smeta qiymatining strukturasini asosan qurilayotgan ob'ektning turi va vazifasiga bogliq. Sanoat qurilishida ishlab chiqarishga xizmat qiluvchi ob'ektlarni tiklashda qurilish-montaj ishlarining salmogi 40-55% ni, ishlab chiqarishga xizmat qilmaydigan ob'ektlarda 75-90% ni tashkil etadi. Yol xojaligida esa asosiy orinni qurilish-montaj ishlari egallab, uning qurilishning umumiy smeta qiymatidagi salmogi 90% ga yaqin boladi.

Har qanday turdagi ishlarni bajarish yoki har qanday konstruktiv elementni tiklashda smeta harajatlari iqtisodiy mohiyatiga kora smeta harajatlari guruhini tashkil etuvchi kompleks kalkulyatsion moddalarga birlashtiriladi. Kalkulyatsion moddalar qurilishda smeta hisob-kitoblarini bajarish boyicha qabul qilingan yagona uslubiyotga muvofiq aniqlanadi.

Smeta harajatlarini guruhlashtirish ularni quyidagi moddalarga ajratilishini ko'zda tutadi: tog'ridan-tog'ri harajatlar, (TX) ustama harajatlar(UX) va rejalashtiriladigan jamlanmalar (RJ) $S_{kmiqTX+UX+RJ}$. Har qanday ob'ektning smeta qiymati alohida konstruktiv elementlar va ish turlari qiymatidan tashqari oz tarkibiga limitlangan harajatlar deb ataluvchi vaqtinchalik binolar va inshootlar, boshqa ishlar va ko'zda tutilmagan ishlar uchun harajatlarni ham oladi. Avtomobil yolini qurishning toliq smeta qiymati alohida konstruktiv elementlar boyicha smeta qiymatlarini qoshib topiladi (yer polotnosi, yol qoplamasi, sun'iy inshootlar, yollarni jihozlash va limitlangan harajatlar).

Tog'ridan-tog'ri harajatlar deb - ma'lum bir mahsulotni ishlab chiqarish, qurilish ishlab chiqarishi texnologiyasi bilan bevosita bogliq bolgan harajatlarga aytiladi. Ularning tog'ridan-tog'ri deb atalishiga sabab, ularni konkret ish turi boyicha amaldagi

smeta me'yorlari va narxlar asosida aniqlash hamda bir-birlik ishga nisbatan taqsimlab qiymatini topish mumkin. Togridan-togri harajatlar tarkibiga quyidagilar kiradi:

-qurilish maydoni hududida qurilish-montaj ishlari bilan mashgul bolgan ishchilarning asosiy ish haqlari. Ishchilarning qoshimcha ish haqlariga (ta'til haqlari, kompensatsiyalar, nafaqalar tolovi) boladigan harajatlar ustama harajatlar tarkibida hisobga olinadi. Ishchilarning asosiy ish haklariga xizmat korsatuvchi xojaliklar va yordamchi ishlab chiqarish ishchilarining, hamda qurilish, yol mashinalari va transport vositalarini boshqarish bilan shugullanuvchi ishchi mexanizatorlarning ish haqlari qoshilmaydi;

-materiallar, buyumlar, **kostruksiyalar** va yarimfabrikatlarning qiymatlari. Yol qurilishida ishlatiladigan barcha materiallar ikki guruhga bolinadi: chetdan keltiriladigan va mahalliy materiallar. Hududiy ta'minot organlari orqali yol xojaligi qurilishlariga yetkazib beriladigan materiallar asosan chetdan keltiriladigan materiallardir. Ular qatoriga bitum, **sement**, yogoch materiallar, asidol, metall va boshqalar kiradi. +qurilish materiallari sanoati korxonalarida, qurilish industriyasidan, baza va mahalliy tosh materiallari karerlaridan, yol xojaligining yordamchi korxonalaridan keltiriladigan materiallar – mahalliy materiallar sanaladi. Mahalliy materiallar qatoriga qum, sheben, shagal, asfalt –beton va temir – beton aralashmalari **konstruksiyalar** va boshqalar kiradi.

Togridan – togri harajatlarda barcha materiallar qurilishning ob'ekt oldi franko omborxonasi narxlarida hisobga olinadi, ya'ni u narxlar ulgurji sotilish narxleri, sotish tanlash tashkilotlarning ustamaleri, tara va rekvizitleri narxi, materiallarni ob'ekt oldi omborxonalarigacha yetkazib kelish uchun bolgan transport harajatlari, tayyorgarchilik – ombor harajatlari yigindisidan iborat boladi.

+qurilish va yol mashinalarini, transport vositalarini tasarrufiga boladigan harajatlar mashina va mexanizmlarni qurilish maydoniga yetkazib kelish, ularni bir ob'ektdan boshqa ob'ektga kochirish, montaj va demontaj qilish, **amartizatsiya** ajratmalari, ta'mirlash harajatlari, ishchi – mexanizatorlarining ish haqlari, yonilgi – moylash materiallariga va elektro-energiyaga harajatlardan tashkil topadi.

+abul qilingan ish olchamiga ($100m^2$ ga, $100m^3$ ga $1m^3$ ga, $1m^2$ ga) togri keladigan togridan – togri harajatlar miqdori birlik qiymati deb ataladi.

Bunday smeta hisob – kitoblarning ob’ekti, loyihalarda ko’zda tutilgan, konstruktiv elementlari va ish turlari bo’yicha ish hajmini birlik qiymatiga kopaytirib aniqlanadigan togridan – tog’ri harajatlar sanaladi.

Ustama harajatlar - bu qurilishni tashkil etish, boshqarish va xizmat korsatish harajatlaridan iborat bo’lib, tort guruhdan tashkil topadi: ma’muriy xojalik, ishlovchilarga xizmat korsatish, ishlarni bajarishni tashkil etish va boshqa harajatlar. Ustama harajatlarni u yoki bu turdagi ishning bir – birligiga nisbatan hisoblab bolmaydi, chunki ular butun qurilish tashkilotiga tegishlidir. Shu sababli ularni togridan – tog’ri harajatlarning har bir somiga bir tekisda taqsimlanadi va smetalarda belgilangan me’yorlarga muvofiq aniqlanadi. Ustama harajatlarning me’yorlari qurilish tashkilotining qaysi idoraga tegishliligi va ish turiga bogliq boladi. Ustama harajatlarning me’yorlari vazirliklar, idoralar va respublikalar bo’yicha **differensiyalangan**. Texnika progressining osib borishi munosabati bilan ustama harajatlarning me’yorlari vaqti – vaqti bilan qayta korib chiqiladi, chunki ular qurilishning mexanizatsiyalashish va industrializatsiya darajasiga, qollanadigan qol mehnatining ulushiga, qurilish tashkilotlarining quvvati va strukturasiga, qurilish materiallari narxlariga hamda tashish, elektro-energiya tariflarining ozgarishiga bogliq boladi.

+qurilishning smeta hujjatlari – inshootning (yol, koprik, tonel va hako’zo) smeta qiymatlarini asoslab beruvchi hujjatlar kompleksidan iborat boladi. Smeta hujjatlari loyihalashtirish jarayonida qurilishni tashkil etish bo’yicha qabul qilingan loyiha yechimlari asosida ishlab chiqiladi va loyihaning tarkibiy bir qismi sifatida tasdiqlanadi.

Smeta hujjatlarning tarkibi loyihalashtirishning bosqichligiga bogliq. Ikki bosqichli loyihalashtirishda loyiha tarkibida qurilish bahosining umumiy smeta hisobi va harajatlar toplami (ishlab chiqarishdan tashqari ob’ektlar qurilish qiymatini hisobga olgan holda) ob’ekt va lokal smetalari, smeta hisob – kitoblari, loyiha va izlanishlar smetalari ishlab chiqiladi. Ishchi hujjatlar tarkibida ob’ekt va lokal smetalari ishlab chiqiladi.

Bir bosqichli loyihalashtirishda ishchi loyiha tarkibi qurilish bahosining umumlashma smeta hisob – kitobi, harajatlar toplami, ob’ekt va lokal smetalari, smeta hisob – kitoblari va loyiha izlanish ishlari smetalaridan tashkil topadi.

Loyiha tarkibidagi smeta hujjatlarini yiriklashtirilgan smeta me’yorlari, qurilish smeta bahosining yiriklashtirilgan korsatgichlari bo’yicha, ishchi hujjatlarni kataloglarga

jamlagan materiallar, konstruksiyalar, buyumlar, transport harajatlari **kalkulyatsiyasining** birlik qiymatlari asosida tuziladi.

Smeta hujjatlarini ishlab chiqish uchun boshlangich nuqta bolib qurilishning mahalliy shart sharoitlarini belgilovchi ma'lumotlar xizmat kiladi. Ular quyidagilardan iborat:

- mahalliy materiallar karerlar, yordamchi korxonalar va qurilishning tayanch omborxonalari, eng yaqin temir yol stansiyalari, pristallar, qurilish maydonigacha bolgan masofalar korsatilgan avtomobil yollari togrisida ma'lumotlar beruvchi avtomobil yoli qurilishi moljallanayotgan rayon haqidagi ma'lumotlar majmui (**situatsionnoy plan**);

- mahalliy qurilish materiallari olinadigan joylar togrisida ma'lumotnoma;

- fondlashtirilgan (chetdan keltiriladigan) materiallarning olinish manbaalari togrisida buyurtmachining ma'lumotnomasi;

- avtomobil yollarining texnik holati korsatilgan holda tuzilgan, avtomobil transporti bilan qurilish yuklari tashish masofalarining olchanishi togrisida dalolatnoma;

- suv, elektro-energiya, bug, siqilgan havo va boshqalarni qanday olinishi togrisida ma'lumotnoma.

Avtomobil yollari, koprik va boshqa yol inshootlari qurilishining smeta bahosini aniqlash uchun ikki bosqichli loyihalashtirishda, kapital mablaglarni rejalashtirish va qurilishni moliyaviy ta'minlashning asosi bolgan, qurilish bahosining umumlashma smetasi hisob-kitobi tuzib chiqilishi kerak. Uni avtomobil yolining alohida konstruktiv elementlarini tiklashning smeta qiymatlarini xarakterlovchi ob'ekt va lokal smetalar asosida ishlab chiqiladi: yol polotnosi, yol qoplamasi, sun'iy inshootlar, yollarni jihozlash, yol va avtotransport xizmatining bino va inshootlari va hokazo.

Yol polotnosi va qoplamasiga lokal smetalar qurilish me'yorlari va qoidalarida tasdiqlangan, rayonning yagona birlik qiymatlari asosida ishlab chiqiladi. qolgan lokal smetalar esa odatda qurilish qiymatining yiriklashtirilgan korsatgichlari (UPSS) asosida tuzib chiqiladi. Rayon yagona birlik qiymatlari (YeRER) dagi narxlarni mahalliy sharoitga boglash kerak boladi, shu sababli yol qoplamasi uchun qoshimcha ravishda yagona narxlarning mahalliy qurilish sharoitiga boglagan ravishda materiallar narxi va bu materiallar boyicha transport harajatlari kalkulyatsiya qilib chiqilgan yagona narxlari katalogi tuzib chiqiladi.

Yol qoplamasi uchun smeta hujjatlarini ishlab chiqarish tartibi quyidagicha: rayon yagona birlik qiymatlari (YeRER) dan tegishli (rassenkalar) yagona birlik qiymatlari tanlanadi; yagona birlik qiymatlar boyicha zaruriy mahalliy materiallar royxati tuzib chiqiladi; shu materiallar uchun tegishli transport harajatlari kalkulyatsiyasi va franko qurilish maydoni smeta qiymatlari kalkulyatsiyasi tuziladi; undan song yagona birlik qiymatlari katalogi ishlab chiqiladi. Lokal smetalarda (yol qoplamasi va yol polotnosi) alohida-alohida togridan-togri harajatlar, ustama harajatlar va rejalashtiriladigan jamlanmalar hisoblab chiqiladi. Togridan-togri harajatlar tegishli birlik qiymatlarini loyihalashtirilayotgan ish hajmiga kopaytirib, ustama harajatlar belgilangan me'yorlar boyicha togridan-togri harajatlardan foiz hisobida, rejalashtiriladigan jamlanmalar smeta sohasidan (togridan-togri harajatlar va ustama harajatlar yigindisidan) foiz hisobida aniqlanadi.

Yol qoplamasiga tuzilgan lokal smetada ish haqiga, qurilish mashinalari va mexanizmlarini tasarruf etishga boladigan harajatlar, mehnat sarfining normativ korsatkichlari va qurilish montaj ishlarida band bolgan ishchilarning ish haqlari ajratib korsatiladi.

Rayon yagona birlik qiymatlari (YeRER) asosida lokal smetalarni tuzishda, tegishli kotaruvchi koeffitsiyentlar amal qiladigan joylarda, ish haqi boyicha boladigan qoshimcha harajatlarni hisobga olish kerak boladi. Bu koeffitsiyentlar boyicha ishchilarning asosiy ish haqlariga va qurilish mashinalariga xizmat korsatuvchi ishchilarning ish haqlariga qoshimchalar hisoblanadi.

Yolning boshqa konstruktiv elementlariga lokal smetalar oz tarkibiga togridan-togri harajatlar, ustama harajatlar va rejaviy jamlanmalarni lokal hududiy qurilish qiymatining yiriklashtirilgan korsatkichlari (UPSS) boyicha hisoblanadi. qurilish qiymatining yiriklashtirilgan korsatkichi (UPSS) ni ish hajmiga kopaytirib, smetalar boyicha harajatlarning umumiy miqdorini aniqlash mumkin.

Avtomobil yollari qurilishining lokal smetalar asosida tuzilgan umumlashgan smeta hisob-kitobi 12 bobdan iborat boladi:

I Bob. +qurilish hududini tayyorlash.

II Bob. Yol polotnosi.

III Bob. Sun'iy inshootlar.

IV Bob. Yol qoplamasi.

V Bob. Aloqani yolga qoyish.

VI Bob. Yol va avtotransport xizmatlariga binolar va inshootlar.

VII Bob. Yol jihozlari va vositalari. Chorrahalar va yondashib qoshilishlar.

VIII Bob. Shaharlarga, rayon markazlariga, temir yol stansiyalariga kirib-chiqish yollari.

IX Bob. Vaqtinchalik binolar va inshootlar.

X Bob. Boshqa turdagi ishlar va harajatlar.

XI Bob. Texnik nazorat. qurilayotgan yol direksiyasini ta'minlab turishga harajatlar.

XII Bob. Loyiha va izlanish ishlari.

Boshlanishdagi 8 ta bob yolning konstruktiv elementlari boyicha ish turlariga mos keladi.

IX. Bob vaqtinchalik binolar va inshootlar boyicha smeta harajatlarini aniqlaydi (umumlashma smeta hisob-kitobining boshlangich sakkizta bobidagi qurilish-montaj ishlari boyicha smeta harajatlaridan foiz hisobida). X bob boshqa turdagi harajatlarni o'z ichiga oladi, shu jumladan, qish oylarida ishlarni bajarish, kochma elektrostansiyalar elektro-energiyasidan foydalanish, foydalanuvchi materiallarni avtomobil yollarida qoshimcha qayta tashish, ishlarning muhim bir joyda emasligi uchun tolanadigan qoshimcha tolovlar bilan bogliq bolgan harajatlar. Ularning miqdori ham normativlarga muvofiq ravishda qurilish-montaj ishlarining yigindisidan foiz hisobiga aniqlanadi. XI bob belgilangan limitlar boyicha hisoblanadigan texnik nazoratga smeta harajatlarini ifodalaydi. XII bob loyiha-izlanish ishlarining smeta qiymatini aniqlaydi, ularning miqdori qurilish uchun loyiha-izlanish ishlariga smetalar tuzish tartibi haqidagi instruksiya muvofiq hisoblanadi.

+qurilish qiymatining umumlashma smeta hisob-kitobida, miqdori tarmoqqa oshiriladigan rayonga loyihalashtirishning bosqichligiga bogliq bolgan, kozda tutilmagan ishlar va harajatlar uchun rezerv mablaglar nazoratda tutiladi.

Mablaglar rezervi qurilish me'yorlari va qoidalari (SNIIP) boyicha belgilangan me'yorlar boyicha aniqlanadi, Avtomobil yollari loyihasini ishlab chiqarishda uning miqdori umumiy smeta qiymatidan 5% miqdorida, ishchi hujjatlarida 1,5% miqdorida, bir bosqichli loyihalashtirishda ishchi loyihada 3% miqdorida belgilangan.

Rezerv ishlarini bajarish usullarining o'zgarishi loyihada ko'zda tutilgan mashinalar, konstruksiyalarning almashishi, loyihada hisobga olinmagan texnologiya o'zgarishidan kelib chiqqan qoshimcha qurilish-montaj ishlari, hajmi-planirovka yechimlarini qayta korib chiqishlar natijasida paydo bolishi mumkin bolgan qoshimcha harajatlarni qoplashga xizmat qiladi.

Avtomobil yollarni qurish uchun zaruriy kapital mablaglar miqdori umumiy smeta harajatlardan qaytariladigan summalarini (ko'zda tutilmagan harajatlarni hisobga olgan holda) ayrib tashlash yoli bilan hisoblanadi. +aytariluvchi summalar umumlashma smeta hisob-kitobi jamining songgida keltiriladi.

+aytariluvchi uyushmalarga quyidagilar kiradi.

-vaqtinchalik bino va inshootlarni buzish kiymati;

-buzilgan binolardan olingan materiallar va konstruksiyalar qiymati;

-yolakay qazib olish tartibidan qolga kiritilgan va songra realizatsiya qilingan materiallar qiymati (tosh, yogoch materiallar, foydali qazilmalar va hokazo)

Tasdiqlanadigan loyiha (ishchi loyiha) tarkibidagi smeta hujjatlariga yozma izoh ilova qilinadi, unda smeta hisob-kitoblarini bajarish uslubi, hududiy rayon, tarif poyasi, ustama harajatlar miqdori, rejalashtirilgan jamlanmalar va smeta hujjatlarini ishlab chiqishda hisobga olingan har xil alohida shart-sharoitlar haqida ma'lumotlar beriladi.

Avtomobil yollarini ta'mirlashga loyiha-smeta hujjatlari ishlab chiqarishning ba'zi bir oziga xos xususiyatlari bor. Uning tarkibida butun yolning va alohida bolaklarining ta'mirlashga muhtojligini texnik jihatdan zarurligini, iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiqligini, ta'mirlash galma-galligini, texnik-iqtisodiy asoslash ishlab chiqiladi. Yol va uning bolaklari boyicha harakat perspektiv intensivligi, tegishli texnik kategoriyasi, kesishuvi va kelib qoshiluvchi yollardagi perspektiv harakat intensivliklari belgilab olinadi; transport tugunlari yechimi turlari tavsiya etilib, aholi punktlarini aylanib otishning maqsadga muvofiqligi aniqlanadi, kapital mablaglarning samaradorligini hisoblab chiqiladi.

Avtomobil yollarini ta'mirlashga loyiha-smeta hujjatlari odatda bir bosqichda ishlab chiqiladi, ya'ni ishchi loyiha.

Avtomobil yolini ta'mirlashning hujjatlari tarkibiga quyidagilar kiradi; yolni ta'mirlash qiymatining umumlash smetasi hisob-kitobi, ta'mirluvchi kompleks tarkibiga kiruvchi alohida inshootlar va binolar boyicha ob'ekt smetalar, boshqa turdagi alohida

ishlar va harajatlar boyicha smeta hisob-kitoblari, SNiP me'yorlari va YeRER toplamlarida ko'zda tutilmagan alohida ish turlari va harajatlarning birlik qiymati mahalliy shart-sharoitlar bilan boglangan materiallar, buyumlar va yarimfabrikatlar qiymatlarining kalkulyatsiyasi.

Yolni ta'mirlash qiymatining umumlashma smetasi hisob-kitobini tasdiqlangunga qadar ish bajaruvchi tashkilotlarning roziligi olinadi. Umumdavlat va Respublika ahamiyatiga ega bolgan yollarni ta'mirlash uchun tuzilgan loyiha- smeta hujjatlari, ta'mirlashning smeta qiymatiga qarab, yol boshqarmalari, PRSO, Respublika avtomobil transporti vazirligi tomonidan tasdiqlanadi, mahalliy yollar uchun esa mahalliy hokimiyatlar tomonidan tasdiqlanadi.

+qurilishda narxlarning shakllanishi jarayoni Davlat tomonidan smeta boyicha mehnat yol - qurilish mashinalarining ish vaqti, qurilish materiallari, buyumlar, konstruksiyalar yarimfabrikatlar sarfini majburiy me'yorlash, qurilish ishchilari ish haqlarini hisoblashga yagona ta'rif tuzilishini qollash, qurilish materiallari. buyumlar, yarimfabrikatlarga yagona ulgurji narxlarning belgilash, qurilish mashinalaridan foydalanishning smeta narxlarining belgilash, yagona transport tariflari va elektro-energiyaga ta'riflarini o'rnatish yoli bilan nazorat qilinadi va tartibga solinadi.

Smeta me'yorlari-bu bir birlik qurilish ish hajmi inshootning konstruktiv elementiga to'g'ri keladigan to'g'ridan-to'g'ri harajatlarining (qurilish materiallari, mehnat va ish haqi, qurilish mashinalarining ish vaqti) alohida elementlari miqdorining natural ko'rinishidagi ifodasidir.

Tog'ridan-to'g'ri harajatlar elementlari boyicha natural smeta me'yorlari va qiymat (narx) ko'rsatgichlari majmui smeta normativlari tizimini hosil qiladi.

+ollaniladigan barcha smeta me'yorlari qurilish tarmoqlari, vazifasi, ish turlari va yiriklashganlik darajasi boyicha turlarga ajratiladi.

+qurilish tarmoqlari boyicha smeta me'yorlari fuqaro, sanoat, transport va boshqa qurilish turlari boyicha differensiyalanadi.

Vazifasiga ko'ra ishlarning smeta qiymatini aniqlash uchun xizmat qiluvchi va boshqa ishlar va harajatlar miqdorini hisoblash uchun kerak boladigan normativlarga ajratiladi.

Yiriklashganlik darajasi boyicha me'yorlar elementlar boyicha, ya'ni alohida ish turlari yiriklashtirilgan (konstruktiv elementlar va bino hamda inshootlarning yirik olchagichlari) me'yorlarga diferensiyallanadi.

Avtomobil yollari, kopriklar va boshqa yol inshootlarining smeta qiymatini aniqlash uchun qollaniladigan asosiy me'yorlar quyidagilardan iborat:

1. Yiriklashtirilgan smeta me'yorlari (USN) yagona rayon birlik qiymatlari (YeRER) ni tuzish uchun foydalaniladigan qurilish konstruksiyalari va ishlari uchun element smeta me'yorlari (ESN)

+qurilish smeta qiymati hisob-kitobining togriligi qollaniladigan smeta me'yorlari va narxlarining ishonchliligi va realligi boyicha aniqlanadi. Smeta normativlarini ishlab chiqarish, ishlab chiqarish me'yorlari –qurilish, montaj va qurilish – ta'mirlash ishlarining yagona me'yorlari va narxlari (YeNiR), qurilishni tashkil etishning tejamliligi va progressiv loyiha yechimlariga asoslanadi.

Resurslar harajatining smeta me'yorlari, operativ-ishlab chiqarishni rejalashtirishi va me'yorlashtirishda foydalaniladigan ishlab chiqarish me'yorlari (YeNiR) dan shu bilan farq qiladiki, ular ma'lum bir yiriklashtirilgan ishlar kompleksiga, ortacha texnologiya ishlarini bajarishning ortacha uslubiyoti, smeta me'yorlari ishlab chiqarilayotgan paytdagi texnika progressining tavsiyasini hisobga olgan holda belgilanadi.

Elementlar boyicha smeta me'yorlarining barcha yonalishlarida 16 mingdan ortiq me'yorlari jamlangan.

Har bir smeta me'yorlari norma, paragraf, konstruktiv element yoki ish turining nomi, me'yor aniqlashgan elementning olchov birligi, me'yorida hisobga olingan qurilish jarayoni va ishlar tarkibi hamda son kursorlariga ega bolgan jadvaldan tashkil topgan. Element smeta me'yorining nomeri ikki qismdan tashkil topgan: birinchi qism – to'plam No ikkinchi qism me'yorining to'plamdagi tartib raqami. Element smeta me'yorlari qurilish ishlab chiqarishning tarmoq boyicha ortacha texnologik darajasini aks ettirganligi sababli, loyiha boyicha ishlarni bajarishning o'ziga xos shart-sharoitlari qurilish me'yorlari va qoidalari (SNiP) ning tegishli to'plamlarida keltirilgan togrilash koeffitsientlari yordamida hisobga olinadi.

2. Yagona rayon birlik qiymatlari (YeRER) bino va inshootlar qurilishining smeta qiymatining aniqlash, smeta qiymatining yiriklashtirilgan normativlarini, bino va

inshootlar qurilishi preyskurantlarini ishlab chiqish va bajarilgan ishlar uchun hisoblashishga xizmat qiladi.

Yagona rayon birlik qiymatlari (YeRER) turli qurilish ishlarini bajarishga boladigan togridan-togri harajatlarni xarakterlab, qurilish konstruksiyalari va ishlari uchun element smeta me'yorlari, materiallar, buyumlar va konstruksiyalar uchun ortacha rayon narxlari, qurilish mashinalari tasarruf etishning smeta baholari asosida tuzilgan.

Yagona rayon birlik qiymatlari (YeRER) ning har bir yonalishi texnik qismdan va konstruksiyalar yoki ishlarning qabul qilingan birligiga togridan-togri keladigan togridan-togri ifoda etgan (harajatlar) birlik qiymatlari jadvalidan iborat.

Yagona rayon birlik qiymatlari (YeRER) dan foydalanish qoidalari, qurilish konstruksiyalari va ishlariga yagona rayon birlik qiymatlarini qollash boyicha korsatmalarda keltirilgan.

Barcha qiymatlar (rossenkalar) uch guruh boyicha diferensiya qilingan: barcha turdagi harajatlar hisobga olingan qiymatlar (rossenkalar) (masalan, yer ishlari uchun);

Detal va konstruksiyalarni montaj qilish qiymatlari, bunda ornatiladigan konstruksiya va detallarning qiymatlari hisobga olinmagan, chunki ular tegishli smetalarda hisob-kitob qilingan (masalan, detal va konstruksiyalarni montaj qilinishi narxini aniqlashda);

Mahalliy qurilish materiallarning narxlari hisobga olinmagan holda, faqat bu materiallarning qabul qilingan ishlar olchamiga sarfi miqdorini korsatuvchi qiymatlar (rossenkalar). Bu guruh qiymatlari yol qoplamasining barcha qatlamlari qiymatini aniqlash uchun qollaniladi. Avtomobil yollari qurilishi qiymatini aniqlashda bu qiymatlar mahalliy shart-sharoitlarga «boglanishi» kerak.

3. +qurilish mashinilardan foydalanish boyicha smeta narxlari toplami, mashina va mexanizmlarning turlari va tiplari boyicha ishlab chiqarilgan bolib, qurilish mashinasi ishining 1-mashina – soati uchun smeta narxlaridan tashkil topgan. Bir mashina – soat ishlashning qiymatida quyidagi normativ harajatlar hisobga olingan: birdaniga boladigan harajatlar (mashinani yetkazib kelish, kochirish, montaj va demontaj qilish), yillik harajatlar (mashinalarni 1 soat ishiga togridan keladigan toliq ta'mirlash va tiklashga amortizatsiya), joriy harajatlar (mashinalarni boshqaruvchi, ularga texnik xizmat korsatuvchi, joriy ta'mirlovchi, yoyilgan smeta uskunalarini tiklovchi va ta'mirlovchi

xodimlarni ta'minlab turishga, energoresurslarga, yordamchi materiallariga, mexanizatsiya boshqarmasining ustama harajatlarini qoplashga boladigan harajatlar).

4. Materiallar, buyumlar va konstruksiyalarga ortacha rayon narxlari toplami materiallar, buyumlar va konstruksiyalarning smeta qiymatlarini aniqlash qoidalaridan iborat bolib, quyidagi qismlardan iborat:

I. +qurilish materiallari.

II. +qurilish konstruksiyalari va detallari.

III. Sanitar-texnik ishlari uchun materiallar va buyumlar.

IV. Mahalliy materiallar.

V. Montaj va maxsus qurilish ishlari uchun materiallar, buyumlar va konstruksiyalar.

Chetdan keltirilgan materiallar qiymati qurilishda narx shakllanishi sharoitlari boyicha taqsimlab chiqilgan, hududiy rayonlar boyicha toplaning I- qismiga asosan aniqlanadi. qurilish materiallari, konstruksiyalari va detallarining ortacha rayon narxlari materiallarni, buyumlarni, konstruksiyalarni qurilishning ob'ekt oldi omborxonasigacha yetkazib kelish bilan bogliq bolgan barcha harajatlarni hisobga oladi.

Toplaning 5-qismdagi ma'lumotlar, mahalliy materiallar, buyumlar va konstruksiyalarning smeta narxlarini hisoblash va yagona rayon birlik qiymatlari (YeRER) ni mahalliy sharoitga boglash uchun xizmat qiladi.

5. +qurilish montaj ishlarini qish mavsumida bajarilganda boladigan qoshimcha harajatlarni aniqlash qoidalari.

6. Vaqtinchalik bino va inshootlar qurilishi uchun smeta me'yorlarini ishlab chiqish va qollash qoidalari.

7. +qurilish qiymatining yiriklashtirilgan korsatgichlar (UPSS) umumfoydalanish avtomobil yollari qiymatini aniqlashga moljallangan bolib, oz tarkibiga togridan-togri harajatlar, ustama harajatlar va rejaviy jamgarmalarni oladi. +qurilish montaj ishlarining qiymat korsatkichlari YeRER ning bazis sifatida qabul qilingan birinchi hududiy rayoni uchun hisoblab chiqilgan. qurilish qiymatining yiriklashtirilgan korsatkichlari (UPSS) dan boshqa rayonlarda foydalanilganda togrilash koeffitsiyentlari qollanilishi kerak.

Yol qurilishida har bir konkret davrida qollaniladigan smeta normativlari:

-amal qilib turgan rejalashtirish uslublari va yol xojaligi faoliyatiga baho berishning narxlar shakllanishi tuzumi bilan boglashi;

-yol ob'ektlarining smeta qiymatlari qurilishda qollanilayotgan sanoat mahsulotlariga nisbatan amalda bolgan narxlar, yuklarni tashishga va elektr energiyaga bolgan tariflarning aks etishini ta'minlashi;

-yol qurilishi samaradorligini oshirishga, moddiy texnika va mehnat resurslarini tejamligi smeta me'yorlari va narxlarning ragbatlantiruvchi rolining oshishini ta'minlashi;

-smeta hisob-kitoblarining ishonchligini ortib borgani holda, smeta hujjatlarining tuzishni soddalashtirishga imkon yaratishi kerak.

Yagona rayon birlik qiymatlari (YeRER)ni mahalliy shart-sharoitlarga boglash(moslash)

Mahalliy qurilish materiallaridan foydalanishni kozda tutuvchi, qurilish konstruksiyalari va ishlari yagona rayon birlik qiymatlari (YeRER), faqat qurilishning mahalliy shart-sharoitlariga boglangandan keyingina qollaniladi.

Boglash smeta qiymatining togridan-togri harajatlariga baholashda hisobga olinmagan mahalliy materiallar, buyumlar va konstruksiyalarning franko qurilish maydoni tomonidan avvaldan kalkulyatsiya qilingan smeta narxlari asosidagi smeta qiymatini qoshish orqali amalga oshiriladi. qurilishning mahalliy sharoitlarga boglangan yagona rayon birlik qiymatlari asosida vazirliklar va idoralar birlik qiymatlarning quyidagi turlardagi kataloglarini tuzadilar:

-sanoat - qurilish zonalari va alohida qishloq qurilishi rayonlari boyicha maxsuslashmagan qurilish uchun umumtarmoq rassenkali katalogi;

-maxsuslashgan qurilish, shu jumladan liniyaviy qurilish uchun idoralarga qarashli kataloglar;

-yirik qurilish uchun, aerodromlarning uchish - qonish polasalari va avtomobil yollarini qurish uchun ularning smeta qiymatidan qat'iy nazar qurilishni ta'minlovchi yollarga, kolxoz va sovxozlar ichidagi, qurilish hududidagi aholi yashash punktlaridagi korxonalarga 3 km gacha bolgan kirib-chiqish yollari bundan mustasno.

Rassenkali qurilish shart-sharoitlariga qoplashda materiallarning smeta qiymatlari yordamchi jadval boyicha hisoblanadi. Yagona rayon birlik qiymatlari (YeRER)ni tuzishda kozda tutilmagan materiallar jadvalning «+iymatlashda hisobga

olinmagan material resurslar» grafasida korsatilgan bolib, u yerda bu materiallarning nomlari, texnik xarakteristikasi va sarflanish me'yorlari keltiriladi. Ularning smeta qiymatlari bir birlik materialning smeta narxini uning sarflanish me'yoriga kopaytirib va yagona rayon birlik qiymatini ishlab chiqarishda hisobga olingan materiallarning smeta qiymatlariga qoshib topiladi.

Yagona rayon birlik qiymatlari (YeRER) asosida smetalar tuzishda (qurilishning mahalliy sharoitlariga boglangan) qoshimcha ravishda quyidagilar hisoblanadi:

-lokal smetalarda – oshiruvchi rayon koeffitsiyentlari qollanilishi sababli ishchilar ish haqining ortishi;

-avtomobil yollari qurilish qiymatining umumlashma smeta hisob – kitobida – elektro-energiya va siqilgan havoga boladigan harajatlardagi farq, agar qurilish ular bilan YeRERda qabul qilingan narxlardan boshqa narxlarda ta'minlansa, olib kelinadigan materiallarni transportirovka qilishga boladigan xarajatlardagi farq, agar ularning tashilish masofasi YeRER da qabul qilinganiga nisbatan ozgargan bolsa, qoshimcha harajatlar, agar qurilish ishlari qish mavsumida olib borilsa va boshqalar.

Smeta hisob-kitoblarida materiallar, buyumlar va yarimfabrikatlarning smeta qiymatlarini aniqlash.

YeRERni mahalliy qurilish sharoitlariga (moslashda) boglashda togridan-togri harajatlarning hisob-kitobida materiallar, buyumlar, yarimfabrikatlar fronka - qurilish maydoni narxlari boyicha hisobga olinadi, uning tarkibi yetkazib beruvchining ulgurji narxi, ta'minot va sotish bilan shugullanuvchi tashkilotlarning ustama haqlari, materiallari, omborxona harajatlaridan tashkil topadi.

Ulgurji sotish narxlari davlat tomonidan franko turlari boyicha belgilangan. Franko turi ulgurji narxlarda hisobga olingan tranport harajatlari tarkibini aniqlaydi.

Mahalliy materiallarning ulgurji sotilish narxlari SNiP tegishli toplami boyicha aniqlanib, franko turlari boyicha xarakterlanadi, masalan jonatish stansiyasi franko-vagoni, ishlab chiqaruvchi korxona hududi transport vositalari frankosi va material turi hamda hudud (Respublika) ga bogliq ravishda boshqalar qum, sheben', shagal, tosh uchun ulgurji narxlar jonatish stansiyasi franko vagonlarida, asfalt-beton qorishmalari uchun esa - transport vositasi frankosida belgilangan. Ruda bolmagan barcha tabiiy materiallarga, asfal't-beton va asfal'tbetum sanoati mahsulotlariga ulgurji narxlar beshta

hududiy poyas boyicha, beton qorishma, beton buyumlari uchun on ikkita hududiy poyas boyicha diferensiyalangan.

+qurilish sharoitida tayyorlanadigan yarimfabrikatlar (agar SNIpda ularga ulgurji narxlar belgilanmagan bolsa)ning ulgurji narxi ularni tayyorlash uchun zarur bolgan resurslar sarfini kalkulyatsiya qilish orqali aniqlanadi. Bunda mehnat, ish haqi, materiallar ishi element smeta me'yorlari boyicha bir birlik materiallarning smeta narxi asfalt-beton, sement-beton zavodining ob'ekt oldi ombor-fronka narxi boyicha, mashinalarni ishlatilishining smeta narxlari SNIp boyicha aniqlanadi.

Ta'minlash-sotish tashkilotlarining ustamalari faqat tashib keltiriladigan materiallar boyicha ularning ulgurji narxlari tarkibiga kirmagan holatlarda hisobga olinadi. Tranzit ustamalar ishlab chiqaruvchi zavoddan qurilish ob'ektiga, oraliq omborlarni chetlab, otib ta'minot fondlariga muvofiq yetkazib beriladigan materiallar uchun belgilangan.

Transport harajatlari franko turi, ulgurji narxlar va qurilish loyihasida qabul qilingan transport xizmati sxemasiga muvofiq aniqlanadi.

Smeta hisob-kitoblarida transport harajatlari SNIp ning qurilish uchun yuklarni tashish smeta narxlari toplamining I-qismi Temir yollarda va avtomobillarda tashish va II-qismi Daryo transportida tashish boyicha aniqlanadi.

Smeta hujjatlarida barcha transport harajatlari kalkulyatsiya tuzish orqali hisoblanadi. Temir yollarda tashish bahosi tarkibiga yuklash-tushurish ishlariga, harakatlanuvchi qismni yetkazib berish va tozalash hamda tashish haqi kiradi. Tashish haqi yukning tarif kvalifikatsiyasi (tarif sxemasining) va tarif masofasiga kora aniqlanadi. Avtomobillarda tashish haqi yuklash-tushirishga, harajatlar va tashish haqidan tashkil topadi. Tashish haqi yukning sinfi (klass) poyas koeffitsenti orqali xarakterlanuvchi yukni tashish hududi, va yukni tashish masofasiga bogliq. Alohida holatlarda SNIp da keltirilgan tarif haqiga oshiruvchi koeffitsentlar qollaniladi, masalan, ozi agdargich avtomobillarda 15km dan ortiq masofaga yuk tashilganda tuproq yollardan foydalanilganda va hakoza.

Omborxona harajatlari-yol xojaligi omborxonalarini yaroqli holda ushlab turishga, materiallarni qabul qilish va chiqarishni hujjatlashtirishga, yuklarni yollarda va omborxonada yoqotishlari va ishdan chiqishlariga boladigan harajatlarda belgilanadi. Bu

harajatlarning miqdori materiallarning ob'ekt oldi ombor-franko qiymatidan 2% miqdorida qabul qilinadi.

Materiallar, buyumlar va konstruksiyalarning smeta qiymatlari smeta hisob-kitoblarida kalkulyatsiya tuzish yoli bilan aniqlanadi.

SNiP da keltirilgan tashib keltiriladigan materiallarning ortacha rayon smeta narxlari materiallar, buyumlar va konstruksiyalarni qurilishning ob'ekt oldi omborxonasigacha yetkazib kelish bilan bogliq bolgan barcha harajatlarni oz ichga oladi: ulgurji narxlar, ta'minot va sotish bilan shugullanuvchi tashkilot ustamasi, taraga harajatlar, taxlash va rekvizitlar, transport va yuklash-tushurish harajatlari va omborxona harajatlari. Bu materiallarning smeta narxlari temir yol stansiyalari, portlar, pristanlardan 30km radiusda bolgan qurilishlar uchun majburiydir, polat konstruksiyalar uchun esa 10km radiusda.

Yol xojaligida va kapital qurilishda yol - qurilish va ta'mirlash ishlarini pudrat usulida bajarishda iqtisodiy boshqaruv uslubining muhim tayanchlaridan biri bolgan shartnomaviy narxlariga otilgan.

Shartnomaviy narxlar – bu amaldagi normativ hujjatlarga muvofiq, buyurtmachi va pudratchi tomonidan, bosh loyihachi tashkilot va yordamchi pudratchi tashkilotlar ishtirokida binolar, inshootlar, korxonalar, ishga tushuriluvchi komplekslarni qurish uchun aniqlangan narxdir.

Shartnomaviy narxlarga otishdan kozda tutilgan maqsad -qurilishni normativ muddatlarda amalga oshirish, qurilayotgan ob'ektlarning texnikaviy saviyasini kotarish, yol-qurilishi mahsulotning resurs talabligini va uning qiymatini kamaytirishdan iborat. Shartnomaviy narxlarning asosiy hususiyati shundaki-ular narxlar shakllanishining eng muhim ikki tamoyili-umummajburiy smeta me'yorlari va baholari qollanilishiga asoslangan, markazlashgan smeta me'yorlashtirish tamoyili va konkret ob'ektda qurilish-montaj ishlarini bajarishning real shart-sharoitlarini har tomonlama hisobga olish tamoyillarini birlashtirish asosida yaratiladi. Shartnomaviy narxning asosida qurilish montaj ishlarining smeta qiymati yotadi. Undan tashqari uning tarkibiga pudratchi faoliyatiga tegishli bolgan boshqa harajatlarining va qurilish ob'ektining umumlashma smeta hisob-kitobida hisobga olinadigan, pudratchi qurilish tashkiloti faoliyatiga tegishli kozda tutilmagan ishlar va harajatlar rezervining bir qismi qoshiladi.

Konkret ish turi yoki konstruktiv element uchun shartnomaviy narxni quyidagi formula yordamida hisoblash mumkin:

$$S_{dog}qS_{smr}+P_{pr}+R_g$$

Bu yerda: S_{smr} -limitlangan harajatlar, shu jumladan, vaqtinchalik binolar va inshootlarga, SNiP me'yorlarida hisobga olinadigan, qurilishni tashkillashtirish loyihasida ko'zda tutilgan smeta me'yorlaridan ortiq, ishlarni qish mavsumida bajarilganda boladigan qoshimcha harajatlar, kochib yuruvchi elektrostansiyalar elektro-energiyasidan foydalanilganda elektro-energiya boladigan harajatlardagi farq, tushib keltiriladigan materiallarni transportirovka qilish qiymatining farqi, yuklash-tushirish ishlariga qoshimcha harajatlar va boshqalar hisobga olingan holda aniqlangan ob'ekt smetasi boyicha qurilish-montaj ishlarining smeta qiymati;

P_{pr} -buyurtmachi tomonidan kompensatsiya qilinadigan, qurilish-montaj ishlari tarkibiga kirmaydigan boshqa ishlar va harajatlar; shu jumladan:

Mehnatga haq tolashning akkord tuzimini qollash bilan bogliq bolgan harajatlar; kochib yuruvchi qurilish-montaj tashkilotlari ishlovchilariga qoshimcha tolovlar; qoshimcha ta'tillar berish bilan uzoq muddat hizmatlari uchun tolanadigan haq bilan bogliq bolgan harajatlar; tashkiliy ravishda ishchilarni ishga olish bilan bogliq harajatlar; pudratchi tashkilot ishlovchilarini boshqa qurilishlarga komandirovka qilishga boladigan harajatlar.

Loyihada ko'zda tutilgan ilmiy tekshirish va tajribalarga harajatlar; qurilish-montaj ishlarini vaxta uslubida bajarish uchun qoshimcha tolov.

Ba'zi materiallarning ulgurji va chegaraviy narxlari orasidagi farqlar. Undan tashqari boshqa ishlar va harajatlar tarkibiga ishlarni yuqori templarda olib borish va qurishni yangidan ozlashtirilayotgan rayonlarda olib borish bilan bogliq bolgan pudratchining qoshimcha harajatlari ham kiritiladi.

R_p -umumlashma smeta qiymatining hisob kitoblarida hisobga olingan ko'zda tutilmagan ishlar va harajatlar uchun belgilangan umumiy rezerv mablag'larning bir qismi; bundan buyurtmachi tomonidan yetkazib beriladigan materiallar, buyumlar va konstruksiyalar qiymatiga tog'ri keladigan summa mustasno.

Shartnomaviy narxlar tarkibiga smetada aniqlangan, lekin pudratchi faoliyatiga tegishli bolmagan harajatlar kiritilmaydi: yer maydoni ajratilishini rasmiylashtirish harajatlari; inshoot oqlarini belgilab chiqish, yangi yerlarni ozlashtirish harajatlarini

qoplash, egallab turilgan yerlar uchun kompensatsiya, bino va inshootlarni buzish, ob'ektlarni oz vaqtida yoki muddatidan oldin ishga tushirilishini mukofotlash bilan bogliq bolgan harajatlar; aftorlik texnik nazoratiga harajatlar, loyiha va izlanish ishlari qiymati.

Kozda tutilmagan ishlar va harajatlar uchun rezervning bir qismini shartnomaviy narxlarga kiritish rezervning funksional vazifasi bilan bogliq bolib, u pudratchi tashkilotning ishlarini bajarish uslubining ozgarishi, smetada kozda tutilgan katta harajatlar talab qiluvchi qurilish mashinalari va mexanizmlaridan foydalanish oqibatida yuzaga keladigan qoshimcha harajatlarini qoplashga yonaltiriladi.

Shartnomaviy narxlarga rezerv mablaglar bir qismini kiritishning iqtisodiy ma'nosini ob'ektlarni oz vaqtida ishga tushirishga topshirilishiga erishish uchun mavjud rezervlardan foydalanishda qurilish tashkilotining manevrligini ta'minlash, iqtisodiy mustaqillikni kengaytirish va oz faoliyatini natijalari uchun iqtisodiy javobgarlikni oshirishdan iborat.

Rezervning bu qismi loyihaning ishchi hujjatlarini ishlab chiqish bosqichida ozgarishlar kiritilishi, qurilish jarayonida ilgari ishchi xizmatlar va smetalarda hisobga olinmagan ishlar aniqlanishi sababli smeta qiymatlariga aniqliklar kiritilishi tufayli pudratchi tashkilotning qoshimcha harajatlarini qoplashga xizmat qiladi. Kozda tutilmagan ishlar va harajatlar rezervi avval boshda aniqlangan smeta qiymatining stabilligini ta'minlash, ilmiy-texnika progressining rivojlanishi va u erishgan natijalarni ishlab chiqarishga joriy etilishi bilan bogliq bolgan, iqtisodiy jihatdan asoslangan harajatlarni qoplashga yonaltirilgan iqtisodiy dastgohdir.

Shartnomaviy narxlar pudrat shartnomalari tuzish uchun hamda, bajarilgan ishlar, pudratchi tomonidan qilingan, loyiha-smeta hujjatlarida, texnik iqtisodiy asoslash va texnik - iqtisodiy hisob-kitoblarda kozda tutilgan harajatlar uchun hisob - kitoblarga asosdir. +qurilish montaj ishlarining hajmi va tarkibida ozgarish sodir bolmasa, shartnomaviy narxlar butun qurilish davri mobaynida ozgarmasligi lozim.

Loyiha yechimlarini takomillashtirish natijasida ob'ektning ishchi hujjatlar smetalarida aniqlangan smeta qiymati bilan shartnomaviy narxlar farqidan tejam hosil bolishi mumkin. Bu tejamning 25% davlat byudjetiga yonaltiriladi. Tejamning qolgan qismi (75%) bosh pudratchi tomonidan qurilish, montaj va loyihachi tashkilotlarga har birining qurilish bahosini kamaytirishga qoshgan xissasini hisobga olgan holda taqsimlab

beriladi. Pudratchi qurilish tashkilotlari tejamdan olingan ushbu mablagni iqtisodiy ragbatlantirish fondlariga yonaltiradilar.

Agar ishlarning haqiqiy qiymati va harajatlar shartnomaviy narxdan ortib ketsa, narxlar qayta tasdiqlanmaydi, qoshimcha harajatlar esa bajaruvchi tashkilotlar ishlab chiqarish xojalik faoliyatlari natijalariga otadi.

Shartnomaviy narxlarni loyihaning umumlashma smeta hisob-kitoblari asosida (loyihalashtirishning birinchi bosqichi) yoki amaldagi smeta me'yorlari va narxlar tizimiga qat'iy rioya qilingan holda ishlab chiqilgan texnik iqtisodiy asoslash yoki texnik -iqtisodiy hisob-kitoblar (loyihalashtirishdan avvalgi bosqich) asosida aniqlanadi.

Shartnomaviy shartlarni muvofiqlashtirishga asos boluvchi loyiha smeta hujjatlari majburiy ravishda davlat ekspertizasidan otkazilishi va ekspertiza natijasiga muvofiq ravishda togrilanib chiqilishi kerak. Umumlashma smeta hisob-kitobiga loyiha tashkiloti tomonidan tuzilgan qurilish tarkibiga kiruvchi barcha ob'ektlar boyicha, hamda butun qurilish boyicha shartnomaviy narxlar vedomostlari ilova etilishi kerak. Bu vedomost buyurtmachi va loyiha tashkilotining shartnomaviy narxlar darajasi boyicha taklifi boladi (uzil -kesil). +at'iy shartnomaviy narxlar buyurmachi, pudratchi va loyiha tashkilotlari ortasidagi kelishuv asosida aniqlanadi.

Agar loyiha yechimlarini takomillashtirish boyicha takliflar pudratchi tashkilotlar tomonidan ishlab chiqilsa va joriy qilinsa, shartnomaviy narxlar kamaytirilmaydi.

Belgilangan tartibga muvofiq inshootning smeta qiymatiga bogliq ravishda loyiha smeta hujjatlari ekspertizadan otkaziladi.

Ekspertiza vaqtida quyidagilar tekshiriladi:

- qurilishning maqsadga muvofiqligi va texnik - iqtisodiy jihatdan asoslanganligi;
- qabul qilingan texnik yechimlar va qurilish muddatining qurilish me'yorlari va qoidolari (SNIp)ning amaldagi me'yorlariga muvofiqligi;
- amaldagi smeta me'yorlari va narxlarga muvofiq ravishda, smeta hujjatlari ishlab chiqilishining va qurilish smeta qiymati aniqlanishining togriligi.

Ekspertiza natijalari boyicha aniqlashtirib chiqilgan loyiha smeta hujjatlari, shartnomaviy narxlar loyihasi bilan birgalikda bosh pudratchi qurilish tashkilotiga muvofiqlashtirish uchun taqdim etiladi. Shartnomaviy narxlarni muvofiqlashtirish uchun pudratchiga loyiha smeta hujjatlari taqdim etilgan kundan boshlab 45 kunlik muxlat belgilangan.

Bosh pudratchi belgilangan tartibda yordamchi pudratchi qurilish montaj tashkilotlari ishtirokida loyiha smeta hujjatlari va shartnomaviy narxlar loyihasini korib chiqishni tashkillashtiradi. Korib chiqish natijasida umuman loyiha boyicha va qurilish tarkibiga kiruvchi har bir ob'ekt boyicha tegishli hisob-kitoblar va normativ hujjatlarga asoslangan mulohazalar tayyorlanishi kerak. Mulohazalar buyurtmachiga jonatiladi.

Buyurtmachi bosh loyihachi tashkilot ishtirokida bosh pudratchining mulohazalarini korib chiqadi va 10 kunlik muxlat ichida barcha mulohazalar boyicha xulosa tayyorlanadi. Shartnomaviy narxlar boyicha mulohazalar alohida korib chiqiladi. Barcha ob'ektlar va umum qurilish boyicha shartnomaviy narxlar kelishilgandan keyin bosh loyihachi tashkilot shartnomaviy narxlar vedomostini togrilab chiqadi va qurilishning toliq smeta qiymatini aniqlaydi. Bu qiymat qurilishning tasdiqlangan bahosi boladi.

Bosh pudratchi bilan shartnomaviy narxlarni muvofiqlashtirish bir vaqtning ozida qurilish qiymatining umumlashma smeta hisob-kitobini ham muvofiqlashtirish sanaladi.

Shartnomaviy narxlar muvofiqlashtirilib bolgandan song loyihani tasdiqlash uchun tegishli instansiyaga taqdim etish mumkin.

Loyihachi tashkilotlar buyurtmachining topshirigi boyicha ishlab chiqilgan loyihani tasdiqlovchi instansiyalarda himoya qiladilar. Ishlab chiqilgan loyiha smeta hujjatlarning toliq komplekti loyiha buyurtmachisida va loyiha tashkilotida saqlanadi. Asosiy loyiha materiallari: (umumiy yozma izoh, bosh plan, qiymatning umumlashma smeta oisob-kitobi, shartnomaviy narxlar vedomosti, birlik qiymatlar katalogi) nomerlangan bolishi, tegishli muxr bilan tasdiqlangan va qol qoyilgan bolib, tasdiqlanishi togrisi yozuvi va tasdiqlanish sanasiga ega bolishi kerak. Loyiha smeta hujjatini tasdiqlanganligi togrisidagi hujjat davlat yagona ish yuritish tizimiga muvofiq keladigan buyruq, qaror yoki farmoyish bolishi mumkin. Shunday qilib, yol xojaligida amal qilayotgan narx shakllanish tizimi iqtisodiyotning ekstensiv rivojlanish sharoitida yuzaga keldi. Buning natijasida yol qurilish mahsulotining narxi yol ta'mirlash qurilish ishlab chiqarishning iqtisodiyotga, iqtisodiy richag sifatida yetarlicha ta'sir otkaza olmaydi. Narxlarda nafaqat smeta narxlari shakllanishining yangi tamoyillari oz aksini topishi, balki yol tarmogi va uning mahsulotining is'temolchisi-region xalq xojaligi xojalik mexanizmining faoliyat korsatishi xususiyatlari ham aks etishi kerak.

Smeta narxlari shakllanishini takomillashtirish quyidagilarga yonaltirilishi kerak:

-yollar va yoʻl inshootlarini qurish va ta'mirlashning barcha harajatlarida nafaqat yoʻl tarmogining, balki yoʻl mahsuloti iste'molchilarning ham iqtisodiy manfaatlari chambarchas ozaro bogʻlanishi kerak;

-loyihalashtirish va qurilish jarayonida smeta qiymatlarining asoslanmagan holda oʻrtishiga tosiq qoyilishi kerak;

-narxlarning va narx shakllanishi mexanizmining qurilish muddatlarini qisqartirish va resurslarni tejash borasidagi rolini kuchaytirish kerak.

Nazorat uchun savollar

1. Yoʻl qurilishda qabul qilingan narx shakllanish konsepsiyasi mahsulot ishlab chiqarishning kalkulyatsiya guruhlarida qanday aks etadi?
2. Yoʻl qurilishida smeta harajatlarining qiymatiga qaysi omillar eng koʻp ta'sir krsatadi?
3. Smeta harajatlarining strukturasi smeta qiymatining umumlashma hisob-kitobida qanday aks etadi?
4. Smeta qiymatining yiriklashtirilgan korsatkichlari (UPSS) birlik qiymatlaridan (YeRER) nima bilan farq qiladi?
5. Yoʻl qoplamasining smeta qiymatini aniqlashda nima sababli yiriklashtirilgan korsatkichlardan yoki tayyor preyskurantlardan foydalanish orniga smeta harajatlarini mukammal kalkulyatsiya qilib chiqish kerak boladi?
6. Xojalik mexanizmini qayta qurish sharoitida yoʻl xojaligida narxlar shakllanishini takomillashtirishga qanday talablar qoyiladi?
7. +qurilishda narxlar shakllanishi tizimini mukammallashtirishning asosiy bosqichlarini aytib bering?
8. +qurilish mahsulotining shartnomaviy narxi nima, kimlar uni aniqlaydi, shartnomaviy narxlarga otishning iqtisodiy ma'nosi nima?
9. Yoʻl xojaligida ishlar kompleksini bajarish uchun shartnomaviy narxlar qanday qilib hisoblanadi?

Mavzu-7. Yoʻl xojaligida tannarx, foyda va rentabellik.

Reja:

7.1 Avtomobil yollarini qurish, ta'mirlash va asrashda (yaroqli xolda otish) tannarx strukturasi.

7.2 Yol ishlarida foyda va rentabellik.

7.3 Yol ishlari tannarxini pasaytirish yollari.

Asosiy iboralar va tushunchalar: Materiallarga harajatlar, konstruksiyalar va detallar, ish xaqi, mashina va mexanizmlarni tasarruf etish bir yola boladigan harajatlar transportirovka, ustama harajatlar, rejaviy va haqiqiy tannarx, tejam, balans boyicha (umumiy) va sof foyda, rentabellik (+MI) qurilish montaj ishlarining tannarxni pasaytiruvchi omillar.

Bozor iqtisodi sharoitida ishlab chiqarish samaradorligining eng muhim korsatkichi tannarx bolib qoladi, chunki pirovard natijada iqtisodiy ragbatlantirish fondlarining miqdori, ishlovchilarning real ish haqlari, ishlab chiqarish quvvatlarining rivojlanishi, ishlab chiqarish texnikaviy saviyasining osishi faqat tannarx orqali aniqlanadi.

Ob'ektning smeta qiymati oz tarkibiga shu ob'ektni yaratish uchun kerak bolgan barcha ijtimoiy-zaruriy harajatlarni oladi, shu jumladan, +MIlarni bajarish, uskunalar sotib olish va ularni montaj qilish, loyiha-izlanish ishlari, ustama harajatlar hamda rejalashtirilgan jamgarmalar.

Smeta qiymatidan farqli olaroq +MI ning tannarxi qismi bolib, u yol tashkilotining avtomobil yollarini qurish va ta'mirlashga qilgan harajatlaridan tashkil topadi. +MI ning tannarxi uning smeta qiymatiga nisbatan pul va moddiy resurslardan tejamli foydalanishni aks ettirib, tashkilot ishi samaradorligini korsatuvchi asosiy korsatkichlardan biri hisoblanadi.

Yol xojaligida, qurilish tarmoqlarining barcha boshqa turlaridagi kabi, ishlab chiqarish harajatlarini hisobga olish kompleks kalkulyatsion elementlar boyicha amalga oshiriladi va ularning nomenklaturasi smeta hujjatlari tarkibidagi harajatlarni elementlar boyicha guruhlashtirish bilan toliq mos keladi.

Shunga muvofiq ravishda +MI tannarxning tarkibi togridan-togri (TX) va ustama harajatlarga (UX) ajratiladi. Rejalashtirilgan jamgarmalar (RJ) ishlar tannarxi tarkibiga kirmaydi $KMI_{\text{in}}qTX+UX$.

Togridan-togri harajatlar tarkibiga ishlarni bajarishga sarflangan materiallar qiymati; ishchilarning asosiy ish haqlari; qurilish mashinalarini ishlatishga bolgan harajatlar va boshqa togridan-togri harajatlar kiradi.

Materiallar, konstruksiyalar va detallarga harajatlar ishlar tannarxining tarkibida sanoat korxonalarida amal qilayotgan sotilish narxlari boyicha (agar materiallar qurilish materiallar sanoati korxonalardan olinsa), yoki reja hisob-kitob narxlari boyicha (agar materiallar yol-qurilish trestiga tegishli bolgan sanoat korxonalardan olinsa), yoki ularning haqiqiy tannarxi boyicha (agar materiallar mustaqil balansga ega bolmagan oz yordamchi ishlab chiqarishidan olinsa) hisobga olinadi. Bunda materiallar harajatiga ularni ob'ekt oldi omborxonasigacha yetkazib kelish hamda omborxona harajatlari ham kiritiladi.

Asosiy ish haqi tarkibiga qurilish-montaj ishlarida band bolgan qurilish va yul ishchilarining, qurilish materiallarini ob'ekt oldi omborxonasi va toshalish joyigacha yetkazishda, dozirovka qilish va materiallarni mashinalarga yetkazib berish va «ish» ga toshashda mashgul bolgan ishchilarning ish haqlari.

Ishchilarning asosiy ish haqlari tarkibiga mehnatga haq tolashning barcha tizimlari boyicha hisoblangan ish haqi, ish haqi fondidan vaqtda bajarilgan ishlar uchun qoshimcha tolovlar, ishchilar aybisiz turib qolishlar uchun tolovlar va boshqalar kiradi.

Mashina va mexanizmlardan foydalanishga boladigan harajatlar birdaniga boladigan harajatlar va joriy harajatlardan tashkil topadi. Joriy harajatlar tarkibiga mashinalarni boshqarish va ularga xizmat korsatishda band bolgan ishchilarning asosiy ish haqlari, texnik xizmat korsatishda band bolgan ishchilarning asosiy ish haqlari, texnik xizmat korsatish va ta'mirlash harajatlar, yonilgi-moylash materiallari va elektro-energiyaning qiymati, mashinalar amortizatsiyasi, ijaraga olingan mashinalar bolsa ularga tolanadigan ijara haqi kiradi.

Birdaniga boladigan harajatlar mashinalarni yuklash, tushirish, tranportirofka qilish, mashinalarni montaj, demontaj va sinab korish ishlariga harajatlar hamda mashinalarni ornatish uchun vaqtinchalik inshootlarni qurish va buzish (masalan, ABZ, SBZ va boshqalarda) uchun harajatlardan tashkil topadi.

Togridan-togri harajatlar tarkibiga tuproqni transportirovka qilishga, materiallarni ob'ekt ichida, ob'ekt oldi omborxonasidan toshalish joyigacha yoki kotarish mexanizmigacha tashib yetkazishga boladigan harajatlar ham kiritiladi.

(Boshqa togridan-togri harajatlar)

Ustama harajatlar bevosita +MI larida, ya'ni qurilish maydonlarida, yordamchi ishlab chiqarishda va boshqa (xizmat korsatuvchi) xojaliklarda mavjud.

Yordamchi ishlab chiqarish va boshqa xojaliklar boyicha ustama harajatlar +MI tannarxi tarkibida alohida ajratilmaydi, chunki ular bu ishlab chiqarish va xojaliklar mahsulotlari va xizmatlari qiymatining tarkibiga kiradi:

-ma'muriy-xojalik harajatlari-ma'muriy boshqaruv va ishlab chiqarish texnik personalining ijtimoiy sugurtaga ajratmalar bilan birga hisoblangan ish haqlari, komandirovka va safar harajatlari, idora va pochta-telegraf harajatlari, idora binolarining ijarasi va ularni ta'mirlashga harajatlar;

-ishchilarga xizmat korsatish harajatlari-ishchilarni ijtimoiy sugurtalashga ajratmalar, ishchilarning qoshimcha ish haqlari (ta'tillar uchun tolov, brigadirlarga brigadaga rahbarlik qilganligi uchun qoshimcha tolov, yengilroq ish sharoitiga otkazilgandagi qoshimcha tolov va hokazolar), mehnatni muhofaza qilish va texnika xavfsizligi harajatlar, uy-joy kommunal xojaligi harajatlari va boshqalar;

-ishlarni bajarish va tashkil etishga harajatlar, yongindan saqlanish va qoriqlashga harajatlar, tashkiliy ravishda ishga olishni tashkil etish, ishlab chiqarishni ratsionalizatsiya qilish harajatlari; ob'ektlarni topshirish bilan bogliq harajatlar, ishlab chiqarish uskunalarini va inventarlarni asrashga va boshqa ba'zi harajatlar;

-boshqa ustama harajatlar - +MI larini amalga oshirishda amalga oshiriladigan geodeziya ishlariga harajatlar, bufet va oshxonalar xizmatiga harajatlar va hokazo.

+MIlarning smeta qiymati va uning tannarxi ortasidagi farq, rejalashtirilgan jamgarma va tannarxning pasayishidan hosil boladigan tejamdan iborat. +MIlarning smeta qiymati va tannarxi ortasidagi boglanish quyidagi formula yordamida ifodalanishi mumkin:

$$C = C_{cm} - (H + \mathcal{E}) + K$$

bu yerda, N-smetada kozda tutilgan jamgarma;

E-tannarx pasayishidan hosil bolgan tejam;

K-qurilish tashkiloti tomonidan kompensatsiyalar hisobiga, smeta qiymatidan tashqari qilinadigan harajatlar.

Smeta qiymatlaridan tashqari tolanadigan kompensatsiyalarning mavjudligining sababi shundaki, xalq xojaligida haqiqatda amal qilayotgan narxlar, tariflar, mehnatiga

haq tolash shart-sharoitlari vaqti-vaqti bilan qayta korib chiqiladi, shu sababli qator moddalar boyicha ozgarmas me'yorlar va narxlar boyicha smetada ko'zda tutilgan harajatlarga nisbatan amaldagi harajatlar miqdori yuqori boladi. Bu harajatlarning bir qismi buyurtmachi tomonidan umumlashma smeta hisob-kitoblari boyicha kompensatsiya qilinadi, masalan, mukofotli ishbay mehnatiga haq tolash tizimining qollanilishi sababli qoshimcha harajatlar, kochib yuruvchi ish sharoitlari uchun qoshimcha tolovlar.

+Mlarning smeta qiymatlari konkret ob'ekt boyicha emas, balki ortacha sharoitlar va qurilish uslublarini hisobga oluvchi smeta me'yorlari va narxlari asosida belgilanadi. Shu sababli tannarxni aniqlashda mehnat unumdorligining yillik osishi va uning asosida konkret tashkilotlarda erishiladigan ishlar tannarxining pasayishi hisobiga olinishi kerak.

Rejalashtirilayotgan tannarx har yili yillik rejalarni ishlab chiqishda aniqlanadi va yol tashkilotining uni pasaytirish tadbirlarini aks ettiradi.

Bajarilgan ishlarning haqiqiy tannarxi barcha turdagi harajatlarni, shu jumladan kompensatsiya hisobiga qoplanadigan harajatlarni ham ozida aks ettiradi. Kompensatsiyalar ishlar tannarxiga belgilangan yonalishlarni hisobga olgan holda harajat turlari boyicha taqsimlanadi, ya'ni asosiy ish haqi, materiallarning qiymatlari va hokazo.

+Mlning tannarxining strukturasi, ya'ni alohida moddalar boyicha harajatlar nisbati, qurilish kompleksining tarmoqlari boyicha turlicha bolib, tashkilot faoliyatining konkret shart-sharoitlarini xarakterlovchi bir qator omillarga bogliq.

Omillarning bir qismi yol tashkilotiga nisbatan ob'ektiv xarakterga ega va tabiiy-iqlim sharoitlari, texnik loyihada qabul qilingan muxandislik yechimlarining progressivligi, qurilish tashkilotlarining joylanishiga (dislokatsiya)(qurilish materiallari va konstruksiyalarini yetkazib beruvchi tashkilotlarning uzoq yaqinligi) va boshqalarga bogliq. Omillarning boshqa qismi esa bevosita ishlab chiqarishning tashkiliy-texnik saviyasiga, mehnatni tashkil etilishining progressivligiga, qurilish tashkiloti ishlab chiqarish bazasining rivojlanganligiga, uning mexanizatsiya va transport vositalari bilan ta'minlanganligiga bogliq.

Buning natijasida avtomobil yollari qurilishida qurilish montaj ishlarining tannarxi hatto bir qurilish tashkiloti miqyosida ham sezilarli ozgarishlarga uchrab turadi. Yol xojaligi tashkilotlarida qurilish montaj ishlari tannarxi tarkibining 85% ga yaqin qismini tog'ridan-tog'ri harajatlar tashkil etadi. Ishlarga kop material sarflanishi «materiallar,

yarimfabrikatlar, konstruksiyalar, detallar» moddasi boyicha harajatlar salmogining sezilarli darajada yuqori bolishiga sabab boladi. (Togridan-togri harajatlar umumiy summasining 50% dan koprogi). Umumiy qurilishdagiga nisbatan, togridan-togri harajatlar tarkibida mashinalarni ishlatishga boladigan harajatlarning salmogi yuqori (20 %gacha), bu esa yol ishlarida mexanizatsiyalashish darajasining yuqoriligini korsatadi.

+qurilishda qabul qilingan ishlab chiqarish harajatlarini (+MIning tannarxini) rejalashtirish va hisobga olish uslubiyoti amalda harajat qilingan summalarni smetada kozda tutilgan harajatlar bilan solishtirishga asoslangan.

Smeta harajatlarini guruhlashtirish bilan mos tushuvchi yiriklashtirilgan (kompleks) kalkulyatsiya elementlari boyicha qurilishda qollaniladigan harajatlarni hisobga olish tartibi shu bilan tushuntiriladi. Ammo bunday tartibda harajatlarni hisobga olish ularning iqtisodiy tarkibini toliq ochib bera olmaydi va ishlab chiqarish rezervlarini aniqlash maqsadida tahlil otkazishni qiyinlashtiradi.

Xususan «materiallar qiymati» kalkulyatsiya elementi boyicha harajatlarga yordamchi ishlab chiqarishdagi, transport tashkilotlaridagi, materiallarni qayta ishlash bazalaridagi ishchilarning asosiy ish haqlari va tegishli yordamchi ishlab chiqarishda ishlatilayotgan mashina va uskunalarni ishlatishga boladigan harajatlar kiradi. Bir vaqtning ozida «Mashinalrni ishlatish» elementi boyicha harajatlarga ishchi mexanizatorlarning asosiy ish haqlari, yonilgi-moylash materiallari qiymati, mashina smenaning reja-hisob narxlariga kiritilgan ustama harajatlar kiradi. Oz tarkibiga tannarxga kiruvchi barcha harajat turlarini olgan (ish haqi, materiallar qiymati, mashinalarni ishlatish harajatlari) «Ustama harajatlar» oz tarkibiy tuzilishi boyicha tannarx elementining eng murakkab qismi bolib, uning miqdorini +MIning bir birligiga, yiriklashtirilgan ishlar kompleksiga yoki ob'ektga nisbatan hisoblab chiqishning imkoniyati yoq, shu sababli uning miqdori bir butun tashkilot boyicha aniqlanadi.

Yordamchi yol qurilish va ta'mirlash qurilish tashkilotlari tomonidan ishlab chiqariladigan mahsulotlar tannarxini rejalashtirish va hisobga olish rejaviy va amaliy kalkulyatsiyalar asosida amalga oshirilib, quyidagi harajat moddalarini oz ichiga oladi: asosiy va yordamchi materiallar (qaytariluvchi chiqitlarni hisobdan chiqarilib); ishlab chiqarish ishchilarning asosiy ish haqlari, yonilgi, bug, texnologiya ehtiyojlari uchun suv, uskunalarni soz holda tutib turish va ishlatish, elektro-energiya, boshqa ishlab chiqarish harajatlari, bevosita harajatlar (iqtisodiy ma'nosi boyicha ustama harajatlar analogiyasi).

Ishlab chiqarish harajatlarning shakllanish ketma-ketligi boyicha tannarx texnologik, sex, ishlab chiqarish va toliq tannarxlarga ajratiladi. Xizmat korsatuvchi tashkilotlar boyicha korsatiladigan xizmatlarning tannarxi hisoblanadi.

Yordamchi korxonalar va xizmat korsatuvchi xojaliklarning mahsulotlarini realizatsiya qilinishida tannarx kalkulyatsiyasi reja-hisob narxlari uchun asos bolib xizmat qiladi.

Yol qurilish tashkilotlari faoliyatining yakuniy iqtisodiy natijasini belgilovchi eng muhim korsatkich foyda hisoblanadi (ta'mirlash - qurilish ishlab chiqarishi boyicha esa tejam).

Korxonalar (birlashmalar) foydasidan olinadigan soliq davlat byudjeti daromadining eng muhim manbaalaridan biri bolganligi sababli, foyda miqdorini oshirish xalq xojaligi rivojlanishining eng muhim shartlaridan biri sanaladi.

Yol qurilish tashkilotining oladigan foydasi, uning balansida bolgan barcha bolimlar, yordamchi korxonalar va xizmat korsatuvchi xojaliklar olgan foydalarning yigindisidan iborat boladi:

-qurilish mahsulotini realizatsiyasidan olinadigan foyda (yirik +MI komplekslarini va tugallanmagan qurilish ob'ektlarini buyurtmachiga topshirishdan olinadigan foyda) P_r ;

-yordamchi ishlab chiqarish va xizmat korsatuvchi xojaliklarning mahsulotlari va xizmatlarini hamda moddiy boyliklarni chekka tashkilotlarga realizatsiya qilinishidan olinadigan foyda, P_r ;

-realizatsiyadan tashqari rejalashtirilgan daromadlar D_{vr} va xarajatlarning R_{vr} umumiy yigindisi. U holda yol tashkilotining balans boyicha oladigan foydasi:

$$\Pi_o = \Pi_p + \mathcal{A}_{ep} - P_{ep}$$

Yol qurilish tashkiloti oladigan foydaning asosiy qismi (90-95%) qurilish-montaj ishlarini topshirilishidan hosil bolib, bajarilgan ishlarning smeta qiymatlari bilan haqiqiy tannarx ortasidagi farqga tegishli kompensatsiyalarni qoshib hisoblanadi.

Foydaning umumiy miqdori bajariladigan ishlarning strukturasiga, qurilish tashkiloti faoliyatining masshtabiga va boshqa bir qator omillarga bogliq bolib, bu turli tashkilotlar faoliyatlarini taqqoslashni istisno qiladi. Shu sababli rejaviy va tahliliy hisob-kitoblarni amalga oshirish paytida korxona ishlab chiqarish xojalik faoliyatining samaradorligini bildiruvchi korsatkich-rentabellik aniqlanadi. Rentabellik –balans

boyicha olingan davr mobaynida yol qurilish tashkilotining oz kuchi bilan bajarilgan qurilish montaj ishlarining smeta qiymatiga nisbatidan iborat.

Pudratchi qurilish tashkilotlarida foyda miqdorini orttirishning bosh manbasi, qurilish montaj ishlari tannarxini pasaytirish hisoblanadi. Undan tashqari, balans boyicha olingan foyda tarkibiga noasosiy xojalik faoliyatidan olinadigan foyda ham kiradi. Ular qatoriga quyidagilarni kiritish mumkin:

- yordamchi ishlab chiqarish mahsulotlarini chetga realizatsiya qilish;
- noishlab chiqarish harajatlari va yoqotishlarni qisqartirish;
- tegishli holatlarda jarimalar, pensiyalar va tovon pullarini undirib olish;
- ortiqcha moddiy boyliklarni realizatsiya qilish va hokazolar.

Toliq xojalik hisobi va oz-ozini moliyaviy ta'minlashga otgan korxonalar foyda hisobiga iqtisodiy ragbatlantirish fondlarini shakllantiradilar hamda xojalik boshqaruvining yuqori tashkilotlari va davlat bilan ozaro iqtisodiy aloqalar tizimini amalga oshiradilar. Olingan foydani (daromadni) taqsimlanishida quyidagi ketma-ketlik (navbat) ko'zda tutiladi:

- ishlab chiqarish fondlari, tabiiy va mehnat resurslari uchun tolovlar;
- qisqa muddatli bank kreditlari uchun protsentlar tolash;
- davlat (mahalliy) byudjetiga ajratmalar;
- yuqori tashkilotning ishlab chiqarishni, fanni, texnikani rivojlantirish markazlashgan fondini tashkil etish uchun ajratmalar va rezervlar.

Korsatilgan tolovlar va ajratmalardan qutilgandan song tashkilot va korxonalar ixtiyorida qoladigan qoldiq foyda (daromad) tasdiqlangan normativlar boyicha quyidagi maqsadlarga yonaltiriladi:

- ishlab chiqarish va ijtimoiy rivojlanish fondiga;
- moddiy ragbatlantirish fondiga (xojalik hisobining foydani normativlar asosida taqsimlashga asoslangan korinishini qollovchi tashkilotlar va korxonalarda).

Bir qator yol xojaligi tashkilotlari toliq xojalik hisobi va oz-ozini moliyaviy ta'minlashga otishda iqtisodiy ragbatlantirish fondlarini shakllantirish manbai sifatida rejada ko'zda tutilgan avtomobil yollarini qurish va ta'mirlashda erishilgan tejamdan foydalanib, uning taqsimlanishi tartibi yuqorida bayon etilgan taqsimlanish bilan bir xildir.

Daromadni normativ boyicha taqsimlanishiga asoslangan xojalik hisobini qollovchi tashkilot va korxonalarda jamoaning xojalik hisobi boyicha olgan daromadidan ishlab chiqarish va ijtimoiy rivojlanish fondi hosil etilgan songgi qolgan qoldigi hisobidan mehnatga haq tolash yagona fondi shakllantiriladi.

Avtomobil yollarini qurish va ta'mirlash qiymatini pasaytirish rejalashtirish, loyihalashtirish, qurilish materiallari ishlab chiqarish va qurilish montaj ishlarini yaxshiroq bajarish hisobiga erishiladi.

Smeta qiymatini pasaytirishga quyidagilar hisobiga erishiladi:

-rejalashtirish bosqichida - qurilishning ishlab chiqarish bazasini hudud boyicha ratsional joylashtirish va ishlab chiqarish quvvatlarini optimal belgilab olish, ishlab chiqarishni konsentratsiyalashtirish, ishlab chiqarishning bolimlarini bir maromda ishlashini ta'minlash;

-loyihalashtirishda- hajmiy-planirovka va konstruktiv jihatdan eng maqsadga muvofiq yechimlarni tanlash.

Avtomobil yollarini qurish va ta'mirlash ishlarining tannarxini pasaytirishni ta'minlovchilar:

-rejalashtiruvchi organlar - qurilishni ratsional joylashtirish va konsentratsiyalashtirish; qurilish ob'ektlarini ratsional tanlash; qurilishning muddatlari va moliyalashtirishni yillar boyicha optimal taqsimlanishini belgilash orqali;

-yol quruvchi va yol ta'mirlovchi tashkilotlar –samaraliroq ishlab chiqarish faoliyati hisobiga ishlarning tannarxini pasaytirish orqali amalga oshiradilar.

+qurilish montaj ishlari tannarxini rejalashtirishning asosiy vazifalari ishlar tannarxini pasaytirishning mavjud bolgan real imkoniyatlarini izlab topish, yol qurilish va ta'mirlash qurilish tashkilotlariga tannarxni pasaytirish boyicha to'g'ri topshiriqlarni to'g'ri belgilash va bu topshiriqlarni bajarishning konkret yollarini aniqlashdan iborat.

Tannarxni pasaytirish boyicha topshiriqlar foyda rejasiga muvofiq ravishda bevosita qurilish tashkilotlari tomonidan ishlab chiqiladi. Tannarni pasaytirish boyicha topshiriqlarning real bolishligi va imkoniyat darajasidan past bolmasligi uchun uni qurilish tashkilotiga rejalashtirilgan yil uchun belgilangan boshqa topshiriqlar, ishga tushiriladigan qurilish ob'ektlari, ishlari hajmi va mehnat unumdorligini kotarish boyicha qoyilgan topshiriqlar bilan ozaro muvofiqlashtirish kerak.

Avtomobil yollarini qurish va ta'mirlash tannarxini pasaytirishga quyidagi asosiy yonalishlar boyicha tashkiliy-texnikaviy tadbirlarni ishlab chiqish va amalga oshirish hisobga erishiladi:

- progressiv mehnat vositalari va predmetlarini ishlab chiqarishga joriy etish;
- yollar va yol inshootlari qurilishi va ta'mirlash texnologik tizimlarini takomillashtirish;
- moddiy va mehnat resurslari sarfini qisqartiruvchi rezervlarni izlab topish va joriy etish;
- ishlab chiqarish bolimlari, xizmat korsatuvchi xojaliklar va butun tashkilot faoliyatini optimal rejalashtirish va boshqarishning ilgor uslublari va tizimlarini joriy qilish;
- mehnatni tashkil etishning progressiv usullarini joriy etish;
- iqtisodiy ishlarning uslublari va formalarini takomillashtirish.

Tannarxni rejalashtirish togridan-togri kalkulyatsiya qilish va omillar boyicha uslublarida amalga oshiriladi.

Xarajatlarni kalkulyatsiya qilish rejada ko'zda tutilgan materiallar sarfi, mehnat va qurilish mashinalarining mashina smena sarfining ishlab chiqarish me'yorlari va bu resurslar uchun reja hisob-kitob narxlari asosida amalga oshiriladi.

Bunda otkazilishi ko'zda tutilgan tashkiliy-texnikaviy tadbirlar natijasida erishiladigan bu uslubning amaliy hisob-kitoblarda qollanilishi ishlab chiqilgan yiriklashtirilgan me'yorlar va asoslangan reja hisob-kitob narxlarining yoqligi sababli chegaralangan.

Tashkiliy-texnikaviy tadbirlarni amalga oshirish bilan bogliq bolgan iqtisodiy omillar ta'siri natijasida tannarxning reja darajasini belgilovchi (bazis yilida erishilganiga nisbatan), tannarxni omillar boyicha rejalashtirish uslubi keng qollanilish topdi.

Nazorat uchun savollar.

1. Avtomobil yollarini qurish va ta'mirlash tannarxining uning smeta qiymatidan farqi nimada?
2. Avtomobil yollarini qurish va ta'mirlash ishlari tannarxi qanday strukturaga ega?
3. Foyda va rentabellik qanday hisoblanadi?

4. Avtomobil yollarini qurish va ta'mirlash ishlarining tannarxini pasaytirishning asosiy yonalishlarini aytib bering.

Mavzu-8. Yol xojaligini moliyalashtirish va kreditlash.

Reja:

8.1. Avtomobil yollarini qurish, ta'mirlash va yaroqli holda tutishni moliyalashtirishning vazifalari va tashkillashtirish.

8.2. Moliyalashtirishni rasmiylashtirish tartibi.

8.3. Yol tashkilotlarini kreditlash.

Asosiy iboralar va tushunchalar: Pul muomalalari, moliyaviy resurslar, banklar, S+B, kreditorlar, foiz stavkalari, tolov qobiliyati, immobilizatsiya, aksent, tolov talabnomasi, akkreditov, maxsus schyotlar, subschyotlar, qisqa muddatli va uzoq muddatli kreditlar, moliyaviy operatsiyalar, ragbatlantirishlar va sanksiyalar.

Korxona moliyaviy tizimining asosiy vazifasi, joriy ishlab chiqarish faoliyati, ishlab chiqarish va ijtimoiy rivojlanishning yanada osib borishi uchun zarur bolgan moliya resurslarini tashkil toptirishdan iborat.

Korxonaning ishlab chiqarish fondlari, mehnat resurslari, tabiiy resurslar, mahalliy byudjetga va yuqori tashkilotlarni ta'minlashga ajratmalarni kozda tutuvchi, byudjet bilan ozaro moliyaviy munosabatlari iqtisodiy normativlari orqali tartibga solinadi.

Moliya –tegishli resurslar orqali, barqaror normativlar va moliyaviy me'yorlar asosida, iqtisodiy va ijtimoiy rivojlanish rejalarining pul bilan ta'minlanishining balanslanishiga imkon yaratish uchun xizmat qiladi.

Kapital qurilishni moliyalashtirishga yonaltirilgan pul mablaglarining miqdori, iqtisodiyotning erishilgan rivojlanish darajasi va uning yanada osishi uchun kapital mablaglar sarfining ahamiyatiga kora aniqlanadi.

Kapital mablaglarning moliyalashtirish manbaalari quyidagilardan iborat: Davlat byudjetdan ajratiladigan mablaglar, amortizatsiya ajratmalari, korxona oladigan foydaning bir qismi, bank krediti, asosiy fondlarni qayta tiklash uchun maxsus yonaltiriladigan jamoa xojaliklari va kooperativ tashkilotlarning ozlarining mablaglari, hamda ichki rezervlarni safarbar etish hisobiga ajratiladigan mablaglar.

Undan tashqari yol qurilishini moliyalashtirishga quyidagi qoshimcha manbaalar ham jalb etiladi: avtotransport korxonalarining yuklarining tashishdan oladigan daromadlaridan 2 % li ajratma; hukumat qabul qilgan qarorlarga asosan ajratiladigan mablaglar.

+oidaga kora loyiha smeta hujjatlari bilan ta'minlangan ishlar moliyalashtirilmaydi. Kapital qurilish rejasiga kiritilmagan ob'ektlarga xarajat qilish taqiqlanadi. Texnologik uskunalarni yetkazib berishga shartnomalar tuzishga bu maqsadlar uchun kapital mablaglarni moliyalashtirish rejasida va smetalarda ko'zda tutilgan mablaglar miqyosida ruxsat etiladi.

Buyurtmachi tashkilotlar va pudratchilar ortasidagi ozaro munosabatlarni tartibga soluvchi asosiy hujjat bolib pudrat shartnomasi xizmat qiladi.

Bank tomonidan qabul qilingan pudrat shartnomasi bolmaganda ishlarni bajarish qat'iyan man etiladi. Bunday holatlarda pudratchi tashkilot tomonidan qilingan xarajatlar (tolanmaydi) qoplanmaydi. Buyurtmachining bu ishlarni moliyalashtirishga moljallangan mablaglari boshqa ehtiyojlarga yonaltiriladi.

Bajarilgan ishlar uchun tolovlar buyurtmachi tomonidan har oyda tugallangan texnologik bosqich ishlab chiqarish va ishlar kompleksining qiymatiga muvofiq ravishda amalga oshiriladi. Tolovlarning umumiy summasi ob'ekt boyicha ishlar smeta qiymatining 95 % atrofida bolishi kerak. Toliq hisob - kitob davlat qabul komissiyasining dalolatnomasi tasdiqlanib, ob'ekt ishga tushirilgandan song amalga oshiriladi.

+qurilish dasturi bajarilishi uchun ma'suliyatni oshirish maqsadida pudrat shartnomasidagi ishlar hajmini yillar boyicha taqsimlanish jadvali ilova qilinadi. Undan tashqari, har yili titul royxatiga muvofiq ravishda ishlar hajmi va turlari kvartal boyicha taqsimlangan yillik topshiriq tuziladi.

Ishlarni bajarishning kvartal rejasi bajarilmay qolgan holatlarda (yil boshidan osib boruvchi jami hajmi), shu davrda bajarilgan ishlarga, jadvaldan orqada qolish tugatilmaguncha, buyurtmachi haq tolamaydi va bajarilgan pudrat ishlari hisobotiga bu ishlar kiritilmaydi.

Bunday holatlarda qurilish tashkiloti tugallanmagan ishlab chiqarish xarajatlarini qoplash uchun zarur bolgan vaqtinchalik ehtiyoj tufayli, yol qoyilgan orqada qolishni tugatish majburiyatini taqdim etgan holda, kredit olish uchun bankka murojaat qilishga majbur boladi.

Kvartal rejasi buyurtmachining aybi bilan bajarilmay qolsa (texnik hujjatlar, uskunalar, materiallar oz vaqtida yetkazib berilmasa), buyurtmachi pudratchining barcha xarajatlarini, bank krediti uchun foiz tolovlari bilan qoshib kompensatsiya qiladi.

Ob'ektning ishga tushirilish muddati izdan chiqqan holatlarda shartnoma tuzuvchi har ikkala tomon birdek mulkiy javobgar boladilar.

Moliyalashtiruvchi bankning asosiy vazifalari

Respublika sanoat qurilish bankiga sanoat, aloqa, transport va boshqa korxonalarga xizmat korsatish bilan bir qatorda, yangi qurilishni, mamlakat xalq xojaligi tarmoqlarida mavjud bolgan ob'ektlarni rekonstruksiya qilish va kapital ta'mirlashni moliyaviy ta'minlash va kreditlash ham yuklatilgan. Agrosanoat kompleksi, uy - joy kommunal xojaligi va ijtimoiy sohaga tegishli bolgan ob'ektlar bundan mustasno.

Xojalik yuritishning bozor iqtisodi sharoitlarida tovar-pul munosabatlarining rivojlanishida, iqtisodiy siyosatni amalga oshiruvchi, ijtimoiy ishlab chiqarishni tartibga soluvchi davlat organlarining biri sifatida bankning roli anchagina ortadi. Kredit hisob - kitob richaglaridan foydalanib (bank) davlat buyurtmachilarining ustivorligini ta'minlash, ishlab chiqarishning samaradorligini oshirish, iqtisodiyotning intensivlashuvini tezlashtirish tadbirlarini amalga oshiradi.

Banklar faoliyati toliq xojalik hisobi va oz – ozini moliyaviy ta'minlashga asoslangan. Ularning barcha xarajatlari mijozlarga kredit berish natijasida olinadigan daromad (kredit uchun foiz stavkalari) va bajargan hisob - kitob operatsiyalari uchun olinadigan ajratmalar hisobiga ajratmalar hisobiga qoplanadi.

Sanoat qurilish banki kapital qurilish rejalarini shakllantirishda ishtirok etib, qurilish ishlab chiqarishini yanada takomillashtirishga qaratilgan takliflar ishlab chiqadi. Uning maxalliy muassasalari buyurtmachilar va pudratchilar, mahsulot yetkazib beruvchilar, loyihachi va boshqa tashkilotlar ortasida bajarilgan ishlar, yetkazib berilgan uskunalar, yol qurilish texnikasi, ishlab chiqilgan loyiha – smeta hujjatlar uchun hisob - kitoblarni amalga oshiradilar; agar titul royxatga kiritilgan va tasdiqlangan umumlashma - smeta hisob - kitoblarida kozda tutilgan holatlarda boshqa turdagi hisob - kitoblarni ham bajaradilar.

Sanoat qurilish bankining muassasalari avtomobil yollarini ta'mirlash va yaroqli holatda tutib turishni ta'minlashni moliyaviy ta'minlash vazifalarini bajaradilar.

Sanoat qurilish banki ajratilgan mablaglardan samarali foydalanishni, qurilayotgan ob'ektlarning oz vaqtida ishga tushqurilishini nazorat qiladi; reja, tolov, moliya intizomlariga toliq rioya qilinishini, qurilish yoki ta'mirlanayotgan ob'ekt boyicha toligicha va alohida ish hamda xarajatlar turlari boyicha smeta limitlarining bajarilishi ustidan ham nazorat olib boradi.

Titul royxatlarini korib chiqish jarayonida bank muassasalari ob'ektlar sonini qisqartirish va barcha resurslarni ishga tushiriladigan qurilish ob'ektlariga toplash maqsadida bitta buyurtmachida bir vaqtda qurilayotgan ob'ektlar soniga e'tiborni qaratadilar. Joriy yil uchun ajratilgan mablaglar qurilishning normativ muddatlariga mutanosibligini va dastlabki tasdiqlangan korsatkichlarga nisbatan biron - bir ozgarishlar bolmaganligini tekshiradilar. Dastlabki tasdiqlangan titul royxati va umumlashma smeta hisob - kitobi toliq qurilish muddati uchun ozgarmasligi kerak. Ishlarni bajarish yoki konstruktiv yechimlarning takomillashgan va progressiv texnologiyalari qollanilgani sababli loyihani qayta korib chiqish zarurati paydo bolgandagina korsatkichlarga ozgarishlar kiritilishi mumkin.

Banklar muntazam ravishda qurilish ob'ektlarining loyiha – smeta hujjatlari bilan ta'minlanganligini nazorat qilib boradilar. Ular qurilishga tipik loyihalarning joriy etilishini, individual loyihalashtirishga ruxsat etuvchi hujjatlarni tekshiradilar. Rejalashtirilayotgan davrda oldingi yilning 1 -iyunigacha texnik hujjatlar bilan ta'minlanmagan ob'ektlar qurilishining titul royxatga kiritilmaydi. Bank muassasalari sanksiyalar va ragbatlantirishlarni qollash, nazorat vazifalarini amalga oshirish orqali moliyaviy intizomning yaxshilanishiga imkoniyat yaratadilar. Tolov qobiliyati, ya'ni yol tashkilotining bankdagi hisob raqamida pul mablaglarining mavjudligi, ishlar hajmi va sifati, asosiy va aylanma fondlardan foydalanish, mehnat unumdorligining saviyasi kabi omillar ta'sirining natijasini aks ettiradi.

Moliyalashtirish hisobini ochish uchun buyurtmachi – tashkilot bankka ekspertiza bayonnomasi bilan birgalikda tasdiqlangan umumlashma smeta hisob - kitobining nusxasini, barcha ishlar kompleksini bajarish uchun buyurtmachi va pudratchi ortasida tuzilgan pudrat shartnomasini, bajarilishi rejalashtirilayotgan yillik ishlar hajmi va +MI turlarini aks ettiruvchi va buyurtmachi tashkilot rahbari tomonidan tasdiqlangan qurilish ichi (vnutripostroyechnoy) titul royxatini, faoliyat olib borish zonasida ishlarni bajarish huquqi uchun nazorat va tekshiruv organlari (SES, DAN, yongin nazorati va boshqalar)

bilan kelishuvlarni, yerning osimlik osuvchi qatlami olinib, obodonlashtirish organlariga topshirilganligi haqidagi ma'lumotnomani taqdim etadi.

Immobilizatsiya shundan iboratki, hisobot yilida ob'ekt qurilishi boyicha ishlab chiqarish dasturi ortigi bilan bajarilganda, ortiqcha bajarilish hisobiga hosil bolgan pudratchi tashkilotga tolanadigan qarzni uzish uchun buyurtmachi tashkilot tomonidan rejalashtirilayotgan yil korsatkichlarini ozgartirmasdan, moliyalashtirish limitini oshirishdir. Mobilizatsiya esa, aksincha, otgan hisobot yili mablaglari hisobiga sotib olingan va tolangan, ammo rejalashtirilayotgan yilda bajariladigan limitdan ortiq material zahiralari, konstruksiyalar, uskunalar summasi miqdoriga moliyalashtirish limitini kamaytirishni ko'zda tutadi. Kapital qurilishning tasdiqlangan reja korsatkichlari, rejalashtirilayotgan davr uchun (tomonlar kelishuviga kora) qurilish ichi(vnutripostroyechnoy) titul royxatiga kirgan ish turlari va hajmlari bunday hollarda ozgartirilishi mumkin emas.

Davlat tashkilotlari ortasidagi barcha hisob - kitoblar bank muassasalari orqali faqat naqd pulsiz korinishda amalga oshiriladi. Naqd pulsiz hisob - kitoblar quyidagi turlarga ajratiladi: aksent, akkreditiv, alohida (maxsus) schet, tolov topshirigi, pochta orqali pul otkazish, rejalashtirilgan tolovlar, cheklar.

Aksent – tolovchining shu shahardagi va boshqa shahardagi yetkazib beruvchilar, ishlab chiqaruvchilar, pudratchi tashkilotlar bilan materiallar, uskunalar, bajarilgan ishlar, korsatilgan xizmatlar uchun hisoblashishda tolovni amalga oshirish uchun roziligidir.

Naryad, shartnoma kelishuvi, majburiyat, talab asosida boshqa tashkilot uchun biror - bir ishni bajargan, xizmat korsatgan, materiallar, xom - ashyo, tovarlar yetkazib bergan yoki jonatgan tashkilot haridorga (buyurtmachiga, mijozga) tolov talabnomasi – schet yozib, o'zining xizmat korsatuvchi bankiga tolovni undirish uchun inkassoga topshiradi. Bunday holda tolov talabnomasida bajarilgan ishlarning nomi va hajmi, korsatilgan xizmatlar yoki jonatilgan materiallarning royxati qiymati va miqdori korsatiladi. Schetga temir yolning jonatuv kvitansiyalari, ishlarning qabul qilib olish dalolatnomalari, buyurtma - naryadning nusxasi, xatlar, hisoblagich (schetchik)ning korsatkichlarini ifodalovchi yozuvlar va boshqa hujjatlar hamda tolov uchun qoyilayotgan talabning togriligini tasdiqlovchi ma'lumotnomalar ilova etiladi.

Haridor, moliyalashtiruvchi bankdan inkassoga tushgan tolov schetini olgach, bank tomonidan belgilangan muddat ichida, schetda korsatilgan ma'lumotlarning

togriligini tekshirib chiqib, tolov uchun rozilik yoki asoslangan holda aksentni inkor etishi lozim.

Tolovchining aksenti mavjud bolganda bank talab qilingan summani uning hisob raqamidan yoki moliyalashtirish schetidan chiqarib, yetkazib beruvchining tegishli bank muassasasidagi hisob raqamiga jonatadi. Agar haridor aksentni inkor etmoqchi bolsa, kelib tushgan yukni saqlab turish uchun qabul qilishi va bu haqda yetkazab beruvchiga xabar berishi kerak. Kelishmovchiliklar arbitraj orqali hal etiladi.

Demak, inkasso – bu haridor yoki buyurtmachidan, yetkazib beruvchi - mijozning topshirigiga kora uning uchun tolovni undirishni bank oz zimmasiga oladigan hisoblashish tartibi ekan. Bunda bank muhim davlat ahamiyatiga ega bolgan vazifani bajaradi, ya'ni u bunda faqatgina hisob – kitoblarning oz vaqtida amalga oshirishni nazorat qilish bilan bir qatorda, tolov uchun taqdim etilgan hujjatlarni sinchiklab tekshirib chiqish orqali ularning togriligini ham nazorat qiladi. Bankka inkassoga tushgan tolov talabnomalari aksentli yoki aksentsiz operatsiyalar tarzida qondiriladi.

Aksentsiz pul – hisob operatsiyalariga tolovchi tomonidan qoshimcha tekshiruvni talab qilmaydigan operatsiyalar kiradi. Gaz, suv, issiqlik, elektroenergiya va boshqa shunga oxshash xizmatlar uchun olchagichlar korsatkichiga asoslangan holda tolov uchun taqdim etilgan summalar aniq va shubxasiz bolib, majburiy tolovlar sanaladi.

Shartnomaga kora yoki tomonlarning boshqa majburiyatlariga taaluqli bolgan, qoshimcha tekshiruv va aniqlashlarni talab etuvchi boshqa barcha tolov turlari, aksent operatsiyalariga kiradi.

Akkreditiv – bir bankning boshqa bir bankka yetkazib beruvchining bajarilgan ish hajmi va turlari, tomonlar ortasidagi shartnomada kozda tutilgan majburiyatlarga kora korsatilgan xizmatlar uchun uning schetlari boyicha tolovlarni amalga oshirish uchun topshiriqdan iborat bolgan pul hujjatidir.

Haridor, yetkazib beruvchidan ishlar hajmining tugatilganligi yoki buyurtma berilgan mahsulotning tayyor ekanligi haqidagi pochta xabarnomasini olgach, oz bankiga akkreditiv ochishni rasmiylashtirish haqida ariza yozadi va bu akkreditiv yetkazib beruvchining bankiga jonatiladi.

Yetkazib beruvchi, oz nomiga akkreditiv kelganligi haqidagi pochta xabarnomasini olgach, 25 kunlik muhlat ichida (ba'zan tomonlar kelishuvi boyicha akkreditivning amal qilish muddati 45 kungacha uzaytiriladi) buyurtmachiga xaqi

tolangan buyumni jonatishi shart. Akkreditivda korsatilgan summani bank yetkazib beruvchining hisob raqamiga yetkazib beruvchi tomonidan tolovchiga (haridorga, mijozga) yuklarning jonatilganligini tasdiqlovchi transport hujjatlarini taqdim etgandan keyin otkazadi.

Hisob – kitoblarning bu turi mahsulot yetkazib berish boyicha shartnomalarning bajarilishiga va tolovlarning oz vaqtida amalga oshishiga yordam bersada, u shu bilan bir qatorda ma'lum bir muddatga tolovchi pul mablaglarining harakati toxtab qolishiga olib kelib, ularning aylanuvchanligiga negativ ta'sir korsatadi.

Tashkilot boshqa shaharlardagi boshqa vazirlik va idoralarga qarashli bolgan yetkazib beruvchilar bilan doimiy hisob - kitob muloqotlariga ega bolib, shartnomaga kora mahsulot jonatilgach bevosita tolov amalga oshirilishi kozda tutilgan hollarda, maxsus schet ochiladi. Buning uchun moddiy resurslar buyurtmachisi bolgan tashkilot ozining bank muassasasidagi hisob raqamidan kerak boladigan pul mablaglarini yetkazib beruvchining bankiga otkazib, u yerda maxsus schet ochiladi. Yetkazib beruvchi tomonidan yuklar jonatilgandan song tolovga taqdim etilgan reestr – schetlarni aksentlash va pul mablaglarini xarajat qilish huquqiga, buyurtmachi tomonidan tayinlangan, tegishli ishonch yorligi bilan ta'minlangan vakil ega.

Bu turdagi hisob - kitoblarning kamchiliklari akkreditivlari bilan bir xil.

Tolov topshiriqnomalari bilan hisob – kitob yuritishning mohiyati shundaki, bunda buyurtmachi (haridor) bajarilgan ishlar, korsatigan xizmatlar, yetkazib berilgan materiallar uchun schet olgach, ozini moliyalashtiruvchi bankiga tolov topshiriqnomasini taqdim etadi va ozining hisob raqamidan mahsulot yetkazib beruvchining hisob raqamiga kirgazish uchun schet beruvchining bankiga pul otkazadi.

Amortizatsiya va boshqa ajratmalarni byudjetga otkazish operatsiyalari ham tolov topshiriqnomalari bilan amalga oshiriladi. Birja shahar hududida joylashgan korxonalar, tashkilotlar va mahsulot yetkazib beruvchilar ortasidagi hisoblashuvlarni bajarishda ham shu usuldan foydalaniladi. Uning qollanilishi, hisob - kitoblarning aksent turiga nisbatan schet taqdim etuvchilarning hisob raqamlariga pul mablaglarining kelib tushish jarayonini tezlashtiradi.

Rejaviy tolovlar boyicha hisob - kitoblar olib borish doimiy ravishda bir maromda materiallar yetkazib berib turilganda, tomonlar ortasidagi shartnomaga muvofiq xizmatlar korsatib turiladigan holatlarda qollaniladi. Bunda qurilish tashkiloti shartnomada

korsatilgan shartlarga muvofiq ravishda bazis kareriga, sement zavodiga, tashib berilgan materiallar uchun avtokombinatga, bajarilgan ishlar va korsatilgan xizmatlar uchun ularning hisob raqamlariga har dekadada yoki kelishilgan boshqa muddatlarda pul mablaglarini reja boyicha otkazib tqrilishini amalga oshiradi. Tomonlar ortasida yakuniy hisob – kitob vaqti – vaqti bilan tekshirib chiqilgan hisobot ma'lumotlari va hujjatlari boyicha haqiqiy bajarilgan ish hajmiga qarab otkazib turiladi.

Cheklar orqali hisoblashish naqd pulsiz hiob - kitoblarning eng operativ turi hisoblanadi. Bu usul sotib olinayotgan materiallar, tovarlar, korsatilgan xizmatlar hamda transport tashkilotlari bilan hisoblashish uchun qollaniladi. Bunda tolov tegishli hisob – kitob operatsiyasi otkazilgan joyning ozida chek bilan amalga oshiriladi. Chek daftarchasini tolovchi – korxonalar bankdan aylanma mablaglar hisobidan yoki bu maqsadlar uchun ochilgan limit hisobidan oladilar. Chek daftarchalari limitlangan va limitlanmagan turlarga bolinadi.

Limitlangan, ya'ni ma'lum bir summa bilan chegaralangan chek daftarchalari bank muassasalari tomonidan ularda limit summasi yozilgan va korxonaning hisob yoki ssuda schetida aks ettirilgan holda beriladi. Limit summasi kutilayotgan tolov summasiga muvofiq ravishda tolovchi tomonidan talab qilinadi. Hisob – kitob operatsiyalarini rasmiylashtirish paytida ekspeditor ulgurji bazaning, magazinining yoki temir yol stansiyasining xazinachisiga (kassirga) tolov summasi korsatilgan chekni topshiradi. Limit qoldigi chekni qabul qilib olgan xazinch (kassir) tomonidan chekning koreshogida tasdiqlanadi.

Limitlanmagan chek daftarchalari, ya'ni ma'lum bir summa bilan chegaralanmagan chek daftarchasi, odatda ishlab chiqarish dasturini doimiy ravishda bajarib kelayotgan va buning natijasida moliyalashtirish ahvolini yuqori saviyada bolishligini ta'minlayotgan korxonalar va qurilish tashkilotlariga beriladi. Limitlanmagan chek daftarchalari qanday maqsadlarda foydalanilsa, ulardan ham xuddi shu maqsadlarda foydalanilib, bu cheklar boyicha transport va boshqa tashkilotlar bilan mavjud bolgan doimiy hisob - kitoblar amalga oshiriladi.

Ekspeditoridan olingan chekni transport va boshqa soha tashkilotlari korsatilgan summani tolovchining hisob raqamidan chiqarilishi va ularning hisob raqamlariga otkazilishi uchun bankka taqdim etadilar.

Kredit ishlab chiqarishga uni tashkil etilishini yaxshilash, ilmiy – texnika progressi yutuqlarini joriy etilishini tezlashtirish bilan iqtisodiy ta'sir korsatadi. Masalan, ishlab – chiqarish dasturini bajarish uchun moddiy resurslar zarur. Korxonaning oziga qarashli bolgan aylanma mablaglar odatda ularni sotib olishga yetishmaydi, shu sababli korxona qarz olish mumkin bolgan manbaalarga murojaat etadi. Olingan ssuda uchun bank foizi tolash, keyinchalik esa belgilangan muddatda qarzni toliq tolash kerak boladi. Bank foizini tolash uchun, yuqori darajada tashkil etilgan unumli mehnat hisobiga foyda olish kerak – foyda esa olingan ssuda uchun bank foizi tolash uchun asosiy manbaadir. Demak, bank krediti qurilish tashkilotinni reja korsatkichlarining (sozsiz) albatta bajarishga safarbar etadi.

Davlat kapitali mablaglash boyicha bank kreditlari xalq xojaligi rejasiga kiritilgan yangi qurilish ob'ektlarini, mavjudlarini rekonstruksiya qilish va kengaytirishni, ularni texnik jihatdan qayta qurollantirishni moliyalashtirishga yonaltiriladi. Banklar tomonidan bu maqsadlar uchun ajratiladigan ssudalar uzoq va qisqa muddatli boladi.

Uzoq muddatli kredit asosan tegishli ob'ektlarning smeta qiymati miqyosida asosiy fondlarni kengaytirish uchun berilib, bunda uning miqdori tashkilotning ushbu maqsadlarda foydalanishga moljallangan oz mablaglari summasiga kamaytiriladi. Yangi qurilish uchun ssuda, agar ob'ekt ishga tushirilgandan keyin besh yil ichida qoplanishi iqtisodiy hisob – kitoblar bilan isbotlangan xollarda beriladi. Yangi texnikani joriy etish, kengaytirish va rekonstruksiya qilish uchun ssuda kreditlanayotgan tadbirlarga qilinadigan xarajatlarning qoplanish muddati va samaradorligidan kelib chiqib ajratiladi.

Kredit olish uchun qarz oluvchilar bank muassasasiga kapital mablag uchun moljallanayotgan xarajatlarning samaradorligi va ssudani tolash muddatlari haqidagi ma'lumotlar keltirilgan kredit taqdim etadilar. Kreditning yillik miqdori ssuda scheti ochilgan bank muassasasi bilan tashkilot ortasida tuzilgan kapital shartnomalarni moliyalashtirish rejasida belgilanadi.

Ishlab chiqarish va ijtimoiy rivojlanish maqsadlari uchun olingan uzoq muddatli kredit boyicha ssudalar, ishlab chiqarish va ijtimoiy rivojlanish fondi mablaglari hisobiga qaytariladi (tolanadi).

+isqa muddatli kredit (bir yilgacha muddatga) asosan korxonalarning aylanma mablaglarini aylanishini ta'minlash uchun, qoshimcha pul mablaglariga vaqtinchalik ehtiyoj paydo bolganda ularni pul resurslari bilan ta'minlashga xizmat qiladi, chunki

ularning sarflanish muddatlari mahsulotlarning realizatsiya qilinish va shunga muvofiq ravishda mablaglarning kelib tushish vaqti bilan togri kelmaydi.

Ishlab chiqarish va ijtimoiy rivojlanish fondi mablaglari hisobiga amalda mavjud bolgan ishlab chiqarishni rekontruksiya qilish, texnik jihatdan qayta qurollantirish, yangi ob'ektlarni qurish muddatlari, ushbu fondda mablag shakllanish vaqtiga togri kelmay qolgan holatlarda, ularni moliyalashtirish uchun fond tiklangunga qadar, lekin bir yildan ortiq bolmagan muddatga bank kredit berib turadi (ajratadi).

Rejani bajarmaydigan, moliyaviy intizomga rioya qilmaydigan tashkilotlarga nisbatan qollaniladigan moliyaviy va kredit sanksiyalari, ularni toliq yoki qisman maxsus kreditlash va hisob – kitob yuritish tartibiga otkazishdan iborat. Bunday xolatlarda ssuda faqat yuqori tashkilot kafolati mavjud bolgandagina beriladi; bitta shaharda joylashgan yetkazib beruvchilar bilan materiallar va korsatilgan xizmatlar uchun hisob – kitob tolov topshiriqlari yoki limitlangan amalga oshiriladi (bu esa hisob raqamida pul bolgandagina mumkin boladi). Shu bilan birga vaqtning ozida qarzlar tolovida kechikishga yol qoyilgan kredit turlari boyicha ssuda berish toxtatiladi.

Rejaga kiritiladigan ta'mirlash ishlarining turlari, hajmi va qiymati bu maqsad uchun ishlab chiqiladigan loyiha – smeta hujjatlariga muvofiq belgilanadi. Uni tuzish uchun boshlangich ma'lumot bolib yol ta'mirlash qurilish tashkilotining (DRSO) bolimlari tomonidan har bir yolning holatini aniqlash maqsadida otkaziladigan texnik tekshiruvning natijalari xizmat qiladi.

Yol tashkiloti bank muassasasiga avtomobil yollarini ta'mirlashni moliyalashtirish rejasini (bunda yol tashkilotlarining asosiy fondlarini kapital ta'mirlash xarajatlari alohida korsatib otiladi), yillik ta'mirlash xarajatlari summasini alohida ob'ektlar boyicha taqsimlanishi haqidagi ma'lumotnomani va ta'mirlash ishlarining smeta – texnik hujjatlari tasdiqlanganligi haqidagi ma'lumotnomani taqdim etadi. Moliyalashtirish boshlangunga qadar bank hujjatlarda korsatilgan ma'lumotlarning togriligini yol tashkiloti hujjatlarining asl nusxalari boyicha tekshirib chiqadi (moliyaviy reja, natural va pul korinishidagi ta'mirlash rejasi, loyiha – smeta hujjatlari, loyiha – smeta hujjatlari tuzilmaydigan ishlar boyicha esa smeta yoki baholangan ishlar royxati).

Tabiiy ofatlar oqibatlarini tugatish boyicha ta'mirlash ishlari defektlar vedomosti, donabay baholashlar va zarur holatlarda buzilgan kopriklar, trubalar va boshqa inshootlar uchun keyinchalik loyiha – smeta hujjatlari tuziladigan ishchi chizmalar mavjud

bolgandayoq boshlanishi mumkin. Loyiha – smeta hujjatlari ishlar tugatilgach, bir oylik muddat ichida moliyalashtiruvchi bankka taqdim etilishi kerak.

Yol tashkiloti hisob schetidan o'zining yol ta'mirlash qurilish boshqarmalariga ishlash uchun kerak bolgan mablaglarni otkazadi, yol tashkiloti adresiga kelib tushayotgan resurslar uchun tolovlarni amalga oshiradi, o'zining ma'muriy – boshqaruv apparatini ta'minlaydi. Hisob scheti orqali yol tashkiloti davlat byudjeti, kredit operatsiyalari boyicha bank va yuqori tashkilot bilan o'zining ozaro munosabatlarini olib boradi. Hisob schetidan maxsus schetga korxonaning o'ziga qarashdi asosiy fondlarning amortizatsiyasi otkaziladi va boshqa tolovlar bajariladi.

Yol tashkilotlarining ishlab chiqarish bolimlariga ular joylashgan hududdagi bank muassasasida uchta schet ochiladi: bolimning joriy scheti, yol tashkilotining hisob subscheti va ssuda subscheti.

Bolimlarning joriy schetlariga yol tashkiloti ish haqi (mukofotlar bilan birga) boyicha hisob – kitob qilish, ijtimoiy sugurta, komandirovka va xojalik xarajatlari, moddiy ragbatlantirish fondi va boshqa ishlab chiqarishga tegishli bolmagan kirim mablaglarini otkazadi.

Hisob subscheti yol ta'mirlash qurilish tashkilotining materiallar yetkazib beruvchilar, korsatilgan xizmatlar uchun chet tashkilotlar bilan hisob – kitob qilishga, limitlangan chek daftarchalari sotib olishga va boshqa tolovlarni amalga oshirishga xizmat qiladi. Hisob subschetiga mablaglar faqat ozlarining yol tashkiloti hisob schetidagina kelib tushadi. Subschetga boshqa hech qanaqa mablag kelib tushmaydi.

Yol ta'mirlash - qurilish tashkilotining bajargan ishlari va korsatgan xizmatlari uchun barcha tolovlar yol tashkilotining hisob schetiga kirim qilinadi. Yol ta'mirlash - qurilish tashkilotining subchetida qolgan mablag qaytadan yol tashkilotining hisob schetiga qaytarilmaydi.

Yol tashkiloti amaldagi instruksiyalarga muvofiq ravishda, ta'mirlash ishlari uchun sezonga yetarli materiallarni tayyorlab qoyish, moddiy boyliklar va korsatilgan xizmatlar uchun yetkazib beruvchilarning schetlarini tolash, xizmat korsatiladigan yollarda boshqa (pudratchi) tashkilotlarining bajargan ta'mirlash ishlari uchun schetlarini tolash va boshqa maqsadlar uchun bank kreditlaridan foydalanishi mumkin. +isqa muddatli kreditlash boyicha operatsiyalarni amalga oshirish uchun yol tashkiloti ssuda schetiga, yol ta'mirlash - qurilish tashkilotlari esa ssuda subschetlariga ega bolishlari

mumkin. Ssudani olishda yuridik shaxs yol tashkiloti boladi. Yol tashkilotlarining moliya xojaligi ular bajaradigan vazifalarning xilma – xilligi tufayli ancha murakkabdir. Ular quyidagilar: moliyaviy rejalashtirish, moliyaviy resurslarni toplash, rejaga kiritilgan ishlarni moliyalashtirishni tashkil etish, toliq xojalik hisobi va oz – ozini moliyaviy ta'minlash tamoyillariga amal qilgan holda quruvchi va ish bajaruvchi vazifalarini bajarish.

Nazorat uchun savollar

1. Yol tashkilotlarining byudjet bilan ozaro munosabatlari qanday tartibda amalga oshiriladi?
2. Yollarni qurish, ta'mirlash, yaroqli holda bolishligini ta'minlash ishlarini moliyaviy ta'minlashning asosiy manbaalari.
3. Bajarilgan yol ishlari uchun hisob –kitoblarni amalga oshirish tartibi.
4. Mablag xarajatini nazorat qilish boyicha bank muassasalari qanday ishlarni bajaradilar?
5. Bankda moliyalashtirish ochilishi uchun qanday hujjatlar asos bolib xizmat qiladi?
6. Naqd pulsiz hisob –kitoblarning aksent turida schetlar tolovi qanday otadi?
7. Naqd pulsiz hisob –kitoblarning akkreditiv turining qanday afzalliklari va kamchiliklari bor?
8. Uzoq muddatli va qisqa muddatli kredilarning mohiyati va vazifalari.

Mavzu–9. Yol xojaligida investitsion loyihalashtirishning iqtisodiy asoslari

Reja:

- 9.1. Yol xojaligida ITP ning asosiy yonalishlari.
- 9.2. Yol ishlarini loyihalashtirishni tashkil etishning maqsadi va vazifalari.
- 9.3. Avtomobil yollari tarmogini rivojlantirishni iqtisodiy jihatdan asoslash.
- 9.4. Avtomobil yollari sohasidagi iqtisodiy izlanishlar.
- 9.5. Avtomobil yollarini optimal rivojlantirishning vazifalari.

Asosiy atamalar va tushunchalar: ITP (ilmiy –texnika progressi), samaradorlik, nazorat, loyiha, SnIP (qurilish normalari va qoidalari), TIA (taxnik-iqtisodiy asoslash),

TER (texnik-iqtisodiy hisob-kitoblar), TEX (texnik-iqtisodiy xarakteristika), ishchi va tishchik loyiha, avtomobil yollari tarmoqlari, iqtisodiy izlanishlar va asoslashlar, yozma izoh, tayyorgarchilik, dala va kameral davrlar, yol tarmoqlarining tashkil topishi va optimalligi, galma-gallik, taqsimlash, samara.

Yol xojaligida ilmiy-texnika progressining maqsadi, avtomobil yollarini qurish, rekonstruksiya qilish, ta'mirlash va yaroqli holda saqlab turish ishlariga va yaroqli holda saqlab turish ishlariga yonaltirilgan xarajatlarning samaradorligini oshirishdan, ya'ni avtomobil yollari tarmogini rivojlantirish va mavjud bolganlarining transport –tasarruf holatlarini yaxshilashdan iborat.

Yol xojaligiga ajratiladigan resurslarning chegaralanganligi, ilmiy-texnika progressi rivojlanishning shunday yollari va yonalishlarini izlashga undaydiki, bunda eng kam xarajatlar bilan eng yaxshi natijalarga erishish mumkin bolsin, ya'ni yol ishlari hajmining oshishi mehnat resurslari ortmasdan ta'minlanishi lozim, materillar, yonilgi va energiyaga boladigan qoshimcha talab esa ularni tejash hisobiga qondirilsin.

Shu bilan bir qatorda yol ishlari sifatini yaxshilash va atrof-muhitni muxofaza qilish qoidalariga rioya qilish muhim talablardan sanaladi. Bu masalalarni hal etishda yetakchilik vazifasi ilmiy tekshirish va loyiha tashkilotlari zimmasiga yuklatiladi. Olimlarning e'tiborlari quyidagilarga qaratilishi kerak:

- mavjud bolgan avtomobil yollari tarmogining holatini tubdan yaxshilash va uning bundan keyingi eng ratsional rivojlanishini ta'minlovchi ilmiy asoslangan tamoyillarni ishlab chiqish va amalga oshirish;

- hozirgi zamonda avtomobillar harakatining doimiy ravishda osib borayotgan talablariga muvofiq ravishda avtomobil yollarini ta'mirlash va yaroqli holda saqlash ishlarining saviyasi va sifatini kotarish, ya'ni xilma –xil turdagi va korinishdagi avtomobillarning tez, xavfsiz va qulay harakatlanish sharoitini talab etilayotgan saviyada bolishini ta'minlash;

- mehnat, material, energetik va moliyaviy resurslar solishtirma sarfini oshirmagan holda qurilayotgan yollarning kapitalligini va yol qurilish tempini oshirish;

- yuqori unumdorlikka ega bolgan mexanizatsiya vostalarini, resurslarni tejaydigan yangi texnologiyalarni, yangi progressiv yol qurilish materiallarini, hamda arzon va defitsit bolmagan mahalliy materiallar qidirishni va sanoat chiqindilaridan samarali foydalanish usullarini ishlab chiqish va joriy etish.

ITP ning muhim vazifalaridan biri yol xojaligining resurslarga talabini kamaytirishdir. Yol quruvchilar bu masalani kam resurs talab qiluvchi yer polotnosi konstruksiyalarini, yol qoplamalarini, sun'iy inshootlarni qollash, ishlarni bajarishning eng samarali texnologik uslublari va mexanizatsiya vositalaridan foydalanish hisobiga hal etadilar.

Fundamental nazariy izlanishlar natijalaridan foydalanish yoli bilan ilmiy-tekshirish ishlarining sifatini va saviyasini doimo oshirib borish, hamda ishlab chiqarishga ilgari bajarilgan ishlanmalarni faol joriy etishda ishtirok etish kerak. Buning uchun ilmiy jarayonni ishlab chiqarish sharoitlariga maksimal yaqinlashtirib qayta qurish zarur.

Loyihalashtirish sohasida ITP loyihalashtirish sifatini kotarish, loyihalashtirilayotgan yol ob'ektlarining texnik –iqtisodiy saviyasini va samaradorligini oshirishga yonaltiriladi. Bunga loyiha-izlanish ishlari sifatini kompleks boshqaruv tizimini joriy etish va loyihalashtirishda elektron –hisoblash texnikasini keng kolamda qollash hisobiga erishish mumkin. Loyihalanayotgan ob'ektlarning yuqori darajadagi saviyasini ta'minlash, mehnat unumdorligini oshirish va qurilishning resurslarga talabini kamaytirish quyidagilarni talab qiladi:

- loyihalarda fan va texnikaning erishgan eng yangi yutuqlaridan keng kolamda foydalanish;

- resurslarni asrovchi texnologiyalarni, mahalliy yol-qurilish materiallarini va sanoat ishlab chiqarish chiqindilarini qollash;

- qurilishni tashkil etish masalalarini batafsil ishlab chiqish;

- loyihalar tanlovini, loyiha-smeta hujjatlari ekspertizalarining samaradorligini oshirib borish va yol ob'ektlari qurilishi ustidan mualliflik nazorati olib borish.

Loyihalashtirish sifati kop jihatdan geodezik, geologik, gidrologik va boshqa muhandislik izlanishlarning natijalariga bogliq. Izlanishlarda ITP yangi va takomillashtirilgan uslublarni va priborlarni ommaviy ravishda qollash hisobiga rivojlanib borishi kerak. Xususan, yuqori unumdorlikka ega bolgan geodezik priborlar teodolitlar va nivelirlarning yangi modifikatsiyalari, gidroteodolitlar, radio va yoruglik masofa olchagichlarining qollanishi tobora kengayib borishi kerak. Joyning sxemasini qogozga tushirishda (s'emka mestnosti) trigonometrik nivelirlash, aëroizlanish kerak.

Muhandislik –geologik izlanishlar sohasida shurflar qazish, buruglash kabi an'anaviy uslublar bilan, gefizik uslublardan (elektrozvedka, mikroseysmik, magnitoelektrik tadqiqotlar, radioaktiv uslublar va boshqalar) kompleks tarzda foydalanish ko'zda tutiladi. Bu esa muhandislik–geologik shart –sharoitlarni baholashda yuqori aniqlikka erishish imkonini beradi.

Bu ishlarning kelajagi avtomobil yollarini loyihalashtirish va izlanishlar siklining barcha bosqichlarini o'z ichiga olgan kompleks avtomatlashgan tizimning texnik asosi xilma-xil periferiya qurilmalariga, avtomatik fotogrammetrik apparaturaga, tez ishlovchi grafoquruvchilarga ega bolgan yuqori quvvatli EHM dan iborat boladi. Dastlab aerouslub yordamida olingan axborotlar ishlab chiqilishi orqali hududning sifli yoki matematik modeli tuzib chiqilishi kerak. Shuning uchun EHM yordamida optimal trassani tanlash, yolning konstruktiv elementlarini hisob-kitob qilish, ishlar hajmini va qurilishning smeta qiymatini aniqlash mumkin.

Ishlab chiqarish yol tashkilotlari va korxonalari ITP ning tezlashuviga har tomonlama komaklashishlari va iloji boricha uning erishgan yutuqlaridan avtomobil yollarini qurish, ta'mirlash va yaroqli holda saqlash ishlarida foydalanishlari kerak. Yol quruvchilarning eng asosiy vazifalari moddiy-texnika va mehnat resurslaridan tejimli foydalanish, ishlab chiqarish usulblari va tashkiliy tuzilishini takomillashtirishdan iborat. Industirlashtirish deyilganda avtomobil yollarini qurish va ta'mirlashni eng zamonaviy mexanizatsiya va avtomatlashtirish vositalaridan, samarali yol qurilish materiallari va konstruksiyalaridan foydalanib hamda ishlarni bajarishning eng progressiv uslublarini qollab, kompleks mexanizatsiyalashtirgan jarayoniga aylantirish tushuniladi. Bunda ustivorlik resurslarni tejaydigan texnologiyalarga berilishi kerak.

Yol quruvchilar qurilish sifatini va yol inshootlarining xizmat muddati keskin oshirishlari kerak. Masalan, hozirgi paytda asfaltobeton va sementobeton qoplamalarining ta'mirlashlar orasidagi xizmat muddati normativdagidan 2-3 marta kam. Yol ob'ektlari va inshootlarining sifati va xizmat muddati ko'p jihatdan ishlatilayotgan materiallar, yarimfabrikatlar va konstruksiyalarning sifatiga bogliq. Materiallar qiymati esa, odatda qurilish –montaj ishlari tannarxining 50-60 % qismini tashkil etadi. Shu sababli yol qurilishini takomillashtirishning bosh yonalishlaridan biri –bu mehnat predmetini, har tomonlama rivojlantirishdir. qator masalalarning yechimi shunga bogliq: yol konstruksiyalarini unversallashtirish va tipiklashtirish hamda ularning zavoddan

chiqishdagi tayyorgarlik darajasini kotarish; konstruksiyalar va inshootlar materiallarga talabini va ogirligini kamaytirish; yangi samarali yol-qurilish materiallarini qollash; mahalliy materiallar, chiqindilar va sanoatning yordamchi mahsulotlaridan kengroq foydalanish; yol -qurilish materiallarini tayyorlash va ularni yotqizish texnologiyalarini takomillashtirish va hokazo.

Yol qurilishi sifatini oshirish va industrlashtirishning rivojlanishida ishlab chiqarish bazasini, shu jumladan, asfalt va sementobeton zavodlarini, karer xojaligini, turli poligonlarni, qayta ishlash bazalarini takomillashtirish katta ahamiyatga ega. Yol asosini va qoplamalarini, yer (tuproq) polotnosining yuqori qatlamlarini mustahkamlashning turli uslublarini keng joriy etish ham shu talablarga javob beradi. Tuproqni granulalangan yoqilgi shlaklari, kul, ximiyaviy qoshimchalar, gidravlik (ohak, sement) va bitumli boglovchi(suyultirilgan bitum, bitum emulsiyalari va shu kabilar), kompleks boglovchi materiallar bilan mustahkamlash uning namlik va sovuqqa chidamliligini oshiradi va yer polotnosida texnologik transport va yol qurilish mashinalarining harakatlanishlariga qulay sharoit yaratadi.

Yol qurilishi ishlarining yaqin kelajagi ularda suyuq organik-mineral qorishmalarni qollanilishi bilan boglangan bolib, bu qorishmani tayyorlash uchun xilma-xil mahalliy materiallar, shu jumladan, qum, uncha kop qattqlikka ega bolmagan tosh materillar, gudron, qora moy, toshkomir smolasi, ogir neftlar, bitum pastaslari va boshqalaridan foydalanish mumkin.

Oxirgi yillarda issiqlik va namlikdan izolyatsiyalovchi maxsus qatlamli yol qoplamalari sohasida izlanishlar va tajriba-eksperimental qurilish ishlari olib boriladi. Tajriba konstruksiyalarida qum, qum-shagal aralashmasi, sheben orniga polistrirol, poliuretan yoki polivinilxlar (smolalari) asosidagi penonlastlar, asfalto-keramzitobeton, bitumoperlit, granulalangan penonlast, keramzit yoki boshqa toldiruvchilardan foydalanilgan yengil betonlar qollanildi.

Yer polotnosini mustahkamlash uchun yuqori darajadagi pishiqligi bilan ajratib turuvchi toqilmagan sintetik (geotekstl) materiallar ham qollanilishi mumkin. Tajribalar shuni korsatdiki, issiqlik va namlikdan himoyalovchi qatlamlarning keng miqyosda qollash, yer ishlari hajmini sezilarli darajada qisqartirish, materillarni yetkazib kelishiga ketadigan xarajatlarni kamaytirish hamda bosh (zaif) asoslarda kotarmalar barpo etishda yol tanasining pishiqligini va ishonchliligini oshirishga imkon yaratadi.

Asfaltobeton qoplamalarining sifatini oshirishga bir qancha usullar bilan erishish mumkin: asfaltobeton qorishmalariga yuza-aktiv qoshimchalarni kiritish, qorishmani aralashtirish jarayonini intesivlashtirish, qorishmani tayyorlash va yolg'a yetkazish texnologiyasini takomillashtirish va hokazo. Ancha perspektiv usullardan biri alohida ogir sharoitlarda yol qoplamasini hosil qilish uchun quyma asfaltobeton ishlatish sanaladi. Bunday qoplamalar yuqori darajadagi pishiqlikka, siljishiga va yorilishlarga chidamlilik xususiyatlariga ega boladi. Ularning ish muddati oddiy asfaltobetonlarnikidan deyarli 2 barobar yuqori. Yana ham muhim tomoni shundaki, quyma asfaltobeton qorishmalarni katok bilan bosmasdan yol tanasiga yotqizilishi, yol ishlarining tannarxini va mehnat sarfini 10-20% ga kamaytiradi.

Yol qoplamalarini drenajlovchi va govok asfaltobeton, kompleks organik boglovchilar asosidagi asfaltobeton hamda har xil tosh materiallardan tayyorlangan asfaltobeton qarishmalaridan tayyorlashni yolg'a quyish perspektivdir.

Asfaltobeton qoplamalarning kamchiligi shunga va kechqurungi paytlarda ularning past darajada yoritilishi bolib, bu harakat xavfsizligiga salbiy ta'sir etadi. Statistika ma'lumotlariga kora, kechasi harakat intensivligi (kunduzgiga nisbatan) 4-5 marta kam bolsada, kechasi va kunduzi sodir bolgan yol-transport xodisalarining soni deyarli bir xil. Yolning qoplamalarining rangini tiniqlashtirishning samarali usullarini izlash sun'iy tosh materiallar (sinopal, dorsil) ning yaratilishiga olib keldi. Ular qollanilganda qora yol qoplamalarining ortacha ravshanliligi deyarli 40% ga ortadi, bu esa yoritish uchun elektroenergiya sarfini kamaytirish imkonini berib, bir vaqtning ozida yollarning dekarativ sifatini yaxshilaydi (ayniqsa shahar sharoitlarida).

Ogir va intensiv avtomobil harakati sharoitlarida sementobeton qoplamalar qurilishi muhim ahamiyatga ega. Yuqori markali tez qotuvchi sementlar, sun'iy tosh materiallar, stekloplastiklar, polimerlar, shlaklar hamda kompleks plastifikator va havo tutuvchi qoshimchalar qollanilgan yol betonlarini ishlatish yanada rivojlanib va kengayib borishi kerak.

Yol xojaligi uchun rekonstruksiya qilinayotgan va ta'mirlanayotgan yollardan kochirib olingan eski yol qoplamalaridan qayta foydalanish masalasi katta ahamiyatga ega. Bu birinchi navbatda oz tarkibida neft bitumi, granit shebeni va mineral kukunlari bolgan asfaltobeton qoplamalari va yol asosi materiallariga tegishli. Hozirgi paytda eski

asfaltobetonni kochirib olish va ishlash (regenatsiya qilish) uskunalari yaratilgan va texnologiyasi ishlab chiqilgan.

Bu usulning bir turi asfaltobeton qoplamalarni DE-232 tipidagi yol mashinalaridan foydalanib termoprofillash sanaladi. Resurslarni tejovchi bunday texnologiyalarning qollanilishi kamchil bolgan materiallarni tejash va sezilarli darajada iqtisodiy samara olishga imkon yaratadi.

Mamlakatning shimoliy xududlarida uzoq muddat xizmat qiluvchi va yuqori pishiqlikka ega bolgan yigma yol qoplamalarining qollanilishi katta imkoniyatlar bilan bogliq.

Yigma qoplamalarga, ayniqsa oldindan kuchlantirilgan (taranglashtirilgan) katta olchamli temirbeton plitalarga otish qurilish jarayonini yanada industrlashtirish va mehnat unumdorligini oshirish borasida keng imkoniyatlar yaratadi.

Tratuarlar barpo etishda yigma konstruksiyalarni qollash tobora kengayib bormoqda. Bunday qoplamalar asfaltobeton va sementobetonga nisbatan qator afzalliklarga ega: tashqi korinishi chiroyli yer osti kommunikatsiyalarini ta'mirlash paytida osongina qismlarga ajratiladi, yuqori darajadagi fizik-mexanik korsatkichlarga ega. Yigma konstruksiyalarni joriy etilishini yanada kengaytirish uchun ularning qiymatini keskin kamaytirish, yol plitalarini va gulli figura elementlarini tayyorlash texnologiyasini takomillashtirish, ularni ommaviy ravishda ishlab chiqarishni yol qoyish va maxsus plita yotkazuvchi mashinalar komplektini ishlab chiqarishni tashkil etish zarur.

Avtomobil yollarida sun'iy inshootlar qurish samaradorligini oshirish borasidagi asosiy tendensiya, industrial usulida tayyorlangan yigma temirbeton konstruksiyalardan foydalanishni kengaytirish bolib qoladi. Kopriklar va yol otkazgichlar (puteprovod) qurilishida sun'iy toldiruvchili yengil betonlar, hamda betonning sovuqqa va yorilishlarga chidamliligini oshiruvchi har xil qoshimchalarning qollanilishi prespektivdir. Polimerobetondan va yuqori pishiqlikka ega bolgan kam legirlangan polatdan tayyorlangan konstruksiyalarni qollanilishiga yanadi koproq e'tibor qaratiladi.

Kopriklarning fundamentlari va tayachlari sohasida takomillashgan qoziq oyoq-ustun, qoziq oyoq-qobiq, burgulab tayyorlangan boysiz qoziq oyoqlarini qollanilishi kozda tutiladi. Tayanch va ravoq qurilmalarining tik va olchamlari sonini anchagina kamaytirish ham kozda tutilgan.

Tonnellar qurilishi sohasida ITPning eng muhim bolgan yonalishlari orasida otishning (proxodkaning) ikkita uslubi perspektiv sanaladi _____ ishlarni yuqori darajada mexanizatsiyalashtirgan xolda burgulash-portlatish usulidan foydalanish va past turgunlikka ega bolgan jinslar orasidan tonnellar otkazish imkonini beruvchi shandor tipidagimexanizatsiyalashgan qalpoplarni (shit) qollash.

Muhandislik inshootlarini qurishda «tuproqdagi devor» uslubi katta imkoniyatlarni ochib berdi va ulardan piyodalar otish joylari, transport tonnellari, yer osti kollektorlari, garajlari va boshqa inshootlari qurilishida muvoffaqiyat bilan foydalanilmoqda. +qurilishning an'anaviy uslublariga nisbatan bu uslub mehnat sarfini va ishlar tannarxini kamida 20% ga, qurilish muddatini 1,5-2 barobarga kamaytirish va kopgina miqdordagi qurilish materiallarini tejab qolish imkonini beradi.

Yol xojaligini industrilashtirishning bosh yonalishlaridan biri mehnat quollarini mukammallashtirish sanaladi. Bu jarayon alohida ish turlarini mexanizatsiyalashtirishdan butun texnologik jarayonlarni mashinalar bajaradigan kompleks mexanizatsiyaga qarab bormoqda. Yakunlovchi bosq ishlab chikarish esa ishlab chikarish jarayonlarini avtomatlashtirish bolib, bunda barcha operatsiyalar avtomatik tarzda ishlovchi mashinalar va priborlar tizimi tomonidan bajarilib, insonga esa faqat nazorat ishlarini mexanizatsiyalashtirish yetarli darajadagi yuqori saviyaga erishdi. Kop ish turlari kompleks mexanizatsiyalashgan usulda bajariladi, lekin ishlarning bir qismi, asosan yordamchi ishlar qol kuchi yordamida bajarilib kelinmoqda. Shu sababli ITPning dolzarb yonalishi, faqat asosiy ish turlarini bajarishnigina mexanizatsiyalashtiruvchi emas, balki qoshimcha operatsiyalarni ham bajaruvchi tez harakatlana oladigan, kop operatsiya bajaruvchi, kombinatsiyalashgan mashinalar yoki ularning komplekslarini yaratishdan iborat. Zamonaviy talablarga javob beradigan yol qurilish mashinalari elektrogidrouzatma, lazer qurilmalari, mashinalar va ularning ishchi organlari ishini nazorat qiluvchi va boshqaruvchi avtomatik tizimlar, bort qisob-kitob (schetnoreshayuhiye) qurilmalari, har xil ish rejimlarida ozgarayotgan ish sharoitiga bogliq ravishda mashinalarni sozlay oladigan kuch manipulyatorlari bilan jihozlanishi kerak. Mexanizatsiya vositalaridan foydalanish samaradorligini oshirish uchun ularning osma xolda ishlatiladigan almashuvchi uskunalar hisobiga erishiladigan universalligi va yuqori harakatlanuvchanligidan birgalikda foydalanish kerak.

+qurilishning intensivlashtirilish bilan bogliq bolgan umumiy tendensiya mashinalar quvvatini, transport va ishchi tezliklarini, ishchi organlarining samaradorligini oshirishdir. Yol qurilish texnikasining perspektiv modellarini yaratish, qurilish ishlab chiqarishi uchun zarur bolgan boshqa turdagi va shu turdagi barcha mexanizatsiya vositalari bilan unifikatsiyalashtirish tamoyillari asosida olib borilishi kerak.

Ogir va monotonli qol mehnatini qisqartirish, hamda inson hayotiga zararli va xavfli sharoitlarda ishlash uchun sanoat robotlari tizimi va manipulyatorlarni ishlab chiqish kozda tutiladi.

+uvvati yuqori bolgan yangi murakkab mashinalarning qollanilishi yol-qurilish texnikasiga texnik xizmat korsatish va ta'mirlash tizimini takomillashtirishni talab qiladi.

Hozirgi paytda yol qurilishin zamonaviy yuqori unumdorlikka ega bolgan texnika bilan jihozlash dasturi amalga oshirilmoqda. Dastur, ishonchli, unumli, tejamli mashinalar ishlab chiqarishni kopaytirish, mavjudlarining bir qismini modernizatsiya qilish, yol texnikasining bir qator yangi namunalarini yaratish va ularni ishlab chiqarishni yolg'a qoyish hisobiga, yol mashinalar parki strukturasini mukammallashtirishni oz oldiga maqsad qilib qoygan. Dastur kop markalilikni qisqartirish, mashina va uskunalarni unifikatsiya qilish hamda qol mehnatini keskin kamaytirishni kozda tutadi.

Avtomobil yollarini ta'mirlash va yaroqli holatda tutishning samaradorligiga harakatlanish tezligi va xavfsizligi bogliq bolib, bu esa oz navbatida avtomobillarda tashish xarajatlarining miqdoriga ta'sir etadi. Yol qurilishi va yol-ta'mirlash ishlab chiqarishi sohasida ITP ning asosiy masalasi ishlab chiqarishni industlashtirish va sarflanadigan resurslarni har taraflama tejashdan iborat.

Diagnostika uskunalarining yaratilishi va joriy etilishi yolning texnik-iqtisodiy ahvolini tematik baholash va uni ta'mirlash hamda yaroqli holda saqlash boyicha optimal choralarni belgilash imkoniyatini yaratadi. Undan tashqari, texnik vositalarning doimiy ravishda mukammallashtirish borishi, tasarrufda bolgan yollarda yuqori tezliklarda va xavfsiz harakatlanishni ta'minlaydi.

Sun'iy inshootlarni ta'mirlash va yaroqli holda saqlash ishlarida polimer materiallardan, yogoch kopriklar uchun antiseptiklashtirishning yangi uslublaridan, kopriklarning metall qismlarini korroziyadan saqlash uchun samarali ingibitorlar va lak-boyoq materiallardan foydalanishni yanada kengaytirish kozda tutiladi.

qish paytlarida yollarni yaroqli (yaxshi) holda saqlab (tutib) turish perspektivasi, yol chatida qordan himoya qilish polosalari va qishloq xojaligi mafaatlarini kozlab ekin dalalarida qorni ushlab qolish tadbirlaridan iborat bolgan, qorni toxtatib qolishning kompleks tizimini ishlab chiqish va joriy etish bilan bogliq. Shu bilan bir qatorda yollarni qordan tozalash va yaxmalakka qarshi kurashish uslublarini yanada takomillashtirib borish ham kozda tutiladi.

Avtomobil yollarini ta'mirlash va yaroqli holda saqlash borasidagi ishlarning mexanizatsiyalashganlik darajasi, hozirgi paytda yol-qurilish ishlaridagidan bir muncha past. Buning sababi ta'mirlash ishlarini bajarish shart-sharoitlarining anchagina murakkabroq ekanligi bolib, buning oqibatida, yol-ta'mirlash texnikasiga bir muncha yuqoriroq talablar qoyiladi. Avtomobil yollarini ta'mirlash va yaroqli holda saqlab turish ishlarini mexanizatsiyalashtirishni rivojlantirish sohasida quyidagi tendensiyalar kozga tashlanmoqda:

- maxsus baza mashinalarini ishlatishda har xil turdagi almashinuvchi ish uskunalari (organlari) toplanidan foydalanish;

- gusensali yurish qismiga ega bolgan mashinalarni, pnevmatik yurish qismiga ega bolgan gildirakli texnikalar bilan almashtirish.

Harakat xavfsizligini oshirishning muhim shartlaridan biri avtomobil yollarini muxandislik uskunalari bilan jihozlash va obodonlashtirish ishlari hajmini yanada oshirib borish bolib, u yollarni yol chiziqlari bilan belgilash va yoritish, yol chetlarini (obochinalari) mustahkalash, avtotransport vositalarining toxtatishlari uchun maydonlar tashkil etish, aholi yashash punktlarini aylanib otuvchi yollar qurish, avtopavilonlar, aholi yashash punktlarida trotuarlar va piyodalar otish joylarini barpo etish, yollarda ishonchli aloqa vositalarini yaratish va boshqalarni kozda tutadi. Avtomobillar va yolovchilarga xizmat korsatuvchi binolar va inshootlar qurilishning miqyosi yanada ortib borishi kerak: avtomobillarga yonilgi quyish shahobchalari, avtomobillarga texnik xizmat korsatish stansiyalari, yol yoqalaridagi mehmonxonalar, oshxonalar, dokonlar va hokazo.

Avtomobil yollarini obodonlashtiruvchi elementlar shunday joylanishi kerakki, ular atrof muhitga chiroy bergan holda, yol bilan birga yagona arxitektura ansambilni tashkil etsin.

Kelgusida avtomobil yollari distansion yoki avtomatik boshqariladigan, yol harakatini tashkil etish uchun zarur bolgan barcha ma'lumotlarni ozida mujassam etgan

korsatgichlar bilan jihozlanishi kerak. Bunday tizimni tashkil etish uchun korsatib turgan ma'lumoti o'zgarish imkoniyatiga ega bolgan yol belgilari, yollardagi tuman, yogingarchilik, yaxmalak haqida ma'lumot olish uchun priborlar, televizion uskunalar, EHM va aloqa vositalari kerak boladi.

Mamlakatimizda avtomobil yollarini qurish va ta'mirlash ishlari hajmining tobora ortib borayotganligi atrof muhitni muhofaza qilish masalalarini hal etish zaruriyatini keltirib chiqaradi. Yol xojaliklari moddiy – texnika bazasining rivojlanib borishi suv, havo va yer kabi tabiiy resurslardan foydalanishning ratsionalligini oshrish zaruriyatini keltirib chiqaradi.

Bu yonalishda ITP, oqava suvlarni tozalash va qayta ishlatishni, yopiq sikldagi suv ta'minoti texnologiyasini yaratishni ko'zda tutuvchi progressiv texnik yechimlarni joriy etishga qaratilishi kerak. Havoning gazlar va chang bilan ifloslanishiga qarshi kurashishning ahamiyati bundan kam emas, bu borada yol texnikalarini ekologik jihatdan tozaroq bolgan yonilgi va moylash materiallariga otkazish va masalani qisman yachimiga olib keladi.

Yer resurslarini (himoyalash) muhofaza qilish borasidagi prinsipial vazifa, hozirgi kunda chiqindixonalariga chiqarib tashlanayotgan va chiqindixonalar atrofidagi hududlarda antisanitar holatlarning paydo bolishiga sababchi bolayotgan, turmush va qurilish chiqindilarini zararsizlantirish boyicha tadbirlar ishlab chiqishdir. Yol qurilishi sharoitida qattiq bolgan turmush chiqindilarini utillshtirish, qattiq chiqindilarning ahamiyatga ega bolgan komponentlarini sanoat usulida qayta ishlash va utillashtirish joylariga transfitirovka qilish ta'minlangan taqdirdagina mumkin boladi. Kam ozlashtirilgan hududlarda chiqindilarini maxsus poligonlarga olib chiqib komib tashlash yoki ularni atrof muhitni ifloslantirmaslik shartlariga amal qilgan sholda qilgan holda statsionar yoki (harakatlanuvchi) kochib yuruvchi axlat yoqish qurilmalarida kuydirish ratsionalroqdir.

Yol ishlarining yuqori sifatini ta'minlashda qurilish ishlab chiqarishining barcha bosqichlarida nazorat olib borish tobora katta ahamiyat kasb etmoqda. Bu maqsadda oxirgi bir qatorda, buzib qorish, sindirib korishlarga xojat qoldirmaydigan ultratovush yoki radioizotop tekshiruvi yordamida tayyor konstruksiyalar va inshootlarning oshirilmoqda. Buzib va sindirib korishni talab etmaydigan nazorat uslublarining qollanilishi yol inshootlarining ahvoli togrisida (tezkor) operativ ravishda ma'lumotlar

toplash va bu ma'lumotlar asosida ularni oz vaqtida ta'mirlash boyicha tadbirlarni rejalashtirish imkonini beradi.

ITP ning yana bir qirradi GOST lar, SN i Plar va boshqa ilmiy-texnik hujjatlarni ishlab chiqish va ularni tatbiq etishdir. Standartlashtirish ilmiy-texnik ishlanmalarning erishgan yutuqlarini qonunlashtiradi va ularni ommaviy ravishda ichiqarishga tatbiq etilishiga imkoniyat yaratadi.

Fan va texnika yutuqlarini avtomobil yollarini qurish va ta'mirlash amaliyotiga tatbiq etish, yol qurilishi va yol ta'mirlash ishlab chiqarishning barcha elementlarini tashkil etishini takomillashtirishni, rejalashtirish va loyihalashtirish ishlarining saviyasini oshirishni ,ishlab chiqarishning tashkiliy-texnikaviy tayyorgarchiligini yaxshilashni kozda tutadi. Yol xojaligidagi katta-katta imkoniyatlar, qurilishning oqim (potok) uslubini yanada mukammallashtirish, mavsumiylikka chek qoyish, yol tashkilotlari yuklanganligining bir maromliligini ta'minlash, ishlab chiqarishni maxsuslashtirish va konsentratsiyalash, avtomatik boshqaruv tizimlarini yaratish, mehnatni ilmiy tashkil etishning elementlarini joriy qilish, xojalik hisobining yangicha korinishlarini qollash va xokazolarga bogliq. Bular hammasi birgalikda, yol xojaligi faoliyati samaradorligini oshirish va yanada rivojlantirishda, ITP ning katta imkoniyatlari mavjudligi va uning nihoyatda kopqirrali ekanligidan dalolat beradi.

Kapital mablaglar samaradorligini oshirish qurilishda loyihalashtirish ishlarini tashkil etilishini yaxshilash bilan chambarchas bogliq.

Loyihalashtirish investitsiya jarayonining bir bosqichi sifatida fanning rivojlanishini ishlab chiqarish bilan birlashtiradi.

Loyihalashtirishda qabul qilinadigan yechimlar, kop jihatdan bolajak qurilish ob'ekting sifatini, ularning oz vaqtida tasarrufiga topshirilishini, kapital mablaglarning samaradorligini belgilaydi.

Loyiha bolajak inshootning qanday bolishligini (belgilovchi) aniqlovchi chizmalar va hisob-kitoblar, hujjatlar majmuidan iborat. Loyihada ob'ekt qurilishining iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiqligi va texnik imkoniyati asoslab beriladi. Loyiha smeta hujjatlarining mavjudligi -qurilishni boshlash va kapital mablaglar boyicha davlat rejasining bajarilishi uchun eng muhim shartdir.

Mamlakat iqtisodiyotida doimiy ravishda loyihalarda progressiv texnologiyalarni, uskunalarni, materiallar va konstruksiyalarni, ishlab chiqarish, mehnat va boshqaruvni

tashkil etishning ilgor uslublarini qollash hisobiga loyihalashtirishning sifatini mukammallashtirishga qaratilgan tadbirlar otkazib boriladi, bundan ko'zda tutilgan maqsad loyihalashtirilgan inshootning ishga tushirilishi vaqtida u fan va texnikaning zamonaviy erishilgan saviyasiga mos kelishligini ta'minlashdir.

Xalq xojaligining tarmoqlari bo'yicha ob'ektlarni loyihalashtirish loyiha izlanish ishlar rejasiga asosan maxsuslashtirilgan loyiha tashkilotlari tomonidan amalga oshiriladi.

Loyiha tashkilotlarini maxsuslashtirishning ikkita turi mavjud:

-tarmoq bo'yicha, bunda loyiha tashkilotlari xalq xojaligining alohida tarmoqlari uchun binolar va inshootlar loyihalarini ishlab chiqishga maxsuslashtiriladi (transport, sanoat, energetika, qishloq xojaligi va xokazo);

-texnologiya bo'yicha, bunda loyiha tashkilotlari loyihaning alohida bolimlarini ishlab chiqishga maxsuslashtiriladi (texnologiya qismi, qurilish qismi, energetika, transport bolimlari va xokazo).

Loyihalash va izlanishlar bilan shugullanuvchi tashkilotlar faoliyatlarini baholash va ularda ishlovchilarni ragbatlantirishning asosiy mezonlari, loyihalashtirilayotgan ob'ektlarning yuqori texnik iqtisodiy saviyasini ta'minlash, mehnat unumdorligini oshirish va qurilish paytida va tasarruf etishda moddiy resurslar sarfini qisqartirish, ob'ekt qiymatida qurilish-montaj ishlarining ulushini kamaytirish, qurilish va arxitektura yechimlarining sifatini yaxshilash kabi korsatkichlardan iborat.

Avtomobil yollarini loyihalashtirish avtomobil yollari bo'yicha izlanishlar olib boruvchi va loyihalashtiruvchi «Ozyoloyha» Respublika instituti tomonidan amalga oshiriladi.

Loyiha institutlari yol xojaligidagi buyurtmachilar bilan tuziladigan shartnomalarga binoan ishlovchi xojalik hisobidagi tashkilotdir. Loyiha -izlanish ishlarining qiymati yol qurilish uchun kapital mablaglar sarfining umumiy xajmi tarkibiga kirib, yol qurilish uchun ajratiladigan mablaglar hisobidan qoplanadi. Loyiha - izlanish ishlari uchun buyurtmachilar va loyiha tashkilotlari ortasidagi hisob-kitoblar toliq tugatilgan loyiha yoki butun qurilishni loyihalashtirish ishlarining alohida bosqichlari uchun amalga oshiriladi.

Avtomobil yollarini loyihalashtirish quyidagilarni o'z ichiga olgan, loyihalashtirishning umumiy tamoyillari asosida bajariladi:

-loyihalashtirish ketma –ketligi –umumiydan xususiyga;

- tipik yechimlar va loyihalardan maksimal darajada foydalanish;
- loyihalashtirishning variantlilikini va kompleksligini ta'minlash.

Variantlilik tamoyili texnik-iqtisodiy korsatkichlar boyicha, xalq xojaligiga maksimal samara beruvchi ob'ekt barpo etishning eng yaxshi yechimini tanlab olish imkonini beradi.

Variantli loyihalashtirishda, loyihaning tejamliligiga baho beruvchi quyidagi texnik-iqtisodiy korsatkichlar tizimi qollaniladi:

- qiymat va natural, shu jumladan absolyut va nisbiy korsatkichlar;
- qurilish va tasarruf korsatkichlari, shu jumladan ob'ekt qurilishga sarflanadigan ijtimoiy mehnat miqdorini aks ettiruvchi umumiy va xususiy qurilish qiymat korsatkichlari, shu jumladan, solishtirma kapital mablagla, qurilish-montaj ishlari smeta qiymatini strukturasi, qurilish uchun yer maydoni ajratilishiga xarajatlar, yer uchastkalarini ozlashtirishga, eski qurilmalarni (ilgari qurilgan va qurilishga xalaqit beruvchi bino va inshootlar) buzishga xarajatlar.

Loyiha yechimlarini tahlil qilishda absolyut korsatkichlardan tashqari, tejamlilik darajasini, kapital mablaglar samaradorligini aniqlovchi koeffitsiyentlardan iborat bolgan nisbiy korsatkichlardan ham foydalanish mumkin.

Loyihalashtirilayotgan ob'ektning (yollar, kopriklar) qiymat tasarruf korsatkichlari barpo etilayotgan ob'ektning tejaliligini va quvvatini (masalan, avtomobil yo'lining ytkazish yoki tashish qobiliyatini), yoki bolajak mahsulot tannarxini (yolda yuklar yoki yolovchilar tashishga boladigan solishtirma xarajatlarni) tavsiflaydi.

Variantning umumiy natural qurilish korsatkichlari –bu qurilish muddati, asosiy qurilish materiallari sarfi, shu jumladan, boglovchi (sement, bitum), tosh materiallar, mehnat sarfi, qurilish-montaj ishlarining fond siqimdorligi, ishlovchilar soni va boshqalardan iborat.

Umumiy tasarruf natural korsatkichlari bolajak avtomobil yo'lini, shu jumladan quriladigan yo' uzunligini (km), egriliklarning plandagi va profildagi radiuslarini (m), maksimal boylama nishablikni (%), hisob-kitob boyicha aniqlangan harakatlanish tezligini, sun'iy inshootlar sonini, qoplamaning turini va boshqalarni tavsiflaydi.

Texnik-iqtisodiy korsatkichlarga asoslanib loyihalashtiriladigan ob'ektning tanlab olingan variantiga baho beriladi. Bunda loyihaning texnik-iqtisodiy korsatkichlari etalon yoki bazis korsatkichlari bilan solishtiriladi. Sifat «+qurilish uchun loyiha –smeta

hujjatlarining sifatini baholash haqida nizom»ga muvofiq ravishda baholanadi. Bazis (etalon) deb olingan texnik-iqtisodiy korsatkichlar loyihalashtirish va qurilish sohasida vatanimizda va chet elda erishilgan ilgor tajribalarni aks ettirishi kerak.

Sifatga berilgan baho-loyihalashtiriladigan ob'ektning texnik-iqtisodiy saviyasini tahlil qilish uchun, loyihalashtiruvchi va izlanishlar olib boruvchi tashkilotlar faoliyatini baholash uchun, loyihalashtiruvchi va izlanishlar olib boruvchi tashkilotlarning xodimlarini mukofotlashga mablagajratish masalalarini xal etish uchun kerak boladi.

Avtomobil yollarini loyihalashtirish ilmiy-texnika progressi yutuqlarini ishlab chiqarishga joriy etish, yol xojaligida yagona texnik siyosatni amalga oshirish vositasi bolgan me'yorlar tizimi, qoidalar, standartlarga asoslangan. Texnik progress tobora yuksalib borgan sari loyihalashtirish me'yorlari yangilanadi va qayta tasdiqlanadi.

Loyihalashtirishda qollaniladigan barcha normativ hujjatlar iqtisodiy, qurilish va texnologik turlarga bolinadi. Smeta qiymatini hisoblash, solishtirma kapital mablaglar sarfini, kapital mablaglarning iqtisodiy samaradorligini aniqlashga asos boluvchi hujjatlar iqtisodiy normativlarga kiradi.

Loyihalashtirish uchun eng muhim qurilish normativ hujjati «+qurilish me'yorlari va qoidalar» (SNiP) bolib, utort qismdan tashkil topgan:

I qism. «+qurilish materiallariga, buyumlarga, konstruksiyalar va uskunalarga belgilangan me'yorlar»;

II qism. «Loyihaning xajm-tekislik va konstruktiv yechimlariga, yongin xavfsizligiga va texnika xavfsizligiga nisbatan qoyiladigan talablar, atrof muhitni muhofaza qilish boyicha tavsiyalani oz ichiga olgan qurilish boyicha tavsiyalarni oz ichiga olgan qurilish loyihalashtirishining me'yorlari»;

III qism. «+qurilish ishlab chiqarishini tashkillashtirish va texnologiyasi me'yorlari»;

IV qism. «Smeta me'yorlari va qoidalar».

Texnologik loyihalashtirish me'yorlari uskunar va mashinalarning ish unumdorligini va ularning asosiy ish korsatkichlari –ish rejimi, xizmat korsatuvchi personalning soni, yonilgi va tasarruf materiallari sarfini belgilaydi.

Avtomobil yollari uchun loyihalar ishlab chiqish jarayonida qurilish materiallariga, detallarga, konstruksiyalarga, buyumlarga va yarim fabrikatlarga nisbatan belgilangan davlat standartlari tizimiga muhim axamiyat beriladi.

Loyihalashtirilayotgan ob'ektlar va inshootlarning murakkabligi va muhimligiga qarab loyihalashtirish jarayoni bir yoki ikki bosqichli loyihalashtirishda esa –ishchi loyiha ishlab chiqiladi.

Umum foydalanish avtomobil yollari odatda ikki bosqichda loyihalashtiriladi. Tipik loyihalardan foydalanish mumkin bolgan idora va qomitalarga tegishli (vedomstvennoe) avtomobil yollari (masalan, xojalik ichi yollari) –bir bosqichda loyihalanadi.

Hozirgi paytda qurilishni loyihalashtirish togrisidagi qaror quyidagilarga asoslanib qabul qilinadi:

- yirik va murakkab korxonalar va inshootlar boyicha -qurilishni texnik-iqtisodiy jihatdan asoslanganligi (TEO) asosida;

- boshqa korxonalar, binolar va inshootlar boyicha -qurilishning xojalik zaruratini va iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiqligini asoslab beruvchi texnik-iqtisodiy hisob-kitoblar (TER) asosida;

- muhim xalq xojaligi ob'ektlari boyicha –respublika xukumatining qarorlari asosida.

Ob'ekt qurilish uchun texnik-iqtisodiy asoslash (TEO) va texnik-iqtisodiy hisob-kitoblar (TER) tarmoq kapital mablaglari hisobiga, muhim xalq xojaligi ob'ektlari qurilishi uchun esa byudjetdan ajratiladigan mablaglar hisobiga amalga oshiriladi.

Avtomobil yollari qurilishi uchun texnik-iqtisodiy asoslash (TEO) va texnik-iqtisodiy hisob-kitoblar (TER) yol qurilishining uzoq muddatla regional rejalari asosida loyihalashtirish uchun topshiriqberilib, unda quyidagilar aniqlanadi:

- yol quriladigan hudud haqida ma'lumotlar;
- yolning taxminiy texnik kategoriyasi (toifasi) va uning ma'muriy ahamiyatliligi;
- qurilishni resurslar bilan ta'minlovchi asosiy manbaalar (materiallar, suv, elektroenergiya, mehnat resurslari);
- kapital mablaglar sarfining ko'zda tutilayotgan milliy qdori;
- qurilishni amalga oshiruvchi tashkilot.

Yollarni ikki bosqichda loyihalashtirishda loyiha va ishchi xujjatlar ketma-ket ishlab chiqiladi. Loyiha qismida asosiy loyiha yechimlari aniqlanadi: yolning yonalishi, uning texnik kategoriyasi va asosiy parametrlari, qurilish muddatlari, loyihalashtirilayotgan ob'ekt boyicha asosiy konstruktiv yechimlar, qurilishni kerakli

materiallar, suv, elektroenergiya bilan ta'minlash usullari va manbalari, qurilishini amalga oshirish uslublari va texnologiyasi, qurilishning smeta qiymati va kapital mablaglarning iqtisodiy samaradorligi.

Loyiha quyidagi hujjatlardan tashkil topadi: texnik-iqtisodiy tavsifnoma (xarakteristika) (TEX), bosh reja va qurilishga transport xizmati korsatish rejasi, texnologiya qismi, qurilish qismi, qurilishni tashkil etish loyihasi (POS), qurilish smeta qiymatining, hamda qurilishning va yolni tasarruf etishning asosiy texnik-iqtisodiy korsatkichlarining hisob-kitoblari.

Texnik-iqtisodiy tavsifnomada (TEX) yol qoplamasi uchun variant tanlash, yolning hududiy joylanishi va kopriklarning parametrlari solishtiriladi, texnik parametrlar, yolning alohida uchastkalari qurilishning bosqichlari va ketma-ketligi, transport tuguni yechimlarini barpo etishning maqsadga muvofiqligi, yolning aylanib otish va shahar uchastkalari asoslab beriladi, hamda mazkur ob'ektni loyihalashtirish uchun kapital mablaglar sarfining samaradorligi aniqlanadi.

Ishchi hujjatlarda loyiha yechimlaridetallashtiriladi (ishchi chizmalar darajasigacha), loyihada kozda tutilgan smeta hisob-kitoblari aniqlashtiriladi.

+qurilish muddatini va loyiha –smeta hujjatlari xajmini anchagina qisqartiruvchi bir bosqichli loyihalashtirishda, ishchi loyiha tarkibida texnik-iqtisodiy tavsifnoma, ishlarni bajarilish jadvali bilan birgalikdagi qurilishni tashkil etish loyihasi ishlab ishlab chiqiladi, ishlarni bajarishning mumkin bolgan bosqichlari aniqlanadi, qurilishning ob'ektlari boyicha smeta qiymatlari hisoblab chiqiladi. Bir bosqichli loyihalashtirishda tipik loyihalardan maksimal darajada foydalanish kerak va quriladigan ob'ekt bilan bir xil bolgan (analog) eng tejamli loyiha xududiy shart –sharoitga albatta boglanadi (privyazka qilinadi).

Tipik loyiha vazifasi boyicha bir xil bolgan ob'ektlar qurilishida kop marta qayta-qayta ishlatilishga moljallangan. Ob'ektlar tipik loyihalarning bir nechta turlari mavjud bolib, ularni quyidagilarga ajratish mumkin:

- butun bir ob'ekt uchun toliq loyiha (quvurlar, kopriklar, texnik xizmat korsatish stansiyalari);

- binolarning takrorlanuvchi qismlari uchun tipik loyiha (kopriklarning ravoqlari, binolarning seksiyalari);

-alohida konstruktiv elementlarning tipik loyihalari (balkalar(tosiqlar), richaglar, panellar). Tipik loyiha ishchi chizmalar, smeta, yozma izohdan tashkil topgan boladi.

Tipik loyihalarni qurilish bajariladigan joy sharoitiga boglash (privyazka) ishlar xajmi, qollaniladigan mehnat va moddiy resurslar hamda qurilish qiymati boyicha amalga oshiriladi.

Tipik loyihalarni qollash loyihalashtirishni arzonlashtiradi, qurilishni oz vaqtida ishchi chizmalar bilan ta'minlanishiga imkon yaratadi va individual loyihalashtirishga nisbatan qurilish qiymatini 10-15% ga kamaytiradi.

Tipik loyihalashtirish -qurilishning industrial uslublarini qollash, qurilish ishlab chiqarishiga yanada takomillashgan texnika va texnologiyani joriy etish, eng tejamli planirovka va konstruktiv yechimlarni qabul qilishning shartlaridan biridir.

Avtomobil yollarini loyihalashtirishdagi asosiy muammolar ob'ektlar qurilishi va loyihalashtirilishining muddatlari va qiymatini, sifatini ta'minlashdir. Loyihalashtirish va qurilishning davom etish muddati faqavtomobilnogo transporta ob'ektning muhimligi va murakkabligigagina emas, balki loyihalashtirish jarayonining tashkil etilishi va texnologiyasiga ham bogliq boladi. Loyihalashtirish muddatlarini qisqartirishning eng muhim rezervlari loyihachilar mehnatini mexanizatsiyalashtirish va avtomatlashtirish, avtomobil yollarini loyihalashtirishning avtomatlashgan tizimini joriy etishdir.

Loyihalashtirishning avtoatlashgan tizimidan foydalanish loyiha ishlarining bajarilish muddatlarini ancha qisqartiradi, loyiha-smeta hujjatlarining sifatini yaxshilaydi, loyiha va smetalarda xatoliklar bolishiga yol qoyilmaydi, loyihalash oldidagi ish jarayonlari –sxemalar, texnik-iqtisodiy asoslash (TEO), texnik-iqtisodiy hisob-kitoblarni (TER) ishlab chiqishning va loyihalashtirishning qiymatini hamda sarflanadigan mehnat miqdorini kamaytiradi.

Ishlab chiqiladigan loyiha-smeta hujjatlarining sifatini oshirishning muhim vositasi loyihachilar mehnatini moddiy va ma'naviy ragbatlantirish tizimini takomillashtirishdir.

Avtomobil yollari tarmogi region ijtimoiy va ishlab chiqarish infrastrukturasing eng muhim elementi sanaladi. Infrastruktura tarmoqlarining bajaradigan vazifasi -qayta ishlab chiqarish uchun umumiy imkoniyatlar hamda moddiy ishlab chiqarishning barcha tarmoqlarining faoliyatlari uchun zaruriy shart-sharoitlarni yaratishdan iborat. Shunga kora yollar tarmogining vazifasi –xalq xojaligi va aholining avtomobillarda tashishga

bolgan ehtiyojini qondirish uchun zarur bolgan sharoitni ta'minlashdir. Bunda umumdavlat va respublika ahamiyatiga ega bolgan yol tarmoqlari iqtisodiy rayonlar va umuman xalq xojaligi kompleksining faoliyat korsatishni ta'minlaydilar. Mahalliy yol tarmoqlari viloyatlar, ma'muriy tumanlarning kompleks rivojlanishi, tuman ichi va viloyat ichida yolovchilar va yuklar tashish transport aloqalarining amalga oshirilishi uchun zarur bolgan shart-sharoitlarni ta'minlaydilar.

Yollar tarmogining ratsional rivojlanish muammosiga konkret regiondagi ishlab chiqarish quvvatlarining rivojlanishi bilan birgalikda qaraladi. Respublikaning, viloyatning kompleks ijtimoiy –iqtisodiy rivojlanishiga, region ichida ishlab chiqarishning ratsional tashkil etilishi va joylashishi tizimiga, ularni ta'minlovchi avtomobil yollari tarmogi mos kelishligi kerak. (rasm _____).

Rasm _____. Regionning kompleks ijtimoiy –iqtisodiy rivojlanishi bilan avtomobil yollari tarmogi orasidagi boglanish.

Regionda avtomobil yollari tarmogining tashkil etib borish jarayoni quyidagi bosqichlarda amalga oshadi:

- ishlab chiqarishga va aholiga transport xizmati korsatishni yaxshilashning asosiy an'alarini aniqlovchi, butun transport tizimining rivojlanishini bashorat (prognoz) qilish;

- yol tarmogi rivojlanishi sxemasi –avtomobil yollarini mukammallashtirishning uzoq muddatli dasturlarini ishlab chiqish;

- ob'ektlar, kapital mablaglar sarfi, ishga tushuriladigan yollar xajmi korsatilgan yollar qurish va rekonstruksiya qilishning konkret rejalarini ishlab chiqish;

- loyihalashtirish va qurilish rejalarini amalga amalga oshirish.

Barcha bosqichlarda yol tarmogiga, hamma tarkibiy qismlari bir-biri bilan har tomonlama chambarchas boglangan, ishlab chiqarish va ijtimoiy soxaning murakkab hududiy tashkiliy tizimining bir komponenti sifatida qaraladi.

Yol tarmogi planirovka tizimi va infrastruktura elementi sifatida, tizimni butunicha tavsiflovchi (murakkablik va elementlarning iyerarxialiligi, geografik boglanishi, lokal mustahkamlanganligi, tashqi aloqalarning xilma-xilligi) va tizimning rivojlanishini (inersiyalilik, bir tekisda rivojlanmaslik, tajribalar otkazib bolmasligi, bashoratlar bilan yechimlarni amalga oshirish bosqichlarini ajratib turuvchi katta «davr») bildiruvchi bir qator xususiyatlarga ega.

Bu xususiyatlar yollar tarmogini bashorat qilish va rivojlanishini rejalashtirishning asosiy tamoyillarini aniqlaydi (belgilaydi).

Asosiy tamoyillar quyidagilardan iborat:

-yol tarmoqlarining barpo etilishi regionda ishlab chiqarish quvvatlarining samarali rivojlanishiga asoslanadi, ya'ni barcha tabiiy, moddiy, mehnat resurslaridan ratsional foydalanishni, sanoat va qishloq xojaligini ratsional tashkil etilishini hisobga olgan xolda;

-hududiy joylashuvlar va ijtimoiy – iqtisodiy omillar bilan, yol tarmoqlari rivojlanishining ozaro bir - biriga korsatadigan ta'sirlarini hisobga olish;

-qurilishni bosqichma-bosqichlab chikarish va galma-gal olib borilganda tizimda yuzaga keladigan potensial imkoniyatlardan foydalanish;

-texnik-iqtisodiy solishtirishning qabul qilingan mezonlari boyicha yechimlarning variantlilikini ta'minlash va boshqalar.

Korsatib otilagn tamoyillarga muvofiq ravishda loyihalashtirish oldi bosqichida konkret regionda avtomobil yollari tarmogini rivojlantirishni iqtisodiy jihatdan asoslash amalga oshiriladi. Bundan kozda tutilgan maqsad –yol sharoitlarini yaxshilash zaruriyatini aniqlash va asoslab berishdir. Bunda har xil ahamiyatga ega bolgan avtomobil yollari boyicha qurilish va rekonstruksiya qilish xajmi aniqlanadi, xalq xojaligi va aholining avtomobillarda tashishga extiyojlarini qondiruvchi eng ratsional yol tarmogi shakllantiriladi.

Iqtisodiy asoslash ikki turdagi yirik ishlarni bajarishini oz ichiga oladi –loyihalsha oldi texnik –iqtisodiy izlanishlarni olib borish va ularga asoslanib avtomobil yollarining rivojlanish sxemasini , hamda alohida yollar boyicha texnik-iqtisodiy asoslash va texnik-iqtisodiy hisob-kitoblarni ishlab chiqish.

Loyihalash oldi bosqichida yollar tarmogini mukammallashtirishning iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiqligini va texnik imkoniyatlarini tasdiqlovchi asosiy hujjatlar quyidagilardan iborat:

-umumdavlat va respublika ahamiyatiga ega bolgan avtomobil yollari tarmogi rivojlanishining bosh sxemasi;

-respublika, viloyat va mahalliy ahamiyatga ega bolgan avtomobil yollari qurilishi va rekonstruksiyasining regional sxemalari;

-yirik va murakkab korxonalar hamda inshootlar boyicha texnik-iqtisodiy asoslashlar;

-boshqa ob'ektlar va inshootlar boyicha texnik-iqtisodiy hisob-kitoblar.

Avtomobil yollarini qurish va rekonstruksiya qilishning bosh va regional sxemalari uzoq muddatli dastur bolib (kelajak 15-20 yilga), unda mamlakatning, regionlarning avtomobil yollariga boladigan extiyojiga baho beriladi. qurilishi kerak boladigan yol qurilishi ishlarining xajmi hududning iqtisodiy jihatdan ozlashtirilganligiga, regionning amalda mavjud bolgan transport bilan ta'minlanganlik darajasiga, ishlab chiqarish kuchlari rivojlanishining yonalishiga bogliq ravishda aniqlanadi.

Sxemalarda yol sharoitlarini yaxshilashga boladigan sharoitlarini yaxshilashga boladigan ehtiyoj yollarning yonalishlari boyicha zarur boladigan mehnat, material va yol resurslari miqdori korsatilgan holda aniqlanadi.

Rejalashtirishdan kozda tutilgan maqsadga kora yol tarmogini rivojlanishi va qayta uskunalanishini asoslash uchun sxemalar alohida yol guruhlari –magistral yonalishli yollar, umum foydalaniladigan asosiy yollar, vazirlik va idoralarga tegishli yollar (masalan, qishloq xojaligi ichi yollari) boyicha ishlab chiqiladi. Bunda yol tarmogining quvvatini (uning otkazuvchanlik va tashish qobiliyati) rivojlantirishga extiyojni, kapital mablaglarning miqdori va ajratilishi navbatini ishlayub chiqarish kuchlarining rivojlanishi va iqtisodiy regionlar boyicha joylashtirilishi sxemasi asosida belgilanadi.

Texnik-iqtisodiy asoslashlar va texnik-iqtisodiy hisob-kitoblar loyihalash oldi hujjatlari sifatida –trassani tanlash, inshootning quvvatini asoslash, qurilish navbatini belgilash, qurilishni tashkil etish va keyinchalik yolni tasarruf qilish borasidagi eng samarali texnik yechimlarni asoslab berishga, sxemani mukammallashtirish va toldirishga xizmat qiladilar.

Texnik – iqtisodiy asoslashlar va texnik-iqtisodiy hisob-kitoblar ishlab chiqishning ob'ektlari avtomobil yollari yoki mustaqil transport –iqtisodiy ahamiyatga ega bolgan yol uchastkalaridir. Texnik-iqtisodiy asoslashlar va texnik-iqtisodiy hisob-kitoblar barcha umumdavlat, respublika, viloyat ahamiyatiga ega bolgan yirik yollar, chetlab otuvchi va shahar yaqinidagi xalqa yollar, avtomobil yollari tugunlari, titulli kopriklar va yirik yol otkazgichlar (puteprovod) uchun ishlab chiqiladi.

Texnik-iqtisodiy asoslashlar va texnik-iqtisodiy hisob-kitoblar bosh yol loyiha – izlanishlar tashkiloti tomonidan buyurtmachi –tashkilotlarning topshirigiga kora ishlab chiqilib zarur bolgan hollarda bu ishlarga maxsuslashgan loyiha va ilmiy-tekshirish tashkilotlarini ham jalb etadilar.

Loyihalashtirish va qurilishning normativ muddatlariga qarab, ularni ishlab chiqish qurilish boshlanishidan 2-3 yil avval boshlanadi. Uzoq muddat mobaynida loyihalashtirishi va qurilishi moljallangan, trassani tanlash boyicha katta xajmdagi izlanish ishlari olib borilishini qiladigan avtomobil yollari uchun texnik-iqtisodiy asoslashni ishlab chiqish ularning qurilishidan 4-5 yil avval boshlanishi mumkin.

Texnik-iqtisodiy asoslash (texnik-iqtisodiy hisob-kitoblar) boyicha ishlar loyihalash-izlanish ishlari uchun ajratilgan limit chegarasida tarmoq kapital mablaglari hisobiga amalga oshiriladi. Muxandislik izlanishlari qiymatini hisobga olmagan hold, texnik-iqtisodiy asoslashlar (texnik –iqtisodiy hisob-kitoblar) ning qiymat, qurilishga avtomobilyollarini rekonstruksiya qilishga loyiha ishlanmalari qiymatiga tegishli koeffitsiyentlarni qollab aniqlanadi ($0,3\frac{1}{4}0,15$).

Texnik - iqtisodiy asoslashlar (texnik - iqtisodiy hisob - kitoblar) tegishli ilovalar bilan birgalikda yozma izoh korinishida rasmiylashtiriladi. Materiallar xajmi ob’ektning murakkabligi va xalq xojaligi uchun ahamiyatligiga bogliq boladi. U ITP erishgan yutuqlarning joriy etilishini baholash, tavsiya etilayotgan variantning optimalligi va xalq xojaligi miqiyosida samaradorligi va qurilishning hisob - kitob qiymatini aniqlash uchun yetarli bolishi kerak.

Avtomobil yoli boyicha texnik - iqtisodiy asoslash yozma izohining tarkibi va mazmuni quyidagilardan tashkil topadi %

1. TIA (TIX-K) ishlab chiqish zaruriyatini tasdiqlovchi xujjatlar - sxema tarkibiga kirgan qurilayotgan yol xaqida ma’lumotlar, TIA ni ishlab chiqish uchun boshlangich ma’lumotlarning manbaalari togrisidagi axborotlar *

2. Mazkur yonalish boyicha yolning amalda mavjud bolgan xolatini bildiruvchi ma’lumotlar.

3. Yol otadigan hududning transport - iqtisodiy tavsifnomasi.

4. Amalda mavjud bolgan va kelajakda kutilayotgan yuk va yolovchilar tashishning yuk turlari va qatnov maqsadlari boyicha tahlili asosida loyixalashtiriladigan yolning quvvatini asoslab berish, asosiy ozaro aloqa qiluvchi punkitlar, ularning transport

aloqalariga tavsifnomalar, tashishni avtomobil transportida bajarishning maqsadga muvofiqligining tahlili, yoldagi avtomobillar harakati tarkibi va intensivligining hisob – kitoblari.

5. Asosiy texnik - iqtisodiy korsatgichlarga qarab variantlarni solishtirish va yolning yonalishini tanlash.

6. Tavsiya etilayotgan variant boyicha asosiy qurilish yechimlari.

7. +qurilishni tashkil etish.

8. Atrof - muhitni muhofaza qilish.

9. +urulish iqtisodiyoti, shu jumladan: smeta qiymatining yiriklashtirilgan korsatgichlari boyicha qurilishning hisob - kitob qiymatini asoslab berish, qurilish ishlari bajarilishining navbatlari va ketma - ketligi, avtomobillarda tashish tannarxining tavsifnomasi, kapital mablaglar ijtimoiy - iqtisodiy samaradorligining hisob -kitoblari, loyihalashtirilayotgan yolning texnik - iqtisodiy korsatkichlarini xuddi shu turdagi qurilib bolingan va loyihalashtirib bolingan avtomobil yollarining korsatgichlari bilan solishtirish.

10. Avtomobil yolini loyihalashtirilishi va qurilishi iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiq ekanligiga umumiy baho berish, asosiy texnik -iqtisodiy korsatkichlar - yolning qurilish uzunligi, kategoriyasi, harakatlanish polosalari soni, yurish qismining kengligi, yer polotnosining kengligi, qoplama turi, qurilishning hisobiy qiymati, qurilish muddati, iqtisodiy samaradorlik koeffitsiyenti, yol qurilish materiallari, mashinalar, mexanizmlar, mehnat sarfiga boladigan ehtiyoj, loyihalashtirishning bosqichliligi boyicha tavsiyalardan iborat bolgan xulosalar va takliflar.

11. Tasviriy (illyustrativ) materiallar.

Pudratchi tashkilot bilan kelishilgan, tasdiqlangan texnik - iqtisodiy asoslashda kozda tutilgan, qurilishning hisobiy qiymati butun loyihalashtirish va qurilish davri uchun limit boladi va kapital qurilish rejalarini tuzish paytida hisobga olinadi.

Iqtisodiy izlanishlardan maqsad – avtomobil yollari tarmogining rivojlanishi xalq xojaligining muhim shart - sharoiti ekanligini, iqtisodiy jamiyatdan zarurligini, yol qurilishining alohida ob'ektlarini qurish yoki rekonstruksiya qilishning navbatlari va ketma - ketligini asoslab berish uchun boshlangich (dastlabki) ma'lumotlarni toplash, qayta ishlash, tizimlashtirish (sistema solish) va tahlil qilishdan iborat.

Ob'ektning ahamiyatliligi va loyihalashtirishning maqsadiga kora, iqtisodiy izlanishlar loyihalash oldi va kapital qurilish uchun otkaziladigan izlanishlarga bolinadi.

Loyihalash oldi izlanishlari oz navbatida, regionda yol tarmogining rivojlanish sxemasini tuzish uchun va texnik - iqtisodiy asoslash (texnik - iqtisodiy hisob - kitoblar) ishlab chiqish uchun otkazilinadi.

Tarmoqning rivojlanish sxemasini ishlab chiqish uchun otkaziladigan izlanishlar regionda avtomobil yollari tarmogining kelajakdagi rivojlanishini bundan keyingi (kelgusidagi) loyiha - izlanish ishlari va kapital qurilishni rejalashtirishni belgilash va asoslab berish uchun xizmat qiladi.

Texnik - iqtisodiy asoslash, texnik - iqtisodiy hisob - kitoblar ishlab chiqarish uchun olib boriladigan iqtisodiy izlanishlarning maqsadi - avtomobil yollari tarmogining rivojlanish sxemasida alohida yollar yonalishining optimal variantlarini asoslab berish, yol trassasini, kopriklarning joylanish orinlarini tanlash, asosiy loyiha yechimlarini, qurilishning hisobiy qiymatini asoslash, navbatchilik va kapital mablaglar sarfining xalq xojaligi uchun beradigan samarasi borasidagi toldiruvchi va kengaytiruvchi ma'lumotlarga ega bolishdir.

Kapital qurilish uchun olib boriladigan iqtisodiy izlanishlar loyihaning, ishchi loyihaning texnik - iqtisodiy tavsifnomasini ishlab chiqish uchun otkaziladi.

Texnik - iqtisodiy izlanishlar olib borishda barcha bajariladigan ishlar ikki bosqichda olib boriladi.

1- bosqich: zaruriy boshlangich va texnik materiallarni toplash.

2-bosqich: toplangan materiallarni ishlab chiqish va tahlil qilish, iqtisodiy va texnik loyihalashtirish maqsadlari uchun boshlangich korsatgichlarni aniqlash.

Iqtisodiy izlanishlar olib borish tartibi, tarkibi va mazmuni tegishli instruksiyalarga (yoriqnomalar) kora aniqlanadi.

Loyihalash oldi iqtisodiy izlanishlarini olib borish uchun loyihaning bosh muhandisi boshchiligida iqtisodchilar, yol mutaxassislari, geologlardan iborat bolgan kompleks guruh (brigada) tashkil etiladi. Guruh, brigada tarkibiga kiruvchi mutaxassislarning son jihatdan miqdori loyihalashtirishning bosqichliligiga, izlanishlar olib boriladigan rayonning hududiga, avvalgi yillarda olib borilgan izlanishlar materiallarning mavjudligiga va ishlarning bajarilishi uchun ajratilgan muddatlarga bogliq boladi. Odatda, iqtisodiy izlanishlar, avtomobil yollari tarmogining rivojlanish

sxemasini ishlab chiqish uchun 18-24 oy, texnik-iqtisodiy asoslash va texnik-iqtisodiy hisob-kitoblarni ishlab chiqish uchun 12-18 oy, texnik – iqtisodiy tavsifnoma ishlab chiqish uchun 6 oygacha davom etadi.

Iqtisodiy izlanish ishlari uch davrni o'z ichiga oladi: tayyorgarchilik davri, dalada bajariladigan ishlar davri, xonada bajariladigan ishlar davri (kameralnoy period). Birinchi va uchinchi davrida bajariladigan ishlar bevosita loyiha tashkilotining o'zida bajariladi. Ikkinchi davrda bajariladigan ishlar loyihalashtirilayotgan yo'l joylashgan hududda bajariladi.

Tayyorgarchilik davrining vazifasi –iqtisodiy izlanishlar olib borish uchun berilgan topshiriqni organib chiqish, karta, adabiy manbaalar, ilmiy – tekshirish institutlari va boshqa loyiha tashkilotlarining ishlari bo'yicha izlanishlar otkaziladigan hudud bilan tanishib chiqish. Izlanishlar otkazish rayoni – asosan loyihalashtirilayotgan yo'l tarmogi (yoki konkret yo'l) tomonidan xizmat korsatiladigan rayondir.

Dala sharoitida izlanishlar davri jarayonida izlanishlar otkaziladigan rayonning chegaralari aniqlanadi, loyihalashtirilayotgan yo'l tarmogi yoki alohida yo'l tomonidan xizmat korsatiladigan hudud belgilanadi, tabiiy sharoit, hududning qurilish materiallaribilan ta'minlanganligi, avtomobil transporti tomonidan amalga oshiriladigan transport – iqtisodiy aloqalari va avtotransport korxonalarining ishi organiladi hamda amalda mavjud bolgan transport yollari aniqlanadi.

Iqtisodiy izlanishlarning kameral davrining vazifalari – loyihalashtirilayotgan yo'l tarmogida yoki alohida bir yolda hisobot yilida va kelajak davrda viloyatda, iqtisodiy rayonda, yo'l otadigan hududda amalga oshiriladigan, avtomobillarda yuklar va yulovchilar tashishni hisobga olish vedomostini, transport aloqalari va yuk tashash xajmi vedomostini tuzish maqsadida, tayyorgarchilik va dala davrlarida toplangan izlanish materiallarini ishlab chiqishdan iborat. Bu materiallar keyinchalik texnik – iqtisodiy loyihalashtirish bosqichida ishlatiladi.

Iqtisodiy izlanishlar paytida yo'l qurilish uchun kapital mablaglar sarfining iqtisodiy samaradorligini hisoblash uchun zarur bolgan materiallar ham toplanib boriladi.

Toplangan ma'lumotlar avtomobil transportida ham, transportdan tashqari sohada ham, ma'lum bir yo'l sharoitlarida transport aloqalarini yo'lga qoyish uchun boladigan barcha xarajatlar va yoqotishlarni hisobga olgan holda nisbiy (privedenny) xarajatlarni hisoblash uchun yetarli bolishi kerak. kapital mablaglar sarfining samaradorligi amalda

mavjud bolgan va loyihalashtirilayotgan yol sharoitlarida transport aloqalarini yolga qoyish variantlariboyicha xarajatlar va yoqotishlarni solishtirish orqali aniqlanadi.

Barcha hisob – kitoblarni bajarish katta mehnat, vaqt sarflashni talab qiladi. Shu sababli, ishlarni bajarishga mehnat sarfini qisqartirish, ba’zi bir optimallashtirish masalalarini yechish maqsadida, variantli texnik – iqtisodiy loyihalashtirish amaliyotida zamonaviy iqtisodiy – matematik uslublar va elektron – hisoblash texnikasidan foydalaniladi.

Iqtisodiy izlanishlarning barcha materillarini EXM da ishlab chiqish uchun dasturlar paketidan foydalaniladi, shu jumladan, transport aloqalarini, yuklanganlikni (gruzonapryajennost), harakat intensivligini aniqlash uchun, xaydovchilardan sorov orqali harakatlanishlarni hisobga olish ma’lumotlarini tahlil qilish uchun dasturlar.

Iqtisodiy izlanishlarning pirovard maqsadi, avtomobil yollarini loyihalashtirish uchun eng muhim bolgan korsatkich – kelgusida yolda kutilayotgan harkat intensivligini aniqlashdir.

Avtomobil yollarining rivojlanish sxemasini, texnik – iqtisodiy asoslashlarni, texnik – iqtisodiy hisob – kitoblarni ishlab chiqishda qabul qilinadigan muxandislik yechimlarining asoslab berilishi, amalda mavjud bolgan harakat intnsivligining tavsifi va uning yillik ozgarishi tahliliga bogliq. Yolning texnik kategoriyasini belgilash, yol qoplamasining konstruksiyasini, transport yechimlarining (razvyazka) variantlarini tanlash, kelajakda kutilayotgan harakat intensivligining qiymatiga kora aniqlanadi. Hisob – kitoblar olib borilgan yilda harakat intensivligi va tarkibi qanchalik togri aniqlangan bolsa, qabul qilinadigan loyiha yechimlari shunchalik real va optimal boladi.

Harakat intensivligi yolning kondalang kesimidan har ikkala yonalitshda vaqt birligi ichida otadigan transportlar sonini bildiradi.

Sutkalik harakat intensivligining ortacha yillik qiymati hisobot va kelajak muddatlari uchun avtomobillarning tiplari (turlari), yuk va yolovchi transportlarining harakatlari boyicha alohida hisoblab chiqiladi, songra olingan ma’lumotlar ozaro qoshiladi.

Bolajak (kelajakdagi kutilayotgan) harakat intensivligini aniqlash uchun, iqtisodiy izlanishlar ma’lumotlari asosida bevosita sanash uslubidan tashqari, har xil ilmiy tadqiqotchilar tomonidan ishlab chiqilgan bilvosita (kosvennoy) uslublar ham qollanilishi mumkin. Ularning barchasi u yoki bu darajada ekstranpolyatsiya goyasiga suyanadilar va

konkret aloqa turlari haqidagi gipotezalari, bazis davrida mavjud bolib kelajak davr uchun ham tatbiq etilgan nisbatlar va qonunyatlar bilan farqlanadilar. Bu uslublar guruhlariga bolinadilar:

-qator otgan yillardagi harakat intensivligining (vaqt qatorlarini) qiymatlarini togridan – togri ekstrapolyatsiya qilish, bunda intensivlik ozgarishining ilgari kuzatilgan an'analari katta ozgarishlarga uchramaydi deb faraz qilinadi;

-kopomilli (mnogofaktornaya) ekstropolyatsiyada qanchadir davr mobaynida harakat intensivligi bilan uni belgilovchi asosiy omillar (aholining soni va joylanishi, ishlab chiqarish xajmi, ishlab chiqarishning maxsuslashish va kooperatsiyalashish darajasi va boshqalar ortasidagi boglanishlar katta ozgarishlarga uchramaydi deb faraz qilinadi:

-mazmundor (soderjatelnaya) ekstropolyatsiya, bunda kelajakda harakat intensivligida va harakat intensivligi bilan uni belgilovchi omillar ortasidagi aloqalarda muhim ozgarishlar yuz beradi deb faraz qilinadi.

Harakat intensivligiga ta'sir etuvchi asosiy omillar - aholining soni va zichligi, sanoat va qishloq xojaligi mahsulotlari ishlab chiqarishining xajmi, yol tarmogi boyicha irtensivlikning taqsimlanishi, aholi turmush farovonligining osib borishi, aholining harakatlanuvchanligi (podovijnost), migratsiya an'analari va boshqalardan iborat.

Uslublarning birinchi guruhidan yol tarmogi yetarli darajada rivojlangan va ishlab chiqarish kuchlarining rivojlanishi va joylashishi bir toxtamga kelgan hududlarda harakat intensivligini bashorat qilishda foydalanish mumkin.

Tabiat boyliklari ozlashtirilayotgan, industrial baza barpo etilayotgan, yerlarning iqtisodiy ozlashtirilishi ketayotgan yangi hududlar uchun kopomilli regressiv modellashtirish uslubi ancha - muncha qulay uslub sanaladi. Mazmundor (soderjatelnoy) ekstrapolyatsiya uslubi asosan shaharlarda yolovchi transporti harakatini bashorat qilishga tegishlidir.

Yuk va yolovchilar tashish transportlarining harakat intensivligini bashorat qilish uchun gravitaton modellar ishlatilishi mumkin. Ular korrespondensiyalashuvchi punktlarning yolovchi transporti aloqalari boyicha yoki ishlab chiqariladigan va iste'mol qilinadigan mahsulotlar boyicha ozaro bir - birlariga otkazadigan ta'sirlarini baholashga (aniqlashga) asoslangan.

Yolovchi transportining (avtobuslar, shaxsiy foydalanishdagi yengil avtomobillar, taksilar) kelajakdagi harakat intensivligini aniqlash - nihoyatda murakkab va kam organilgan masala sanaladi. Kutilayotgan harakat intensivligini aniqlashdagi xatoliklar, birinchi navbatda yolovchilar harakati intensivligini chala hisobga olinishi sababli yuz beradi. Umumlashtirib qaraganda yolovchilar harakatlanishi yonalishli va yonalishsiz tashishlar, safarlar (sayohatlar), hamda turistik tashuvlardan tashkil topadi. Agar doimiy yonalishli va turistik tashishlarni mehnat qilish va dam olish joylarining joylashuvi, mayatniksimon migratsiyalar yolovchilar oqimining miqdori va yonalishlari, haqida ma'lumotlar olish imkonini beruvchi iqtisodiy izlanishlarga asoslanib birmuncha yengil aniqlash mumkin bolsa, yonalishsiz va doimiylikka ega bolmagan yolovchilar qatnovlarining (safarlarining) xajmi va yonalishlarini aniqlash masalasi esa _murakkab ijtimoiy_ iqtisodiy va transport muammosidan iborat bolib qolaveradi.

Yolovchi tashuvchi yengil avtomobillar sonining osib borishi, insonlar turmush farovonligining ortishi natijasida, aholining harakatlanuvchanligi osib boradi va yolovchi transportining yonalishsiz tashishlari xajmi ortadi. Shu sababli yollardagi yolovchilar harakatlanuvchi xajmini modellashtirish uchun, aholi joylashuvi tizimi, aholining turmush darajasi, shaxsiy foydalanishdagi avtomobillar soni va boshqa ozgarishlardagi qonuniyatlarni organib chiqish kerak boladi.

Shunday qilib, texnik - iqtisodiy izlanishlar otkazilishi natijasida, yol tarmogini yoki alohida avtomobil yollarini texnik - iqtisodiy loyihalashtirish uchun zarur bolgan barcha boshlangich ma'lumotlar tayyorlanadi. Texnik - iqtisodiy korsatgichlarni variantlarni solishtirish uslubi bilan iqtisodiy loyihalashtirish paytida, avtomobil yollari tarmogi joylashtirish, yol qoplamasi konstruksiyasini, tarmoq tarkibidagi alohida yollar qurilishining galma - galligi va bosqichlarining maqsadga muvofiqli asoslab beriladi, kapital mablaglar sarfining iqtisodiy samaradorligi hisoblab chiqiladi.

Avtomobil yollari tarmogini optimal rivojlanishining vazifalari:

-regionda konkret davr uchun xalq xojaligi va aholining avtomobillarda tashishga bolgan ehtiyojini qondruvchi yollar tarmogini barpo etish;

-uni rivojlanishining optimal ketam – ketligini belgilash, ya'ni yangilarini qurish va tarmoq tarkibida mavjud bolgan yollarni qurilishining resurslar bilan ta'minlanish imkoniyatlariga qarab rekonstruksiyalash ketma – ketligini belgilash.

Yol tarmogini barpo etishda quyidagi masalalar xal qilinadi:

-«Avtoyol kompleksi» tizimida yol tarmogi faoliyat korsatishining optimalligi mezonini aniqlanadi;

-tashishning son va sifat korsatkichlarini, yollarda harakat intensivligini, qurilishning kolamini, kapital mablaglar xajmini aniqlashni oz ichiga oladigan zaruriy va yetarli boshlangich (isxodnoy) materiallar toplanadi;

-tarmoqni va uning elementlarini yaratishda ratsional uslublar qollaniladi.

Regionning avtomobil yollari tarmogi transport – iqtisodiy aloqalarini ta'minlash xarakteriga kora tayanch (magistral yollar, umumdavlat va respublika ahamiyatiga ega bolgan) va mahalliy (viloyat ahamiyatiga ega yollar , mahalliy ahamiyatga ega yollar va boshqa mahalliy yollar) turlarga bolinadi. Ularning har qaysisi oz ijtimoiy – iqtisodiy xususiyatlariga ega bolib, ular yol tarmogining barpo bolishida oz akslarini topadilar. Optimallik mezonini asoslab berish, amalda mavjud bolgan avtomobil yollariga kapital mablaglar sarfining samaradorligini aniqlash uslublariga tayanadi.

Yuk va yolovchilar oqimi togrisida zarur bolgan boshlangich ma'lumotlarni olish xuddi avvalgi paragrafda bayon etilgan tartibda amalga oshiriladi.

Ratsional yol tarmogini qurish uslublari tarmoqning konstruktiv xususiyatlariga baho berish va yol chizmasini tuzishda grafoanalitik hamda optimallashtiruvchi (iqtisodiy - matematik) uslublarning qollanilishiga asoslangan.

Avtomobil yollari tarmogining konfiguratsiyasi va uning uzunligini aniqlash, masalaning maqsad yonalishi (yechimning optimallik mezonini), yuk hamda yolovchilar oqimining alohida yollar boyicha taqsimlanish xususiyatlari (transport aloqalari sxemasi) bilan chambarchas bogliq.

Hozirgi kunda optimal tarmoqni qurish masalasini yechish yuzasidan kopdan – kop ilmiy – tekshirish ishlari ma'lum. Ularning ba'zilar yol tarmogini va uning alohida elementlarini har xil grafoanalitik usullarini ishlab chiqishga bagishlangan.

Bu usullar optimal emas, ammo ular mexanik analoglar asosida grafik tarzda ratsional tutashish burchaklari vayollarning kesishish joylarini topish, magistralning yonalishini aniqlash, yopiq konturli transport aloqalarida avtomobil yollarining tarmoqlanish tugunlarining joylashish ornini topish imkonini beradilar.

Har qanday uslub bilan ham yol tarmogini qurish (tuzish) uchun tarmoqning konfiguratsiyasini aniqlab beruvchi mavjud bolgan yollarning karta – sxemasi, transport aloqalarining xajmlari va sxemalari, yol – transport xarajatlarini va transportdan tashqari

yoqotishlarni hisoblash uchun zarur bolgan materiallar boshlangich (isxodnoy) ma'lumotlar bolib xizmat qiladilar.

Avtomobil yollarining chizma korinishi, unda alohida tugunlarning, uchastkalarining bir – biriga nisbatan joylashish xususiyatlari, ularning hududiy aloqalari tarmoqning topologik morfologiyasini aniqlaydi. Topologik jihatdan turkumlarga ajratish (klassifikatsiya qilish) tarmoqlarni uchguruhga taqsimlashni ko'zda tutadi: daraxtsimon (tarmoq tarkibida yopiq konturlar yoq), siklik tarmoqlar (tarmoqda yopiq bolmagan konturlar mavjud), uyasimon tarmoqlar (faqat yopiq konturli elementlardan iborat). Bunday tarmoqlarga ajratish (klassifikatsiya qilish) barcha turdagi transportlar uchun har xil ahamiyatga ega bolgan, har xil regionlarning yol tarmoqlarining solishtirish imkonini beradi.

Tarmoqlarining asosiy topologik parametrlar - tugunlar (choqqilar), uchastkalar (zvenolar, bolaklar) va ularning uzunliklaridan iborat. Bu parametrlar turli korinishlarda birgalikda kelib, tarmoqning shaklini uning aloqa darajasini, markaziyligini baholovchi tavsifnomalar va indekslarni tashkil qiladi.

Topologik indekslar tarmoqning muhim ijtimoiy – iqtisodiy tavsifnomasi sanaladi, chunki ular nafaqavtomobilnogo transporta yolning uzunligini, balki shaharlar, aholi yashash punklari ozaro qanday boglanganligini, yolovchi transporti aloqalarini yolga qoyish uchun qanday imkoniyatlar mavjud ekanligini ham korsatadilar. Topologik tavsifnomalar ichida eng muhimi quyidagilar saniladi: markaziylik darajasi, aloqalashganlik olchami, shakl korsatkichlari. Markaziylik darajasi topologik masofaning qiymati bilan tavsiflanib (xarakterlanib), tarmoqning har qanday choqqisini (aholi yashash punktini) boshqa choqqilardan ajratib turuvchi zvenolar (bolaklar)ning maksimal sonini bildiradi. Tarmoqning markaziy orinni eng kam topologik masofaga ega bolgan choqqi egallab turadi.

Aloqalashganlik olchami tarmoqning chizma korinishini tavsiflaydi.

Tarmoqning topologik tavsifnomalariga baho berish nafaqat regionning avtomobil yollari bilan ta'minlangan darajasini aniqlash, balki kelajakda tarmoqni rivojlantirish zaruriyatlarini aniqlash uchun ham muhimdir.

Mamlakatning iqtisodiy jihatdan ozlashtirilgan hududlarida yol tarmoqlari tashkil topib bolganligi sababli, yol qurilishi rejasini ishlabyu chiqishda soz tarmoqni yangitdan

shakllantirish haqida emas, balki uni kelajakda yanada takomillashtirish, ya'ni rivojlanish navbatlari masalalarini hal etish haqida boradi.

Navbatchilikni (navbatni) aniqlashning oldiga qoygan maqsadi, kelajakdagi ijtimoiy – iqtisodiy masalalarni hal etishni hisobga olgan holda, mazkur regionda iqtisodiyot va madaniyatning rivojlanish xususiyatlari, uning transport ta'minotini hisobga olgan holda, tarmoq rivojlanishiga kapital mablaglar sarfining eng samarali yonalishlarini tanlash va iqtisodiy jihatdan asoslab berishdir.

Umumiy korinishda qurilish va mahalliy yollarni rekonstruksiya qilishning navbatlilikini hal etish masalasi quyidagi tarzda ifodalanadi:

Xalq xojaligi va aholining belgilangan xajmdagi yuklarini avtomobil transporti bilan, yolovchilarni umumfoydalanish va individul (shaxsiy) transporti bilan tashishni amalga oshirish uchun, konkret yonalishlar boyicha yangi avtomobil yollarini ishga tushirishi topshirigini (km) va barcha resurslar boyicha cheklashlarni hisobga olgan holda, avtomobil yollarini qurish yoki rekonstruksiya qilish talab qilinadi.

Bu demak, ma'lum bir davr mobaynida qurilishi va rekonstruksiya qilinishi kerak bolgan ob'ektlarning (avtomobil yollarining) optimal royxatini tuzib chiqish kerak boladi.

Bu optimallashtirish masalasi, taqsimlanish masalalari deb ataluvchi masalalar turiga kiradi. Uni hal etish oz tarkibiga quyidagilarni oluvchi iqtisodiy – matematik modellashtirish asosida amalga oshirilishi mumkin:

-boshlangich ma'lumotlar va masalaga qoyiladigan cheklanishlarining royxatini tuzish; ozgaruvchilar ortasidagi boglanishlarni tavsiflab chiqish va belgilab olish;

-optimallik mezonini aniqlash.

Yechim optimalligining mezonini sifatida tarmoq rivojlanishi natijasida avtomobil transportida, hamda avtomobil transporti xizmatidan foydalanuvchi boshqa moddiy ishlab chiqarish tarmoqlarida va ijtimoiy sohada olinadigan maksimal xalq xojaligi samarasi qabul qilinadi. Shu bilan birga ijtimoiy sohada erishiladigan samara turli uslublar bilan aniqlanishi mumkin: aholiga xizmat korsatish sohasidagi tashkilotlar va korxonalarning pul xarajatlari va yoqotishlarini togridan – togrida hisoblab chiqish asosida, ijtimoiy natijalarni ballar bilan baholash asosida, avtomobil transportida va moddiy ishlab chiqarish tarmoqlarida samara qiymatiga qollaniladigan oshiruvchi togrilash koeffitsiyentlarni hisoblab chiqish yoli bilan (asosida). Bu koeffitsiyent, konkret hududda

yol qurishning maqsadga muvofiqligini aniqlovchi turli ijtimoiy omillar ta'sirini modellashtirish yoli bilan hisoblab chiqiladi.

Maksimal samara olish – bunday mezonning tanlanish shu bilan aniqlanadiki, yol tarmogi region infrastrukturasining elementi sanaladi, infrastruktura tarmoqlarida esa kapital mablaglar sarfining samaradorligi, birinchi navbatda, ularning xizmatidan foydalanuvchi tarmoqlarda ko'zga tashlanadi.

Mazkur masala optimallashtirish masalasi sifatida iqtisodiy – matematik uslublardan foydalanib hal etilishi mumkin.

Nazorat uchun savollar:

1. Avtomobil yollari qurilishini variantli loyihalashtirishning mohiyati nima?
2. Avtomobil yollari qurilishining iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiqligini qanday korsatkichlar asoslab beradi?
3. Regionda avtomobil yollari tarmogini bunyod etishning loyihalash oldi bosqichining asosiy hujjatlarini ayting?
4. Avtomobil yollarini qurish varekonstruksiya qilishning bosh va regional sxemalari qanday maqsadda ishlab chiqiladi?
5. Avtomobil yollarini qurish va rekonstruksiya qilishni loyihalashtirishda TIA va TIX ning mazmuni va tarkibini aytib bering?
6. Avtomobil yollari sohasida texnik – iqtisodiy izlanish ishlarining bosqichlarini sanab oting va tarkibini aytib bering?
7. TIA ni ishlab chiqish jarayonida loyihalashtirilayotgan yolning texnik kategoriyasi qanday aniqlanadi?
8. Yol xojaligi ob'ektlari qurilishning iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiqligining mezoni nima?
9. TIA ni ishlab chiqishda kanday texnik – iqtisodiy korsatkichlar tasdiqlanishi lozim?

Mavzu– 10. Yol xojaligining iqtisodiy samaradorligi

Reja:

10.1. Yol xojaligida ishlab-chiqarish samaradorligini oshirishning asosiy yonalishlari.

10.2. Yol xojaligiga qilingan xarajatlarning absolyut samaradorligi.

10.3. Yol xojaligiga qilingan xarajatlarning solishtiriluvchi nisbiy samaradorligi.

10.4. Yol xojaligi ob'ektlari bo'yicha iqtisodiy hisob-kitoblarni bajarishda birdaniga boladigan va joriy xarajatlarning miqdorini aniqlash uslublari.

Asosiy atamalar va tushunchalar:

Ijtimoiy-iqtisodiy samara, transportga tegishli va transportdan tashqari iqtisodiy samara, absolyut va nisbiy samara, xizmat muddati, xarajatlarning qoplanuvchanligi, birdaniga boladigan va joriy xarajatlar, kapital mablaglar, investitsiyalar, doimiy va ozgaruvchan xarajatlar, yoqotishlar.

Avtomobil yollarini yuk tashuvchi avtomobil transportiga, xuddi shunday yolovchi tashish transportiga, hamda aholiga umumiy obodonchilikning elementi sifatida taqdim etish bilan, yol xojaligi bir vaqtning ozida jamiyat faoliyatining ikki sohasida - ishlab chiqarish va ishlab chiqarishdan tashqari sohalarida ishtirok etadi. Shu sababli yol tarmogining samaradorlik mezoniga bu sohalarida olinadigan natijalar orqali baho beriladi. Ishlab chiqarish faoliyatining maqsadga muvofiqlik mezoni milliy daromadni bunyod etish va uning salmogini oshirish sanaladi. Pirovard natijada bu maqsadga erishishga olib keluvchi muayyan natijalar, iqtisodiy samara deb ataladi. Odatda uni qiymat olchagichlarida ifodalaydilar. Iqtisodiy samara miqdorini unga erishish uchun qilingan xarajatlar miqdori bilan solishtirish orqali, ishlab chiqarish sohasiga tegishli bolgan korxonaning yoki qandaydir bir muayyan tadbirning iqtisodiy samaradorligi aniqlanadi.

Ishlab chiqarishdan tashqari sohada ijtimoiy jihatdan maqsadga muvofiqlikning mezoni ijtimoiy natijalar hisoblanadi. Ular muayyan bir natural korsatkichlarda ifodalanadilar va odatda iqtisodiy samaradan farqli olaroq ularni iqtisodiy samaradan yagona korsatkichga keltirib bolmaydi.

Eng muhim ijtimoiy natijalar qatoriga sogliqni saqlash, xalq ta'limi, uy-joy va kommunal-maishiy xizmat korsatish, savdo va umumiy ovqatlanish tizimlarining rivojlanishini, ijtimoiy-demografik struktura va aholi osishi dinamikasi korsatkichlarini kiritish mumkin.

Yol xojaligi faqat iqtisodiy emas, balki bevosita ijtimoiy natijalarni ham yarata borib, oz faoliyati va rivojlanishida oziga xos korsatkichlar tizimi orqali kozga tashlanuvchi ijtimoiy-iqtisodiy samaradorlik bilan tavsiflanadi (xarakterlanadi). Ijtimoiy natijalarning ba'zi turlari iqtisodiy samaraga ega. U iqtisodiy samaradorlikni aniqlashda hisobga olinadi.

Yol xojaligi rivojlanishining yirik ijtimoiy-iqtisodiy natijalarga erishishni ta'minlovchi yonalishlaridan biri, har bir aholi yashovchi punktni ma'muriy, madaniy va

xojalik markazlari bilan ishonchli transport aloqasini ta'minlash maqsadida qishloq joylarda yollar qurish sanaladi.

Yol xojaligi samaradorligini umumlashgan korinishda, avtomobil yollaridan transport vositalari foydalanishdan hosil boladigan iqtisodiy samara qiymatining shu yollarni barpo etish uchun qilingan xarajatlar summasiga nisbati sifatida tasavvur etish mumkin.

Ammo prinsipial va amaliy xarakterga ega bolgan qiyinchiliklar tufayli yollardan foydalanishning iqtisodiy samaradorligini tola hajmda aniqlashning iloji yoq. Yol xojaligining samaradorligi qandaydir bir davr uchun «qoshimcha osish» deb ataluvchi korsatkichlar bilan baholanishi mumkin. Avtomobil yollarining rivojlanishidan hosil boladigan iqtisodiy samara kop qirrali xususiyatga ega.

Transport ichidagi (vnutritransportnoy) iqtisodiy samara birinchi navbatda tashishga boladigan xarajatlarning kamayishidan tashkil topadi. Uning miqdori davlat, kolxoz-kooperativ va jamoa tashkilotlarining avtomobil yollarini rivojlantirish tadbirlari otkazilguncha (etalon holat) va tadbir otkazilgandan keyingi sharoitda (loyiha holati), tashishga boladigan xarajatlarni ortasidagi farq sifatida aniqlanadi.

Undan tashqari, transport ichi iqtisodiy samarasi tarkibiga xojalik hisobidagi transport korxonalarining korib chiqilayotgan tadbir amalga oshirilgach (loyiha holati), qoshimcha yuklar tashilishi hisobiga oladigan foydalari ham kiradi.

Iqtisodiy samaraning ikkinchi bir turi transportdan tashqari iqtisodiy samara bolib, uning tarkibiga birinchi navbatda avtomobil yollari tarmogining ahvoliga bogliq bolgan, xalq xojaligidagi yoqotishlar va xarajatlarning kamayishidan hosil boladigan tejamlar kiradi. Transportdan tashqari iqtisodiy samara hosil bolishining yana bitta yonalishi – bu avtomobil yollarining moddiy ishlab chiqarish sohasi rivojlanishiga korsatadigan ragbatlantiruvchi ta'siri bolib, tegishli xojalik birlashmalari va korxonalarning sof mahsulot hajmining osishida oz aksini topadi.

Iqtisodiy samaraning uchinchi turi - yollar rivojlanishi orqasidan erishiladigan ijtimoiy natijalardan olinadigan iqtisodiy samara bolib, uning tarkibiga quyidagilar kiradi:

- rivojlanish darajasi saqlanib qolgan holda (ijtimoiy zaruriy xarajatlar hajmi), ijtimoiy sohaga xarajatlarning nisbatan kamayishi;
- yol-transport hodisalari oqibatida boladigan yoqotishlarning qisqarishi;
- aholining yolovchi transportda yurish vaqtlari bilan bogliq bolgan mamlakat iqtisodiyotidagi yoqotishlarning qisqarishi (kamayishi).

Umum foydalanish avtomobil yollarining rivojlanishi fuqarolarga qarashli bolgan shaxsiy transport vositalaridan (avtomobillar, mototsikllar, motorollerlar, velosipedlar va

boshqalar) foydalanish uchun qulay shart-sharoitlar yaratadi, bu esa jamiyatning tobora osib borayotgan ijtimoiy ehtiyojlarini qondirishning bir turi hisoblanadi.

Avtomobil yollarining yaxshilanishi hisobiga shaxsiy transport vositalari egalari koradigan manfaatni, davlat tomonidan aholining bir qismiga ijtimoiy iste'mol fondlari orqali berilayotgan qoshimcha tolovlar deb sanalishi mumkin. Ular iqtisodiy samara tarkibiga kirmaydi.

Xususiyl holda davrning davom etish vaqti T alohida yol ob'ektning qurilish muddatiga teng deb qabul qilinishi mumkin, u holda masalaning mohiyati shu ob'ektga kapital mablaglar sarfining samaradorligini aniqlashdan iborat bolib qoladi.

Yol xojaligiga buziladigan resurslar cheklanganligi shart-sharoitlarida uning iqtisodiy samardorligini oshirish optimallashtirish vazifasi sanaladi. Ikki qismdan (podsistema) tashkil topgan (avtomobil transporti va yol xojaligi) tizimni optimallashtirishga, har ikki qismning resurs va natija parametrlarini ozaro birlashtiruvchi, tizim faoliyatining aniqlashtirilgan maqsadlarini shakllantiruvchi qandaydir bir «boshqaruvchi blok» mavjud bolgandagina erishish mumkin. Uning yoqligi natijasida, amalda avtomobil transporti va yol xojaligining faoliyat korsatishi va rivojlanishi, ular ortasidagi optimal proporsiyalarni belgilashga oid umumiy optimallashtirish masalalarini hal etish orniga, qismlar (podsistemalar) elementlarining ozaro ta'sirlarini zamon va makonda lokallashtiruvchi xususiyl masalalar xal etib kelinmoqda.

1. Yol xojaligi ob'ektlariga kapital mablaglar sarfining eng samarali yonalishlarini ta'minlash; loyiha yechimlarini optimallashtirish; avtomobil transporti tomonidan yollardan foydalanish olchami bilan ularni qayta tiklash olchamlari ortasidagi mutanosiblikni ta'minlash; foydalanish natijasida eng kop iqtisodiy samara korilishini ta'minlovchi yollarda harakatni tashkil qilish; yollarni yaroqli tutib turish, tashishni transport turlari boyicha ratsional taqsimlash.

2. Tasarrufdagi yollarning ishlar olib borilayotgan zonalarida yol tashkilotlarining xarajatlari va avtomobil transportida boladigan yoqotishlarni (poteri) hisobga olgan holda yol ishlarini bajarish uslublarini optimallashtirish; ta'mirlash-qurilish ishlarining tannarxini pasaytirish va yol tashkilotlarining asosiy va aylanma fondlarga xarajatlarini nisbatan kamaytirish maqsadida, yol tashkilotlarining ishlab chiqarish resurslaridan foydalanish samaradorligini oshirish; yol tashkilotlari faoliyatining xojalik hisobi natijalarini yaxshilash.

Birinchii guruhga tegishli masalalarning xal etilishi yol xojaligi mahsulotini transportlar tomonidan iste'mol qilinishidan olinadigan iqtisodiy samarani ostiradi (oshiradi). Ikkinchi guruhga tegishli masalalarning hal etilishi esa yol xojaligi mahsuloti ishlab chiqarilishiga boladigan xarajatlar miqdorini qisqartiradi. Shunday qilib, yol

xojaligida ijtmiy ishlab-chiqarish samaradorligini oshirishning ikkita aspekt mavjud ekan: loyixa-reja va ishlab-chiqarish – xojalik.

Yol xojaligi qismlarining (podsystemalarning), lokal optimallashtirish masalalarini hal etish asosida erishilgan tartiblilik holati, xojalik hisobi munosabatlari tizimi yordamida saqlanib turishi kerak. Tarmoq miqyosida toliq xojalik hisobining yoqligi, uning alohida elementlari miqyesida amal qiluvchi, xojalik hisobi samaradorligining xususiy kursorikhlari – mehnat unumdorligi, asosiy fondlar samaradorligi, mahsulot tannarxi, ishlab chiqarishning xojalik hisobi rentabelligidan foydalaniyu, ishlab chiqarishni iqtisodiy ragbatlantirishga asoslangan lokal xojalik hisobi mexanizmlarini qollashni taqozo qiladi. Yol xojaligi ob'ektlariga kapital mablaglar sarfi samaradorligi kursorikhlari bilan birgalikda ular tarmoqning yetarli darajadagi tolib tavsifini beradilar.

Iqtisodiy samaradorlik absolyut (umumiy) va nisbiy turlarga ajratiladi. Ularning birinchisi biror-bir tadbirga sarflanadigan umumiy xarajat summasini tavsiflaydi (masalan, avtomobil yolini qurish yeki rekonstruksiya qilishga), ikkinchisi esa biror-bir tadbirning solishtirilayotgan variantlarini tavsiflab, ularning ichidan eng yaxshisini tanlab olishga imkon beradi.

Absolyut (umumiy) samaradorlik koeffitsiyenti ma'lum bir davr uchun yol xojaligiga sarflangan kapital mablaglarning samaradorligini tavsiflaydi. Biroq xozirgi vaqtda absolyut samaradorlik koeffitsiyentlari amalda toliq tarmoq miqyosida emas, balki qurilish yeki rekonstruksiya qilinishi kozda tutilgan alohida yol xojaligi ob'ektlari boyicha hisoblanadi. Bu ish kapital mablaglar sarfi rejasiga kiritiladigan ob'ektlarni tanlab olish maqsadida qilinadi. Absolyut samaradorlik koeffitsiyentlari eng yuqori bolgan ob'ektlarning rejaga kiritilishi, tarmoq ixtiyorida bolgan butun kapital mablaglar summasiga va eng yuqori iqtisodiy samara olinishini ta'minlaydi.

Avtomobil yollariga kapital mablaglar sarfi umumiy summasining samaradorligini aniqlashning asosiy uslubi, avtomobil yollariga qilingan kapital mablaglar sarfini, mamlakat iqtisodiyotidagi xarajatlar va samaralar bilan birga, transport tizimining loyihalashtirilayotgan holatida, xarajatlar va iqtisodiy samaralarni solishtirishdan iborat.

Tashish xajmining osib borishi, bu degan soz, transportga bolayotgan xarajatlarning ozgarib borishi va katta-katta kapital mablaglar sarflanishi sharoitida qaysi yilning kursorikhlari boyicha samaradorlik hisoblanganligiga qarab, samaradorlik koeffitsiyentining qiymati turlicha boladi. Bunda, yolni bir yil tasarruf etishdan olinadigan absolyut iqtisodiy samara, tashish xajmining va xarajatlarning dinamikasiga mos ravishda ozgaradi. Shu bilan bir qatorda, umumiy xizmat muddati mobaynida ularni tasarruf etishdan olinadigan samara yigindisi bir xil bolgan qator ob'ektlar ichidan, dastlabki tasarruf yillarida eng kop samara olinishini ta'minlaydigani afzal deb (bilinadi) sanaladi. Iqtisodiy samara olinish vaqti boyicha farqlanishning, iqtisodiy nuqtai nazardan

bir xil baholanmasligining sababi shundaki, samara olinish vaqti qanchalik orqaga surilib borsa, bu shuni bildiradiki, ana shu davr mobaynida xalq xojaligida ushbu ob'ektdan ratsional foydalanishning imkoniyati yoq.

Hozirgi paytda olinadigan samaraning miqdori, t yil otgandan song olinadigan samara miqdoridan $(1+Y_{\text{ENP}})^t$ marta kattaroq qiymatga ega, bu yerda Y_{ENP} – normativ koeffitsiyenti bolib, uning qiymati 0,15 ga teng.

Kapital mablaglar sarfi kop martali va sarflanish vaqtlari xar xil bolgandan ahvol ham xuddi shunga oxshash boladi, masalan, yillik tashish xajmlarining ortib borishi tufayli qoshimcha ravishda xarakatlanuvchi qismlar sotib olishga xarajatlar, yoki bosqichma-bosqich yolning transport – tasarruf sifatlarini yaxshilab borishga xarajatlar. Bunday xarajatlarni solishtirish imkoniyatiga ularni koeffitsent yordamida yagona (bitta) bazis vaqtiga keltirish orqali erishiladi. Koeffitsent quyidagi forula yordamida hisoblanadi:

$$V_{t_i, t_0} (1 + Y_{\text{ENP}})^{t_i - t_0}$$

Bu yerda: Y_{ENP} – xar xil vaqtdagi xarajatlarni bazis vaqtiga

keltirish normativi ($Y_{\text{eq}} 0,15$);

t_0 – bazis vaqti (yil);

t_i – xarajatlar bolayotgan (qilinayotgan) yil.

Keltirish koeffitsiyenti V_{t_i} ning qiymati agar xarajatlar bazis yilidan avval amalga oshirilgan bolsa birdan katta, agar bazis yilidan keyin, ya'ni qurilgan ob'ektni tasarruf etish jarayonida amalga oshirilgan bolsa birdan kichik boladi. Odatda bazis yili sifatida ob'ekt qurilishining oxirgi yili qabul qilinadi. Shu sababli, ob'ektning toliq xizmat muddati mobaynida tasarruf etilishining iqtisodiy samaradorligini taxlil qilinayotganda, oar xil salmoqni, ya'ni xalq xojaligi samara korinishida xar xil yillarda olgan xar bir somning iqtisodiy jixatdan bahosini (qiymatini) hisobga olish zarur boladi. «Salmoq» bolib, mazkur yilda olingan samara qiymatining, bazis yilida olingan xuddi shunday (summaning) samaraning qiymatiga nisbatidan iborat bolgan qandaydir son xizmat qilishi mumkin.

Birdaniga boladigan xarajatlar tarkibiga kapital mablaglar sarfi va (oborot) aylanma fondlarga sarflanadigan mablaglar kiritiladi. Bazis yili sifatida ob'ektning yeki birinchi ishga tushirilish kompleksining (qurilish navbatining) tasarrufi boshlangan yil qabul qilinadi. Loyiha xolati uchun keltirilgan (privedennoy, nisbiylashtirilgan) bir vaqtda boladigan xarajatlarni aniqlashda bazis yilidan avval ob'ektni barpo etish uchun qilingan bir vaqtda boladigan xarajatlar (tasarruf jarayonida) va undan keyin qilingan barcha turdagi bir vaqtda boladigan xarajatlar (tasarruf jarayeni) hisobga olinadi. Amalda mavjud xolat uchun faqat bazis yilidan keyingi bir vaqtda boladigan xarajatlargina hisobga olinadi. Agar loyihalanayetgan ob'ekt realizatsiya bolmasa.

Aniqroq bolgan bashorat (prognoz) ma'lumotlari yoqligi tufayli, odatda, yolning butun xizmat muddati mobaynida tashish xajmi, ularni (tashishni) amalga oshirish xarajatlarni va yillik iqtisodiy qiymatlari qandaydir bir qonunga muvofiq, masalan chiziqli yoki murakkab foizlar qonuniga kora osib boradi deb qabul qilinadi. Buning natijasida samaradorlik koeffitsiyentini hisoblash formulasini anchagina soddalashtirish mumkin:

$$E_p = \frac{\Delta C_p}{K^{np} - K^{cyu}},$$

bu yerda:

ΔC_p - avtomobil yolidan foydalanish hisobiga olinadign yillik umumiy tejam summasi;

K^{np} va K^{cyu} - bir baza yiliga keltirilgan bir vaqtda boladigan xarajatlar.

Hisob kitoblar natijasida hosil bolgan kapital mablaglarning absolyut (umumiy) iqtisodiy samaradorligi tarmoq normativi Ye_{sr} , avvalgi davrlarda amalga oshirish uchun qabul qilingan ob'ektlarning xuddi shunday korsatkichlari hamda eng yaxshi loyixalarning korsatkichlari bilash solishtiriladi. Agar erishilgan ayusolyut samaradorlik korsatkichlari normativdan va avvalgi davrda amalda mavjud bolgan korsatkichlardan past bolmasa, kapital mablaglar sarfi samarali deb topiladi (hisoblanadi).

Nisbiy (solishtiruvchi) iqtisodiy samaradorlik avtomobil yollari trassalarining, kopriklarning, transport tugunlarining va variantlarni joy planida va boylama (prodolnoy) kesimda joylashtirishda, yolning yurish qismi kengligini va xarakatlanish polosalari sonini belgilashni asoslashda, yol qoplamasi konstruksiyalarini, avtomobil yollarining boshqa yollar va tabiiy tosiqlar bilan kesishishi turlarini tanlashda, sun'iy inshootlar konstruksiyalarining variantlarini taqqoslashda, ob'ektlar qurilishi va rekonstruksiyasining optimal bosqichliligini, belgilashda hisoblab chiqiladi.

Variantlarni ozaro solishtirishda zaruriy (majburiy) shart ularning toliq taqqoslanishi bolib, uning asosida xalq xojaligi va axolining tashishga bolgan extiyojlarini qondirishdan iborat bolgan iste'molchilik samarasining teng bolishligi yetadi. Barcha solishtiruvchi variantlarga bitta transport aloqalari tarmogi tomonidan xizmat korsatilib, bir xil tashish oajmi bilan tavsiflanishlari (xarakterlanishlari) kerak. Tashish xajmlari yoki qandaydir bir iste'mol xususiyatlarida farq mavjud bolgan xolatlarda (masalan, xizmat muddatini davomliligi, (dolgovechnost), atrof-muxitga ta'sir etish xususiyati va boshqalar), iste'molchilik samarasi tengligini ta'minlovchi «toldiruvchi» quvvatlar, ob'ektlar va konstruktiv elementlar yaratishga boladigan xarajatlar hisobga olinishi kerak.

Solishtiruvchi (nisbiy) iqtisodiy samaradorlikni hisoblash, taqqoslanuvchi xar bir variant boyicha bir vaqtda boladigan joriy xarajatlar korsatkichlaridan foydalanib olib boriladi. Variantlarning texnik iqtisodiy moxiyatiga kora bir (vaqtda) birdaniga boladigan

xarajatlarni aniqlashda kapital mablaglar, aylanma fondlarga mablaglar sarfi, bir martalik iqtisodiy samaralar yoki yoqotishlar (zararlar), asosiy fondlar qiymati va boshqalar toliq yoki solishtirma (udelnoy) (yillik ishlab chiqarish xajmning bir-birligiga) qiymatlarida hisobga olinishi mumkin. Joriy xarajatlarni aniqlashda yillik tasarruf xarajatlarini, mahsulot tannarxini (yillik xajmi yoki bir birligi), xar bir yilga (boladigan) togri keladigan iqtisodiy samaralar yoki yoqotishlar (zararlar) hisobga olinadi.

Agar solishtiriladigan variantlarning xar birida taqqoslash davri mobaynida birdaniga boladigan xarajatlar faqat bir marta uning boshlanishida qilinsa, xarajatlarning qurilish davri boyicha taqsimlanishi hisobga olinmasa, ob'ektlarning xizmat muddati barcha variantlar uchun bir xil bolsa, xamda joriy xarajatlar yillar boyicha ozgarmaydigan bolsa, u holda eng yaxshi variantni anglatuvchi korsatkich, yillik keltirilgan (nisbiy) xarajatlarning minimum xolati boladi:

$$R_{pr}qK \cdot Y_{e_n} + S^i$$

bu yerda: Y_{e_n} - solishtiriluvchi nisbiy samaradorlikning normativ koefitsiyenti;

K - variant boyicha birdaniga boladigan xarajatlar;

S - variant boyicha yillik joriy xarajatlar.

Yillik keltirilgan (nisbiy) xarajatlar xuddi shunday quyidagi formula yordamida ham hisoblanishi mumkin:

$$R_{pr}qK + T_n \cdot S,$$

bu yerda: T_n - joriy xarajatlar tejami hisobidan sarflangan qoshimchacha kapital mablaglarning normativ boyicha qoplanish vaqti; ($T_{ql}gY_{e_n}$).

birdaniga qilinadigan (boladigan) va yillik joriy xarajatlar, asosida iste'molchilik samarasi yetgan, variantlarning albatta toliq summada (xajmda) yoki solishtirma (udelnoy) korinishda qollanishi mumkin.

Solishtiruvchi (nisbiy) samaradorlikning normativ koefitsiyenti avtomobil yollari uchun umumiy tarzda 0,12 qilib belgilangan. U qoshimcha xarajatlarni samarali deb tan olinishi uchun, birdaniga boladigan qoshimchacha xarajatlarning kamayish minimumini bildiradi. +attiq qoplamali amalda mavjud bolgan avtomobil yollari tarmogini rekonstruksiya qilishning variantlarini taqqoslashda solishtiriluvchi (nisbiy) samaradorlik koefitsiyenti 0,14 etib belgilangan.

Agar $Y_e > Y_{e_n}$ yoki $T < T_n$ bolsa, birdaniga boladigan qoshimcha xarajatlar samarali, demak koproq kapital talab qiluvchi variant yaxshiroq deb tan olinadi. Variantlar boyicha birdaniga boladigan xarajatlarning amalga oshirilishi (muddatlari) vaqtlari xar xil, yoki ular qayta-qayta kop martalik xususiyatiga ega bolgan xolatlarda, ular koefitsiyenti yerdamida bitta bazis yiliga keltirib olinishi kerak. Agar variantlar boyicha ob'ektlarning

ishga tushirilish vaqtlari birdek bolsa, u holda shu yilni bazis sifatida qabul qilinadi. Agar variantlarning ishga tushirilish vaqtlari turlicha bolsa, u holda oldinroq ishga tushiriladiganining ishga tushish yili bazis deb qabul qilinadi. Bu xolat qurilishning davom etish muddati xar xil bolgan variantlarni solishtirishga ham taalluqlidir.

Shuni unutmaslik kerakki, oar xil vaqtda boladigan xarajatlarni bir bazisga keltirish faqat iqtisodiy samaradorlikni hisoblash uchun amalga oshirilib, smeta me'yorlashtirish qoidalariga muvofiq aniqlanadigan ishlarni bajarishning xaqiqiy qiymatiga xech qanday ta'sir korsatmaydi.

Birdaniga qilinadigan xarajatlar, kop marta qayta-qayta amalga oshirilishi va sarflanish muddatlari turlicha, joriy xarajatlar qiymati esa vaqt boyicha ozgaruvchan bolishi mumkin bolgan, variantlarni taqqoslashning eng umumiy bolgan xollarida, eng yaxshi variantni aniqlab beruvchi korsatkich - variantlarni solishtirish muddatida keltirilgan (privedennoy) yillik xarajatlar miqdorining minimumi sanaladi.

Variantlarning taqqoslashning boshlanishi bazis yili boladi. Tamomlanish muddatini esa shunday tanlanadiki, taqqoslanish muddatining tugash paytiga kelganda, iste'molchilik samarasini tavsiflovchi (xarakterlovchi) va buning uchun xarajatlar talab etuvchi korsatkichlar boyicha variantlar ortasidagi hisoblanishidagi aniqlikni hisobga olgan holda, unchalik sezilarli ahamiyat kasb etmasin.

Agar ob'ektning ishga tushirilish yili variantlar boyicha turlicha bolsa, u holda keltirilgan (privedennoy) xarajatlarni hisoblashdan tashqari, avvalroq ishga tushiriladigan ob'ekt faoliyat korsatadigan qoshima davr mobaynida xalq xojaligi oladigan iqtisodiy samarani hisobga olish kerak boladi. Samara absolyut samaradorlik korsatkichlari orqali hisoblanadi. Avvalroq ishga tushuriladigan variant boyicha keltirilgan (privedennoe) xarajatlar miqdori, bazis yiliga keltirilgan samara miqdoriga kamaytiriladi.

Aloxida ishga tushiriluvchi komplekslar va qurilish navbatlarining tasarrufga tushqurilishidan olinadigan samara xuddi yuqorida aytib otilgandek (analogichno) hisoblanadi.

Xizmat muddati xar xil bolgan variantlarni taqqoslashda, taqqoslash muddati, eng uzoq vaqt xizmat khirsatuvchi variantning xizmat muddati bilan chegaralanadi. Bunda xizmat muddati kamroq variantlar boyicha, xizmat muddati uzoqroq bolgan variantning bazis yiliga keltirilgan ishlatilish davri mobaynida, ularni kuchaytirish (mustaxkamlash) sarflanadigan qoshimchacha xarajatlar hisobga olinishi kerak.

Kelajakda ob'ekt faoliyatining sharoitlari xaqidagi ma'lumotlar talay noaniqliklarga ega bolgan xollarda, variantlarni taqqoslash muddati 20 yillik davr bilan chegaralanishi mumkin. Agar taqqoslash muddatining oxiriga kelib, taqqoslanuvchi variantlar boyicha tasarrufda bolgan fondlarning oldi qiymatlari ozaro katta farqga ega bolsalar, unda xar bir variant boyicha ularning bazis yiliga keltirilishi hisobga olingan

holda aniqlangan qiymatlarini tegishli variantni tavsiflovchi (xarakterlovchi) xarajatlar summasidan ayirish kerak. +oldiq qiymatini fondlarning boshlansich (dastlabki) qiymatlari togrisidagi ma'lumotlar va mamlakatning davlat byudjetida hisobga turuvchi muassasa va tashkilotlarning asosiy fondlari boyicha yillik yeyilish (iznos) me'yorlari asosida aniqlanadi.

Barcha variantlarda miqdori va sarflanish muddatlari boyicha bir xilda bolgan xarajatlar, keltirilgan (privedennoy) xarajatlarni aniqlashda hisobga olinmasa ham boladi.

Yol xojaligiga kilingan xarajatlarning solishtiriluvchi nisbiy samaradorligi.

Kapital mablaglarning absolyut samaradorligini aniqlashdan, loyiha, reja va texnologik yechimlarni solishtirishdan avval izlanishlar otkaziladi va bu izlanishlar vaqtida xar bir variant boyicha (yeki transport tizimining xar bir xolati boyicha) quyidagi transport-tasarruf korsatkichlarini asoslash imkonini beruvchi ma'lumotlar olinadi (thplanadi):

- yollarda otsirlik va gabarit cheklashlari boyicha tasarruf etilishiga ruxsat etilgan transport vositalarining turlari;
- transport vositalarining turlari boyicha ortacha texnik tezliklar;
- avtomobillarda tashish tannarxining, avtomobillarning bosib otgan yoliga, harakatlanuvchi qismning yuk kotarish qobiliyatidan foydalanishga, avtopoyezdlarni hllash imkoniyatlariga bogliq bolgan xarajatlar qismiga yol turlarining ta'sirini aks ettiruvchi korsatkichlar;
- avtomobillarning mukammal bolmagan otish joylarida, suv otkazgichlar va bir satxda bolgan yol kesishmalarida turib qolish vaqtlari xaqida ma'lumotlar;
- osib borayetgan tashish xajmlarini ozlashtirish va u bilan bolgiq oarajatlar, ularni amalga oshish muddatlarini bashorat qilish orasidagi olib borilayetgan tadbirlar xaqidagi ma'lumotlar;
- tasodifiy omillar ta'siriga (nagruzka) uchrashi mumkin bolgan aloxida yol uchastkalari, ob'ektlari va konstruktiv elementlarning tasarruf nutai nazaridan ishonchliligi va ishdan chiqib, tasarrufi toxtatilsa koriladigan zarar miqdori (masalan, qor kochkisi bosib qolishi, suv toshqini) togrisida ma'lumotlar.

Shu bilan birga, yollardagi harakat intensivligining vaqt boyicha ozgarish xarakteri va templarini belgilash, hamda yollar transport-tasarruf korsatkichlarining vaqt boyicha tegishli ozgarishlarini belgilab olish kerak boladi.

Yuqorida sanab otilgan boshlangich (isxodnoy) ma'lumotlar asosida, variantlarni solishtirish uchun zarur bolgan, birdaniga qilinadigan va joriy xarajatlaning korsatkichlari hisoblab chiqilishi mumkin boladi.

Transport tizimining va tashish jarayenining aloxida elementlariga yonaltiriladigan birdaniga qilinadign xarajatlar tarkibi quyidagi tarkibga ega boladi:

- yol ob'ektiga uni qurilishi davrida sarflanadigan kapital mablaglar, K_o ;
- ob'ektni tasarruf etilishi jarayenida rejali ravishda uni rekonstruksiya qilish, kengaytirish, mustaxkamlash va texnik qayta jixozlashni amalga oshirish uchun zarur bolgan kapital mablaglar sarfi, K_{rek} ;
- ob'ektning inventar qiymati ulushini ortishiga olib keluvchi, uni ta'mirlashga boladigan xarajatlar, K_r ;
- ob'ekt tasarrufi boshlanishi vaqtida bolgan avtomobil transportiga kapital malatslar sarfi, K_o^a ;
- yillik tashish xajmining ortib borishiga muvofiq ravishda, avtomobil transportiga yillik qoshimchacha kapital mablaglar sarfi, ΔK_o^a ;
- taqqoslanayotgan variantlar chegarasida ob'ekt tasarrufining boshlanishida temir yol va suv transportiga togri kelayotgan tashish xajmi va uning yillik ortib borishiga mos ravishda, temir yol va suv transportiga kapital mablaglar sarfi;
- loyihalashtirilayotgan ob'ektni joylashtirish uchun qishloq xojalik ekinlari ekiladigan yerlarning olib qoyilishidan xalq xojaligida boladigan yoqotishlar (zararlar) K ;
- ob'ektning tasarrufi boshlanishidagi, doimiy ravishda transport jarayenida ishtirok etgan, bethxtov yillik ishlab chiqarish v iste'moldagi yuklar massasiga togri kelgan, xalq xojaligi aylanma fondlarning qiymati;
- tashish xajmi va yuklar massasining osishiga muvofiq ravishda, transport jarayenida doimiy ishtirok etib kelayotgan, xalq xojaligi aylanma mablaglariga qoshimchacha ravishda qilinadigan yillik xarajatlar;
- kutilmagan tasodifiy omillar ta'siri natijasida, ob'ektning tasarrufdan chiqishi oqibatida koriladigan zarar K^{sm} .

Birdaniga qilinadigan xarajatlarning amalga oshirish yillari soni va uning oar bir tashkil etuvchilari boyicha qiymatlarining miqdorlari, variantlari taqqoslanishi muddati davomida ob'ektni tasarruf etish shart-sharoitlari xaqidagi bashoratlar (prognozlar) asosida belgilanadi.

+ishloq xojaligi ekin maydonlarining iste'moldan chiqarilishidan xalq xojaligining yoqotishlari, yol ob'ektining ozishi va yol xizmati inshootlarini joylashtirish uchun ajratiladigan yer maydonining olchamiga va xosildorlikka bogliq boladi. Yoqotishlar (zarar) miqdori tasdiqlangan normativlar asosida aniqlanadi.

Avtomobil yollariga turli-tuman omillar ta'sir etadi, shu jumladan, tasodifiy xarakterga ega bolgan tabiiy-ilim sharoiti omili ham. Shu sababli kop konstruktiv elementlar va avtomobil yollarining ob'ektlari, ma'lum bir intensivlik yeki bu omillarning ta'siri miqdoriga (shamolning kuchi, yogingarchilik suvlarining suv htkazuvchi inshootlarga kelishi, darelardagi suv otkazuvchi inshootlarga kelishi, darelardagi suv kotarilishining miqdori va boshqalar) hisoblab loyihalashtiriladi, va

ularning chegaradan chiqish darajasining extimoli belgilangan me'yorlardan oshmaydi deb faraz qilinadi.

Hisob-kitob qilingandar ortiq yuklanishning (nagruzkaning) extimolini kamaytirish qoshimchacha kapital mablaglar sarfini talab qiladi, lekin avtomobil yollarining tasarruf ishonchliligini oshiradi. Ob'ektning avariya xolatiga kelib olishi oibatida imkoniyatini kamaytiradi. Ba'zi bir tabiiy-iqlim yeki transport-tasarruf omillari inshootlarning buzilib ishdan chiqishiga olib kelmasa-da, ularni tasarruf etishda qiyinchiliklarni keltirib chiqarib, tasarruf xarajatlarini oshishiga olib keladilar yeki inshootning ishlatilishini butunlay toxtatilishiga sababchi boladilar.

Masalan, qor bosuvchi uchastkalarida yer (tuproq) polotnosining (kotarmasining) balandligini pasaytirish qurilish qiymatini kamaytiradi, ammo yolning qor bosib qolishi ehtimolini keskin oshiradi va unga qarshi kurashuvchi mashinalar parkini kopaytirishni talab qiladi. Yuqori tog sharoitlarida yollarning dovonlar orqali otkazilishi va yollarning qish mavsumida harakatlanish uchun yopiq bolishiga sabab bolishi mumkin, yepiq bolish muddati es extimol xarakteriga ega bolib, boshqa omillardan farqli ravishda qabul qilinadigan konstruktiv yechimlarga ham bogliq va x.k.

Hisoblangan yuklanish (nagruzka) ortib ketishi xodisasining bir marta sodir bolishidan koriladigan zararning miqdori norasmiy (neformalnoy) uslublar yordamida aniqlanadi. Buning uchun amalda roy bergan xodisa asoratlari togrisidagi ma'lumotlar ishlatiladi: sun'iy inshootlarni suv yuvib ketishi, qor bosib qolishi, kochkilar kochishi yeki sel kelishi, transport «probka» lari va u bilan bogliq bolgan xarajatlar va yoqotishlar.

Iqtisodiy samaradorlikni hisoblashda, joriy oarajatlar deyilganda, asosiy fondlar ishlashini ta'min etish uchun kapital mablaglar hisobiga tashkil etilib, samaradorligi aniqlanayotgan xarajatlar tushuniladi.

Yol xojaligi ob'ektlari boyicha xar yilgi joriy xarajatlar tarkibiga quyidagilar kiradi:

- yol ob'ektlarini joriy ta'mirlash va yaroli xolatda salab turish uchun oarajatlar;
- ta'mirchilar orasidagi xizmat muddatining bitta yiliga hisoblangan yeyilish (iznos) miqdori ulushini qoplashga togrri keladigan, ob'ektlarni ta'mirlashga boladigan xarajatlar;
- korib chiqilayotgan transport tizimining elementlari majmuasi chegarasida, davlat, kolxoz-kooperativ va jamoatchilik tashkilotlari hamda korxonalariga qarashli avtomobillar bilan yuklar va yolovchilar tashishni amalga oshirish uchun qilinadigan xarajatlar;
- korib chiqilayotgan variantlar chegarasida temir yol va suv transporti bilan tashishlarni amalga oshirish uchun yillik xarajatlar;

- ortish-tushirish va yuklarni bir transport turidan ikkinchisiga qayta yuklash ishlariga xarajatlar;
- yol-transport xodisalari ilan bogliq bolgan xalq xojaligining yoqotishlari;
- yol-transport xodisalari bilan bogliq bolgan xalq xojaligining yoqotishlari;
- yolda harakatning doimiyligi bolmagan xolatlar sababli xalq xojaligining yoqotishlari;
- xalq xojaligining avtomobil transportidan foydalanuvchi tramoqlarida, ularni jixozlanmagan yol tarmoqlarida ishlatilishidigan hosil boladigan oar yillik yoqotishlar;
- avtomobil yollarining atrof-muhitga yetkazadigan zarari yeki bu zararlarni oldini olish uchun qilinadigan xarajatlar bilan bogliq bolgan xar yillik yoqotishlar.

Yuqorida sanab otilgan elementlar yigindisidan hosil bolgan joriy xarajatlardan iqtisodiy samara turlarini aniqlashda ishtirok etuvchi xarajatlarni ayirish kerak boladi:

- xojalik hisobidagi transport tashkilotlarining, yol tarmogining faqat loyiha xolatidagina yuzaga keladigan extiyejga kora bajaradigan qoshimchacha tashish xajmidan olinadigan foydaning bir qismi;
- moddiy ishlab chiqarish soxasining rivojlanishiga avtomobil yollarining ragbatlantiruvchi ta'siri oqibatida sof mahsulot ishlab chiqarish xajmidagi qoshimchacha hsishning bir qismi;
- avtomobil yollari yetarli darajada rivojlandagina amalga oshishi mumkin bolgan optimal yechimlar natijasida ijtimoiy soxada nisbiy xarajatlarning qisqarishi.

Kelajak uchun hisob-kitoblarda joriy xarajatlarni aniqlash, ilgor tashkilotlarning hisobot materiallariga asoslangan, kelgusida texnikada va ishlarning tashkil etilishida boladigan ozgarish an'alarini hisobga oluvchi xarajat stavkalari uslubi yordamida amalga oshiriladi.

Oar xil davrlar uchun hisoblangan joriy xarajatlarning bir olchamliligini ta'minlash maqsadida, ular yagona (bir xil) boshlangich shartlar boyicha belgilanishi kerak: ish xaqining zamonaviy darajasi, ish xaftasining davomliligi, energoresurslar, materiallar va uskunalarning ulgurji narxlari.

Agar kapital mablaglarning absolyut (umumiy) samaradorligi aniqlanishi kerak bolgan tadbirlar tashish xajmining transport turlari va alooida avtomobil yollari ortasida taqsimlanishiga ta'sir etadigan bolsa, joriy xarajatlarning toliq miqdori texnik jixozlanganlik, tegishli transport turlarining yuklanganlik darajasi, transport turlari va transport tarmogining bolaklarida harakatning tashkil etilishini hisobga olgan holda aniqlanadi. Joriy xarajatlarning toliq qiymatini hisobga olish yangi avtomobil yollari va kopriklar qurilishining samaradorligini aniqlash xolatlariga xosdir. Agar tadbir unday ta'sir korsatmasa, kapital mablaglarning samaradorligini aniqlashda joriy oarajatlarni

transport korsatishning etalon va loyiha sxemalari uchun bir xil bolmagan tashkil etuvchilarigina hisobga olinishi mumkin, ya'ni hisoblashlarning natijasi joriy xarajatlar orasidagi farqdan iborat boladi. Bunday xol, bir xil bolmagan sathda yollar kesishuvini otkazish, avtomobillarning harakatlanish tezliklarini, yol inshootlariga yol qoyilishi mumkin bolgan yuklanishlarni (nagruzkalarni) oshirish tadbirlarining samaradorligiga baho berish xolatlariga xosdir.

Joriy xarajatlarning toliq miqdorini aniqlashda transport jarayenining barcha operatsiyalari hisobga olinishi kerak: yuklar va yolovchilarning siljishlari bilan bogliq bolgan harakatlanish, transport vositalariga yolda ketishida korsatiladigan tranzit xizmatlari, transport vositalarini transport xujjatlarini rasmiylashtirish bilan bogliq ravishdatashishga tayyorlash (boshlangich-oxirgi), yuklarni ortish-tushirish (yolovchilarni mindirish va tushirish). Shu bilan birga bir necha transport turlari ishtirok etishi mumkin bolgan tashish jarayonining kompleksliligi ham hisobga olinadi.

Joriy xarajatlarning farqlarini aniqlashda bajarilishiga baholanayotgan tadbir ta'sir htkazadigan transport jarayeni operatsiyalarigina hisobga olinishi mumkin.

Ma'lum bir tasarruf yili uchun joriy xarajatlarni hisob-kitob qilishda tashish bilan bogliq bolgan xarajatlar va yoqotishlarning bir qismi, tashish xajmiga to'g'ri proporsional deb qaraladi; doimiy uskuna va anjomlarni yaroqli holda saqlab turish bilan bogliq bolgan boshqa qismi esa tashish xajmiga unchalik bogliq emas. Yol xojaligini rejalashtirish amaliyotida yol ob'ektlarini joriy ta'mirlash va yaroqli holda saqlab turishga boladigan yillik xarajatlar, joriy xarajatlarning boshqa elementlariga nisbatan kichik bolganligi sababli, to'g'ridan-to'g'ri hisob-kitob normativlari orasidagi xizmat muddatining bitta yiliga yollarni ta'mirlash xarajatlari, ta'mirlashni otkazish qiymati va ta'mirlashlar orasidagi xizmat muddati xaqidagi ma'lumotlar boyicha hisoblanadi.

Taqqoslanayotgan variantlarga tegishli chegaralarda tashishni amalga oshirish boyicha yillik xarajatlar, tashishda ishtirok etuvchi barcha transport turlari boyicha aniqlanadi.

O'z bir variant uchun tashishning transport turlari boyicha taqsimlanishi turlicha bolgani holda, tashishning umumiy xajmi (tonnalarda va yolovchilarda) barcha taqqoslanayotgan variantlar uchun bir oil bolishi kerak. Bunda shuni hisobga olmoq kerakki, transport aloqalari chegarasida barcha xarajatlar, turlicha yol sharoitlari va uzunliklari turlicha bolgan kirib-chiqish (pod'ezdnoe puti) yollari orqali asosiy yolgacha yuklarni yetkazib berish va tashib ketish, temir yol stansiyalari va pristanlargacha yuklarni yetkazib berish xarajatlari bilan birga qoshib hisoblanishi kerak.

Avtomobil transportidan foydalanuvchi xalq xojaligi tarmoqlarida, avtomobillarni (obodonlashtirilmagan) jixozlanmagan yol tarmoqlarida ishlatiladigan kelib chiqadigan

yoqotishlar, kuzatuv-tekshiruv ma'lumotlari yoki yiriklashtirilgan normativlar asosida belgilanishi kerak.

Nazorat uchun savollar:

1. Iqtisodiy samara deb nimaga aytiladi?
2. Samara va samaradorlikning farqi nimada?
3. Avtomobil yollridan foydalanishdan olinadigan iqtisodiy samara nimalardan tashkil topadi?
4. Absolyut (umumiy) va (solishtiriluvchi) nisbiy iqtisodiy samaradorliklar orasidagi farq nimada?
5. Turli vaqtlarda amalga oshiriladigan xarajatlarning iqtisodiy taqqoslanishi imkoniyati qanday ta'minlanadi?
6. +anday xollarda umumiy iqtisodiy samaradorlik koeffitsiyentini hisoblashda hisob-kitob yili korsatkichlaridan foydalanish qulay?
7. Taqqoslanuvchi variantlarning solishtirilishi mumkin bolish shartlari nimalardan iborat?
8. Solishtiriluvchi nisbiy samaradorlik normativ koeffitsiyentining ortish yoki kamayish extimoli variantni tanlanishiga qanday ta'sir korsatadi?
9. Kapital mablaglarning iqtisodiy samaradorligini hisoblashda birdaniga boladigan (qilinadigan) xarajatlar tarkibiga nimalar kiradi?
10. Yol xojaigi ob'ektlarida qanday xarajatlar joriy xarajatlarga kiradi?
11. Avtomobillarning yolda bosib otadigan masofasi bilan bogliq bolgan, yol sharoitlari yaxshilanishining xarajatlarning kamayishiga korsatadigan ta'sirini qanday hisoblash mumkin?

Adabiyotlar:

1. I.A.Karimov. Hzbekiston iktisodiy isloxotlarni chukurlashtirish yulida. -Toshkent, Uzbekiston, 1995y.
2. Hzbekiston Respublikasi Vazirlar Maxkamasining «Yul xujaligini bosharishni takomillashtirish choralari oaida» gi. 28.08.1998 yildagi arori.
3. Karimov I.A. Uzbekistan na puti uglubleniya ekonomicheskix reform. –Tashkent: Uzbekistan, 1995g.
4. Postanovleniye Kabineta Ministrov RUz «O merax po sovershenstvovaniyu upravleniya dorojnom xozyaystvom» ot 28.09.1998g..

5. Postanovleniye Kabineta Ministrov Respubliki Uzbekistan ot 18.08.99g. za №396 «O proyektirovaniye stroitelstva skorostnoy avtomagistrali «Andijan-Tashkent-Nukus -Kungrad».
6. Postanovleniye Kabineta Ministrov Respubliki Uzbekistan № 361 ot 21.08.03g. «O voprosax organizatsii deyatelnosti Gosudarstvenno-aksionernoy kompanii «Uzavtoyul» i Respublikanskogo dorojnogo fonda pri Ministerstve finansov Respubliki Uzbekistan».
7. Axmedjanov A. Vopros sovershenstvovaniya finansirovaniya dorojnogo xozyaystva gg V jurn. Ekonomicheskoye obozreniya. №7(47) 2003. s.10-14.
8. Lobanov Ye.M. Zadachi sovershenstvovaniya otraslevoy normativnoy bazo dorojnogo xozyaystva gg V sb. nauchnoy trudov MADI - M., 2000 s.12-18.
9. Mejdunarodnaya konferensiya po reabilitatsii Shelkovogo puti. 20-22 sentabrya 1999, Uzbekistan, Tashkent.
10. Polyakova G.A. Ekonomicheskoye obosnovaniye stroitelstva (rekonstruktsii) seti avtomobilnoy dorog v usloviyax razvitiya ronochnoy otnosheniy gg Konspekt leksiy. – M.: MADI, 1997g.
11. Ekonomika dorojnogo xozyaystva: Uchebnik dlya vuzov g Pod redaksii Ye.N.Garmanova. – M.: Transport, 1990g. -247s.
12. Eshonkulov A. Pervaya skorostnaya avtomagistral Respubliki Uzbekistan «Andijan-Tashkent-Nukus-Kungrad» - osnova uzbekskoy natsionalnoy sistemo skorostnoy avtomagistralei gg V jurn «Arxitektura i stroitelstvo Uzbekistana». Vop.1g2001, s.26-36.
13. Sezar Keyros. Texniko-ekonomicheskoye problemo remonta i soderjaniya avtomobilnoy dorog. -M.:Mir,1995g.
14. SNiP 2.10.09-97. Normo otvoda zemel dlya avtomobilnoy dorog. Gosudarstvennoy komitet po arxitekture i stroitelstva RUz .-Tashkent. 1997g.

Mundarija

Kirish.

Mavzu-1. Yol xojaligi - mamlakat iqtisodiyotining tashkiliy tarmogidir

3

- 1.1. Mamlakatning avtomobil-yol majmui haida.
- 1.2. Yol xojaligining tarkibi va uning rivojlanish qonuniyatlari.
- 1.3. Yol xojaligidagi ishlab-chiqarish faoliyatlari.
- 1.4. Yol xojaligidagi iqtisodiy munosabatlar tizimi.

Mavzu-2. Yol xojaligi boshqaruv ob'ekti sifatida

18

2.1. Avtomobil yollarining rivojlanishini boshqarishning mohiyati va vazifalari.

- 2.2. Yol xojaligini boshqarish.
- 2.3. Yol xojaligida maxsuslashish va kooperatsiyalashish.
- 2.4. Yol xojaligida boshqaruv tizimini takomillashtirish.

30

2.5. Yol ishlarini rejalashtirish.

Mavzu-3. Yol xojaligining asosiy foizlari.

3.1. Asosiy fondlarning tarkibi va strukturasi.

3.2. Asosiy fondlardan foydalanishning samaradorlik korsatkichlari. 50

3.3. Asosiy fondlarning yeyilishi (eskirishi) va qayta tiklanishi.

Mavzu-4. Yol xojaligi tashkilotlarining aylanma kapitallari

4.1. Yol xojaligida aylanma mablaglar va kapitalning iqtisodiy
hususiyatlari va vazifalari. 64

4.2. Aylanma mablaglarni me'yorlashtirish va rejalashtirish.

4.3. Aylanma mablaglardan foydalanish korsatkichlari.

Mavzu-5. Yol xojaligida mehnat resurslari va mehnatga haq tolash.

5.1. Yol xojaligi xodimlari (kadrlari). 80

5.2. Mehnat unumdorligi.

5.3. Ish haqi.

**Mavzu-6: Yol xojaligida (narxlarning paydo bolishi) narxlash va smeta
ishi.**

6.1. Yol xojaligida narx shakllanishining oziga xos tomonlari.

6.2. Smeta xarajatlari 104

6.3. Smeta hujjatlarining tartibi va tarkibi.

6.4. +qurilish smeta qiymatining me'yoriy bazasi.

6.5. Shartnomaviy narxlar.

6.6. Smeta hujjatlarini kelishtirish, ekspertiza qilish va tasdiqlash. 114

Mavzu-7. Yol xojaligida tannarx, foyda va rentabellik.

7.1 Avtomobil yollarini qurish, ta'mirlash va asrashda (yaroqli xolda
otish) tannarx strukturasi.

7.2 Yol ishlarida foyda va rentabellik.

7.3 Yol ishlari tannarxini pasaytirish yollari. 127

Mavzu-8. Yol xojaligini moliyalashtirish va kreditlash.

8.1. Avtomobil yollarini qurish, ta'mirlash va yaroqli holda tutishni
moliyalashtirishning vazifalari va tashkillashtirish.

8.2. Moliyalashtirishni rasmiylashtirish tartibi.

8.3. Yol tashkilotlarini kreditlash.

Mavzu–9. Yol xojaligida investitsion loyihalashtirishning iqtisodiy asoslari

161

9.1. Yol xojaligida ITP ning asosiy yonalishlari.

9.2. Yol ishlarini loyihalashtirishni tashkil etishning maqsadi va vazifalari.

9.3. Avtomobil yollari tarmogini rivojlantirishni iqtisodiy jihatdan asoslash.

9.4. Avtomobil yollari sohasidagi iqtisodiy izlanishlar.

9.5. Avtomobil yollarini optimal rivojlantirishning vazifalari.

Mavzu-10. Yol xojaligining iqtisodiy samaradorligi

177

10.1. Yol xojaligida ishlab-chiqarish samaradorligini oshirishning asosiy yonalishlari.

10.2. Yol xojaligiga qilingan xarajatlarning absolyut samaradorligi.

10.3. Yol xojaligiga qilingan xarajatlarning solishtiriluvchi nisbiy samaradorligi.

10.4. Yol xojaligi ob'ektlari boyicha iqtisodiy hisob-kitoblarni bajarishda birdaniga boladigan va joriy xarajatlarning miqdorini aniqlash uslublari.

Adabiyotlar