

**O`ZBEKISTON RESRUBLIKASI OLIY VA O`RTA
MAXSUS TA'LIM VAZIRLIGI**

ANDIJON MASHINASOZLIK INSTITUTI

**“YER USTI TRANSPORT TIZIMLARI ”
kafedrası**

**BITIRUV- MALAKAVIY ISHI BO`YICHA
TUSHUNTIRISH XATI**

Bitiruv malakaviy ishining mavzusi: “Andijon shahrida yuk tashish
transporti qatlamini tahlil qilish.”.

Bitiruvchi: “Yer usti transport tizimlari va ularning ekspluatatsiyasi”
yo`nalishi

4-kurs 079-11-guruh talabasi:
Fakultet dekani

Madaminov O
Xalilov.N

Kafedra mudiri:
Bitiruv malakaviy ishi rahbari

t.f.n.Ikromov. N.
dots.Sarimsaqov.A M.

Maslahatchilar:

dots. Nosirov. I

dots. Raximov. A

dots.Yusupova M

Andijon – 2015

ANDIJON MASHINASOZLIK INSTITUTI
MASHINASOZLIK FAKULTETI
“YER USTI TRANSPORT TIZIMLARI” KAFEDRASI
BITIRUV MALAKAVIY ISHINI BAJARISH BO`YICHA
T O P S H I R I Q

Bitiruvchi: “YeUTTUE” yo`nalishi, 4- 079-11-guruh talabasi: Madaminov Omadbek

1. Bitiruv malakaviy ishining mavzusi: “Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish.”

Institut bo`yicha 2014 yil 26 dekabrda 194- sonli buyruq bilan tasdiqlangan.

2. Bitiruv malakaviy ishini bajarish uchun ma`lumotlar

- O`zR Prezidenti qarorlari
- Ilmiy- texnik adabiyotlar
- “O`zatodaryotrans” agentligi Andijon viloyati bo`limining meyoriy xujjatlari
- Hayot faoliyati xavfsizligi va atrof- muxit muxofazasi meyorlari
- Texnik iqtisodiy ko`rsatkichlar

3. Tushintirish xatida keltiriladigan ma`lumotlar:

1) Kirish Mavzu bo`yicha I.A.Karimov. 2014 yilning asosiy yakunlari va 2015 yilda O`zbekistonni ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirishning ustivor yo`nalishlari, atrof- muxit muxofazasi meyorlari

2) Mavzuning dolzarbligi Prezident farmonlari, Vazirlar mahkamasining qarorlari bo`yicha yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilib kerakli vazifalarni aniqlash.

3) Adabiyotlar sharxi Mavzu bo`yicha MDX mamlakatlarida olib borilayotgan ishlar.

4) Asosiy qism Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish xisobot materiallari asoslari

5) Texnologik qism Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish

6) Iqtisodiy qism. Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishni iqtisodiy asoslash.

7) Hayot faoliyati xavfsizligi qismi.

8) Xulosa va takliflar Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish bo`yicha tavsiyalar ishlab chiqish

**9) Foydalanilgan adabiyotlar ro`yhati:** O`zbekiston Respublikasi Prezidenti asarlari va Vazirlar Mahkamasini qarorlari. Ilmiy- texnik adabiyotlar. Darsliklar, o`quv qo`llanmalar.

10) Ilova Mavzu bo`yicha internet ma`lumotlari.

4. Bitiruv malakaviy ishining chizmalari ro`yhati:

1) Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish stukturasi.

2) Yuk o`ziag`darar avtotransportining raqobatbardoshlik darajasi tahlili

3) Yuk avtotashuvlarini tashkil qilish masalalarini tizimlashtirish sxemasi

4) Iqtisodiy qism.

5. Bitiruv malakaviy ishi qismlari bo'yicha maslahatchilar:

№	Bitiruv malakaviy ishining qismlari	Boshlanish muddati	Tugallanish muddati	Imzo	Maslahatchi-ning familiyasi
1	Kirish	05.01.2015y	24.01.2015y		Sarimsaqov.AM
2	Mavzuning dolzarbligi	24.01.2015 y	01.02.2015 y		Sarimsaqov.AM Nosirov. I
3	Adabiyotlar sharxi	01.02.2015 y	01.03.2015 y		Sarimsaqov.AM
4	Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish asoslari	01.03.2015y	01.04.2015y		Sarimsaqov.AM
5	Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini takomillashni tashkil qilish.	01.04.2014 y	03.05.2014 y		Sarimsaqov.AM
6	Iqtisodiy qism	10.05.2015 y	20.05.2015 y		Yusupova M
7	Hayot faoliyati xavfsizligi	20.05.2015 y	25.05.2015y		Raximov. A
8	Xulosa va takliflar	25.05.2015y	30.05.2015y		Sarimsaqov.AM
9	Foydalanilgan adabiyotlar ro'yhati	30.05.2015 y	01.06.2015y.		Sarimsaqov.AM
10	Ilova				Sarimsaqov.AM
11	Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish stukturasi	03.05.2015 y	10.05.2015y		Sarimsaqov.AM
12	Yuk o'ziag'darar avtotransportining raqobatbardoshlik darajasi tahlili	10.05.2015y	20.05.2015y		Sarimsaqov.AM
13	Yuk avtotashuvlarini tashkil qilish masalalarini tizimlashtirish sxemasi	20.05.2015y	25.05.2015y		Sarimsaqov.AM
14	Iqtisodiy qism	25.05.2015y	01.06.2015y.		Yusupova M

6. Topshiriq berilgan sana 05.01.2015 y.

7. Tugallangan bitiruv malakaviy ishini topshirish sanasi 01.06.2015 y.

Bitiruv malakaviy ishi rahbari dotsent. Sarimsaqov.A.M.
 Topshiriq bajarish uchun qabul qilindi Madaminov O.
 Kafedra mudiri t.f.n.Ikromov.

MUNDARIJA

1. KIRISH	5
2. MAVZUNING DOLZARBLIGI	10
3. ADABIYOTLAR SHARXI	14
4. ANDIJON SHAHRIDA YUK TASHISH TRANSPORTI QATLAMINI TAHLIL QILISH ASOSLARI	17
4.1.YUK TASHISH TRANSPORTI QATLAMINING AMALIY ASOSLARI	17
4.2.YUK TASHISHNI TASHKIL QILISHNI ME'YORIY ASOSLARI	23
5. ANDIJON SHAHRIDA YUK TASHISH TRANSPORTI QATLAMINI TAKOMILLASHNI TASHKIL QILISH.	28
5.1 ANDIJON SHAHRIDA YUK TASHISH TRANSPORT TURINI TAHLIL QILISH	28
5.2. ANDIJON SHAHRIDA YUK TASHISH TRANSPORTINI TIZIMLASHTIRISHNI TASHKIL QILISH	31
5.3. ANDIJON SHAHRIDA YUK TASHISH TRANSPORTINI YONILG'IDAN FOYDALANISH BO`YICHA TAHLIL QILISH	38
6. IQTISODIY QISM	43
7. HAYOT FAOLIYATI XAVFSIZLIGI	50
XULOSA VA TAKLIFLAR	54
FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR	56
ILOVALAR	58

1. KIRISH

Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishdan maqsad yuk tashish mashinasiga bo`lgan talabni aniqlash, mulkdorlarni sonini oshirish, yuk tashishdagi raqobat darajasini tahlil qilish, yuk tashish avtomobillarini yuk ko`taqish qobiliyati bo`yicha strukturasini aniqlash, har bir tashish turidagi tannarxni tahlil qilish, yuk avtomobillarni yuklamasini yaxshilash, o`quv jarayoni uchun dalillangan ma'lumotlarni ishlab chiqish, viloyat shaharo`lchamida ixcham arzon tashish jarayonini tashkil etishdan iborat.

2014 yilini yakunlarini sarxisob qilinganda birinchi navbatda, mamlakat iqtisodiyotida va uning yetakchi tarmoqlarini rivojlantirish borasida barqaror yuqori o`sinh suratlariga erishganligini quydagi ko`rsatkichlar bilan izoxlash mumkin:

Mamlakatning yalpi ichki mahsuloti 8,1 foiz, sanoat ishlab chiqarish hajmi 8,3 foizga, qishloq xo`jalik ishlab chiqarish 6,9 foiz, kapital qurilish 10,9 foiz, chakana savdo aylanmasi hajmi 14,3 foizga ega bo`ldi. Ishlab chiqarilgan mahsulotlarning 70 foizini yuqori qo`shimcha qiymatga ega bo`lgan tayyor tovarlar tashkil etadi [1].

Istemol tovarlari ishlab chiqarish hajmi 2014 yilda 9,4 foiz, shu jumladan oziq-ovqat mahsulotlari ishlab chiqarish 8,7 foiz, nooziq-ovqat mahsulotlari ishlab chiqarish 10 foizga o`sdi. Infilyatsiya darajasi yakunlari bo`yicha 6,1 foizni tashkil etdi. Bu prognozdan sezilarli darajada pastdir

O`tkan yili soliq yuqori 20,5 foizdan 20 foizga, daromat solig'i stafkasi esa 9 foizdan 8 foizga kamaytirilgan bo`lsada, davlat bujeti yalpi ichki mahsulotga nisbatan 0,2 foiz profitit bilan bajarildi.

O`tgan 2014 yilda 500 dan yangi korxona, birinchi navbatda, kichik biznes subektlari eksport faoliyatiga jalb etildi, tashqi savdo balansligi ijobiy saldosi 180 million dollarning tashkil qildi, mamlakatimizning oltin-valyutasi zaxiralari 1 milliard 600 million dollarga ko`paydi.

2014 yida mazkur jamg'arma tomonidan 2 ming 400 ta tadbirkorlik subektiga o`z tovar va xizmatlarini tashqi bozorlariga chiqarish bo`yicha xuquqiy, moliyaviy va tashkiliy xizmatlar ko`rsatildi. Jamg'arma ko`magiga tadbirkorlik subyektlari

tomonidan 1 milliard 250 million dollar miqdordagi eksport shartnomalari tuzildi. Mazkur shartnomalar asosida o'tgan yillik qiymati 840 million dollardan ziyod tovarlar eksport qilindi.

Sanoatning yengil oziq-ovqat va qurilish materiallari ishlab chiqarish kabi ko'p mehnat talab qiladigan tarmoqlarida ishchilarning ko'p soni ilgari 100 kishidan 200 kishigacha oshirilgani kichik biznesni rag'bartlantirish borasidagi chora-tadbirlar tizimidagi muhim qaror bo'ldi.

Yalpi ichki mahsulotning shakillantirishda kichik biznes xususiy tadbirkorlik sohasining ulushi 2000 yildan buyin 31 fizdan 56 foizga, sanoat mahsulotlari ishlab chiqarishda 12,9 foizdan 31,1 foizga o'sdi [2].

Mamlakatimiz 2014 yilda biznes ishini yuritish sharoiti bo'yicha reytingida 8 pog'onaga, soliqqa tortish borasida esa 61 pog'ona yuqiriga ko'tarildi. Birlashgan Millatlar Tashkiloti Taraqqiyoti dasturining baxosiga ko'ra, O'zbekistonning so'nggi yilida biznes yuritishni yengillashtirish sohasida amalga oshirilgan islohatlar bo'yicha yetakchi o'nta mamlakat qatoridan joy oldi.

Jadal va mutanosib iqtisodiy o'sish, chuqur tarkibiy o'zgarishlarni amalga oshirish va iqtisodiyotni diversifikatsiya qilishda faol va aniq yo'naltirilgan investitsiya siyosati yuritish eng muhim omil hisoblanadi.

2014 yilda iqtisodiyotimizga jalb qilingan investitsiyalar hajmi 10,9 foizga o'sdi yoki bu 14,6 milliard AQSH dollarini tashkil etdi. Bundan 21,2 foizi yoki 3 milliard xorijiy investitsiyadir. Shundan to'rtinchi qismi to'g'ridan-to'g'ri xorijiy investitsiyadir.

Jami investitsiyalarning 73 foizdan ortig'i ishlab chiqarish sohasiga, 40 foizi mashina va uskanalar xarid qilishga sarflanadi.

2014 yilda iqtisodiyotimizning etakchi tarmoqlarida yuqori texnologiyalarga asoslangan uskanalar bilan jixozlangan 4,2 milliard dollarga teng 154 ta yirik ob'ekt foydalanishga topshirildi. Jumladan Xorazmda 60 mingta avtomobil' ishlab chiqaradigan "Xorazm avtomobil' ishlab chiqarish birlashmasi" MCHJ bo'lib "Damas" va "Orlando" rusumli avtomobil' ishlab chiqarila boshlandi.

2014 yilda umum foydalanish uchun mo'ljallangan 540 kilometr avtomobil' yo'lini qurish va rekonstruktsiya qilish ishlari yakunlandi. Angren-Pop elektrlashtirilgan temir yo'l liniyasini barpo qilish uchun 630 million dollar o'zlashtirildi, bundan 240 kilometr temir yo'l qayta tiklandi, 650 yuk va 20 ta yo'lovchi tashish vagonlari ishlab chiqarildi [3].

Buyuk ipak yo'lining o'rni va bugungi taraqqiyotimizda "Angren-Pop" elektrlashtirilgan yo'lining aqamiyati nihoyatda beqiyosdir.

Milodgacha bo'lgan II asrdan milodiy XV asrga qadar qadimiy xalqaro transport arteriyasi vazifasini bajarib, Xitoy, Xindiston va Markaziy Osiyo, O'rta va Yaqin Sharq, O'rtaer dengizi mintaqasi kabi xudud va mamlakatlarni bog'lab kelgan Buyuk Ipak yo'lining ulkan, beqiyos rolini baholashning o'zi qiyin.

Buyuk Ipak yo'li nafaqat yuqorida zikr etilgan xududlar o'rtasida savdo-sotiq aloqalarini, balki qit'alar va davlatlar o'rtasida axborot almashuvini ta'minlashga xizmat qildi, yangi texnologiya va ishlanmalarning (ipak, chinni buyumlar, qog'oz va boshqa ko'plab mahsulotlar) tez tarqalishida, qishloq xo'jaligi ekinlari va agrotexnologiyalarning, shuningdek, madaniy qadriyatlarning rivojlanishida muhim vosita vazifasini bajardi va shu tariqa sivilizatsiyalararo muloqot va texnologiyalar almashuvi uchun shart-sharoitlar yaratdi.

Bu davrlarda turli mamlakatlar xalqlarining ilmiy bilim va yutuqlar bilan bir-birini boyitib borishi alohida rol o'ynadi. Buyuk Ipak yo'li orqali Evropaga, Evropadan esa Osiyoga Sharq va G'arb olamidagi ulug' alloma va mutafakkirlar faoliyati to'g'risidagi ma'lumotlar etkazildi. Sokrat, Platon, Aristotel, Ptolomey va antik davrga mansub boshqa buyuk allomalarning ilmiy asarlari, g'oya va kashfiyotlarini o'rganish uchun amaliy imkoniyat vujudga keldi.

2013 yil 18 iyundagi O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Elektrlashtirilgan "Angren-Pop" temir yo'l liniyasining qurilishini tashkil qilish chora-tadbirlari" to'g'risidagi IIK-1985-sonli qarori asosida bunyod etilayotgan yo'lining asosiy ko'rsatkichlari: loyiqa muddati 2013-2016 yy;l oyiga qiymati 2 mlrd AQSH dollari; uzunligi:129 km; tonnel uzunligi: 19 km;

Angren-Pop temiryo'li qurilishi haqida O'zbekiston Prezidenti tomonidan Andijon viloyati xalq deputatlari Kengashining navbatdan tashqari sessiyasida ma'lum qilgan [4].

Ekspertlarning fikricha, "Pop — Angren" temir yo'li O'zbekistonda yagona temir yo'li tizimini shakllantirish, "Xitoy — Markaziy Osiyo — Evropa" xalqaro temir yo'l tranzit yo'lagini yaratish hamda Farg'ona vodiysini yanada rivojlantirishga xizmat qiladi.

Mutaxassislarning fikricha, yangi temir yo'lning qurilishi O'zbekistonning barcha viloyatlarini bir-biri bilan bog'liq yagona ichki temir yo'l tizimini yakunlab beradi. Shuningdek, u bir tomondan Markaziy Osiyoni Xitoy, boshqa tomondan Yevropa Ittifoqi bilan bo'glab, O'zbekistonning tranzit imkoniyatlarini yanada oshiradi.

Toshkent va Shanxay, Samarqand va Sian, Navoiy va Chjuchjou shaharlari, Toshkent viloyati va Xunan viloyati, Samarqand viloyati va Shensi viloyati o'rtasida birodarlik aloqalari o'rnatilgan

Elektrlashtirilgan "Angren-Pop" temir yo'l liniyasi:

«Qaqir» stantsiyasini — ko'mir, qurilish materiallari, yog'och-taxta yuklarini saqlash uchun;

«Qo`qon» stantsiyasini — mineral o`g`itlar va iste'mol tovarlarini saqlash uchun;

«Marg'ilon» stantsiyasini — konteynerli yuklarni saqlash uchun (Farg'ona viloyati);

«Raustan» stantsiyasini — konteynerli ko'mir va qurilish materiallari yuklarini saqlash uchun (Namangan viloyati);

«Axtachi» stantsiyasini — konteynerli ko'mir va qurilish materiallari yuklarini saqlash uchun omborxonalari to`la ishga tushishi

Yo'l yoqasiga 34 kilometr shisha tolali aloqa tarmoqlari tortilishi belgilab qo'yildi.

O'zbekiston Prezidenti Namangan viloyati xududida quvvati 900 megavoltli issiqlik elektr stantsiyasini qurish to`qrisida qaror qabul qildi.

To`ra qo`rg`onda har biri 450 megavoltlik ikki blokdan iborat issiqlik elektr stantsiyasi quriladi. «Birinchi blok 2016 yilda, ikkinchisi esa 2017 yilda foydalanishga topshiriladi

O`rta asrlar Sharq tarixi shundan dalolat beradiki, madaniyat va ta'lim-tarbiya, tibbiyot, adabiyot, san'at va arxitektura sohalaridagi beqiyos yuksalish, ilmiy maktablarning vujudga kelishi, yangi-yangi iste'dodli avlodlar to`lqinining paydo bo`lishi va voyaga etishi – bularning barchasi birinchi navbatda iqtisodiyot, qishloq va shahar xo`jaligining ancha jadal o`sishi, xunarmandchilik va savdo-sotiqning yuksak darajada rivojlanishi, yo`llar qurilishi, yangi karvon yo`llarining ochilishi va avvalambor nisbiy barqarorlikning ta'minlanishi bilan bevosita bog`liq bo`lgan [5].

Yuqoridagi modernizatsiya jarayonlariga asoslangan holda “Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish” masalasi shu kunning dolizarb masalasiga aylanganligini ko`rsatadi. Shuning ychun men “Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish” deb qabul qildim. “Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish” mavzusidagi BMI 7 qismdagi 5 ta jadva l, 11 ta rasmdan va 57 sahifadan iborat.

2. MAVZUNING DOLZARBLIGI

Yuk tashish transport har qanday mamlakat ishlab chiqaruvchi kuchlarini tarkibiy qismidir. Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish bilan kerakli yuk avtomobillarini aniqlash, yuk oqimini o`rganish, ularga mavjud transportlarni mosligini tahlil qilish masalasi xozirgi kundagi dolizarb masalalardan hisoblanadi [5]. Chunki transportsiz ishlab chiqaruvchi korxonalarda xomashyoni kelib tushishi, tayyor mahsulotni sotish, imkoni bo`lmaydi. Transport kunlik xayotdagi siljishlarni amalga oshiruvchi arteriyal vositadir [6]. Usiz mahsulot ishlab chiqarish sotish jarayonlarini amalga oshirish imkoni yoq. Transportni yaxshi ishlashini belgilovchi muhum omillardan biri yuk va yo`lovchi tashish muntazamligidir. Zarur mahsulot, xomashyo, ehtiyot qismlar, yonilg'i, mineral o`g'itlar, qurilish materiallarini o`z vaqtida va muntazam tashish, ishlab chiqarishni uzluksiz ishlashini ta'minlaydi. Transport tarmog'larni keng rivojlanishiga katta turtki beradi. Yuqori darajadagi tashish tezligi, ularning zamonaviy shakillanishi qurilish va qishloq xo`jaligini rivojlanishiga olib keladi.

Xavfli yuklarni avtomobil transportida tashishni tashkil etishga qo`yiladigan talablarni belgilash, tashish jarayoni qatnashchilarining xuquqlari, majburiyatlari va javobgarligini tartibga solishni ko`zda tutadi.

O`zbekiston Respublikasida xavfli yuklarni avtomobil transportida tashish qoidalari, O`zbekiston Respublikasida avtomobil transportida tashishga ruxsat berilgan xavfli yuklar ro`yxati 2011 yil 1 apreldan amalga kiritildi.

Vazirliklar, davlat qo`mitalari va idoralar, Qoraqalpoqiston Respublikasi Vazirlar Kengashi, viloyatlar, tumanlar va shaharlar xokimliklari O`zbekiston Respublikasida xavfli yuklarni avtomobil transportida tashish qoidalari (185 ta qoida) talablariga idoraviy qarashli tashkilotlar, yuridik va jismoniy shaxslar tomonidan rioya qilinishiga doir zarur chora-tadbirlar ko`rishi belgilandi.

Mustaqillikni oxirgi yillarida mamlakatda engil, yuk avtomobillai ishlab chiqaradigan zavodlarni qurilishi va ishga tushishi mamlakatdagi xarakatdagi tarkiblar saroini osishiga olib keldi. Yuk va yo`lovchi tashishga bo`lgan talabni

qondirib tashish narxlari stabillashdi, bu esa axolini turmush darajasiga, korxonalarni rivojlanishiga katta imkoniyatlar ochib bermoqda. [6]. Kuzatuvlar natijasiga qaraganda transport tizimda bir qator o'zgarishlar sodir etildi. Tashish narxlari ham turgunlashdi .

Kam va katta tonnajli avtomobil transportini yangisini ishlab chiqarilishi, yuk avtosaroyini o'stirib borsada uni samarali ishlashida bir qator muammolar poydo bo'lmoqda: yuk avtomobillarini ishlashi uchun katta hajimdagi mijozlarni kamligi, mijozlar uchun avtokorxonalarni topib murojat qilishni va ularni ish joyidan izlab topishni qiyinligi, ish joylarida ulardan foydalanilganda tashish narxini balandligi, kichik yuk tashuvchi atokorxonalarini yangilanishi uchun kafillik mulklarini kamligi, bozor joylarida turli o'lchamdagi yuklarni tashuvchi avtomobillarni etishmasligi oqibatida eskirgan engil avtomobillarni ustiga moslamalar bilan uzun o'lchamli yuklarni tashishni davom etishi, bu atrofdagi tinch axolini ko'chada yurishiga taxdid solishi, yuk avtomobillariga texnik xizmat ko'rsatish uchun tamirlash jixozlarini sotib oluvchilarni yo'qlig'i, ularni ta'mirda turish vaqtini uzayib ketishi, bir so'z bilan ifodalaganda yirik avtokorxonalar o'rnida kichik atokorxonalarni tashkil qilishda o'ziga xos sharoit yaratish, ularni qo'llab quvvatlashni taqazo qilmoqda .

Yuk avtomobil' transport xizmati xaqi shartnomaviy asosda bo'lib, xizmat narxi transport xizmati tarkibidagi resurslar narxi o'zgarishi bilan qimmatlashishi tez sodir bo'ladi. Kichik yuk tashuvchi avtomobillaridan foydalanish darajasini baholash va transport xizmatlari hajmini oshirish, avtomobil transportida samaradorlikni oshirish bo'yicha samarali taklif va tavsiyalar ishlab chiqishdan iboratdir. Izlanishlarning vazifalari quyidagilardan iborat:

- yuk tashish transportlaridan foydalanish darajasini oshirish bo'yicha samarali taklif va tavsiyalar ishlab chiqish ;
- yuk tashish transportlaridan foydalanish darajasini baholash
- samaradorlikni oshirish choralarini aniqlash;
- aholini yuk transportiga bo'lgan talabini qondirish yo'llarini aniqlash;

O'zbekiston milliy iqtisodiyotida kichik korxonalarni sonini ko'payib borishi transport xizmatini unga moslashni taqozo qilmoqda. Kichik yuk avtomobil' saroyini

rivojlantirish bilan yuk tashishga bo'lgan ehtiyoj arzon tez sifatli qondirilishi va bu sohada avtokorxona uchun hamda buning evazidan kichik korxonalarga imtiyoz berishlik, tashish hajmini rivojlangan mamlakatlar darajasiga ko'tarish muammosini qo'yilishidir, shuningdek raqobatbardoshlikni rivojlantirish istiqbollari ishlab chiqish, avtotransport tashish tannarxini arzonlashtirish, aholini yuk avtomobil transportiga bo'lgan ehtiyojini qondirish uchun, yuk to'planadigan joylarda kichik yuk tashuvchi avtokorxonalarni barpo qilish. Kichik avtokorxonalarni qo'llab quvvatlash, ular saroyini yangilanish sharoitlarini yaxshilash uchun ularni yangilanishiga kredit liniyalarni burish, kredit foiz stavkalarni kamaytirish, mulk kafillik shartlarini qayta ko'rib chiqish, kreditni o'z vaqtida to'lovchilarga imtiyoz belgilash kichik yuk tashuvchi korxonalarni rivojlantirish imkonini beradi[7].

Yuk tashish transportlari faoliyatini tahlil qilganimizda umum foydalanishdagi yuk tashish avtokorxonalari saroyini yangilanish darajasi pastligi tufayli xususiy yuk tashuvchilar ko'pincha eski xarakat vositalarini ijara usulda ishga chiqib bozorlar oldida, inert materiallari bozorlari paydo bo'lib, erkin baxoda transport xizmati ko'rsatilmoqda. Bu holat bozordagi avtomobil' soniga bog'liq bo'lib bozor qonuni asosida faolit ko'rsatilmoqda, narxda turg'unlik yo'q. Kichik tonnajli avtomobillar xususiy mulk asosida sotib olinib yuk bor joylarda stixiyali faoliyat ko'rsatmoqda. Xozirda faoliyat ko'rsatayotgan kichik tonnajli avtomobillarni yuk gavjum joylarga bog'lash, ularni marketing faoliyatini rivojlantirish uchun vositachilik nozimxonalarini tashkil qilish ularga xususiy individual yuk tashuvchilarni ma'nfaatdorlik asosida bog'lash, yuk tashish hajmini oshirib yuk aylanishini yaxshilaydi, tashish tannarxini pasaytiradi.

Yuk avtomobil transporti turi mustaqillik yillarida yangilanib bormoqda. Yirik avtokorxonalar uyuishmalarga aylantirildi. Yuk avtomobillarini samaradorligini oshirish va atrof muxitni muxofaza qilish maqsadida quydagi ishlarni amalga oshirish maqsadga muvofiq:

-kichik yuk tashuvchi avtokorxonalarni, yuk tashuvchi uyushmalarni yuk toplanadigan joylarga joylashtirish;

- kichik yuk tashuvchi avtokorxonalarga investitsiya kritishda imtiyozli kredit liniyalarni jalb qilish;
- kichik yuk tashuvchi uyushmalarni yuk toplanuvchi va istemol qiluvchi maskanlarga joylashtirish;
- texnik xavf tug'diruvchi yuk tashish vositalarini ekspluatatsiyadan chiqarish va ularning egalariga zamonaviy kichik tonnajli yangi xarakat vositalarini sotib olishga ko'maklashish;
- kichik yuk tashuvchi avtomobillarni marketing faoliyatini yaxshilash maqsadida yuk toplanadigan maskanlarda uyishmalar tashkil qilish;
- katta tonnajli individual yuk avtomobillarni uyushmalarga qo'yishni tashkil qilish.

Yuqorida ko'tarilgan masalalarni hal qilish maqsadida yuk tashish oqimini tahlil qilish ucun yuk tashish oqimini nazariy asoslarini shakillantirish, zamonaviy yuk tashishdagi tajribalarni toplash, hamda yuk tashishni takomillashtirish bo'yicha taklif va tavsiyalar ishlab chiqishdan iborat.

3. ADABIYOTLAR SHARXI

Karimov. I.A., “2015 yilda iqtisodiyotimizda tub tarkibiy o`zgarishlarni amalga oshirish, modernizatsiya va diversifikaqtsiya jarayonlarini izchil davom ettirish hisobidan xususiy mulk va xususiy tadbirkorlikka keng yo`l ochib berish-ustuvor vazifamizdir ma`ruzasi. [1] bu ko`rsatkichlardan yuk avtomobil transportini rivojlantirish istiqbollariga doir materiallarni tanlash, hamda mamlakatdagi avtomobil transport to`g`risidagi ustvor yonalishlarni o`rganib chiqib mavzu tanlashda foydalandim.

Karimov I.A. «2012 yil vatanimiz taraqqiyotini yangi bosqichga ko`taradigan yil bo`ladi» [2]- bu ko`rsatkichlardan Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishda foydalandim.

Karimov. I.A., Barcha reja dasturlarimiz vatanimiz taraqqiyotini yuksaltirish xalqimiz farovonligini oshirishga xizmat qiladi [3] bu ko`rsatkichlardan Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishda foydalandim.

Karimov I.A. O`zbekiston Respublikasi Prezidenti Islom Karimovning Asaka shahrida "O`zDEUavto" qo`shma korxonasining rasmiy ochilish marosimida so`zlagan nutqi. [4]– 28 Asaka shahrida ochilgan "O`zDEUavto" qo`shma korxonasi dunyodagi 28 o`rinda ochilgan korxonaligi to`g`risidagi maruzasidan xalqaro mashinasozlik muammolarini o`rganishda foydalandim.

Ходжаев. Б.А. Автомобильные перевозки.- [5] Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishda foydalandim.

Спирин И.В, “Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками” - [6] bu o`quv qo`llanmada Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishda foydalandim.

Xo`jaev B.A “Yagona transport tizimlari va xar xil transportlar o`zaro yondashuvi-[7] bu o`quv qo`llanmada Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishda foydalandim.

Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. O`zRO va O`MTV avtotransport oliy o`quv yurtlari talabalari uchun darslik sifatida tavsiya etgan. Prof. Sidiqnazarov

Q.M. umumiy taxriri ostida, [8]- bu o`quv qo`llanmada texnik tizimlarni boshqarish turlarini qabul qilish hamda ularga ishlatish ko`rsatkichlarini belgilashda foydalandim.

“Кузнецова Е.С Техническая эксплуатация автомобилей.” [9]- bu darslikda texnik tizimlarni boshqarish turlarini qabul qilish hamda ularga ishlatish ko`rsatkichlarini solishtirishda foydalandim.

Хамраев. О , Magdiev. Sh, Qodirov. T “Avtomobillar servisi asoslari” [10]- bu manbadan texnik tizimlarga servis xitmati ko`rsatish jarayonlarini tahlil qilishda foydalandim.

Лянденбургский В.В. Система технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей [11]- bu maqoladan Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishda foydalandim.

Abduvalieyev.A.A., Isayev L.I., “Avtomobillarda yo`lovchilarni va yuklarni tashishni tashkil qilish va normativ-huquqiy hujjatlardan foydalanish”(metodik qo`llanma) [12]- bu qo`llanmadan Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishda foydalandim.

Qoplanov “Yuk kutarish va tashish mashinalari “[13]- bu adabiyotdan Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishda foydalandim.

Sarimsaqov. A.M ”YeUTTUE” yo`nalishi bo`yicha BMI ning iqtisodiy qismini bajarish uchun” uslubiy ko`rsatma [14]-bu uslubiy ko`rsatmadan BMI ni iqtisodiy jarayonini tashkil etishda foydalandim

Maxmudov G.N “Avtomobillarning elektr va elektron jihozlari” (darslik) [15]- bu darslikdan Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishda foydalandim.

“GM –O`zbekiston” YAJning asosiy texnik iqtisodiy ko`rsatkichlari[16]- bu hisobot materialidan Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishda foydalandim.

Isayev L.I., Begmatov. M. Ya. “Avtomobil’ va daryo transporti xodimlari uchun mehnatni muhofaza qilish bo`yicha namunaviy yo`riqnomalar” [17]- bu yo`riqnomadan Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishda foydalandim.

Barovskiy Yu.I, Buralov. Yu.V., Morozov. K..A., Avtomobilning tuzilishi, texnik xizmat ko`rsatish va ta'mirlash. [18]- bu adabiyotdan “Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish.”da foydalandim.

Muxiddinov N.F., Hamidullaev A.A “Yo`l xarakati qoidalariga sharxlar va amaliy tavsiyalar” [19]- bu adabiyotdan Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishda foydalandim.

Хлявич.А “Обслуживание автомобилей населения. Организация и управления” [20]- bu adabiyotdan “Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishda foydalandim.

Ikromov N.A.,Yusupov S.S., Ortiqov S.S.“Yer usti transport tizimlari ekspluatasiyasi (avtotransport)” yo`nalishi talabalari uchun BMI bajarish bo`yicha uslubiy ko`rsatma [21]- bu adabiyotdan Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishda foydalandim.

Лянденбургский В.В.,Родионов Ю.В., Кривобок С.А. Встроенная система диагностирования автомобилей с дизельным двигателем - [22] bu adabiyotdan “Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishda foydalandim.

4. YUK TASHISH TRANSPORTI QATLAMINI TAHLIL QILISH ASOSLARI

4.1.YUK TASHISH TRANSPORTI QATLAMINI AMALIY ASOSLARI

Maxsus ekspluatatsion tadqiqotlariga ko`ra yuk avtomobillari saroining oqilona tarkibida yuk ko`taruvchanligi kichik (ya`ni 2 t gacha) avtomobillar 22-24 foizni, yuk ko`taruvchanligi o`rtacha (ya`ni 2,1-5,0 t gacha) 40-42 foizni va yuk ko`taruvchanligi katta (ya`ni 5,1dan ortiq) 32-36 foizni, jumladan 8 t dan ortiq bo`lganlari 19-21 foizni tashkil etishi aniqlangan [8].

Kelajakda kam yuk ko`taruvchi avtomobillarga talab o`zgarmagan holda, o`rtacha yuk ko`taruvchi avtomobillar ulushi 31-33 foizgacha kamayishi ularning tirkama bilan ishlovchilari 8 foiz va yarim tirkamali tyagachlari 2-3 foizni tashkil etishi maqsadga muvofiq deb topilgan. 5,1-8,0 t gacha yuk ko`taruvchi avtomobillarga bo`lgan talab 13-15 foiz, 8,0 t dan ortiq yuk ko`taruvchi avtomobillar 26-28 foiz, bunda tirkama bilan ishlovchilar 5-6 foiz miqdorida bo`lishi mo`ljallangan.

Atomobil transportida asosiy etibor transport vositalari, va ularning dvigatellarini takomillashtirishga qaratilishi takidlangan. Atomobil dvigatellarining texnik darajasini yaxshilash zaruratini ularni ishlatish ko`lami bilan izoxlash mumkin. Atomobil dvigatellarining tejamliligini oshirish va atomobillarda tashish moddiy xarajatlarini kamaytirishning asosiy yo`llaridan biri mazkur transport turini quvvat sig`imini kamaytirishdir. Bu masalani hal qilishda boshqa texnik echimlar bilan bir qatorda yuk atomobillarini dizellashtirish va tirkamalar bilan ishlovchi avtopoezdlarni keng qo`llash alohida ahamiyat kasb etadi. Karbyuratorli dvigatellar o`rniga dizellardan foydalanish atomobil` transporti turlari va ularni ishlatish sharoitlariga ko`ra yonilg`i sarfini o`rta hisobda 15-30 foiz kamaytirish imkonini beradi. Atomobillarni tirkama bilan ishlatib, ko`p massali yuklarni tashishni tashkil etish ham yonilg`i nisbiy sarfini keskin kamaytiradi.

Mutaxassislarning hisobiga ko`ra, yuk atomobillari tarkiblarini takomillashtirish ularni ishlatish xarajatlarini 16 foizgacha kamaytirishi, yonilg`iga bo`lgan talabga nisbatan 27 foizgacha hamda ishlovchilarga bo`lgan talabga nisbatan 35 foizgacha samara berishi mumkin deb hisoblangan.

Atomobil' transporti ekspluatatsion tadqiqotlariga binoan, umumiy hajmda tashilayotgan yuklarning 70 foizi o'ziag'darar – atomobillarda, 23-24 foizi universal bortli va boshqa atomobillarda hamda qolgani stisterna va furg'on kuzovli atomobillarda tashilishi maqsadga muvofiq deb topilgan. Amalda bu 65 foizi o'ziag'darar – atomobillarda, 30-35 foizi universal bortli va boshqa atomobillarda, tashilayotgani aniqlangan [9].

Oxirgi vaqtda atomobil' transporti samaradorligini oshirish maqsadida yuk ko'taruvchaligi katta atomobillar yirik ishlab chqarish sohasi avtosanoat tizimida sedlali tyagachlar paydo bo'ldi. Yuk avtokorxonalari o'ta eskirib ularni ishini xususiy sektor egallab bormoqda. Bundan tashqari kam yuk ko'taruvchi avtomobillar ko'payb ularning avtosaroyi stixiyali rivojlanmoqda.

Bu holat rivojlangan mamlakatlarda yuk ko'taruvchanligi 2 t gacha avtomobillar soni ularning umumiy sonidan AQSHda va Italiyada 70 foizni, Germaniyada 60 foizni, Fransiyada 73 foizni, O'zbekistonda bu 5 foizni tashkil etadi. Agar yuqoridagi mamlakatlarni yuk tashish saroyiga solishtirganda O'zbekistonda kam yuk ko'taruvchi avtomobillar yetishmaganligini uchun sarfi yuqori bo'lgan engil avtomobillar tepasiga yukni ushlab turuvchi har xil maslamalar qilib foidalanish holatlari ko'p uchraydi. Kam yuk ko'taruvchi avtomobillar samarasi odatda ular o'rnida katta yuk ko'taruvchi avtomobillarni qo'llash tashish tannarxini baland bo'lishi bilan izoxlanadi. Kichik korxonalarni rivojlantirish siyosati kichik yuk ko'taruvchi avtomobillarni saroini rivojlantirishni taqazo qilmoqda.

Kam yuk ko'taruvchi avtomobillarini konstruksiyasining soddaligi, ixchamligi va tashish tannarxining arzonligi bilan aloxida ajralib turishi lozim. Avtomobil transporti samarasini oshirish va xalq xo'jaligi tarmoqlariga sifatli xizmat ko'rsatish muammosini xal qilish mamlakatimiz avtomobil' saroyini ixtisoslashtirilgan transport vositalari bilan to'ldirishga ham bog'liqdir. Ixtisoslashtirilgan avtomobillarni qo'llash yuklarni ortish va tushirishda vaqtdan yutish, yuklarni yoqolishidan saqlaydi.

Avtomobil transporti vositalari ishonchli, yuqori tortish-dinamik xususiyatli, o'tag'on, etarli darajada yuruv zaxirasiga ega, yuqori tejamli, engil xizmat talab etuvchi va haydovchilar mehnat sharoiti me'yori, maksimal miqdorda tashiy olish

xususiyatlariga ega bo'lishi zarur. Transport vositalarining avtomobillarda tashishni tashkil etishga taaluqli ayrim xususiyatlagina yoritilgan bo'lib bu oxirgi yillarda nazariy holatdan ancha o'zgarganligi xaqiqat.

Haydavchilarning mehnat sharoiti me'yorda bo'lishi uchun quydagilar bajarilishi lozim: boshqarishning engilligi, boshqaruv mexanizmlarning avtomatlashganligi, ko'rish kengligi, kabinaning isitilishi, ventilyatsiyasi, o'rindiqning qulayligi, rostdanishi va boshqalar [10].

Transporti vositasining tashiy olish xususiyatlariga ayni tashishga qoyiladigan talablarga rioya qilingan hilda yuk avtomobillar uchun kuzovning yuk ko'tarish va sig'dira olish xususiyatlari kiradi.

Avtomobil'ning ko'taruvchanligi, bu uning kuzovdagi, yukning solishtirma og'irligini inobatga olgan holda tonnada o'lchanuvchan yuk miqdori bilan belgilanadi. Yuk ko'taruvchanlik belgilangan ortish balandligida ular kuzovi o'lchamlariga bog'liq. Ortish balandligi tashilayotgan yuklar turi, xarakteri, ular upakovkasi yoki tarasiga bog'liqdir.

Tashish xususiyatining yuqori darajasiga erishish uchun transport gabaritidan yuqori darajada foydalanish lozim.

Yuk avtomobil'larini yaratuvchilar oldiga qo'yilayotgan vazifalardan biri yuk ko'taruvchanlik bilan kuzovning sig'diruvchanligini iloji boricha yaqin qilishdir. Bu esa, o'z navbatida har xil yuklarni tashishda ulardan samarali foydalanish imkonini yaratadi.

Yuk avtomobil'larining tashiy olish xususiyatiga, bulardan tashqari quydagilar ta'sir etadi: yuklarning tashishga moslashganligi (go'sht, sut, qurilish panel'va fermalari va h.z.); avtomobil'lar quzovining tashluvchi yuklar turi va xarakteriga mosligi (quyluvchi, sochiluvchi, uzun o'lchamli, tirik mol va h.z.); ortish-tushirish operatsiyalarining tez bajarilishiga moslanganligi(o'ziag'darar) sanitariya-texnik ishlarni tez va qulay bajarishga mosligi (dezinfektsiya- yuquqsizlashtirish, yuvib-tozalash, ventelatsiya). Qatnovning ravonligi(elastikligi) yani avtomobilning o'nqir-chuqurlardan o'tishdagi tebranishini zudlik bilan so'ndirish xususiyati alohida o'rin egallaydi. Chunki shundagina tashilayotgan yuklar sifat va miqdorining saqlanishi

yuqori darajada bo`ladi. Qatnovning ravonligi osmalar konstruksiyasi va mahsus amortizatorlar hamda qo`llanilayotgan shina turlariga ko`p jihatdan bog`liqdir.

Boshqaruvning engilligi haydovchilar ish joyining qulayligi va boshqarishga sariflanuvchi kuch hamda ular kabinasining mikroiqlimi bilan bog`liqdir.

Avtomobillarni boshqarishning engilligi vaqt birligida haydovchilar harakat miqdori, boshqaruv organlarini harakatga keltirishga sariflanuvchi kuch va boshqarish jarayoning avtomatlashganligi bilan xarakterlanadi. Boshqarishning engilligi haydovchilar ish joylarining, boshqaruv organlarining va nazorat-o`lchov jihozlarining joylashuvi, salon(kabina)ni isitish va shamollatish samaradorligi, atrofni ko`rish kengligi, yoritish va signalizatsiya jihozlari, shovqin va tebranish darajalariga bog`liqdir.

Avtomobilni boshqarishning engilligini mujassamlashtiruvchi ko`rsatkich, haydovchilarning toliqib qolish darajasi ko`rsatkichidir.

Ishlatilgan gazlardagi zaharli moddalar bilan atrof-muhitni ifloslantirish asosan avtomobil` dvigateli konstruksiyasining takomillashganligi, har xil rejimlarda ishlashda undagi yonilg`ining to`la yonishi, ishlatilgan gazlarda odam organizmini zaharlovchi moddalar yo`qligi, ishlatilgan gazlardagi zaharli moddalar kuchini qirquvchi netrolizator va uning samaradorligi, karter gazlarining atrof-muhitga chiqishining oldini olish kabilarbilan bog`liqdir.

Avtomobillarni ishlatish sharoiti tushunchasi deb tashishni bajarish bilan bog`liq transport, yo`l, tabiiy-iqlim va tashkiliy – texnik kabi tashqi omillarning birgalikdagi ta`siri tushuniladi.

Transport sharoitlari. Bu tushunchaga quydagilar kiradi: yuk naviuning nomi tarkibi; fizika – mexanik xususiyatlari, hajmli massasi, upakovkasi turi massa miqdori va birligi, tashishda buzulmay borishni ta`minlash sharoitlari, narxi, etkazib berish muddati. Yuk tashish hajmiga quydagilar kiradi: vaqt birligida (yil, oy yoki kun) tashishga mo`ljallanilgan yukning tonna o`lchamdagi miqdori: xavfsizligini ta'minlash sharoiti, qiymati, etkazish tezligi kiradi.

Yuklash - tushirish uslublari. Bular u yoki bu mexanizatsiya yoki qo`l mehnatini qo`llashdir.

Tashish uzunligi – yoʻlovchi yoki yuk tashiladigan masofa yoʻl sharoiti tushunchasiga; yoʻl qoplamasi mustaxkamligi, koʻprik va boshqa inshootlar, transport vositasi uqiga tushadigan ruxsat etilgan yuk bilan oʻlchanadiganlar kiradi.

Yoʻl sharoitlari. Yoʻl sharoitlari deyilganda transport vositalari oʻqlaridan yoʻlga tushuvchi joiz chegaraviy yuklanishlar tushiniladi.

Xudud reliefi - tekis, adrlari, togli turlarda farqlanadi.

Qatnov intensivligi: oʻrtacha, yillik, kunlik, xafta, soatli qatnov stabil zichligi; qatnov xarakteri (oqimli, yakka): qatnov turi.(shaxarda, yoʻldan tashqarida, shahardan tashqarida)

Yurish holati stabilligi. Qish vaqtida qor bilan qoplanishi (uniing davomiyligi) vaqti, gurutli yoʻllarda – yomgʻir vaqtida qatnovni qiyinligi, chang borligi va boshqa sharoitlar.

Tabiiy-iqlim sharoitiga: me'yordagi sovuq va issiq iqlim turdagi zanjir. Ular asosan bir-biri bilan xavo temperaturasiga va boshqa asoslarga koʻra farqlanadi. Tashkiliy-texnik sharoitlar. Ish davomiyligi: avtomobilni topshiriqda boʻlgan vaqti, (sutkada, soatda) yildagi ish kunlar soni, oʻrtacha yillik probeg (km), kun, soat, xafta, oy, yildagi tashishni bir me'yori, xaydovchi ishini tashkil etish [11].

Yoʻnalish turi va tashishni tashkil etish: yoʻnalishlari mayatnikli va xalqa turda boʻladi. Avtomobillarga texnik xizmat va ta'mirlash sharoitiga koʻra: yopiq binoda saqlash, yoki garajsiz; texnik xizmat koʻrsatish: markazlashtirilgan yoki nomarkazlashgan mexanizatsiya darajasi, ta'mirlashni tashkil etish.

Yoʻl rejasi va profili elementlariga yoʻlning boʻylama eng katta nishobligi (uning takrorlanishi, uzunligi), yoʻlning rejadagi egri-bugriligi, yurish qismining eni, polosalari soni va tegishli me'yorlar bilan belgilanuvchi boshqa koʻrsatkichlari kiradi.

Yoʻl qoplamasining tekisligi yoʻlning turi(tsement yoki asfalt-beton), qoplama tekisligining barqarorligi yoki uning barqaror emasligi, oʻtkinchi tipdagi qoplamaliligi(shagʻal, chaqiq tosh va h.k.) bilan aniqlanadi.

Harakat jadalligi. Yil, sutka ichida oʻrtacha harakat zichligining barqarorligidir. Bunday koʻrsatkich haftaning kunlari va sutkaning har bir soati boʻyicha inobatga

olinadi; harakatning xarakteri(onda-sonda yoki bir to`xtov); harakat turi ( shahar ichi, shahardan tashqari, yo`ldan tashqari).

O`ta olish holatining barqarorligi. Bunda qish vaqitlarida yo`lning qor bilan qoplanish va qoplamasiz yo`llarda esa yog`ingarchilik natijasida harakatning og`irlashishi, changlilik va boshqa sharoitlar kiradi.

Tabiat-iqlim sharoitlari. Bunda hududlar nazarda tutiladi. Ular sovuq iqlimli joylar, issiq iqlimli joylar hamda mo`tadil iqlimli joylarga bo`linadi. Hududlar asosan havoning harorati va boshqa xususiyatlarga binoan bo`linaqdi.

Tashishni tashkil etish va marshrutlar turi: marshrutlar mayatnik va aylanma tarzda bo`lishi mumkin. Uzoq masofalarga tashishlar «tashish elkalari» yoki to`g`ridan-to`g`ri avtopoezdlar qatnaydigan tizimlarda tashkil etilishi mumkin.

Avtomobillarni saqlash, texnik xizmat ko`rsatish va ta`mirlash sharoitlari. Avtomobillarni yopiq binolarda yoki usti ochiq maydonlarda saqlash mumkin; texnik xizmatni markazlashtirilgan yoki tarqoq usulda o`tkazish mumkin; Avtomobillarni ta`mirlash va ularni o`tkazishni mexanizatsiyalash darajasi kabi sharoilar nazarda tutiladi.

4.2.YUK TASHISHNI TASHKIL QILISHNI ME'YORIY ASOSLARI

Yuklarni tashishda ularni jo`natuvchidan qabul qilish va egalariga topshirish operatsiyalari bajariladi.

Tashishga talabnoma. Tashishga bo`lgan zarurat maxsus xujjat, ya'ni yuklarni qabul qilish va topshirish talabnomasi orqali rasmiylashtiriladi. Tashish shartnomasiga qo`shimcha yuk tashishning oylik rejasini tuzish avtotransport korxonalari va mijozlar uchun majburiydir. Tashishdan oldin (1-2kun) mijozlar belgilangan shakilda talabnoma berishlari lozim. Bunday talabnoma tezkor rejalashtirish hujjati hisoblanadi. Yuklarni tashishga qabul qilish. Avtotransportda markazlashtirilgan usulda yuk tashishda belgilangan shartnomaga asosan yukni avtomobil` haydovchisi, markazlashtirilmagan usulda esa mijozning vakili(ekspiditor) qabul qilib oladi [12].

Tashiladigan yuklarni yuk jo`natuvchilar oldindan topshirishga tayyorlab qo`yishlari lozim. Masalan upoko`vkada tashiluvchi yuklar yuk turiga mos bo`lmagan taralar joylashtiriladi. Tortilishi lozim yuklar joylari soni va.h.zo.

Yuk bahosi.Buzulganlikda yokiyo`qotilganlikda moddiy javobgarlik miqdorini aniqlash uchun jo`natiluvchi bazi yuklar (pul birligida) baholanadi.Bunda belgilangan baho tavar narxidan (hujjatda ko`rsatilgan) ortiq bo`lmasligi kerak.Bahosi kam bo`lgan yuklarga (qum, shag'al, maydalangan tosh, tuproq va boshqa) baho belgilash odata tadbiiq etilmaydi.

Yukni topshirish.Toshilgan yuk egasiga joylarda topshirilishi zarur.Bunda yuk rasmiylashtirilgan tavar-transport hujjatida ko`rsatilgan manzilga keltiriladi.Kimning manziliga yuk jo`natilgan bo`lsa, o`sha tashkilot yukni qabul qilishdan bosh torta olmaydi. Ba'zi hollarda jo`natuvchi ogoxlantirilib, yukni boshqa manzilga ham jo`natish ham mumkin.

Tabiiy xususiyatiga ko`ra yuklar vaznining kamayishi Har qanday extiyot korlik chora-tadbirlari ko`rilishiga qaramay, tashish jarayonida ortish-tushirish operatyalarida, omborlarda saqlashda yuklar vazning ma'lum qismi tabiiy xususiyatlariga ko`ra kamayadi. Yuklar vazning tabiiy xususiyatiga ko`ra yo`qolishi deyilganda tashishga yoki saqlashga javobgar shaxslarning ixtiyoriga bog'liq bo`lmagan holda yuklar boshlang'ich og'irligini yo`qotilishi tushiniladi.Tabiiy

yo'qotishlar amalda yuklarning tabiiy quriy borishi, oqib kamayishi, sochilishi, uvoqlanishi va boshqa sabablarga ko'ra bo'ladi.

Tashish hajmiga ko'ra yuk tashishni tashkil etishning quydagi tamoillari bo'lishi mumkin: bir turli juda ko'p hajimdagi yuklarni tashish; bir turli yuklarni nisbiy ko'p miqdorda tashish; kam miqdorli yuklarni yg'ib tashish.

Bir turli juda ko'p hajimda yuklarni tashishda bir turli yuklarni ko'p miqdorda tashish tushiniladi. Bunday tashishlar yuk oqimining tuzilishi, miqdori va yo'nalishining barqarorligi bilan xarakterlidir. Bunday tashishlarda, iloji boricha, bir turdagi va ish unumi yuqori transport vositalarini ishlatish maqsadga muvofiq.

Bir turdagi yuklarni nisbiy ko'p miqdorda tashishda har xil turli va moddelli yuk tashish transport vositalaridan foydalaniladi. Bunday tashishlar ortish-tushirish joylarining tez-tez o'zgarib turishi hamda yuk oqimlarining o'zgaruvchanligi bilan xarakterlidir.

Kam miqdorli yuklarni tashishda jo'natuvchilar va qabul qiluvchilarning mayda hajimdagi yuklarni tashiladi hamda aholining maishiy ehtiyojlari qondiriladi. Bunday tashishlar transport vositalarida bir paytning o'zida bir necha xil yuklar tashilishi, ba'zida esa ularni ortish-tushirish joylari har xil joydaligi bilan xarakterlidir.

Tashkiliy jihatdan yuklar yummumfoydalanish avtotransportida va boshqarmalarga tegishli avtotransportda tashishga bo'linadi. Birinchi turdagi tashishlar sanoat, qishloq xo'jaligi, qurilish savdo-sotiq sahalarida hamda kommunal xo'jalik, aholining maishiy xizmati talabalarini qondirishga qaratilgandir. Ikkinchi turdagi tashishlar esa xalq xo'jaligining aniq bir boshqarmasining yuk tashish

Tashishni tashkil etishda uning bir maromdagi va o'z vaqtida bajarilishiga hamda yuklarning miqdori va sifatli saqlanishiga, texnika, materiallar va pul xarajatlari eng kam bo'lishiga, yuqori darajali tejamkorlik va tannarxi eng arzon bo'lishga etiborni jalb etish lozim. Belgilangan miqdordagi tashish hajmini bajarish uchun zarur bo'lgan transport vositalari va boshqa har xil qurilmalar soni minimal miqdorda va ular unimdorligi maksimal bo'lishini ta'minlash kerak.

Yuk tashishni oqilona tashkil eish uchun o'z vaqtida ishlab chiqilgan va vaqti belgilangan reja zarur. Bunday rejani ishlab chiqiga aloqador mijozlar keng jalb etilishi zarur. Bunda transport vositalarining liniyadagi ishi me'yorli bo'lishiga hamda ortish-tushirish operatsiyalari o'z vaqtida bajarilishiga erishish lozim [13].

Avtotransport saroyi va mijozlarning o'zaro munosabatlari belgilangan topshiriqni bajarishda o'zaro manfaatdorlik motivatsiya asosida bo'lishini ta'minlash, uni amalga oshirishda esa muayyan sharnoma va ayrim kelishuvlarga tayanish kerak.

Yuklarni o'z vaqtida etkazib berish mijozlarni yuklarini jo'natishga va qabul etishga bo'lgan talablarni o'z vaqtida qondirish bilan chambarchas bog'lik. Masalan, sabzavot mahsulotlarini ularni saqlash joylariga va boshqa joylarga tashish yilning muayyan faslida bajariladi. Bunday shartni bajarmaslikin ularni buzilishiga olib keladi. Tashishni o'z vaqtida bajarish shartnoma yoki rejada ko'zda tutiladi.

Tashishni o'z vaqtida bajarish yuklar xarakteri bilan bog'liq bo'lib, u amalda yukni jo'natish joyidan etkazib berish joyigacha sariflangan muayyan vaqt bilan aniqlanadi. Bu vaqtda jo'natish joyidagi ortishni kutish, va tushirish joyidagi yuk egasiga topsirishgacha bo'lgan kutish vaqtlari ham nazarda tutiladi.

Yuk o'z egalarin buziltirmasdan, zahmat etkazmay va miqdorran kamaytirilmay etkazilishi lozim. Avtotransport korxonalari tashish jaryonida yuklarni to'la-to'kis va sifatini pasaytirmay tashib berishga to'la javob beradilar. Agar yuklar qisman yoki to'la miqdorda yo'qotilsa hamda ularning sifati buzilsa, yukni egasiga topshirishda tegishli dalolatnoma tuziladi. Bunda avtotransport korxonalari mijozga etkazilgan zararni to'liq qoplashi lozim. Bunday jarima miqdori tavar bahosini kamayishi yoki kamomad miqdorida, ammo tovarning hujjatida ko'rsatilgan narxidan baland bo'lmasligi kerak.

Ommaviylashgan va yuk oqimi intensivligi doimiy bo'lgan punktlararo jo'natishlar, tashishni bajaradigan maxsus guruxdagi avtomobillar bilan tashkil etish maksadga muvofiq xisoblanadi. Ommaviy yuk aylanishi, yuklash tushirish punktlarida qo'zgalmas yoki qompleks mixanizatsiyali tashish jarayonini tashkil etish imkonini beradi.

Ayrim xolatlarda yuk qabul qiluvchi punqtlarda ko`p bo`lmagan yuklarni qabul qiladi. Masalan: maktab bufetlarga, mayda sotuv do`kanlarga [non, sut, g`usht va boshqa] moddiy ish tashishlar [belyoni ximiyaviy tozalashga, buyrutma bo`yicha oziq-ovqaq tavarlarini tarkatish, tumanlarga xalq istemol mollari yuklarini tashish va boshqalar [14].

Markazlashtirilgan tashish tushunchasi shuki, transport tashkiloti yuklarni yuk junatuvchi buyurtmasiga binoan barcha iste'molchilarga yetkazadi. Markazlashgan tashishlardagi transport jarayonida tamonlarning o`zaro muomilalari quyidagicha taksimlanadi:

- Transportni buyurtmachisi yuk junatuvchi;
- Yukni ATK tashiydi;
- Yukni yuk qabul qiluvchi tushiradi;
- Yukni ATK kuzatadi;
- Tashish uchun xisobni yuk jo`natuvchi olib boradi;

Markazlashgan tashish afzalliklari quyidagilar:

- Yuklarni ritmli kelish imkoni yaratiladi, ularni etkazish vaqti qisqaradi;
- Xarakatdagi tarkibni, yukni ko`tisidagi bekor vaqt qisqaradi;
- Maxsuslashgan xarakatdagi tarkibni joriy etish imkoni yaratiladi;
- Tashish xajmi kam sondagi xarakatdagi tarkib bilan bajariladi, unimdorligi ko`tariladi;
- Tashish sarfi kamayadi.

Ko`prok samarali vositalaridan biri, bu ishlarning kompleks mexanizatsiyalash imkoni, avtomabillarni bekor turishini qisqartirish, tashish xajmini ko`tarish, bu yuklarni barcha turdagi transportlar, kanteynerlar va tagliklardir.

Kanteyner va tagliklarda tashish:

- Xarakatdagi tarkibni bekor turishini qisqartiradi;
- Yuklash va tushirish ishlarini, transportni barcha bosqichlarida mexanizatsiyalash imkonini yaratadi;

- Mexanizmlardan samarali foydalanish va mustaxkamlangan yuklar guruxi xisobiga tashish xarajatlarini kamaytirish;
- Arzonrok va ochik xarakatdagi tarkibdan foydalaniladi;
- Tara uchun sarf kamayadi, shuningdek yuklarni tashishdi ximoyasini yaxshilaydi.

Kun davomida xarakatdagi tarkibdan maksimal foydalanish, transport jarayonini tez. Qatnovni tashkil etish asoslari, liniyadagi ishlarni tashkil etishga bo'lgan talablar. Xarakatni tashkil etishni asosiy vazifalaridan biri belgilangan davrda rejani bajarish, jumladan kunlik qatnovini tashkil zlashtirish, texnik tezlikni xarakat xafsizligini ta'minlagan xolda ko'tarish, tannarxini kamaytirish mexnat umimdorligini ortirishlardan iborat. Avtomabil transportidagi liniyadagi ishlarga nozimlik xizmati raxbarlik qiladi, xaydovchilarga topshirik beradi. Liniyadagi ish tuzilishi mijoz suroviga va operativ rejani bajarishga tashish jarayonini moslashish kerak. Liniyadagi ishlar ko'p smenalik uzliksiz transport jarayoni asosida tuzilishi kerak. Uning tashkil etish ketma-ketligi 3ta o'zoro bog'lik elementlar: liniyadagi ishlar rejimi, xarakatdagi tarkib va xaydovchi ishlari bilan farqlanadi.

Sochilgan yuklar tarasiz yuklar deb yuritiladi. Ko'pincha tarasiz yuklar inert materiallar qum ,shag'al, sheben, turpoq va boshqa sochilgan yuklar xisoblanadi. Ularni tarasizligi yuklash- tushirish ishlarini mexanizatsiyalash imkonini beradi, bu esa tashish tannarxini arzonlashtirib yuk avtomobillini universal va samosval turlaridan foydalanish imkonini beradi. Bunday yuklar qurilishda qishloq xojaligida , axolini istemoliga asosan tashiladi. Yuk xarakatidagi tarkib qatnovi quyidagi yo'nalishlar asosida bo'lishi mumkin: mayatnikli, xalqali radial va ilmoqli. Mayatnikli deb ikki kaytariluvchi nuktalar bo'yicha izidan katnovga aytiladi.

5. ANDIJON SHAHRIDA YUK TASHISH TRANSPORTI QATLAMINI TAKOMILLASHNI TASHKIL QILISH.

5.1 ANDIJON SHAHRIDA YUK TASHISH TRANSPORT TURINI TAHLIL QILISH

Shahar yuk tashish transportida ekspluatatsion jarayonida MAN avtobusi, KAMAZ va ZIL MMZ o`ziag`darar, LABO, yuk avtomobillari faoliyat ko`rsatadi.

Ekspluatatsion jarayoni baholash uchun ekspluatatsion tahlil qilish va raqobatbardoshlik darajasi degan ko`rsatkichlardan foydalaniladi [15].

Ekspluatatsiyaga tahlil qilish kategoriyasini kiritishdan maqsad ekspluatatsion faoliyatni talabga qarab kurashish qudratini yaratishdir. Tadqiqotni ob'ekti sifatida shahardagi yuk tashish avtomobil transportidagi tashish jarayoni olindi. Yuk tashish transportida tahlil qilish kategoriyasini tub ma'nosi ekspluatatsion talabning o`zgarishiga qarab xizmat ko`rsatish imkoniyatini sozlash yoki bunyod qilishdir. Bu ekspluatatsion jarayoni tashkil etuvchi asosiy vositalarni yangilanishi uchun ichki investitsiya kiritishni matevatsiyalash yo`nalishini aniqlash va raqobat muxitini rivojlantirish bilan yuk tashish jarayonini ximoyalashni tashkil qilishdir. Andijon shahrida yuk tashish avtotransportida ekspluatatsion tahlil qilish ko`rsatkichlarini ishlab chiqish bilan jismoniy va yuridik shaxslarni transportga bo`lgan talabi o`rganildi, mijozlar uchun qulay yuk avtomobillarini inert materiallari bozorida me'yordan ortiq xaridor kutishi, qurilish tashkilotlarida esa yuk ko`tarish qobilliyat baland avtomobillar olishga intilishi aniqlandi.

Shahar yuk tashish transportining ekspluatatsion tahlil qilish deb sutkaning barcha soatlarida yuklarni tashish talabini qondira olish qobiliyatini shakillantirish holatiga aytiladi. Buning uchun Andijon shahrida mijozlarga turli turdagi yuk avtomobillari bilan xizmat ko`rsatish darajasi o`rganildi. Barcha tansport turli mulkchilikdagi avtotransportlar bo`lib ular orasida erkin raqobat muxiti yaratildi, tashish turlari orasidagi tariflar erkinlashtirildi.

Shahar yuk tashish transportining ekspluatatsion tahlil qilish ko`rsatkichlariga: choraxalarni ko`pligi; koproq kichik hajimligi; narxni bozorda kuniga o`zgaruvchanligi; mulkning turlari bo`yicha: masuliyati cheklangan jamiyat, ijara,

individual xususiy; tashish xavfsizligi darajasi; avtomobillarning uyda saqlanishi; uyishmalarda saqlash uchun joylarni kamligi hisoblanadi.

Andijon shaqar yuk tashish transportining ekspluatatsion jarayonida asosan o`ziag`darar yuk avtomobillar Zil-MMZ; KAMAZ5511; MAN26280; bortli avtomobillar: Labo; GAZEL; Otayo`l; Zil-130; KAMAZ; faoliyat ko`rsatadi. Asosiy yonilg`i metan gazi va dizil yonilg`isi hisoblanadi.

Shahar yuk tashish transportining raqobatbardoshlik darajasini yuk avtotransport turlari bo`yicha aniqlash uslibi 5.1-jadvalda keltirildi.

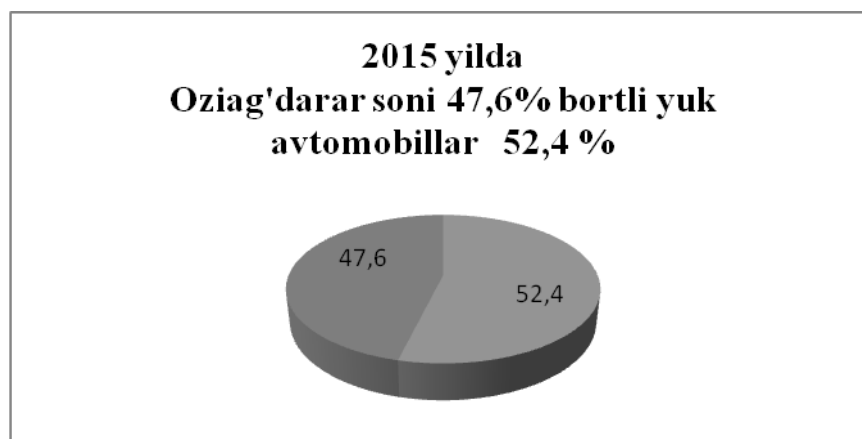
5.1. 1-jadval

Shahar yuk tashish o`ziag`darar avtotransportining raqobatbardoshlik darajasi bo`yicha tahlili (ball o`lchovida)

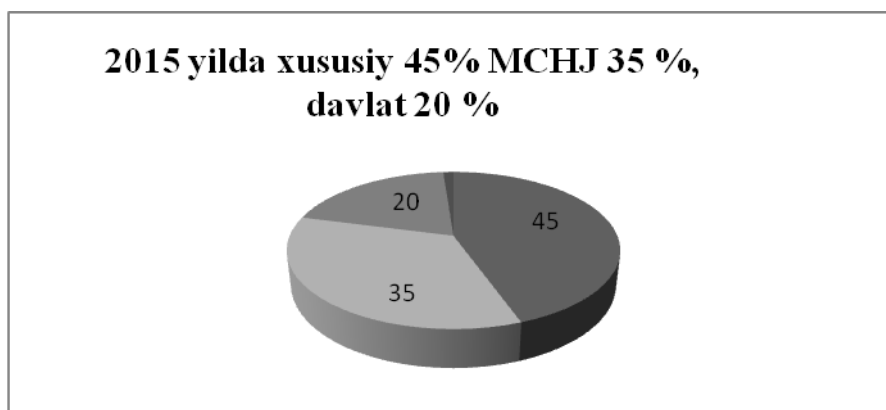
Avtotransport rusumi	modeli	Zil-MMZ	KAMAZ5511	MAN26280
Xar bir turlar 10 balli tizimda				
TXK vaJTga talabliylk, yoki ballda	m.so`m/ 1000km	70000/4	67000/5	65000/6
Manevrchanliylk	ball	4	5	6
Olingan daromad	so`m/km	3750 /4	5000 /5	6250/6
Tashish narxi qulayliligi ballda	so`m/ 1t	833 /4	500 /5	312/6
Mulkning turlari bo`yicha, ball hisobida				
MChJniki	ball	4	5	6
Davlat	ball	3	4	5
Individual xususiy	ball	4	7	8
Tashish xavf-sizligi	ball	4	5	6
Transportning marshrut-ga mosligi,	ball	4	4	5
Og`ir yo`l sharoitiga chidamliligi	ball	4	6	8
Jami, raqobat darajasi	ball	39	51	56

Shahar yuk tashish transportining raqobatbardoshlik darajasini aniqlash bo`yicha yo`nalishdagi yuk transportlar ichida olingan natijalarga ko`ra MAN rusumli o`ziag`darar 56 ballga ega bo`ldi.

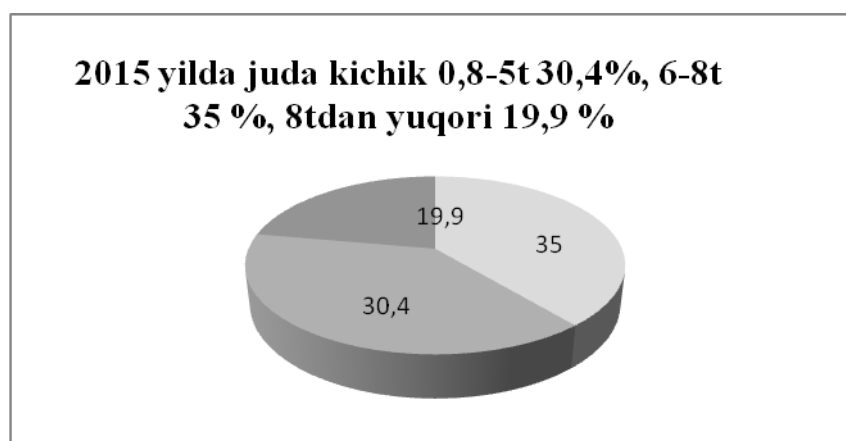
5.1.1 Rasm. Andijon shaqarda yuk tashish avtomobillarining o`ziag`darar va bortli turlari bo`yicha ulushini o`zgarish dinamikasi



5.1.2 Rasm Andijon shaqarda yuk tashish avtomobillarining mulkchilik turi bo`yicha ulushini o`zgarish dinamikasi.



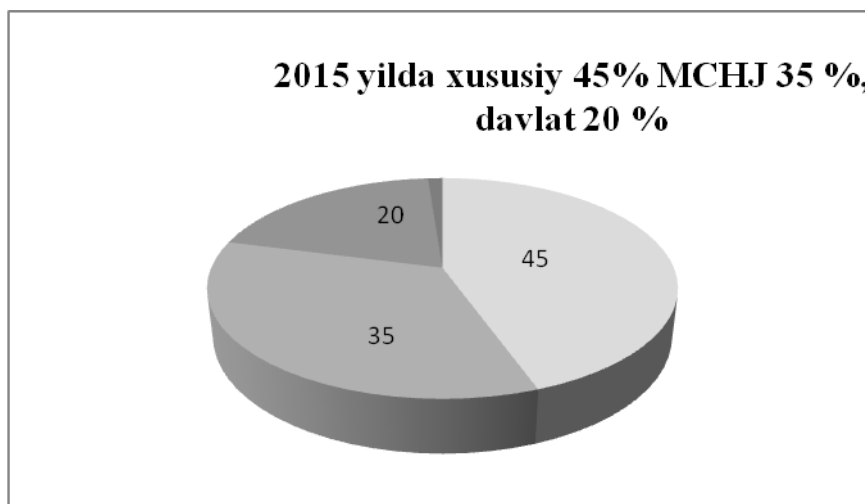
5.1.3 Rasm. Andijon shaqarda yuk avtomobil tarkiblarini yuk ko`tarish qobiliyati bo`yicha o`zgarish dinamikasi.



5.2. ANDIJON SHAHRIDA YUK TASHISH TRANSPORTINI TIZIMLASHTIRISHNI TASHKIL QILISH.

Andijon shahridagi yo'lovchi avtotransport mulkchilik nuqtai nazaridan taqlil qilganimizda asosiy mulk ulush jixatidan xususiy individual mulk 45%ni, MCHJ 35 %ni davlat mulki 20% ni tashkil etdi. Xususiy individual mulkni rivojlanishini sababi soliq stavkasi xususiy individual mulk tashish turida 6 foizga teng qisqa, tashuvchida motivatsiya yuqori bo'lganligi uchun oxirgi 2014-2015 yillarda shahrda qurilish rivojlanib yuk tashuvchilarga bozorida talab o'sganligi bu mulk turini rivojlantirishga olib keldi. MCHJ ko'pincha qo'l ostidagi transportlarni yetarli ish bilan ta'minlay olmasligi, ko'pincha bu turdagi avtomobillar ijarada ishlaganligi, ishni haydovchini o'zi topganligi bu turdagi mulkni rivojlanishiga imkon bermayapdi. Davlat mulkidagi avtomobillar ham ish bilan ta'minlanishi stixiyali bozorda bo'lgani uchun faqat ijara uslubida, faqat yirik obektlar qurilganda bug'doy o'rimida ish bilan ta'minlanadi xolos, shuning uchun bunday mulkni rivojlanishiga bozor munosabatlari sharoitida ko'p to'siqlar paydo bo'lishidir [16].

5.2.1 Rasm Andijon shaharda yuk tashish avtomobillarining mulkchilik bo'yicha ulushini o'zgarish dinamikasi.



Yuk tashish avtomobil transportida asosiy muammo xizmat ko'rsatilib xaqini olish kechib yuk saroylarini tanazulga uchrashini tezlashtirib kelmoqda. Bunday muammoni xal qilishni yo'llaridan biri yuk avtomobillariga terminallarni o'rnatish xizmat xaqini joyida hisoblashish imkonini beradi. Andijon shaharida yuk avtomobillarini topish uchun bozorga chish kerak. Bozorda barcha turdagi avtomobil

haydovchilari ko`p vaqtini mijoz kutib bekordan o`tkazmoqda. Ularni bir-biriga bog`lovchi mexanizm yo`q. Masalan tekshirganimizda quydagi avtomobillar mijozlarini kutib turgan avtomobillardir:



5.2.1 Rasm. Yuk avtomobilli mijoz kutib turganda tahli uchun olindi.



5.2.2 Rasm Kichik tonnajli xususiy yuk avtomobili mijoz kutib bozor oldida turganda tahlil uchun olindi. Mulk turi individual xususiy uyushmaja a'zo bo`lgan xolda faoliyat ko`rsatmoqda.



5.2.3 Rasm ISUZU yopiq kuzovli avtomobillarni bozorda mijoz kutib turgan vaqida tahlil uchun olindi.



5.2.4 Rasm Sinoturk yuqori tonnajli avtomobilni liniyada bekor turgan holatda tahlil uchun olindi



5.2.5 Rasm Kamaz o'zi ag'darar yuk avtomobilni liniyada
ish vaqtda tahlil uchun olindi



5.2.6.Rasm Kichik tonnajli yuk tashuvchi avtomobillarni
bozor oldida mijoz kutib turganda tahlil uchun olindi.



5.2.7 Rasm. Katta tonnajli o'ziag'darar yuk tashish avtomobilli bozor oldida turganda tahli uchun olindi.

Yuqoridagi foto lavhalarga asoslangan holda xozirgi kunda yuk avtomobillari mijoz bilan faqat bozorlarda yo'llarda uchrashishi, ularning ko'p vaqti bir-birini kutish bilan o'tmoqda. Bozorlarda mijozlarni kutib turishni afzal tomoni xizmat uchun xaq to'lash joyida xal qilinadi, yomon tomoni bekor turi vaqti oshib xizmat narxi ko'tarilishdadir.

Ushbu yuk avtomobillarni mijoz kutib turishini kamaytirish uchun quydagi sxema orqali yuk avtomobilli va mijozni bog'lashlikni taklif etamiz.

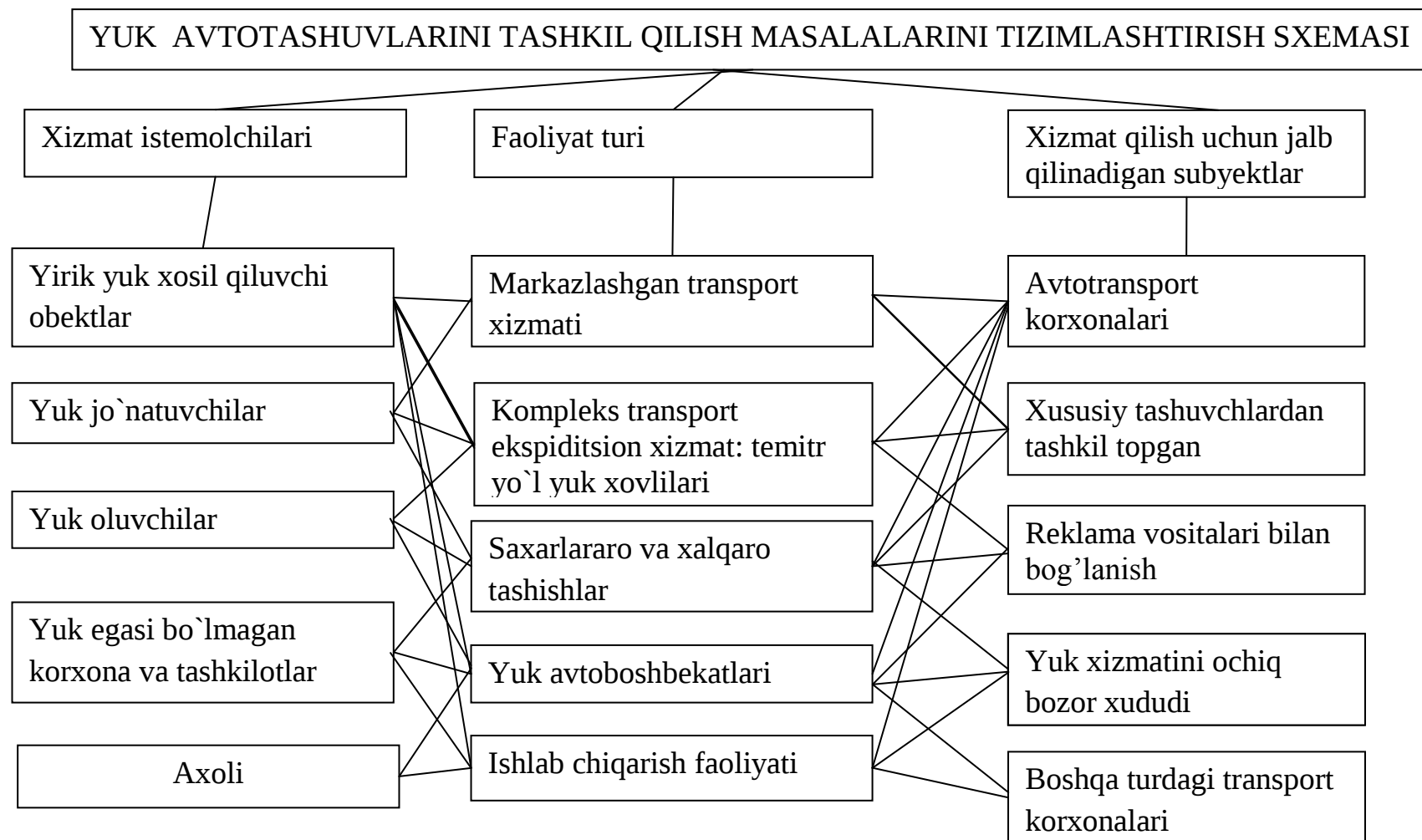
2014 yil ekspluatatsion tahlil qilish ko'rsatkichlari bo'yicha yuk avtomobillarini bozardagi xolatini o'rganish natijalariga ko'ra tashish turlardagi xarakatdagi tarkiblarni ichida Zil-MMZ 39 ballga, KAMAZ5511 51 ballga shaharda MAN26280 56 ballga ega bo'lib, bulardan raqobatbardoshlik darajasi 56 ball bo'lgan o'ziag'darar MAN26280 yuk avtomobili yuqori bo'ldi [17].

Yuk avtotashuvlarini tashkil qilish masalalarini tizimlashtirish orqali bozorda ko'p vaqtini bekor o'tkazayotgan avtomobillar uchun ish topib ulardan foydalanish samaradorligi oshiriladi. Buning uchun bozorga dispetcherlik maskani o'rnatilishi kerak. Dispetcherlik maskanini fazifasi bozordagi ishlashga soz yuk avtomobillarini ro'xatga olib ularni istemolchilarga yetkazib ko'maklashish hisoblanadi.

Avtomobillarga ish topib bergani uchun ulardan 3-5 foizgacha shartnoma asosida xaq to`lanadi.

Avtomobillarni bekor turishi qisqarishi hisobidan tashish tarifini qisqatirishga erishiladi. Reklama uchun to`lov xar bir operatsiyadan 1 foiz to`lov o`rnatiladi.

5.2.1-5.2.6.Rasmlardan yuk avtomobilarini faoliyati tahlil qlinganda yuk jo`natuvchi yuk oluvchilar , avtokorxonalar va avto uyishmalarni bir biriga bog`lan tizimini ishlab chiqisni taqazo qilmoqda. Bu masalani xali qilish uchun qiyida 5.2.7 rasmdagi yuk tashish jarayonini tizimlashtirish taklif qilinadi.



5.2.7. Rasm yuk tashishni jarayonini tizimlashtish sxemasi

5.3. ANDIJON SHAHRIDA YUK TASHISH TRANSPORTINI YONILG'I-DAN FOYDALANISH BO`YICHA TAHLIL QILISH.

«Avtokombinat» OAJ misolida 2012-2014 yillardagi dizelli va gazli yuk avtomobillarning solishtirma tahliliga ko`ra yuk avtomobillarining yoqigi tejamliliginihg o`zgarish dinamikasi o`rganilganda quyidagi holat aniqlandi:

1 Ro`yxatdagi avtomobilar soni 2012 yilda 87 dona bo`lib 2013 yilda o`tgan yilga nisbatan 3 taga qisqargan, 2014 yilda o`tgan yilga nisbatan 1 taga qisqargan yoki bazaga nisbatan 4 taga qisqargan [18].

2. Ishdagi mashina kunlar 2012 yilda 17172 mkun bo`lib 2013 yilda o`tgan yilga nisbatan 7,6 foizga qisqargan, 2014 yilda o`tgan yilga nisbatan 16,6 foyzga qisqargan yoki bazaga nisbatan 77,1 foyzni tashkil etgan.

3. Umuy bosib o`tilgan yo`l 2012 yilda 1298300 km bo`lib 2013 yilda o`tgan yilga nisbatan 105699 kmga qisqargan, 2014 yilda o`tgan yilga nisbatan 130051ga qisqargan yoki bazaga nisbatan 81,8 foyzni tashkil etgan

3.1. Shundan: dizelli avtomobillar bilan bosib o`tilgan masifa 2012 yilda 831590 km bo`lib 2013 yilda o`tgan yilga nisbatan 56400 kmga qisqargan, 2014 yilda o`tgan yilga nisbatan 64078ga qisqargan yoki bazaga nisbatan 75,2 foyzni tashkil etgan

3.2. Gazli avtomobillar bilan bosib o`tilgan masifa 2012 yilda 466720 km bo`lib 2013 yilda o`tgan yilga nisbatan 49309 kmga qisqargan, 2014 yilda o`tgan yilga nisbatan 66023kmga qisqargan yoki bazaga nisbatan 75,2 foyzni tashkil etgan

4. Yuk bilan bosib o`tilgan masifa 2012 yilda 686846 yukli yo`l bo`lib 2013 yilda o`tgan yilga nisbatan 8,2 foyzga qisqargan, 2014 yilda o`tgan yilga nisbatan 21,2 foyzga qisqargan yoki bazaga nisbatan 18 foyzga qisqargan.

4.1 Dizelli avtomobillarda yuk bilan bosib o`tilgan masifa dizelli avtomobillarda 2012 yilda 508266 yukli yo`l bo`lib 2013 yilda o`tgan yilga nisbatan 8,7 foyzga qisqargan, 2014 yilda o`tgan yilga nisbatan 11,5 foyzga qisqargan yoki bazaga nisbatan 18 foyzga qisqargan.

4.2 Gazli avtomobillarda yuk bilan bosib o`tilgan masifa 2012 yilda 118580 yukli yo`l bo`lib 2013 yilda o`tgan yilga nisbatan 40,4 foyzga qisqargan, 2014 yilda

o'tgan yilga nisbatan 8,8 foyzga qisqargan yoki bazaga nisbatan 28,2 foyzga o'sgan.

5. Tashilgan umumiy yuk hajmi 2012 yilda 294 tonna bo'lib 2013 yilda o'tgan yilga nisbatan 7,5 foyzga qisqargan, 2014 yilda o'tgan yilga nisbatan 6,6 foyzga qisqargan yoki bazaga nisbatan 13,6 foyzni tashkil etgan.

5.1 Dizelli avtomobillarda tashilgan umumiy yuk hajmi 2012 yilda 192 tonna bo'lib 2013 yilda o'tgan yilga nisbatan 11 foyzga qisqargan, 2014 yilda o'tgan yilga nisbatan 5,3 foyzga qisqargan yoki bazaga nisbatan 15,7 foyzni tashkil etgan.

5.2 Gazli avtomobillarda tashilgan umumiy yuk hajmi 2012 yilda 102 tonna bo'lib 2013 yilda o'tgan yilga nisbatan 1 foyzga qisqargan, 2014 yilda o'tgan yilga nisbatan 9 foyzga qisqargan yoki bazaga nisbatan 10 foyzni tashkil etgan.

6. Umumiy yuk aylanmasi 2012 yilda 3311 tkm bo'lib 2013 yilda o'tgan yilga nisbatan 4,6 foizga qisqargan, 2014 yilda o'tgan yilga nisbatan 10 foyzga qiskargan yoki bazaga nisbatan 14,2 foyzni tashkil etgan.

6.1 Dizelli avtomobillarda umumiy yuk aylanmasi 2012 yilda 2125 tkm bo'lib 2013 yilda o'tgan yilga nisbatan 9,6 foizga qisqargan, 2014 yilda o'tgan yilga nisbatan 5,5 foyzga qiskargan yoki bazaga nisbatan 14,5 foyzni tashkil etgan.

6.2 Gazli avtomobillarda umumiy yuk aylanmasi 2012 yilda 1186 tkm bo'lib 2013 yilda o'tgan yilga nisbatan 4,3 foizga qisqargan, 2014 yilda o'tgan yilga nisbatan 17,4 foyzga qiskargan yoki bazaga nisbatan 13,8 foyzni tashkil etgan.

7. Umumiy daromad 2012 yilda 534342m.so'm bo'lib 2013 yilda o'tgan yilga nisbatan 15,5 foizni tashkil etgan, 2014 yilda o'tgan yilga nisbatan 2,9 foyzga o'sgan, yoki bazaga nisbatan 118,5 foyzni tashkil etgan

7.1 Dizelli avtomobillarda umumiy daromad 2012 yilda 436676 m.so'm bo'lib 2013 yilda o'tgan yilga nisbatan 115,3 foizni tashkil etgan, 2014 yilda o'tgan yilga nisbatan 2,7 foyzga o'sgan, yoki bazaga nisbatan 118,5 foyzni tashkil etgan

7.2 Gazli avtomobillarda umumiy daromad 2012 yilda 186666 m.so'm bo'lib 2013 yilda o'tgan yilga nisbatan 115,7 foizni tashkil etgan, 2014 yilda o'tgan yilga nisbatan 3,2 foyzga o'sgan, yoki bazaga nisbatan 119,5 foyzni tashkil etgan

8. Yo`ldan foydalanish koeffitsenti 2012 yilda 0,529, 2013 yilda 0,529 va 2014 yilda 0,530 ishlamagan.

8.1 Dizelli avtomobillarda yo`ldan foydalanish koeffitsenti 2012 yilda 0,620, 2013 yilda 0,622 va 2014 yilda 0,626.

8.2 Gazli avtomobillarda yo`ldan foydalanish koeffitsenti 2012 yilda 0,364, 2013 yilda 0,368 va 2014 yilda 0,347.

9. Saroydan foydalanish koeffitsenti 2012 yilda 0,220, 2013 yilda 0,209 2014 yilda 0,204 tashkil etgan yoki bazaga nisbatan 7,3 foyzga qisqargan.

10. Rakobatbardoshlik darajasi 2012 yilda 2,58 bo`lib 2013 yilda o`tgan yilga nisbatan 102,3 foizni tashkil etgan, 2014 yilda o`tgan yilga nisbatan 101,1 foizni tashkil etgan yoki bazaga nisbatan 103 foizni tashkil etgan

10.1. Dizelli avtomobillarda rakobatbardoshlik darajasi 2012 yilda 2,55 bo`lib 2013 yilda o`tgan yilga nisbatan 97,2 foizni tashkil etgan, 2014 yilda o`tgan yilga nisbatan 102,8 foizni tashkil etgan yoki bazaga nisbatan 100 foizni tashkil etgan

10.2. Gazli avtomobillarda rakobatbardoshlik darajasi 2012 yilda 2,54 bo`lib 2013 yilda o`tgan yilga nisbatan 116,5 foizni tashkil etgan, 2014 yilda o`tgan yilga nisbatan 98,3 foizni tashkil etgan yoki bazaga nisbatan 114,5 foizni tashkil etgan

Uqoridagi tahlil natijalariga qaraganda, oxirgi uch yilda saroydagi avtomobillarning eskirib qisqarib borishi 4,6 %, dizel yonilg`isi bilan ishlash hajmi 14,5% qisqarishi, gaz yonilg`isi bilan ishlash 19,5 % ga osishi aniqlandi. Avtokombinatda 14,5 asosiy texnik-iqtisodiy ko`rsatkichlarni pasayishi kuzatildi.

2015 yil tahlil natijalariga ko`ra jami ish hajmini 45,7 % dizel yonilgisida, 5,8 % bendinda, 48,5% gaz yonilgisidan foydalanilayotgani ma`lum bo`ldi.

Buning asosiy sababi katta hajimdagi yuk tashish transportiga buyritamachilar o`ta qisqargani, soliq stavkasini yuqoriligi, sabab bo`lgan. Bundan tashqari raqobatbardosh avtomobillarni kamayib yangi avtomobillarni sotib olishga kredit mablag`larning yetishmasligidir.

5.3.1- jadval

«Avtokombinat» OAJda yuk avtomobillarining yoqigi tejamliyliginihg o`zgarish tahlili

№	Ko`rsatkichlar nomi	O`lch birligi	2012yil	2013yil	2014yil	2014 yilda 2012 nisbatan yilga o`zgarishi		2014 yilda 2013 nisbatan yilga o`zgarishi	
						+, -	%	+, -	%
1	Ro`yxatdagi avtomobilar	dona	87	84	83	- 4	95,4	-1	98,8
2	Ishdagi mashina kunlar	mkun	17172	15872	13241	-3931	77,1	-2631	83,0
3	Umuy bosib o`tilgan yo`l	km	1298300	1192601	1062550	-235750	81,8	-130051	89,0
3.1	Dizelli avtomobillar bilan bosib o`tilgan masifa	km	831590	775190	711112	-120476	85,5	-64078	91,7
3.2	Gazli avtomobillar bilan bosib o`tilgan masifa	km	466720	417411	351388	-115332	75,3	-66023	84,2
4	Yuk bilan bosib o`tilgan masifa	yukli km	686846	630928	563125	-123721	82	-67803	78,8
4.1	Dizelli avtomobillarda	yukli km	508266	464383	411081	-97185	80,8	-411080	88,5
4.2	Gazli avtomobillarda	yukli km	118580	166565	152044	+33464	128,2	-14521	91,3
5	Tashilgan umumiy yuk hajmi	m.tonna	294	272	254	-40	86,4	-18	93,4
5.1	Dizelli avtomobillarda	m.tonna	192	171	162	-30	84,3	-9	94,7
5.2	Gazli avtomobillarda	m.tonna	102	101	92	-10	90,0	-9	91

6	Umumiy yuk aylan masi	m.tkm	3311	3160	2840	-471	85,8	-320	90
6.1	Dizelli avtomobillarda	m.tkm	2125	1922	1817	-105	85,5	-105	94,5
6.2	Gazli avtomobillarda	m.tkm	1186	1238	1023	-215	86,2	-215	82,6
7	Umumiy daromad	m.so`m	534342	617245	635145	+17900	118,5	+17900	102,9
7.1	Dizelli avtomobillarda	m.so`m	347676	401155	412141	+10986	118,5	+401154	102,7
7.2	Gazli avtomobillarda	m.so`m	186666	216090	223004	+6914	119,5	+6914	103,2
8	Yo`ldan foydalanish koefitsenti	koef	0,529	0,529	0,530	+0,001	100,2	+0,001	100,2
8.1	Dizelli avtomobillarda	koef	0,620	0,622	0,626	+0,006	100,9	0,004	100,6
8.2	Gazli avtomobillarda	koef	0,364	0,368	0,347	-0,017	95,3	-0,021	94,3
9	Saroydan foydalanish koefitsenti	koef	0,220	0,209	0,204	-0,016	92,7	-0,005	97,6
10	Rakobatbardoshlik darajasi	tkm/km	2,58	2,64	2,67	+0,09	103	+0,03	101,1
10.1	Dizelli avtomobillarda	tkm/km	2,55	2,48	2,55	-	100	+0,07	102,8
10.2	Gazli avtomobillarda	tkm/km	2,54	2,96	2,91	+0,37	114,5	-0,05	98,3

M'anbaa: «Avtokombinat» OAJning hisobot materiallaridan olindi.

6. IQTISODIY QISM

Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishni iqtisodiy asoslash.

Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishni iqtisodiy asoslash orqali uni amaliyotga joriy etiladi [19]. Iqtisodiy asoslashda barcha o'zgarishlarni qiymat jixatidan xozirgi kundagi bozordagi resurs narxlaridan foydalangan holda, ko'rsatiladigan xizmatni raqobat darajasi o'zgargan, shunigdek shu kundagi loyiha orqali tayyorlangan xizmat narxi hisoblanib bozordagi narxga solishtiriladi, xizmat ko'rsatish dasturini tuzishda raqobat daraja hisobga olinadi. loyihani amalga oshirish uchun kerakli mablag'ni bank kredit foizi hisobga olinadi, uni bankga qaytarish muddati shartdan oshib ketmasligi kerak. Bunday iqtisodiy asoslash quydagi ketma-ketlikda amalga oshiriladi :

1. Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishnining, dastlabki ma'lumotlari 1-jadvalga tuldiriladi.
 2. Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishnining, asosiy fondi hamda ishlab chiqarish fondi hisoblab chiqiladi.
 3. Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishnining, yillik xizmat ko'rsatish hajmi va tayorlov narxi (xizmat birligiga) hisoblanadi.
 - 4 Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishnining, ishlab chiqarish dasturi tuziladi. Undan olinadigon daromad tannarx, yalpi foyda, amartizatsiya va samaralar hisoblanadi.
 - 5 Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishnining o'zini oqlash muddati hisoblanadi.
 6. Asosiy fondlardan foydalanish ko'rsatkichlari: fond qaytimi aylanma fondlarni aylanishi soni, yillik mehnat unumdorligi, rentabelliklar hisoblanadi.
- I. Xizmat ko'rsatish jaroyonida qatnashadigan, jixozlar, resurslar, ularni bozordagi narxlari va sarf me'yorlari (6.1-jadval) hisoblanadi.

№	Ko`rsatkichlar nomi	O`lchov birligi	Qiymati
1	Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish	dona	1
2	yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish loyiha qiymati	m.so`m.	3000
4	Transport qatlamini nazorat qilish unimdorligi	naz/ kun	0,2
5	Xodimlar soni: Nazoratchilar	nafar	3
6	Smena soni	smena	1,5
7	Asosiy ishchilar o`rtacha oyligi	m.so`m.	1000,800
8	Oydagi kunlar soni	Kun	30

II. Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishning asosiy va xizmat ko`rsatish fondi hisoblab chiqiladi.

Shuningdek ish tashkil qilishdagi xizmat ko`rsatish fondini hisoblash. (baxosi)

1).Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish jixozlari: Neksiya uchun to`lov 250 m so`mdan bir xaftalik to`lov \*7=1750 m so`m.

Komp'yuter Not buk 1600 m so`m. Jami asosiy vositalar 3350 m so`m tashkil qiladi.

$$\Phi_{jz} = 3000 \text{ m so`m.}$$

2) Jami asosiy fond qiymati $\Phi_{as} = 3350 \text{ m so`m}$

4) Aylanma fond qiymati $\Phi_{ay} = \Phi_{as} * 0,14 = 3350 * 0,14 = 469 \text{ m so`m}$

5) Ishlab chiqarish fondini umumiy qiymati “ $\sum \Phi_{ich}$ ” fondini topamiz.

$$\sum \Phi_{ich} = \Phi_{as} + \Phi_{ay} = 3350 + 469 = 3819 \text{ m so`m}$$

6) Ishlab chiqarish fondini tashkil qilish uchun ustama xarajat (kredit to`lov foizi) larini hisoblaymiz.

$$\Delta \Phi_{ich} = \Phi_{ich} * K = 3819 * 0,14 = 535 \text{ m so`m}$$

7) Ishni tashkil kilish va kredit tulovini xisobga olgan xoldagi jami kapital xajimni topamiz.

$$K = \sum \Phi_{ich} + \Delta \Phi_{ich} = 3819 + 535 = 4354 \text{ m so`m}$$

III Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishning yillik xizmat ko`rsatish hajmi va tayorlov narxi (xizmat birligiga) xisoblanadi

a) yillik xizmat ko`rsatish xajmi:

$$\sum Q = D_{n1} * D_{ik} = 0,2 * 30 = 9 \text{ naz/oy, bundan}$$

$$D_{n1} - \text{Transport qatlamini tekshirish unimdorligi } 9 \text{ naz/30 kun} = 0,3 \text{ naz/kun}$$

$$D_{ik} - \text{kalendar kunlar, 30 kun}$$

IV Andijon shahrida yul tashish transporti qatlamini tahlil qilishning xizmat birligi narxi topiladi. Unda olinadigan daromad tannarx, yalpi foyda, amortizatsiya va samaralar hisoblanadi. Tahlil guruxini xizmat ko`rsatish birligini tayyorlov narxi quydagi model bilan topiladi:

$$D_1 = M_1 + X_5 + X_6 + X_8 + X_9,$$

M_1 mahsulot birligiga mehnat sarfi.

X_5 amortizatsiya sarfi

X_6 xo`jalik xarajatlar

X_8 yalpi foida

X_9 , foyidan yol fondi uchun ajratma

A) M_1 –Dastgoh ishchisi (xaydovchi) uchun oylik maosh xarajatlarini hisoblash

$$M_1 = T_{um} * C_r * K_d * 1,48 / \sum Q;$$

Bunda: T_{um} – loyihalangan dastgohni yillish ish soati

K_d – rejani oshirib bajarishni xisobga oluvchi koeffitsenti 1.2

$$T_{um} = D_{ik} * T_c * n * N_{ia} = 30 * 7 * 1,5 * 3 = 945 \text{ soat/ oy}$$

D_{ik} – ishchi kuchlar soni 30 kun

T_c – smena davomiligi 7 soat;

n - smena soni 1,5 ta

N_{ia} - Ishdagi nazoratchilar soni 3 nafar

$$M_1 = T_{um} * C_r * K_d * 1,48 / \sum Q = 945 * 6797 * 1,48 / 9 = 1056250 \text{ so`m/naz, bunda}$$

$C_T - (M/F)K_1 = \frac{1000000}{169,2} * 1,15 = 6797 \text{ so`m/ naz, bunda}$
 M – jixoz ishchisining oylik ish haqi hajmi; 1000 m.so`m
 F – oylik balans soati 169,2 soat

K_1 – tuman ko`effitsienti 1,15;

K_d – rejani oshirib bajarishni hisobga oluvchi koffitsienti (1,2);

j – jixoz ishchisini muvozanatlovchi koffitsienti;

$\sum L_{um}$ – yillik avtomobillarning umumiy yurgan yo`li

B) 0,48 – ijtimoiy ajratmalar;

6) Asosiy vositani tiklash sarfi.

$$X_5 = K * E_H / \sum Q$$

$$X_5 = 4354\ 000 * 0,15 / 9 = 97000 \text{ so`m/km}$$

K – Asosiy vositanini balansdagi bahosi.

Nazorat tahlil uskanalari 4354 m.so`m

E_H – 0,15 samaradorlikni me`yoriy koeffitsienti.

D_{ik} – yildagi ishchi kunlar

l_{kun} – kunlik o`rtacha probeg.

7) « X_y » to`liqsiz tannarxni hisoblaymiz.

$$X_y = m_1 + X_5 = 1056250 + 0 + 0 + 0 + 0 + 97000 \\ = 1618000 \text{ so`m/naz;}$$

$$X_m = X_y + X_6 + X_9 = 1618 + 490 + 98 = 2206 \text{ so`m/km;}$$

$$X_6 = D_1 * \eta_6 = 2452 * 0.20 = 490 \text{ m so`m/km}$$

$$X_9 = D_1 * \eta_9 = 2452 * 0.04 = 98 \text{ m so`m/km}$$

To`liqsiz tannarxni daromaddagi ulushini aniqlaymiz η_{xy} .

$$\eta_{xy} = 1 - (\eta_6 + \eta_8 + \eta_9) \quad \eta_6 = 0.20 \quad \eta_8 = 0.10 \quad \eta_9 = 0.04$$

$$\eta_{xy} = 1 - (0.20 + 0.10 + 0.04) = 0,66$$

8) Hisobdagi 1 km avtomobilni umumiy yo`li uchun D_1 tarifni aniqlaymiz.

$$D_1 = X_y / \eta_{xy};$$

$$D_1 = 1618,5 / 0,66 = 2452 \text{ m so`m/naz}$$

10) Yillik ishlab chiqarish dasturini aniqlaymiz. $\sum D_1$; $\sum X_m$; $\sum X_8$.

$$\Sigma D_1 = D_1 * \Sigma L_{um}$$

$$\Sigma D_1 = D_1 * \Sigma Q = 2452 * 6 = 15252 \text{ m. so`m/yil}$$

$$\Sigma X_m = X_m * \Sigma Q = 2206 * 6 = 13236 \text{ m. so`m/yil}$$

$$\Sigma X_8 = \Sigma D_1 - \Sigma X_m = 15252 - 13236 = 2016 \text{ m.so`m/yil}$$

$$X'_8 = \Sigma X_8 * j_{sol} = 2016 * 1 = 2016 \text{ so`m/yil, bunda}$$

J_{sol} – foydadan soliq to`lashni hisobga oluvchi koeffitsient (1).

1) Olingan kreditni qoplashni ichki imkoniyatini aniqlaymiz.

$$\Sigma X_{im} = \Sigma X_5 + \Sigma X_8 = 582 + 2016 = 2598 \text{ m.so`m/yil}$$

$$2) \Sigma X_5 = X_5 * \Sigma Q * j_r = 97000 * 6 * 1 = 582 \text{ m.so`m/yil}$$

Loyiha uchun olingan kapital qo`ilmani bankga qaytarish muddatini aniqlaymiz. loyihalangan Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilishning qoplash muddatini aniqlaymiz.

$$T_{o`k} = \Sigma \Phi_{ich} / \Sigma X_{im} = 3899 : 2598 = 1,5 \text{ yil}$$

VI. Asosiy fondlardan foydalanishni bir qator ko`rsatkichlari: fond qaytimi, aylanma fondlarni aylanish soni, tannarx, unimdorlik, ishlab chiqarish rentabelligini aniqlaymiz.

1) Fond qaytimi koeffitsientini aniqlaymiz K_{fq}

$$K_{fq} = \Sigma D_1 / \Phi_{ich} = 15252 / 3899 = 3,9 \text{ so`m/so`m, bunda}$$

2) Modernizatsiyadan olingan samara hajmi

$$3) \Theta = \Sigma X_{im}.$$

4) Unimdorlikni aniqlaymiz.

a) texnologik ishchilarga

$$\Pi_{tex} = \Sigma D_1 / P_r = 15252 / 2 = 7626 \text{ m.so`m/odam, bunda}$$

P_{tex} – texnologik ishchilar soni (jixoz ishchlari va ustalar)

b) umumiy ishchilar

$$\Pi_{um} = \Sigma D_1 / P_{um} = 15252 / 3 = 5084 \text{ m.so`m/odam, bunda}$$

$$P_{um} = P_{tex} + P_{bsh} = 2 + 1 = 3 \text{ odam., bunda}$$

P_{bosh} – rahbarlar va mutaxassislar 3 nafar

Shunday qilib qilingan Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish uchun sariflangan mablag' berilgan taklif natijalaridan olingan ijtimoiy samara hisobiga loyiha uchun sarf 1,5 yilda o'zini qoplaydi, shunigdek bajarilgan loyiha shu kundagi bozor talabidan kelib chiqqan loyiha degan xulosaga kelindi.

**ANDIJON SHAHRIDA YUK TASHISH TRANSPORTI QATLAMINI
TAHLIL QILISHNINING TEXNIK IQTISODIY KO'RSATKICHLARI**

№	Ko'rsatkich nomlari	Shartli belgilar	O'lchov bir.	Qiymati.
1	Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish	N_p	kom	1
2	Asosiy ish.fondlari	$\sum \Phi_{as}$	m.so'm	3000
3	Aylanma fondler hajmi.	Φ_{ay}	m.so'm	420
4	Loyiha uchun kapital	Φ_{ich}	m.so'm	3899
5	Fond qaytimi	K_{fq}	so'm / so'm	3,9
7	Nazoratchilar soni.	P_{tex}	odam	2
8	Umumiy xodimlar soni.	P_{um}	odam	3
9	Mehnat unimdorligi			
	- tex ishchilarga	Π_{fy}	m.so'm / odam	7626
	- umumiy ishchilarga	Π_{um}	m.so'm / odam	5084
10	Umumiy tannarx	$\sum X_m$	m.so'm	13236
11	Hisobdagi daromad	$\sum D_1$	m.so'm	15252
12	Sof foyda	$\sum \Pi_{sf}$	m.so'm	2016
13	Yillik samara	Θ	m.so'm	2598
14	Karital qo'yilmani ozini oqlash muddati.	T_{om}	yil	1,5

7. HAYOT FAOLIYATI XAVFSIZLIGI

Avtomobillarning texnik holati, va tizimlariga qo'yiladigan texnika va xarakat xavfsizligi talablari [20]. Xar qanday eksplutastiyadagi avtotransport vositalaridan foydalanilganda bu avtotransportlarning holati va jihozlanishi Davlat standarti 25478 – 82 bo'yicha quyidagi talablariga to'la javob berishi kerak:

- avtomobil' transportini harakatlanuvchi vositalarini texnik eksplutastiyasi qoidalari, yo'l harakati qoidalari, avtomobil' transportida mehnat muxofazasi qoidalari, avtomobil' ishlab chiqaruvchi zavod yo'riqnomasi va boshqa meyo'riy – texnik qujjatlardir.

- avtomobillarni ishga yaroqli asboblar, moslamalar, tibbiyot quticha (aptechka)si, avariyaaviy to'xtash belgisi yoki lipillab yonadigan qizil chiroq va o't o'chirgich (ognetushitel) bilan jihozlanishi lozim. To'liq massasi 3,5 t. dan ortiq yuk avtomobillari va 5 t. dan ortiq avtobuslar yuqoridagilardan tashqari, 2 donadan kam bo'lmagan g'ildirak osti tirgaklari bilan ta'minlanadi.

- yuk avtomobillari bitta o't o'chirgich bilan ta'minlanadi; Bunday yuk avtomobillari uzoq reysga chiqqanda qo'shimcha tarzda belkurak, shatak moslamasi, metall tirgaklar (kozelok) va qish fasli uchun sirpanishga qarshi zanjir bilan butlanadi.

- engil alanga oladigan va suyuq yonilg'i tashiydigan sisterna – avtomobillarda, kamida ikkita o't o'chirgich, namat palos, belkurak, erga ulanuvchi qurilma (bir uchi sisternaga payvandlangan, ikkinchi uchi erga tegib turadigan zanjir) bo'lishi kerak. Ularning to'kish jo'mraklari va ichaklari ishga yaroqli bo'lishi lozim, suyuqlik tomchilab yurishiga yo'l qo'yish mumkin emas.

Avtomobillarning asosiy agregatlari, qismlari va mexanizmlarining texnik qolatiga quyidagi talablar qo'yiladi.

- rul boshqaruvi turli yo'l sharoitlarida va qar qanday tezliklarda oldingi g'ildiraklarni engil va ishonchli boshqarishi kerak.

- rul boshqaruvining ozgina bo'lsa qam nosozligi ba'zan avtomobilni umuman boshqarib bo'lmaydigan qolatlarni keltirib chiqarishi mumkin.

- texnik sabablarga ko'ra sodir bo'lgan yo'l – transport qodisalarining eng ko'pi tormoz tizimining nosozligi bilan boqliq bo'ladi. Shuning uchun tormoz tizimining qolatini qar safar yo'lga chiqishdan oldin tekshirib, tuzatish lozim.
- avtomobilning yurish qismi qolati osmaning detallarini, disklar, g'ildirak va shinalarni tashqi ko'zdan kechirib aniqlanadi. Mustaqil osmaning balkasi va detallari egilgan, bukilgan yo darz ketgan bo'lsa, prujina va boshqa detallarni mahkamlanishi bo'shab ketgan bo'lsa, resorning o'zak listi va markaziy bolti shikastlangan bo'lsa, yo'lga chiqish mumkin emas.
- disklar gupchakka ishonchli maqamlangan bo'lishi kerak; darzlar, bukilish bo'lmasligi, teshiklar yoki xalqalarning ariqchalari yoyilmagan, xalqalarning o'zi, maxkamlovchi detallar soz bo'lishi kerak. Avtomobilning xavfsiz xarakatlanishi uchun shinalar maromida bo'lishi zarur omillardan biridir.
- dvigatelni sovutish va moylash tizimlaridan moy, suv, antifriz tomchilab yoki sizib turishiga yo'l qo'yib bo'lmaydi.
- karterni shamollatish shunday ishlashi kerakki, kapot ostiga gaz chiqib ketmasin.
- tirsakli valning “xrapovigi ” eyilib ketmagan bo'lishi, uni aylantiradigan dastak shpilkasi bukilmagan va yetarlicha uzunlikka ega bo'lishi, dastakning o'zi silliq bo'lishi kerak [22].
- avtomobil' elektr jixozlarining texnik qolati dvigatelni startyor yordamida ishonchli ishlatadigan, silindrlardagi yonilqi aralashmasi o'z vaqtida yaxshi yonishini, yoritish va signal asboblari elektr nazorat asboblari ishonchli ishlashini ta'minlaydigan, simlar va ulanmalarda uchqun chiqmaydigan darajada bo'lishi kerak.
- qamma simlarning muxofaza qobiqlari but – butun, akkumulyator yaxshilab maqamlangan bo'lishi, monoblok darz ketmagan, shikastlanmagan, monoblokdan elektrolit sizib yo tomchilab chiqmaydigan bo'lishi kerak.
- tashqi yoritish asboblari ham muayyan talablar qo'yiladi.
- old oynaning tozalagichlari yurish chastotasi maksimal – bir minutda, kamida 35 marta borib – kelishi kerak. Bunda cho'tkaning qulochi, burchagi zavod belgilagandan kam bo'lmasligi kerak. Oyna tozalagichlar albatta ishlashi kerak.

Yuk avtomobillari quyidagi qo`shimcha talablarga:

- bortli avtomobillarning kuzov yog`ochlari, taxtalari sinmagan bo`lishi kerak. Bortning holati shunday bo`lishi kerakki, avtomobil` yurib ketayotganda yuk o`z – o`zidan tushib qolmasin. Ilmoqlar va to`xtatgichlar soz bo`lishi, orqa va yon bortlar engil va oson ochilishi kerak.
- o`ziag`darich avtomobil`, o`ziag`darich tirkamalar ko`tarilgan yuk, o`z – o`zidan tushib ketishiga yo`l qo`ymaydigan tayanch moslama (rama bilan sharnirli birikkan shtanga) ga ega bo`lishi lozim.
- bortlarga yuvilib ketmaydigan yorqin bo`yoq bilan: “kuzov ko`tarilganda tirgovuchsiz ishlanmasin” degan yozuv bo`lishi kerak. Orqa va yon bortlar o`z – o`zidan ochilib ketishiga yo`l qo`ymaydigan va zich yopilishni ta`minlaydigan qurilmali bo`lishi kerak.
- yong`in chiqish yoki portlash havfi bor yuklarni tashiydigan avtomobillarning tutun quvuri avtomobilning oldi va o`ng tarafiga chiqarilib, og`zini pastga qiyalab qo`yish kerak; kuzov ostidan chiqib turmasligi kerak.
- odam tashishga moslashtirilgan yuk avtomobillarning gaz chiqarish quvuri gabarit o`lchamidan 30–5 mm tashqariga chiqib turishi kerak.
- uzun yuklar tashiydigan tirkamalar, yarim tirkamalar va avtomobillarda ko`tarib – tushurib qo`yiladigan ustunlar va shitlar (kabina bilan yuk orasiga o`rnatiladi) va buriluvchi doira bo`lishi kerak.
- bu doiralarni, yuksiz yurganda maxkamlab qo`yadigan moslamasi, avtomobil` orqaga yurganda tirkama buralib ketishiga yo`l qo`ymaydigan to`xtatuvchisi bo`lishi kerak.
- tirkamalarni burish doirasida ham tirkama orqaga yurganda tirkama burilib ketishiga yo`l qo`ymaydigan to`xtatgichi bo`lishi kerak.
- ilashma qurilmasining texnik holati tirkama shatakchadan uzilib qolishiga yo`l qo`ymasligi kerak.
- bir o`qli tirkamalar (bir o`qli va ko`p o`qli rospusklardan boshqa) va tormozi yo`q tirkamalarda saqllovchi zanjir va trosalar bo`lishi kerak; ular ilashma qurilma sinib qolsa, tirkama uzilib ketishiga yo`l qo`ymaydi.

-bortli tirkamalarning kuzovi yuk avtomobillar kuzoviga qo'yilgan talablarga javob berishi kerak. Yana, tirkamani shatakchadan uzib qo'yganda ishlaydigan qo'l tormozi ham bo'lishi kerak.

- yarim tirkamalarning jihozlari: shatakli avtomobildan uzib qo'yganda oldingi tayanch vazifasini o'taydigan qurilma; u tayanchni engil ko'tarib – tushurib qo'yish uchun xizmat qiladi; mingashma qurilma va to'xtab turganda ishlatiladigan tormoz.

Bulardan tashqari avtotransport vositalarini joriy va muntazam texnik ko'rikdan o'tkazilib turishi, o'z vaqtida ta'mirlanishiga jiddiy etibor berishi kerak. Ta'mirlashda qo'llaniladigan uskunalar, moslamalar va asboblarni butun ekspluatatsiya muddati davomida 12.2.00,3 -74 Davlat standarti va mazkur qoidalarning xavfsizlik talablariga to'la javob berishi kerak. Uskunani ishlab chiqarish uchastkasiga o'rnatganda "Avtomobil" transporti korxonalarini texnologik loyihalash umumiy meyo'rlari" talablari etiborga olinishi lozim.

XULOSA VA TAKLIFLAR

Bitiruv ma'lakaviy ish mavzusi: “Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish” deb nomlanadi. Uning tarkibi: kirish, mavzuning dolzarbligi, adabiyotlar sharxi, Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish asoslari, unda yuk tashish transporti qatlamining amaliy asoslari; yuk tashishni tashkil qilishni me'yoriy asoslari. Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini takomillashni tashkil qilish, unda Andijon shahrida yuk tashish transport turini tahlil qilish; Andijon shahrida yuk tashish transportini tizimlashtirishni tashkil qilish; Andijon shahrida yuk tashish transportini yonilg'idan foydalanish bo'yicha tahlil qilish; iqtisodiy qism, hayot faoliyati xavfsizligi, xulosa va foydalanilgan adabiyotlardan iborat.

Kirish qismida mamlakatda amalga oshirilayotgan modernizatsiya jarayonlarini natijalari ishlab chiqilgan. Mavzuning dolzarbligida Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish bilan tashish tannarxini qisqartirish bo'yicha tavsiya va takliflar ishlab chiqish, yuk tashish qatlamini talabdan kelib chiqqan holda tashkil qilish muammolari va ularni bartaraf qilish masalalari yoritilgan.

Adabiyotlar sharxida o'quv jarayonida bitiruv malakaviy ishni tayorlashda mavzuga doir bo'lgan barcha adabiyotlardan olingan natijalar sanab o'tildi.

Yuk tashish jarayonidagi qatnashadigan yuk avtomobil turlarini tanlash va ularning samaradorligi va sarf xarajatlarini o'rganishni nazariy asoslari shakillantirilgan.

Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish bo'yicha yuk uni Andijon shahrida yuk tashish transport turini tahlil qilindi bunda o'ziyog'darar va universal bortli avtomobillarni ulushi o'rganildi; Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish; Andijon shahrida yuk tashish transportini tizimlashtirishni tashkil qilish bo'yicha bozordagi yuk tashish transport turlari o'rganib chiqildi. Andijon shahrida yuk tashish transportini yonilg'idan foydalanish bo'yicha tahlil qilish jarayonida shahardagi asosiy yuk tashish avtokombinatdagi yonilg'idan foydalanish samaradorligi o'rganib chiqildi.

Hayot faoliyati xavfsizligi qismida Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish hayot faoliyati xavfsizligi asosan 2 turdagi havfsizlik yo`nalishlardagi avtomobillarni yuklash va toshishdagi xaydovchini xavfsizligi, navbatchi nozimlarni hayot faoliyati xavfsizligini taminlashni uslubiy hususiyatlari ishlab chiqilgan.

Chizma qismi to`rta chizmadan iborat. Birinchisi Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish stukturasi chizmasi. Ikkinchi chizmada yuk o`ziag`darar avtotransportining raqobatbardoshlik darajasi tahlili chizildi. Uchinchi chizmada yuk avtotashuvlarini tashkil qilish masalalarini tizimlashtirish sxemasi Tortinchi chizmada iqtisodiy qism ma`lumotlari jadavalda keltirildi. Xulosa qismida, bitiruv malakaviy ishda Andijon shahrida yuk tashish transporti qatlamini tahlil qilish bo`yicha qilingan ishlar tafsiloti sanab o`tilgan.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. Karimov. I.A., “2015 yilda iqtisodiyotimizda tub tarkibiy o`zgarishlarni amalga oshirish, modernizatsiya va diversifikaqtsiya jarayonlarini izchil davom ettirish hisobidan xususiy mulk va xususiy tadbirkorlikka keng yo`l ochib berish-ustuvor vazifamizdir. “ Turkiston” 17 yanvar’ 2015 yil.№ 5
2. Karimov. I.A., “2012 yil vatanimiz taraqqiyotini yangi bosqichga ko`taradigan yil bo`ladi” mavzusini o`rganish bo`yicha o`quv qo`llanma. – T.: 2012. – 282 bet.
3. Karimov. I.A., Barcha reja dasturlarimiz vatanimiz taraqqiyotini yuksaltirish xalqimiz farovonligini oshirishga xizmat qiladi
“Xalq so`zi” 22 yanvar № 16 2011 yil
4. Karimov I.A. O`zbekiston Respublikasi Prezidenti Islom Karimovning Asaka shahrida "O`zDEUavto" qo`shma korxonasining rasmiy ochilish marosimida so`zlagan nutqi. - Toshkent "Kartografiya" 2006 yil
- 5 Xodjaev. B.A “Avtomobillarda yuk va passajirlarni tashish asoaslari”
T.: “O`zbekiston”, 2002.
6. И.В.Спирин, “Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками” 5. Издание М.:, «Академия». 2010 г
7. Хо`jaev B.A “Yagona transport tizimlari va xar xil transportlar o`zaro yondashuvi.” T:, 2004
8. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. O`zRO va O`MTV avtotransport oliy o`quv yurtlari talabalari chun darslik sifatida tavsiya etgan. Prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent “VORIS-NASHRIYOT”, 2008.-560 b
9. “Кузнецова Е.С Техническая эксплуатация автомобилей.” Учебник для ВУЗов. Под ред Е.С.Кузнецова. –М. :Транспорт, 1991г.
10. Хамраев. О , Magdiev. Sh, Qodirov. T “Avtomobillar servisi asoslari” T:, 2007
- 11 Лянденбургский В.В. Система технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей //Проблемы и перспективы развития автомобильного транспорта. Международной научно-практической конференции. Курган-2013 стр 162-167.

12. Abduvalieyv.A.A., Isayev L.I., “Avtomobillarda yo`lovchilarni va yuklarni tashishni tashkil qilish va normativ-huquqiy hujjatlardan foydalanish”(metodik qo`llanma)
13. Qoplanov “Yuk kutarish va tashish mashinalari “T: 2004
14. Sarimsaqov. A.M ”YUTT” yo`nalishi bo`yicha BMI ning iqtisodiy qismini bajarish uchun” Uslubiy ko`rsatma”.And MI. 2014 yil
15. Maxmudov G.N “Avtomobillarning elektr va elektron jihozlari” (darslik) T:, 2011
16. “GM –O`zbekiston” YAJning asosiy texnik iqtisodiy ko`rsatkichlari 2014г.
- 17.Isayev L.I., Begmatov. M. Ya. “Avtomobil’ va daryo transporti xodimlari uchun mehnatni muhofaza qilish bo`yicha namunaviy yo`riqnomalar”.
18. Barovskiy Yu.I, Buralov. Yu.V., Morozov. K..A., Avtomobilning tuzilishi, texnik xizmat ko`rsatish va ta'mirlash. O`qituvchi. T: Tal'in 2008 576b
19. Muxiddinov N.F., Hamidullaev A.A “Yo`l xarakati qoidalariga sharxlar va amaliy tavsiyalar” T2010 .
20. А.Хлявич.А “Обслуживание автомобилей населения. Организация и управления” М: 1989 г
21. Ikromov N.A.,Yusupov S.S., Ortiqov S.S.“Yer usti transport tizimlari ekspluatatsiyasi (avtotransport)” yo`nalishi talabalari uchun BMI bajarish bo`yicha uslubiy ko`rsatma. And MI. 2014 yil.
22. Лянденбургский В.В.,Родионов Ю.В., Кривобок С.А. Встроенная система диагностирования автомобилей с дизельным двигателем // Авторанспортное предприятие. М.,2012 №11. Стр 45-48.
- 23.[www.auto`mobilemag.com](http://www.auto`mobilemag.com)
- 24.www.auto.com
- 25.www.motortrend.com

НЕФТЬ И ПРОДУКТЫ ЕЕ ПЕРЕРАБОТКИ

Главным природным источником углеводородов является нефть. Нефти разных месторождений неодинаковы по составу, но все они содержат в разных соотношениях четыре главных класса углеводородов: парафины, циклические углеводороды с пяти- и шестичленными циклами и ароматические углеводороды. Встречаются также углеводороды, содержащие различные сочетания двух циклов. В некоторых нефтях обнаружены в очень небольших количествах углеводороды с семичленным циклом. Олефины в нефтях почти никогда не содержатся. О присутствии в нефтях углеводородов каких-либо других классов пока нет данных. Однако надо иметь в виду, что природа компонентов нефти, кипящих выше 200°C , почти не изучена, а более низкокипящие фракции более или менее подробно исследованы лишь у нескольких десятков нефтей. Кроме углеводородов, в нефти почти всегда присутствуют соединения, содержащие серу, кислород и азот, но главную массу любой нефти всегда составляют углеводороды.

Особенно много парафиновых углеводородов содержат некоторые нефти Второго Баку, возникшие в девонский геологический период. В очень большом количестве парафиновые углеводороды содержатся в пенсильванской (США) нефти. Из нее дробной перегонкой было выделено много жидких гомологов метана, причем обычно они представляют собой смеси изомеров; низшие гомологи (пентан — октан) имеют преимущественно нормальное строение. Низкокипящие фракции грозненской нефти также состоят главным образом из парафиновых углеводородов, тогда как бакинские нефти содержат много алициклических углеводородов, а некоторые уральские — также много ароматических углеводородов.

Наиболее летучей частью нефти являются метан и его ближайшие гомологи: этан, пропан, бутан и пентаны. Все они используются как сырье для нефтехимической промышленности, а также в качестве газообразного горючего.

Легкокипящие погоны нефти (обыкновенно не выше $150\text{—}170^{\circ}\text{C}$) носят название, бензина. Из них дробной перегонкой выделяют фракции, находящие различное практическое применение: как топливо, особенно для двигателей внутреннего сгорания (главное применение), в качестве растворителей и т. п. Сорта бензина различают по плотности, пределам

температуры кипения и количеству отгона до определенной температуры, антидетонационным свойствам и т. д. Легкие бензины, с относительной плотностью 0,64—0,66 и температурой кипения главной части между 40 и 75° С, носят название петролейного эфира. Средние бензины в зависимости от назначения весьма сильно различаются по плотности и температуре кипения. Их применяют также в качестве растворителей, причем особенно часто для этой цели применяется бензин с т. кип. 70—120° С и плотностью около 0,70. Для этой же цели применяются и тяжелые бензины с плотностью, колеблющейся в пределах 0,73—0,77. Ввиду огромного потребления бензина как горючего для автомобилей, самолетов и пр. большие количества его приготавливаются из высших фракций нефти посредством крекинга. В Германии из-за недостатка нефтяных месторождений было организовано производство бензина из продуктов сулой перегонки бурых углей, а также из каменноугольной смолы, получаемой сухой перегонкой каменного угля при низких температурах (процесс полукоксования). В настоящее время большое значение как горючее для автотракторных двигателей и для реактивной авиации имеет керосин, содержащий фракции, кипящие в пределах 150—300° С (иногда с примесью несколько более низкокипящих фракций). Кроме того, керосин и до сих пор сохраняет некоторое значение в быту для освещения. Фракции, перегоняющиеся без разложения при температурах кипения, высших, чем у керосина, носят название соляровых масел. Соляровые масла могут быть переработаны различными путями в бензин. После соляровых масел из нефти отгоняются различные смазочные масла, обладающие тем большей вязкостью, чем выше температура их кипения. Посредством перегонки с водяным паром фракций, кипящих выше 300° С, получают вазелин, который представляет собой густую смесь жидких и твердых углеводородов. Из нефти выделяют, кроме того, воскообразную смесь твердых парафиновых углеводородов, называемую парафином. Массу твердых углеводородов, выкристаллизовавшуюся при охлаждении высших погонов, отделяют от жидкой части на фильтрпрессах. Для получения парафина с высокой температурой плавления полученный продукт подвергают дополнительному (горячему) прессованию. Особенно много парафина содержит нефть некоторых месторождений СССР (нефть с острова Челекена на Каспийском море, грозненская нефть и др). Большие количества парафина получают также сухой перегонкой битуминозных сланцев и бурых углей. Не перегоняющаяся без разложения часть нефти носит название мазута или «нефтяных остатков». Мазут применяется в больших количествах как жидкое топливо и для приготовления смазочных масел. В природе встречаются и отдельные залежи твердых парафиновых углеводородов в

виде горного воска, или озокерита, применяемого в очищенном виде под названием церезина. Церезин плавится при более высокой температуре, чем на-рафин. По строению составляющих его углеводородов церезин отличается от твердого парафина, выделяемого из нефти. Парафин состоит в основном из алканов нормального строения с 16—30 углеродными атомами в молекуле, тогда как алканы, составляющие церезин, разветвлены. Средний молекулярный вес церезинов выше, чем у выделенных из нефти парафинов с такой же температурой плавления. По-видимому, алканы церезинов содержат в молекулах более 25 углеродных атомов.

Источник: <http://www.xumuk.ru/organika/51.html>