

ANDIJON MASHINASOZLIK INSTITUTI
“TRANSPORT VA LOGISTIKA” fakulteti
“YER USTI TRANSPORT TIZIMLARI” kafedrası

DIPLOM LOYIHASI BO`YICHA

T U S H I N T I R I S H X A T I

Diplom loyihasining mavzusi: “Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash”

Bitiruvchi: 5310600 - “Yer usti transport tizimlari va ularning ekspluatasiyasi” yo`nalishi 4-kurs 167-15-guruh talabasi:

	_____ N. Komilova.
Kafedra mudiri:	_____ N.Ikromov
Diplom loyihasi rahbari:	_____ A.Sarimsaqov
Maslahatchilar:	_____ M.Gafforov
	_____ X.Tursunov
	_____ N.Xalilov

ANDIJON MASHINASOZLIK INSTITUTI
“TRANSPORT VA LOGISTIKA” fakulteti
“YER USTI TRANSPORT TIZIMLARI” kafedrası
DIPLOM LOYIHASINI BAJARISH BO`YICHA
T O P S H I R I Q

Komilova N

1. **Diplom loyihasining mavzusi:** “Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash” Institut bo`yicha 2018 yil 7 dekabrda 314- sonli buyruq bilan tasdiqlangan.

2. **Diplom loyihasini bajarish uchun ma`lumotlar**

O`zR Prezidenti qarorlari. Ilmiy- texnik adabiyotlar. “O`zavtotrans” vazirligining meyoriy xujjatlari. Hayot faoliyati xavfsizligi va atrof- muxit muxofazasi me`yorlari. Texnik iqtisodiy ko`rsatkichlar.

3. **Tushintirish xatida keltiriladigan ma`lumotlar:**

1) **Kirish** Mavzu bo`yicha “O`zbekiston Respublikasi Prezidentining Oliy Majlisga murojaatnomasi, atrof- muxit muxofazasi meyorlari Bundan tashqari Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash yoritiladi.

2) **Asosiy qism.** Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash bo`yicha bajarilgan diplom loyihasi mavzusining tahlili va adabiyotlar sharhi beriladi. Mavzuning asosiy mazmuni yoritiladi va zarur ma`lumotlar keltiriladi.

3) **Texnologik qism** Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash

4) **Hayot faoliyati xavfsizligi qismi.** Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashga texnik talablar, kabi ma`lumotlar keltiriladi.

5) **Iqtisodiy qism.** Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashni iqtisodiy yechimlari keltiriladi.

6) **Xulosa va takliflar** Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash bo`yicha umumiy xulosa va takliflar keltiriladi

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

8) **Ilova.** Mavzu bo`yicha maxsus jadvallar, rasmlar ma`lumotlar ilova qilinadi.

4. **Diplom loyihasining chizmalariro`yhati** (A3formatda 6 list vatman):

a) Bosh reja

b) Bosh bino

v) Avtoshohbekat yo`nalishlari rie`ystri

v) Xavfsizlikni ta`minlashni vidio nazorati

d) Nozimxona

k) Iqtisodiy ko`rsatkichlar.

5. Diplom loyihasi qismlari bo`yicha maslahatchilar:

№	Diplom loyihasi-ning qismlari	Boshlanish muddati	Tugallanish muddati	Imzo	Maslahatchi-ning familiyasi
1	Kirish	07.12.2018 y	03.01.2019y		Sarimsaqov.AM
2	Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshox-beketni loyihalash asoslari	01.03.2019 y	01.04.2019y		Sarimsaqov.AM Gafforov MT
3	Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash tashkil qilish	01.04.2019 y	03.05.2019 y		Sarimsaqov.AM
4	Hayotfaoliyati xavfsizligi qismi	10.05.2019 y	20.05.2019y		Tursunov. X
5	Iqtisodiy qismi	20.05.2019 y	25.05.2019y		Xalilov N
6	Xulosa va takliflar	25.05.2019y	30.05.2019y		Sarimsaqov.AM
7	Foydalanilgan adabiyotlar ro`yhati	30.05.2019y	01.06.2019y.		Sarimsaqov.AM
8	Ilova				Sarimsaqov.AM

6. Topshiriq berilgan sana: 7.12.2018 yil

7. Tugallangan diplom loyihasini topshirish sanasi: 01.06.2019 yil

Diplom loyihasi rahbari:

dotsent.A.Sarimsaqov. _____

Topshiriq bajarish uchun qabul qilindi:

Komilova .N_____

Kafedra mudiri:

t.f.n N.A. Ikromov_____

\MUNDARIJA

I. KIRISH	5
II.ASOSIY QISM.....	10
II.1.ADABIYOTLAR SHARXI.....	10
II.2. XALQARO YO'LOVCHI TASHISH YO'NALISHLARINI YO'LDA OCHISH (YOPISH) TARTIBI BO'YICHA YO`RIQNOMA ASOSLARI	13
III.TEXNOLOGIK QISM.....	20
III.1 AVTOSHOXBEKATDAN XALQARO YO`NALISHLARNI RI`YSTRINI TUZISH.....	20
III.2 XALQARO YNALISHDAGI AVTOSHOHBEKATNI TEXNOLOGIK HISOBLASH.....	25
III.3. ANDIJON SHAHRIDA XALQARO YO`NALISHDAGI AVTOSHOXBEKATNI LOYIHALASHNI TASHKIL QILISH.....	29
III.4.AVTOSHOXBEKATDAN AVTOBUSLARNI JO`NATISHDA NAZORATCHI MUTAXASSNI YO`RIQNOMASINI ISHLAB CHIQISH	34
IV. HAYOT FAOLIYATI XAVFSIZLIGI.....	44
V. IQTISODIY QISM.....	48
VI.XULOSA VA TAKLIFLAR.....	55
VII.FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR.....	57
VIII.ILOVALAR.....	59

1. KIRISH

Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash tashkil qilish masalasi yo`lovchilar ko`payib borayotgan hozirgi va ertangi kun uchun ham ahamiyatlidir. Avtoshoxbekatdan qatnovga chiqayotgan har bir avtobusda yuklar joylashishi to`g`liligini tekshirish, yuk turlarini har tomonlama tekshirish, narkotik moddalar olib ketishga yo`l qo`ymaslik masalasi ayni hozirgi tahlikali davrda muhimdir.

2018 yilga «Faol tadbirkorlik, innovatsion g`oyalar va texnologiyalarni qo`llab-quvvatlash yili» Davlat dasturi doirasida 21 trillion so`m va 1 milliard dollarga teng 76 mingta loyihani amalga oshirildi. [1-3]

Sanoat, qishloq xo`jaligi, kapital qurilish, transport-kommunikatsiya, servis va xizmat ko`rsatish sohaslarida salmoqli yutuqlar qo`lga kiritildi.

Aholi farovonligini oshirish maqsadida joriy yilda ish xaqi, pensiya, stipendiya va ijtimoiy nafaqalar miqdori o`tgan yillarga nisbatan sezilarli ravishda oshirildi.

Xususan, pedagog xodimlarning ish xaqi so`nggi 10 yilda birinchi marta 50 foizgacha ko`paytirildi.

Ko`rilgan chora-tadbirlar tufayli, axolining real umumiy daromadlari 2017 yilga nisbatan 12 foizga oshdi.

«Xar bir oila – tadbirkor», «Yoshlar – kelajagimiz» kabi dasturlar doirasida 2 trillion so`mga yaqin mablaq ajratilib, joylarda 2 ming 600 dan ortiq biznes loyiqalari amalga oshirildi.

2019 yildan boshlab, soliqlarning prognozdan oshirib bajarilgan qismi hisobidan xududlarda 5,5 trillion so`m qo`shimcha mablaq qoldirildi.

Bu, o`tgan yilga nisbatan 6 barobar, 2016 yilga nisbatan esa –32 barobar ko`pdir.

«Obod qishloq» va «Obod maqalla» dasturlariga 3 trillion so`m mablaq yo`naltirildi. Natijada 416 ta qishloq yangicha qiyofaga ega bo`ldi.

2018 yilda 18 ta davlatlararo rasmiy tashriflar amalga oshirildi va 52 milliard dollarlik 1 ming 80 ta loyiqa bo`yicha kelishuvlarga erishildi.

Jaon banki, Evropa tiklanish va taraqqiyot banki, Islom va Osiyo taraqqiyot banklari, boshqa xalqaro moliya institutlari bilan qamkorlikdagi investitsiyalar hajmi 8,5 milliard dollarni tashkil etdi.

Bugungi kunda, chet el investitsiyalari qisobidan qiymati 23 milliard dollarlik 456 ta loyiqa amalga oshirilmoqda.

2018 yilda boshlagan ishlarimizni mantiqiy davom sifatida yangi – 2019 yilga «Faol investitsiyalar va ijtimoiy rivojlanish yili» deb nomlandi.

Iqtisodiyot soqasida quyidagi maqsadlar:

- ochiq iqtisodiyot, soqlom raqobat, ishbilarmonlik va investitsiya muqitini tubdan yaxshilash uchun zarur sharoitlarni yaratish;
- iqtisodiyotda davlat ishtirokini kamaytirish, xususiy sektorni jadal rivojlantirish orqali yangi ish o`rinlarini ko`paytirish;
- iqtisodiyotni modernizatsiya va diversifikatsiya qilish, meqnat unumdorligini oshirish orqali yuqori iqtisodiy o`shishni ta'minlash;
- «yashirin» iqtisodiyotga qarshi kurashish, uning qajmini keskin qisqartirish;
- valyutani erkinlashtirish siyosatini izchil davom ettirish, barqaror monetar siyosatni amalga oshirish;
- iqtisodiyotni rivojlantirishga doir strategik vazifalarni ro`yobga chiqarishga qodir malakali kadrlarni tayyorlash.

Bu maqsadlarni amalga oshirish uchun:

Birinchiidan, biz makroiqtisodiy barqarorlikni va yuqori iqtisodiy o`shish sur'atlarini ta'minlash, inflyatsiyani jilovlash.

Jaon tajribasi asoslanib, monetar siyosatni takomillashtirish va narx-navo barqarorligini ta'minlash kontseptsiyasini ishlab chiqish.

2019 yil uchun Davlat byudjeti defitsiti 4,5 trillion so`m va bu yalpi ichki maqsulotga nisbatan 1,1 foiz bo`lishi rejalashtirildi.

Iqtisodiyotning barcha sohalarini raqamli texnologiyalar asosida yangilash. «Raqamli O'zbekiston-2030» dasturini hayotga tatbiq etish.

Raqamli iqtisodiyot yalpi ichki maqsulotni kamida 30 foizga o'zlashtirish, korruptsiyani keskin kamaytirish imkonini beradi.

Ikkinchidan, iqtisodiyotimiz rivojining muhim sharti bo'lgan faol investitsiya siyosatini izchil davom ettirish.

2019 yilda barcha manbalar qisobidan qariyb 138 trillion so'mlik yoki 2018 yilga nisbatan 16 foiz ko'p investitsiyalarni o'zlashtirish.

Bu borada to'g'ridan-to'g'ri xorijiy investitsiyalar miqdori joriy yilga nisbatan qariyb 1,5 barobar oshirilib, 4,2 milliard dollarga etkaziladi. Natijada 142 ta zamonaviy korxonalar ishga tushiriladi.

2019 yilda mamlakatimizda bitiruvchilarni oliy ta'lim bilan qamrab olish darajasini 20 foizga etkaziladi.

Biz erkin bozor tamoyillarini o'rnatmoqchi ekanmiz, iqtisodiyotning yetakchi tarmoqlarini isloh qilish va rivojlantirish orqali sog'lom raqobat muhitini yaratishimiz shart.

Shuningdek, transport-logistika tizimini takomillashtirish ham eng dolzarb masaladir. Chunki dengizga chiqish imkoniyatimiz cheklangani uchun mahsulotni eksport qilishda ko'plab qiyinchiliklar paydo bo'lmoqda. Shu bois, "Uzbekistan Eyrveys" va "O'zbekiston temir yo'llari" kompaniyalari tovarlarimizni eksport qilish bo'yicha zamonaviy logistika yo'nalishlarini yaratishlari zarur.

Bugun mamlakatimizda yo'lovchi tashish transportining deyarli barcha turi ishlab chiqarilmoqda. Yo'lovchilar xavfsizligi qator huquqiy hujjatlarda mustahkamlab qo'yilgan. Natijada bugungi kunda O'zbekistonda yo'lovchi tashish avtomobil transportlarining yo'nalishlari 4,3 mingdan oshdi. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2018-yil 25-apreldagi "Aholiga transport xizmati ko'rsatish hamda shaharlar va qishloqlarda avtobuslar yo'lovchilar tashish tizimini yanada tokomillashtirish chora-tadbirlarini amalga oshirish to'g'risida"gi qarori bilan 2017-2021- yillarda avtovakzallar va avtoshohbekatlarni qurish va qayta tiklash parametrlari tasdiqlandi. Unga ko'ra, 2021- yilgacha mamlakatimizda

37 Avtoshoh(bosh)bekat va avtoshohbekat quriladi, shunchasi qayta tiklanadi. Avtoshohbekatlarni modernizatsiya qilishning umumiy qiymati 23,429 mlrd so'mga baholanmoqda, bu holda 9,915 mlrd so'm mahalliy byudjetlar hisobidan va 8,359 mlrd so'm bank kreditlari evaziga qoplanadi.

2022 yilgacha O'zbekiston bo'ylab 73 ta avtoshohbekat va bitta Avtoshoh(bosh)bekat quriladi va qayta tiklanadi. Qarorga ko'ra, O'zbekistonda jahonning yetakchi kompaniyalari bilan hamkorlikda xalqaro yo'nalishdagi mikroavtobuslarni ishlab chiqarishni tashkillashtirish takliflarini tezlashtirish masalasi nazarda tutilgan.

Qoraqalpog'istonda – 3 ta avtoshohbekat qayta tiklanadi; Andijon viloyatida – 4 tasi qayta tiklanib, bitta yangisi quriladi “Shu bizning loyiha bo'ladi”;
Buxoro viloyatida – 7 avtoshohbekat qayta tiklanadi.

Aholiga qulaylik bo'lishi uchun mavjud shahar ichi yo'lovchi tashish yo'nalishlari Avtoshohbekat bilan bog'langan. Avtoshohbekatlar, yo'nalishlarning oxirgi bekatlarini qurish uchun yer maydoni ajratilayotganda ularning yo'lovchilarga qulay joylarda, xususan, odam gavjum bo'ladigan temir yo'l vokzallari, bozorlar, aeroportlarga yaqin bo'lishini hisobga olish belgilangan.

Prezidentimiz qarori bilan xalqaro yo'nalishda yo'lovchi va yuklarni tashishni yanada rivojlantirish bo'yicha “Yo'l xaritasi” tasdiqlandi. Xaritaning asosiy vazifalaridan biri qo'shni davlatlar bilan uzilib qolgan qardoshlik rishtalarini bog'lashdir.

Avtomobillarda yo'lovchilar tashish mamlakat umumtransport tizimining ajralmas bir qismi bo'lib, yo'lovchilar transportining boshqa turlari bilan bir qatorda yo'lovchilar tashish ishlari bilan shug'ullanadi.

Transport turlaridan qat'iy nazar yo'lovchilar tashishni tashkil etishda ularga umumiy talablar qo'yilgan bo'lib, unda yo'lovchilarni qisqa vaqt ichida manzillarga yetkazib qo'yish, transport vositalarining butun yo'nalish davomida aniq harakati, transport vositalaridan yaxshi foydalanish, tashishni to'la xavfsizlik bilan tashkil etish, yo'lovchilarga yuqori madaniyat bilan xizmat ko'rsatish, iloji boricha xarajatlarni kamaytirish talablari qo'yiladi.

Avtoshoh(bosh)bekatlar amalda yirik shahar va sanoat markazlarida shahar transporti harakatidan alohida qurilgan inshootlar majmuidan iborat bo'lib, unga quyidagilar kiradi: yo'lovchi va xizmatchi xodimlarga mo'ljallangan vokzal binolari; yo'lovchilarning avtobusga chiqish va undan tushish joylari (perronlar), reysga chiqishni kutib turuvchi avtobuslar uchun maydoncha; avtobusni tozalash, yuvish va texnik xizmat ko'rsatish joylari.

Andijon shahrida qo'shni Qirg'izston Respublikasi bilan Andijon- Osh yo'nalishlarini ochish masalasi muhim bo'lib bormoqda. Bu muammolarni bartaraf qilishda yuqoridagi ma'lumotlar xuquqiy xujjat hisoblanadi. Shunday qilib yuqoridagi mamlakat miqyosidagi ustivor Andijon shahrida xalqaro yo'nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash tashkil qilish bilan xalqaro yo'nalishdagi yo'lovchilarga sharoit yaratish hisoblanadi.

Diplom loyiha ishini ob'yekti-bu Andijon shahrida xalqaro yo'nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash tashkil qilish hisoblanadi.

Diplom loyiha ishini predmeti – bu Andijon shahrida xalqaro yo'nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash tashkil qilish hisoblanadi.

Diplom loyiha ishini maqsadi-bu Andijon shahrida xalqaro yo'nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashni tashkil qilish hisoblanadi.

Diplom loyiha ishini ilmiy yangiligi- bu Andijon shahrida xalqaro yo'nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash tashkil qilish bo'yicha uslubiy ishlanmalarni ishlab chiqishdir.

Diplom loyiha ishining amaliy ahamiyati shundaki, Andijon shahrida xalqaro yo'nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashni tashkil qilinadi.

Diplom loyiha ishini bajarish uchun quyidagi rejalar belgilandi. Kirish va unda mavzuning dolzarbligi, Andijon shahrida xalqaro yo'nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash asoslari, unda adabiyotlar sharxi. Andijon shahrida xalqaro yo'nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash tashkil qilish, hayot faoliyati xavfsizligi, iqtisodiy qism, xulosa va takliflar hamda foydalanilgan adabiyotlardan iborat.

II.ASOSIY QISM

II.1.ADABIYOTLAR SHARXI

Mirziyoyev Sh.M. “O`zbekiston Respublikasi Prezidentining Oliy Majlisga murojaatnomasidan mavzuni tanlash va dolizarbligini asoslashda foydalandim.

Mirziyoyev Sh.M. 2017-2021 yillarda O`zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo`nalishlari bo`yicha harakatlar strategiyasi O`zbekistonda, iqtisodiyot, fan va texnika, ijtimoiy - siyosiy innovatsiyalar sifatida boshlandi yuqori malakali mutaxassislarni tayyorlash ijtimoiy zaruratga aylandi. Bu qonun xujjatlardan mamlakatni rivojlantirish strategiyasini aniqlash, mavzuni tanlash va dolizarbligini asoslashda foydalandim.

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2003 yil 4 noyabrdagi 482-sonli «Yo'lovchi va transport vositalarini tashish qoidalarini tasdiqlash to'g'risida» gi qaroridan mavzuni tanlash va dolizarbligini asoslashda foydalandim.

Jamiyatimizning rivojlanish jadalligini ta'minlashda yuqori malakali kadrlar alohida o`ringa ega. O`zbekiston Respublikasi Prezidentining 2012 yil 10 dekabrdagi “Chet tillarni o`rganish tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to`g`risida” PQ-1875-sonli qarori yangi islohot deb tushundim.

Xo`jaev.B.A.ning “Avtomobillarda yuk va pasajir tashish asoslari ekspluatatsion xususiyatlarini o`rganishda 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 ekspluatatsion jarayonlarni loyihalashda foydalandim.

Xamraev. O , Magdiev. Sh, Qodirov. T “Avtomobillar servisi asoslari” sevis ishlarini tashkil qilishda foydalandim.

Musajonov M.Z. “Avtotransport tarmog`i korxonalarini loyihalash” loyihalashda foydalandim.

O'zbekiston avtomobil' transporti vazirligi va O'zbekiston Respublikasi avtomobil', daryo, elektr transporti va yo'l xo'jaligi xodimlari kasaba uyushmasining Markaziy Kengashi Prezidumining 2007 yil 22 oktyabirdagi 5/11-08 son qarori.

Usmonov. J "O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti harakatdagi tarkibga texnik xizmat ko'rsatish to'g'risida NIZOM" texnologik hisoblarni bajarishda foydalandim

Maxmudov G.N "Avtomobillarning elektr va elektron jihozlari" (darslik) avtomobillarni elektr qismlariga xizmat ko'rsatishda foydalandim.

E.Asatov, A. Tojiboev" Ishonchlilik nazariyasi va diagnostika asoslari" avtomobillarga diagnostik xizmat ko'rsatishda foydalandim

Barovskiy Yu.I, Buralov. Yu.V., Morozov. K..A., Avtomobilning tuzilishi, texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlashni tashkil etishda foydalandim.

Bitiruv loyiha ishimni yoritishda bundan tashqari xorij adabiyotlaridan foydalandim. AQSHdagi horijiy olimlardan:

Jean-Paul Rodrigue «The Geography of Transport Systems»; Lester A. Hoel.Nicholas J. Garber. Adel W. Sadeklarning Transportation infrastructure Enjineering A Multimodal Integration;

Kimball, Cheryl. Startur. Start your own Transportation service Taxi. Limousine. Rideshare Trucking. Specialty. Medical Description;

Беляев В.М.ning "Организация автомобильных перевозок и безопасность движения". adabiyotlaridan foydalandim.

Mazkur avtomobillarda tashish va harakat xavfsizligini tashkil etish bo'yicha ishlash jarayoni hamda muayyan ekspluatatsion sharoitda samarali ishlash imkoniyatini aniqlash va uning konstruktsiyasini shu sharoitda qay darajada moslashish imkoniga ega bo'ldim.

Transport vositalariga alohida talablar qo'yilgan. Ularning eng asosiysi ekologik jihatdan tozaligidir. SHuning uchun ekologik jihatdan eng kam zararli turlarini o'rganishga xarakat qildim.

Ushbu adabiyotlarda avtomobillarning tashish jarayonlarining ekspluatatsion xususiyatlari, keng yoritilgan. Chunki, Evropa va AQSH hamda Osiyoning rivojlangan mamlakatlarida tayyorlanayotgan soha adabiyotlarida oson va sodda qilib kitobxon uchun ma'lumotlar beriladi.

Bizning mamlakatimizdagi darslik va adabiyotlarda mutaxassislikni xorij tajribalari keng qo'llanilganligini kuzatdim. Diplom loyiha ishimda tayyorlashda xorij va zamonaviy ekspluatatsion loyihalarni ishlashda keng foydalanish bilan bajarayotgan ishimni sifatini oshirishga erishdim.

II.2. XALQARO YO'LOVCHI TASHISH YO'NALISHLARINI YO'LDA OCHISH (YOPISSH) TARTIBI BO'YICHA YO`RIQNOMA ASOSLARI

§ 1. Umumiy qoidalar

1. Shaharlarda, shaharlararo, shaharlararo va xalqaro yo'lovchilar tashish yo'nalishlarini (bundan buyon matnda - qoida) ochish (yopish) tartibi to'g'risidagi nizom O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2003 yil 4 noyabrdagi 482-sonli «Yo'lovchi va transport vositalarini tashish qoidalarini tasdiqlash to'g'risida» gi qaroriga muvofiq ishlab chiqilgan. O'zbekiston Respublikasida avtoulavlarni tashish uchun avtoulavlarni mo'ljallangan yuklarni tashish va xavfsizlik talablari. "[4]

2. Mazkur Qoida Qoraqalpog'iston Respublikasi Vazirlar Kengashi, viloyatlar va Toshkent shahar hokimliklari, O'zbekiston avtomobil transporti vazirligi, O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi shahar, shahar atrofi, shaharlararo yo'lovchi tashish transporti yo'nalishlari va xalqaro ahamiyatga ega bo'lgan boshqa davlat organlari uchun majburiydir.

3. O'zbekiston avtomobil transporti vazirligi (uning hududiy boshqarmalari) avtomobil va daryo transportini rivojlantirish dasturlarini ishlab chiqish va amalga oshirish sohasida davlat avtotransporti faoliyatini muvofiqlashtiradi.

§ 2. Atamalar

4. Ushbu Nizomda "Yo'l harakati transporti to'g'risida" gi O'zbekiston Respublikasi Qonunida, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2003 yil 4 noyabrdagi 482-sonli "Yo'lda yo'lovchilarni tashish qoidalarini tasdiqlash to'g'risida" gi qarori va O'zbekiston Respublikasida avtobus xizmatlari xavfsizligini ta'minlash bo'yicha talablar qo'llanilgan."

§ 3. Yo'lovchi tashishlarni tashkil qilish

5. Yo'lovchi tashish quyidagi turlarga bo'linadi:

a) shaharlararo transport vositasi shahar chegaralari doirasida amalga oshiriladi. Tashishlarga ochiq savdolar o'tkazilgunga qadar yo'lovchilar tashishni tashkil etish

bo'yicha shahar komissiyalari tomonidan, shuningdek tanlov savdolari natijalari bo'yicha tender komissiyalari qarorlari bo'yicha tenderlar o'tkaziladi;

b) shahar atrofini 50 kilometrgacha uzaytiradigan yo`nalishlar bo'ylab olib boriladigan shahar tashqarisidagi qatnovlar (ularning bir qismi shahar chegaralari ichida joylashgan bo'lishi mumkin), ular tashishlarni ochiq tenderlarni o'tkazishdan oldin yo'lovchilar tashishni tashkil qilish bo'yicha viloyat komissiyalari tomonidan ularga topshiriladi, tender savdolari natijalari bo'yicha tender komissiyalarining qarorlari chiqariladi;

v) shaharlararo-viloyatlararo - bir mintaqa hududida 50 kilometrdan ortiq masofaga shahar tashqarisida tashish. Tender qatnashchilari ochiq tenderlar o'tkazilgunga qadar yo'lovchilar tashishni tashkil etish bo'yicha mintaqaviy komissiyalar tomonidan, tender savdolari o'tkazadilar;

g) shaharlararo-mintaqalararo - yo`nalishning uzunligiga qaramasdan O'zbekiston Respublikasi ikki yoki undan ortiq hududida olib boriladi. Tender egalari ochiq tenderlar shaharlararo-mintaqalararo va xalqaro yo'nalishlarni joylashtirish uchun ochiq tenderlar tashkil etish va o'tkazish bo'yicha idoralararo komissiya tomonidan, shuningdek tender savdolari natijalari bo'yicha - tender natijalariga muvofiq qaror qabul qilishlari uchun tayinlanadi;

e) xalqaro - yo`nalishning uzunligidan qat'i nazar, davlat chegarasidan tashqarida yoki O'zbekiston Respublikasi davlat chegarasidan tashqarida amalga oshiriladigan tashish, ochiq tenderlar xalqaro, shaharlararo va xalqaro yo'nalishlar bo'yicha tenderlarni tashkil etish va o'tkazish bo'yicha idoralararo komissiya tomonidan belgilanadi;

6. Yangi yo`nalishni ochish tashabbusi:

tashuvchilar;

Qoraqalpog'iston Respublikasi Vazirlar Kengashi, viloyatlar va Toshkent shahar hokimliklari, yo'lovchilar tashish transportini tashkillashtirish bo'yicha yo'lovchilarni tashish bo'yicha maxsus vakolatli organlar va komissiyalar;

O'zbekiston avtomobil transporti vazirligi va uning hududiy filiallari; fuqarolarning o'zini o'zi boshqarish organlari va jamoatchilikning boshqa a'zolari;

xorijiy davlatlarning vakolatli organlari.

7. Yo'l harakati xavfsizligi va harakat xavfsizligini ta'minlaydigan shart-sharoitlar mavjud bo'lganda yangi yo'nalishlar ochiladi.

Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash uchun yo'lovchilarning yo'nalishlarini ochishda yo'llarning temir yo'l kesishmalaridan, iloji boricha o'tmasligi kerak. Buning imkoni bo'lmagan hollarda, to'siqlar bilan va to'siqsiz mavjud temir yo'l uchastkalari orqali qatnov avtobuslarini (doimiy yoki vaqtincha) harakatlanishni ochish mumkin. Shu bilan birga, to'siqsiz o'tish joylarida avtobuslarni faqat avtomatik signalizatsiya qilish tizimi bilan jihozlanganidan so'nggina kiritish mumkin.

8. Yo'nalishlarni avtomatlashtirilgan signalizatsiya tizimida jihozlanmagan to'siqsiz foydalanish taqiqlanadi.

9. Muntazam yo'lovchilar tashish yo'nalishlarini ochish uchun tayyorgarlik ishlari quyidagi tuzilgan komissiyalar tomonidan amalga oshiriladi:

Shahar hokimligi mas'ul xodimi boshchiligidagi shahar hokimiyati, shu jumladan, yo'l harakati xavfsizligi boshqarmasi hududiy bo'linmalari, O'zbekiston avtomobil transporti vazirligi hududiy boshqarmasi, yo'l, kommunal xizmatlar, temir yo'llar, tashuvchilar va temir yo'llarni boshqaruvchi boshqa tuzilmalar vakillari - shahar yo'nalishi;

Qoraqalpog'iston Respublikasi Vazirlar Kengashi ushbu idoralarning mas'ul xodimi va yo'l harakati xavfsizligi hududiy boshqarmasi boshliqlari, O'zbekiston avtomobil transporti vazirligi hududiy boshqarmasi, yo'l va kommunal tashkilotlar, temir yo'llar, tashuvchilar va boshqa tuzilmalar rahbarlari boshchiligida Qoraqalpog'iston Respublikasi Vazirlar Kengashi temir yo'llar mavjud - shaharlararo va shaharlararo-viloyatlararo yo'nalishlarni ochishda;

O'zbekiston avtomobil transporti vazirligining mas'ul xodimi, O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligining Yo'l harakati xavfsizligi bosh boshqarmasi, "O'zavtoyol" DAK, temir yo'llar, tashuvchilar va temir yo'llarni boshqaruvchi boshqa tuzilmalar vakillari - shaharlararo - mintaqalararo yo'nalishlarni ochilishida tekshirib imzo chekadilar;

O'zbekiston Respublikasi avtomobil vazirligi va uning vakolatli hududidagi boshlig'ini, shu jumladan, O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligining Yo'l harakati xavfsizligi bosh boshqarmasi, O'zavtoyol Temir yo'llari "va temir yo'llarni boshqaruvchi boshqa tuzilmalar, shuningdek, vakolatli vakillarning o'xshashlari davlat hokimiyati to'g'risida - xalqaro yo'nalishlar ochilishida, komissiya a'zolari yo'llarning yo'l harakati xavfsizligi talablariga muvofiqligini baholash uchun o'z vakolatlari doirasida shaxsan javobgardirlar.

10. Komissiyalar:

yo`nalish bo'ylab yo'lovchilar tashish ehtiyojini aniqlaydi (qat'iy belgilangan yo'lovchilar tashish);

yo`nalishni tanlash va yo'l sharoitlarini o'rganish, yo'l harakati xavfsizligi talablari va boshqa shartlar bilan qonun hujjatlarida belgilangan yo`nalishga muvofiqligini aniqlash;

yo`nalishni ochishning maqsadga muvofiqligi to'g'risida xulosa chiqaradilar.

11. Yo`nalishni o'rganish quyidagi bosqichlaridagi ishlardan iborat:

a) yo`nalishlarni yo'l harakati xavfsizligi talablariga muvofiqligi, ular quyidagilar asosida baholanadi:

transport tashkilotlari yoki yo'lovchilarni tashish bilan shug'ullanadigan boshqa tashkilot tomonidan taqdim etilgan yo`nalish haqida ma'lumot;

yo`nalishda yo'llarning holati (yo'llarning qatnov qismlari va yo'llari holati, yo'lning rejasi va profil elementlari, transportning intensivligi va tarkibi, sun'iy inshootlarning holati, temir yo'l kesishmalari, parom va muzlik o'tish joylari, yo'l harakati boshqaruv vositalarining mavjudligi va boshqalar) yo'llar, sun'iy inshootlar, temir yo'l vokzallari va boshqalar uchun mas'ul bo'lgan shahar va boshqa tashkilotlar;

Yo'l-transport hodisalari konsentratsiyalash joylari, ularning sabablari to'g'risida davlat yo'l harakati xavfsizligi xizmati ma'lumotnomasi;

yo`nalishda ishlaydigan haydovchilarga so'rov;

Tegishli tashkilotlar rahbarlari ushbu ma'lumotlarni komissiyalarga o'z vaqtida taqdim etishlari shart;

b) oraliq va yakunlovchi to'xtash joylari va ular orasidagi masofani belgilash, avtobuslarni almashtirish va to'xtash uchun platformalar joylarini va o'lchamlarini aniqlash;

v) zaruriy chora-tadbirlar ro'yxatini ko'rsatib, transport vositasida aniqlangan kamchiliklarni bartaraf etish, transport xavfsizligini bartaraf etish bo'yicha tekshiruv natijalari to'g'risida hujjat tayyorlash;

d) Yo'l harakati xavfsizligi talablari va avtobus yo`nalishlarida joylashgan ko'priklar, yo'llar va boshqa sun'iy tuzilmalarning boshqa me'yoriy hujjatlariga rioya etishga e'tibor berish;

e) tezlikni normallashtirish va yo`nalishni masofadan o'lchashni amalga oshiradigan sinov reyslarini tashkil etish va o'tkazish. Sinovlarni tekshirish natijalariga ko'ra, yo`nalishning belgilangan uzunligi va xarakat uchun belgilangan standartlar, qaytib keluvchi xarakatlar, oxirgi nuqtalarda to'xtash joylari, belgilangan aloqa tezligi ko'rsatiladigan bayonnoma tuziladi.

Tergov olib boriladigan yo'nalishdagi transport harakati masofasini va vaqtini o'lchash protsedurasini barcha komissiya a'zolari imzolaydilar.

§ 4. Yo'lovchi tashish yo'nalishlarini yopish

21. Yo`nalishni vaqtincha to'xtatib turish to'g'risidagi qarorni yo'l, ob-havo va boshqa shart-sharoitlar transport xavfsizligini ta'minlashga imkon bermaydigan hollarda yo`nalishlarni ochish va yopish vakolatiga ega organlar qabul qiladilar.

22. Yo`nalishni yopish yo'l harakati xavfsizligi talablariga mos kelmasa yoki undan keyingi foydalanishning maqsadga muvofiq emasligida amalga oshiriladi.

23. O'zbekiston Temir yo'llari va uning tarkibiy bo'linmalari, temir yo'llarni boshqaruvchi vazirliklar va idoralar avtotransportni amalga oshiruvchi boshqa vazirliklar va idoralarga, shuningdek, yo'l harakati xavfsizligi bo'yicha davlat xizmatiga rejalashtirilgan tadbirlar to'g'risida xabar berishlari kerak. temir yo'l vokzallari yoki avtotransportida transport vositalarining parchalanishi qiyin bo'lgan yoki qiyin bo'lgan yo'llarni ta'mirlash.

24. Temir yo'l kesishmalari orqali transport vositalarini ta'mirlash yoki transport vositalarini ta'mirlash muddati davomida transport vositalarini ta'mirlash tartibi

transport vositalarining buzilganligi yoki qiyinlashtirilsa, ta'mirlashni amalga oshiruvchi tashkilotlar bilan, davlat harakat xavfsizligi xizmati bilan muvofiqlashtiriladi va o'tish joyi va yo'lning o'tish qismini ta'mirlashda tegishli yo'l tashkilotlari. Avtobuslarning temir yo'l kesishmalari orqali harakatlanishi yo'l qoidalarining talablariga qat'iy rioya qilish bilan o'ta ehtiyotkorlik bilan amalga oshirilishi kerak.

25. Xar o'tish joylarida to'xtash joylari temir yo'lning oxiridan 100 metrgacha yaqin masofada joylashgan bo'lishi kerak va ularning texnik echimi avtobus bekatida asosiy yo'llarda to'siqsiz harakatlanishni ta'minlashi kerak.

26. Tashuvchilar, avtobus bekatlari yangi va ochilgan yo`nalishlarni ochish, mavjud avtobus yo`nalishlarini yopish, ularning o'zgarishi, shuningdek, avtobuslarning vaqtincha to'xtatilishi haqida jamoatchilik va manfaatdor tashkilotlarga xabar beradi.

§ 5. Yakuniy qoidalar

27. Ushbu qoida O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligining Yo'l harakati xavfsizligi bosh boshqarmasi, O'zbekiston temir yo'llari xavfsizligini nazorat qilish davlat inspeksiyasi, "O'zbekiston temir yo'llari" davlat-aktsiyadorlik kompaniyasi bilan kelishilgan.

Yo'lovchilarga yaxshiroq xizmat ko'rsatish va avtobuslar ishini ratsional tashkil qilish maqsadida yo'llarda avtoshoxbekat va avtoboshbekatlar, kassa punktlari kiradi. Ularning har biri o'z vazifasiga asosan jixozlanadi. Shahar va shahar atrofi avtobus yo`nalishlarining boshlang'ich, oralik va oxirgi bekatlariga standart shakildagi, A harifi tushirilgan ko`rsatkich ilib qo`yiladi. Uning o`lchami 350*595 mm, tunikadan yasaladi. Unda quydagi ma'lumotlar aks ettiriladi: bekat nomi, shu bekatda to`xtaydigan yo`nalishlar raqami, sutkaning soatlari bo`yicha oralik vaqt va yo`nalishdagi oxirgi punkt nomi.

Shahar atrofi yo`nalishlardagi oralik vaqt 20 minutdan ko`p bo`lsa, avtobuslarning jo`nash vaqtlari yozib qo`yiladi. Ko`rsatkichlar erdan 1900 mm balandlikka, ko`rinadigan joyga ilib qo`iladi. Shaharlararo (xalqaro) va tuman

ichidagi yo`nalishlarda oraliq to`xtab o`tish manzillarida ilib qo`yiladigan ko`rsatkichlarda bekat nomi va avtobuslarning jo`nash vaqtlari yozib qo`yiladi.

Oralik bekatlarda yo`lovchilarga qulaylik hosil qilish uchun 5...20 kishi sig`adigan pavilon quriladi. Uning arxitekturasi turlicha bo`lishi mumkin: ochiq yoki yarim yopiq ayvon shakilda, avtobus kutayotganlarni yog`inlardan, quyosh tig`idan asraydi.

Shaharlararo (xalqaro) va shahar atrofi yo`nalishlarda, yo`nalish trassasida joylashgan yirik aholi punktlarida kassa punktlari quriladi. Ular yo`lovchilarga bilet sotadi, avtobus qatnovi haqida kerakli ma`lumotlar beradi. Bunday punkt kichkina uycha bo`lib, kassir, kassa apparati, axborot jihozi va telefon sig`sa kifoya, yo`nalish trassasidagi eng yaqindagi avtoshoxbekat va avtoboshbekatlarga bo`ysunadi.

Avtobus yo`nalishlarida qurilgan yo`l inshootlari- avtoboshbekatlar, avtobuslarni qabul qiladi, jo`natadi, yo`lovchilarni chiqaradi, tushiradi va boshqa xizmat ko`rsatadi. Ular yo`nalishlarning boshlang`ich va oxirgi bekatlarida quriladi, avtomobil yo`llari yoqasidagi aholi punktlarida ham quriladi. Avtoboshbekat-bino, avtobuslarni qabul qilish va turish joyi, yo`lovchilarni chiqarib –tushirib, avtobuslarni jo`natish joyi kompleksidan iborat. Avtoboshbekat binosida yo`lovchilar, avtobuslar ekipaji bufetdan, sanuzellardan, telefon xizmatidan foydalanadilar. Qishda isinib, yozda quyoshdan saqlanadilar.

Avtoshoxbekat- bu shaharlararo aloqalarda yo`lovchilar tashishni tashkil etuvchi korxonalar bo`lishi bilan birga, yo`lovchilarga yo`nalishlarning so`nggi bog`lanish punktlarida madaniy-maishiy xizmat etish maskani hamdir. Avtoshoxbekatlar amalda yirik shaharda alohida qurilgan inshoot majmuidan iborat bo`lib, unga quydagilar kiradi: yo`lovchi va xizmatchi xodimlarga mo`ljallangan binolar; yo`lovchilarning avtobusga chiqish va undan tushish joylari (perronlar), qatnovni kutib turuvchi avtobuslar uchun maydoncha; avtobusni tozalash, yuvish va texnik xizmat ko`rsatish joylari. Avtoshoxbekatning bosh rejasi tarkiga avtoshoxbekat oldi maydonchasi va unga shahar avtotransportining kirish yo`llari hamda taksi avtomobillarining to`xtash joylari kiradi. Avtoshoxbekat

binosida, odatda yo'lovchilar zali va unda chipta sotish kassalari, boshqa turdagi transport agentliklari, yosh bolali yo'lovchilar uchun xona, qo'l yuklarini qabul qilish, jo'natish va saqlash kamerasi, tamaddixonona, tibbiy xizmat punkti, xizmat xonalari (masalan, haydovchilar dam olish xonasi, dispetcherlik xonasi, idoralar va aloqa uzeli va boshqalar) joylashtiriladi. Avtobuslar xarakatini boshqarish uchun avtoshoxbekatlar avtomatik signal beruvchi jixozlar, radioaloqa va televizion qurilmalarga ega bo'lishi lozim. Yo'lovchilarning kelganligi va jo'natilishi xaqida e'lon qilinib turiladi [5-9].

Bilet kassasi aloxida yoki yo'lovchilarni kutish zaliga jixozlanadi. Avtobuslar jo'nab ketishidan oldin yo'lovchilarga navbatsiz bilet sotiladi. Qaytgan biletlarni bitta kassada qabul qilinadi. Kassani ishlash rejimi avtobusni xarakatlanish jadvaliga mos holda tashkil etiladi. Imkon qadar shaharoldi va shaharlararo yo'nalishlar kassasi aloxida tashkil etiladi.

Avtoshoxbekatni xizmat ko'rsatish binosida xarakatlanishni boshqaruvchi dispetcherlik xizmati tashkil etiladi. Haydovchilarni dam olishi uchun mexmonxona qilinadi. Haydovchilar tibbiy ko'rikdan o'tishi uchun jixozlangan xona qilinadi.

Yo'lovchilarning xavfsizligini ta'minlash transport xizmatlari ko'rsatishning eng muhim masalasi bo'lib, u harakatlanadigan tarkibdan foydalanish qoidalariga rioya qilishni, transport vositalarining harakatini ta'minlovchi turli xizmatlar professional tarzda va uyushqoqlik bilan ishlashini, yo'lovchilar ham xulq-atvor qoidalariga rioya qilishini, ekologik toza transport turlaridan foydalanishni nazarda tutadi.

Yo'lovchilar oqimining tashish aniq marshrutlarni ishlab chiqish, chiptalarni buyurtma qilish, transportda joylashtirish, yo'lovchilar tashish dasturlarni amalga oshirish bilan bogliq ayrim o'ziga xos xususiyatlarga ega bo'lgani uchun uyishmalarning avtoshox va boshbekatlar bilan yaqin aloqalar o'rnatishiga to'g'ri keladi.

III.TEXNOLOGIK QISM

III.1 AVTOSHOXBEKATDAN XALQARO YO`NALISHLARNI RI`YSTRINI TUZISH

3.1.1 Andijon-Osh yo`nalishi davlatlararo shoh bekatiga biriktirilgan yo`nalishlar

№	Yon turi tartb raqami	Yo`nalishni nomlanishi	Yo`nalish masofasi	Qatnovdagi grafilar soni	Avtobus qatnovlari soni: Bitta/xam.qat	Qatnov boshlanishi va tugashi	Paritetdagi ATK lar nomi	Qatnov dagi xarakat vositasi
1	DY-800	Andijon-Osh	46,0	7*7	5/35	5-15	Osh*27	ISUZU
2	VI-439	Andijon - Buloqboshi	24,9	4*4	4/32	5-50	Buloqboshi-ATK	ISUZU
3	VI-451	Andijon – Xo`jaobod	23,8	2*2 2*2	4/16 4/16	5-50	27*95	ISUZU Gazel
4	VI-513	Andijon-Do`slik	44,2	7*7	4/28	5-15	27*95	ISUZU
№	Yon turi tartb raqami	Yo`nalishni nomlanishi va biriktirilgan perron	Jo`nash vaqti bosh va oxiri	Bir aylanish vaqti	Interval	Grafik soni*Jo`nashlar soni	Chiptalar yoki,yo`lovchilar kirasi	Umumiy probeg
1	D-800	Andijon-Osh	5-15-18-30	130	10	7*35	4000	230
2	VI-439	Andijon - Buloqboshi	5-30 18-30	82	10	8*20	2000	254
3	VI-451	Andijon – Xo`jaobod	5-30 18-30	80	10	8*22	3000	242
4	VI-513	Andijon-Do`slik	5-30 18-30	118	10	11*24	3500	265

Avtshobekatdan jo`natilayotgan yo`lovchi oqimini unimdorligini hisoblab chiqamiz. Andijon-Osh $35 * 45 * 4000 = 6300000$ so`m
 Andijon – Buloqboshi $20 * 37 * 2000 = 1480000$ so`m, Andijon – Xo`jaobod $22 * 37 * 3000 = 2442000$ so`m, Andijon-Do`slik $24 * 37 * 3500 = 3108000$ so`m Jami kunlik Yo`lovchi oqim 10888000 so`m .Soatdagi jo`natish $= 907333$ so`m Bundan hizmat 136099 s.

DY – 800 – sonli “ANDIJON –Osh” avtobus yo’nalishi

(qatnov yo’lining tartib soni va nomi)

YO’NALISH QATNOV YO’LI MASOFASINI VA HARAKAT VAQTINI ANIQ O’LCHASH QAYTNOMASI

O’zbekiston avtomobil transporti vazirligi Andijon viloyat hududiy bo’limi sektor mudiri A.Asrinov raisligida mutahassisligi S.Mirsalimov, Andijon shahar MCHJ ning raxbari M. Muxamedjonov, jamiyatning xarakat xafsizligi bo’yicha mutaxasisi N Sayfudinov va haydovchi E. Chartakovlar ishtirokida masofa o’lchigichi soz bo’lgan ISUZU rusumli davlat raqami 17AQ 211 bo’lgan avtomabilda 2019 yilning 17 aprel kuni o’lchov o’tkazildi.

T/P	Oraliq to’xtash bekatlarning nomlari	Masofa o’lchagich ko’rsatkichlari		Masofa.km			Sarflanadigon vaqt (minut)			O’rtacha texnik tezlik		Qatnov yo’li haqida ma’lumotlar (yo’l qoplamasi, kengligi, ko’prik, ko’tarilish, pasayish, ko’prik yo’-l, temir yo’lni kesib o’tadi-gon joy)
		Jonash vaqtida	Kelgan vaqtida	Boshlanish	Bekatlari	Shundan harakat tezligi chegaralangan oraliqda	Bekatlari oraliq’idagi harakat	Shundan harakat chegaralangan oraliqda	Oraliq bekatda to’xtash uchun	Bekatlari oraliq’idagi harakat	Shundan harakat tezligi chegaralangan oraliqda	
1	ANDIJON-Xo’jaobod	3050,0	294,0	23,8	23,8	23,8	31	31	1	46,5	46,5	Asf. 14 -16m svrtofor
2	Xo’jaobod –Do’sstlik	294,0	312,4	42,2	18,4	18,4	24	24	1	46,0	46,0	Asf. 14 -16m svrtofor
3	Do’sstlik –Osh	306,0	316,2	46	3,8	3,8	5	5	1	46,5	46,5	Asf. 12 -14m svrtofor
							60		3			
		O’rta texnik tezlik = 46 km/soat					Qatnovdagi tezlik = 46,0 km/soat					
<i>Qatnov yo’li harakat havsizligi Talablariga javob beradi</i>				<i>O’lchov qatnashchilari Imzolari</i>				<i>A. Asrinov S.Mirsalimov M. Muxamedjanov N. Saifudinov E. Chartakov.</i>				

YO`LKIRA HAQI JADVALI
DY – 800 CONLI “ANDIJON –O`SH”
 (Yo`nalishli taksilar uchun)

№ T/r	Boshlang'ich, oraliq va oxirgi bekatlar nomi	Masofa (km.) da					
		Boshlang'ich bekatdan	Bekatlari oralig'ida				
1.	ANDIJON-XO`JAOBOD	23,8	23,8	2000			
2.	XO`JAOBOD –DO`STLIK	42,2	18,4	3700	1500		
3.	DO`STLIK –O`SH	46	3,8	4000	3700	1500	
Izox Jadval qatoridagi yuqoridagi raqam bir yo`lovchi to`laydigan yo`l kira xaqini belgilaydi							
Yo`l kira xaqi jadvalini tuzuvchi				N.Komilova .			

3.3.3. Rasm Yo`nalilarga yo`l kira olish xuquqini beruvchi narxnoma.

5.3.4. Rasm **DY – 800** – sonli **“ANDIJON – O‘SH”** Avtobus yo‘nalishining xarakat jadvali

Qatnov yo‘l masofasi **46,0 km**

Qatnovchi avtomobillar soni – **7 + 7**

Yo‘lkira xaqi **4000** so'm

O‘SH tomonga								To‘xtash joylarining nomlari	ANDIJON tomonga							
Qatnov vaqtlari va astranomik vaqt (soat-minut)									Qatnov vaqtlari va astranomik vaqt (soat-minut)							
1 Grafik		2 Grafik		3 Grafik		4 Grafik			1 Grafik		2 Grafik		3 Grafik		4 Grafik	
Kelish vaqti	Jo‘nash vaqti	Kelish vaqti	Jo‘nash vaqti	Kelish vaqti	Jo‘nash vaqti	Kelish vaqti	Jo‘nash vaqti	Kelish vaqti	Jo‘nash vaqti	Kelish vaqti	Jo‘nash vaqti	Kelish vaqti	Jo‘nash vaqti	Kelish vaqti	Jo‘nash vaqti	
6=00	6=10	6=04	6=14	6=08	6=18	6=12	6=22	ANDIJON	6=00	6=10	6=04	6=14	6=08	6=18	6=12	6=22
7=10	7=20	7=14	7=24	7=18	7=28	7=22	7=32	O‘SH	7=10	7=20	7=14	7=24	7=18	7=28	7=22	7=32
8=20	8=30	8=24	8=34	8=28	8=38	8=32	8=42	ANDIJON	8=20	8=30	8=24	8=34	8=28	8=38	8=32	8=42
9=30	Ob 45 10=25	9=34	Ob 45 m 10=29	9=38	Ob 45m 10=33	9=42	Ob 45m 10=37	O‘SH	9=30	Ob 45 m 10=25	9=34	Ob 45 10=29	9=38	Ob 45m 10=33	9=42	Ob 45m 10=37
11=25	11=35	11=29	11=39	11=29	11=43	11=33	11=47	ANDIJON	11=25	11=35	11=29	11=39	11=29	11=43	11=33	11=47
12=35	12=45	12=39	12=49	12=43	12=53	12=47	12=57	O‘SH	12=35	12=45	12=39	12=49	12=43	12=53	12=47	12=57
13=45	13=55	13=49	13=59	13=53	14=03	13=57	14=07	ANDIJON	13=45	13=55	13=49	13=59	13=53	14=03	13=57	14=07
14=55	Ob 45 m 15=50	14=59	Ob 45 m 15=54	15=03	Ob 45m 15=58	15=07	Ob 45m 16=02	O‘SH	14=55	Ob 45 m 15=50	14=59	Ob 45 m 15=54	15=03	Ob 45m 15=58	15=07	Ob 45m 16=02
16=50	17=00	16=54	17=04	16=58	17=08	17=02	17=12	ANDIJON	16=50	17=00	16=54	17=04	16=58	17=08	17=02	17=12
18=00	Sa18=1 0	18=04	Sa18=14	18=08	Sa18=1 8	18=12	Sa18=22	O‘SH	18=00	Sa18=10	18=04	Sa18=1 4	18=08	Sa18=1 8	18=12	Sa18=22

III.2 XALQARO YNALISHDAGI AVTOSHOHBEKATNI TEXNOLOGIK HISOBLASH

3.2.1. Texnologik hisob uchun dastlabki ma'lumotlar:

Avtoshohbekatni loyihalashda sanoat korxonalarini loyihalash № CH-202-80 sonli qoidalaridan foydalaniladi. Loyihalash uchun quydagi dastlabki ma'lumotlardan foydalaniladi; [10-12]

1) . “Andijon shahar shohbekatiga birlashtirilgan yo'nalishlar bo'yicha jo'nashlarni texnik-iqtisodiy ko'rsatkichlari

2) ISUZI, Gazel, Nexsiya turdagi xarakatdagi tarkibning gabarit o'lchamlari.

3) ISUZI, Gazel, Nexsiya turdagi avtomobillar bilan jo'natishlar soni.

4) ISUZI, Gazel, Nexsiya turdagi avtomobillar bilan jo'nab ketgan yo'lovchilar soni,

5) Avtoboshbekatning kunlik ish rejimi:

a) Yildagi ishchi kunlar $D_p = 365$ kun;

b) Ishchi smenalar soni 1,5 smen;

b) Sutkalik ish rejimi 12 soat.

6) MTXlar, rahbarlar, ishchilar va kichik boshqaruv xodimlari haftada 6 kun ishlaydi, yildagi ishchi kunlar $D_k = 365$ kun.

3.2.2. Bosh bekatdan yo'lovchilarni jo'naish dasturini hisoblaymiz.

Yo'lovchilarni jo'naish dasturi odatda bir kunga hisoblanadi, yani avtobuslar, yo'nalishdagi taksilar, engil taksilarni ertalabdan to kechgacha yo'lovchilar xarakati tugaguncha bo'lgan vaqitga aytiladi.

Loyihalashda quydagi belgilash mavjud :

Avtoshohbekatda maksimal toplangan ISUZI, Gazel, Nexsiya turdagi xarakatdagi tarkiblar soni 150 ta .

Texnik-iqtisodiy ko'rsatkichlarga asoslangan holda mehnat sig'imi hisoblanadi:

$\ell_{kun.} =$ ISUZI, Gazel, Nexsiya avtomobillarning o'rtacha jo'nash soni.

$D_{yik} = 365$ kun-yildagi ishchi kunlar.

L_i - xarakatdagi tarkibni o'rtacha jo'nash soni.

Zavraq yo'nalishlar bo'yicha ko'rsatkichlar jadvalga joylashtiriladi

3.2.1. Texnologik hisob uchun dastlabki ma'lumotlar:

T – ISUZI, Gazel, Nexsiya avtomobillarning jo'natish uchun jami belgilangan mehnat sig'imi odam*soat

3.2.1-Jadval

Avtoshoxbekatda ish turlari bo'yicha kunlik mehnatni taxminiy taqsimoti,

№	Ish turlari	xodimlar soni	Jami mehnat sig'imi odam soat
1	G'aznachi (kassir, inkassaga topshiruvchi)	2	24*365=8760
		1	7*305=2135
2	Nozimlik xizmati (avtobus, yo'nalish dagi taksi, taksi)	2	24*365=8760
		1	7*305=2135
3	Pasadchik xizmati	1	12*365=4380
		2	7*2*305=4270
4	Nazorat xizmati	1	12*365=4380
		1	7*305=2135
5	Mehmonhona xizmati	1	12*365=4380
	Jami	12	41680

Eslatma: Ish turlari ikki turdagi rejimda ishlaydi, biri 12 soatli, ikkinchisi 7 . soatli

3.2.3. Avtoshoxbekat ishchilar soni hisoblash.

Kerak bo'lgan texnologik ishchilar soni

$$P_t = T_y / F_m = 41680 / 2069 = 20 \text{ ishchi}$$

$$P_{sh} = T_y / F_{ai} \text{ ishchi} \text{ Bunda: } F_n - \text{Yillik nominal ishchi vaqti}$$

$$F_{ai} - \text{Yillik amaldagi ishchi vaqti}$$

Yillik nominal ishchi vaqti :

-shqa ishlar2069

soat

Yillik xaqiyqiy ishchi vaqti:

- normal mehnat sharoitida ishlovchilar1860 soat; .

$$P_{\text{gaz}}=10895/ 2069=5,26$$

$$P_{\text{nozm}}=10895/ 2069=5,26$$

$$P_{\text{pasad}}=8650/ 2069=4,18$$

$$P_{\text{naz}}=6515/ 2069=3,15$$

$$P_{\text{mex}}=4380/2069=2,1$$

Royxatdagi son texnologik ishchilardan tashqari kasal va mehnat ta'tildagi- larni hisobga oladi. 13,73 %

3.2.2-Jadval

Loyihadagi kerakli va ro'yxatdagi xizmat ishchilari soni

№	Perron va bo'limlar nomlari	Hisoblangan xizmat ishchilar soni		Qabul qilingan ishchilar soni	
		Texnologik kerakli	Royxatdagi	Texnologik kerakli	Royxatdagi
Bo'limlar					
1	Gazna	5,26	5,94	5	6
2	Nozimlik	5,26	5,94	5	6
3	Pasadchik	4,18	4,72	4	5
4	Nazorat	3,15	3,56	3	4
5	Mehmonhona	2,1	2,37	2	2
	Jami	20	22,53	19	23

3.2.4.Yo'lovchilarni jo'natuvchi perronlar (postlar) sonini hisoblash

Perronlar (postlar) soni aniqlanadi:

$$X_{ps} = \tau / R = 9 / 9 = 1_{\text{per}}$$

Bunda: τ - post takti- bu o'rtacha 9 minut, bitta avtobusga perronda yo'lovchi chiqarish vaqt sarfi o'rtacha 9 minutda.

R- ritm, sutkadagi umumiy vaqtdan rostda bitta avtobusga perronda yo'lov-chi chiqarish vaqtining solishtirma og'irligi

3.2.5.Jo'natish postlari sonini hisoblaymiz.

$$X_{jp} = N_{mar}: X_{ps} = 9:1 = 9 \text{ ta}$$

Bunda: N_{mar} - yo`nalishlar soni 9 ta

X_{jp} -jo`natish postlar soni. 9 ta

X_{ps} - yo`lovchilarni jo`natuvchi perronlar (postlar) sonini

3.2.6 Jo`natish postlarida kutadigon postlar soni.

Kutuvchi postlar avtomobillarni ishchi postlarga kelishini muvofiqlashtiradi

a) Kutuvchi ochiq maydondagi postlar ishchi postga nisbatan 3 marta ko`p bo`ladi.

$$X_{kp} = 3 * X_{jp} = 3 * 9 = 27 \text{ post qabul qilamiz}$$

3.2.7. Avtoshoxbekat bino va inshoatlarni maydonini hisoblaymiz.

Avtoboshbekat bino va inshoatlarni maydonini solishtirma me`yor asosida xarakatdagi tarkib birligi maydoni asosida aniqlanadi.

III.3. ANDIJON SHAHRIDA XALQARO YO`NALISHDAGI AVTOSHOXBEKATNI LOYIHALASHNI TASHKIL QILISH

3.2.7.1. Jo`natish postlari maydonini hisoblash.

Avtoshoxbekat jonatish binosi maydonini formula orqali aniqlanadi:

$$F_{jp} = f_o * X_{ps} * K_o$$

Bunda: f_o - IUZIning egallagan maydoni $17,1 \text{ m}^2$

$$f_{avt} = A * B = 7,1 * 2,4 = 17,1 \text{ m}^2 \quad f_{et} = A * B = 4,77 * 1,8 = 8,6 \text{ m}^2$$

X_{ps} – jonatish postlar soni

K_o - avtomobilning bir kvadrat metr egallagan maydoniga to`g`ri keluvchi solishtirma maydon

$K_o = 4-5$ bundan 4 qabul qijamiz

$$F_{3jp} = f_{avt} * X_{ps} * K_o = 17,1 * 6 * 4 = 410,4 \text{ m}^2$$

$$F_{3kelp} = f_{avt} * X_{ps} * K_o = 17,1 * 6 * 4 = 410,4 \text{ m}^2$$

$$F_{3et} = f_{et} * X_{et} * K_o = 8,6 * 11 * 4 = 388,5 \text{ m}^2$$

$$F_{3dam} = f_{dam} * X_{dam} * K_o = 9,2 * 3 * 4 = 110,4 \text{ m}^2$$

Jami postlar maydoni $\sum F_p$

$$\sum F_p = F_{3jp} + F_{3kelp} + F_{3dam} = 410,4 + 410,4 + 110,4 = 931,2 \text{ m}^2$$

3.2.7.2. Perron postlar maydoni hisoblash.

Perronni kutuvchi poslar maydoni formula bilan:

$$F_{kp} = f_o * X_o * K_o$$

$$F_{kutp} = f_{avt} * X_{kp} * K_o = 17,1 * 9 * 4 = 615,6 \text{ m}^2$$

$$F_{et} = f_{et} * X_{et} * K_o = 8,6 * 5 * 4 = 172 \text{ m}^2$$

Jami kutuvchi ochiq joydagi postlar maydoni $\sum F_{Jkutp}$

№	Xona turlari va xizmatchilar soni	O'lchov birligi	Qimati.
1	Nozimxona 5 odam	\mathcal{M}^2	20
2	Haydovchilar xonasi 6 odam	\mathcal{M}^2	24
3	Vent kamera	\mathcal{M}^2	6
4	Sanitar tarmog'i	\mathcal{M}^2	20
5	Saqlash kamerasi	\mathcal{M}^2	10
6	Tayanch punkti	\mathcal{M}^2	6
7	Vakzal boshlig'I xonasi	\mathcal{M}^2	9
8	Sanitar tarmog'i	\mathcal{M}^2	4
9	Kladovka	\mathcal{M}^2	6
10	Kotiba xonasi	\mathcal{M}^2	6
11	Onalar va bolalar xonasi	\mathcal{M}^2	12
12	Yolovchilar zali	\mathcal{M}^2	66
13	6 o'rinli xaydovchlar uchun mehmonxona	\mathcal{M}^2	18
14	Kafeteriya	\mathcal{M}^2	12
	Jami	\mathcal{M}^2	184

$$\sum F_{J \text{ kupt}} = F_{\text{kupt}} + F_{\text{et}} = 615,6 + 172 = 787,6 \mathcal{M}^2$$

3.2. Avtoshoxbekat va yordamchi binolar maydonini aniqlash.

Ma'muriy bino maydoni:

$$F = f * P_T \mathcal{M}^2$$

Bunda: f- bir xizmatchiga berilgan maydon, 4 \mathcal{M}^2

P_T – texnik ishchilar soni.

3.1.3-Jadval

Qabul qilingan bo'lin va xizmatchilar soni va ularning xonalari maydoni.

Ma'muriy bino umum maydoni

$$F_{\text{mam}} = F_{\text{noz}} + F_{\text{xay}} + F_{\text{vek}} + F_{\text{st}} + F_{\text{sk}} + F_{\text{tp}} + F_{\text{bosh}} + F_{\text{st}} + F_{\text{kl}} + F_{\text{kx}} + F_{\text{ob}} + F_{\text{yx}} + F_{\text{meh}} +$$

$$F_{\text{kaf}} = 20 + 24 + 6 + 20 + 10 + 6 + 9 + 4 + 6 + 6 + 12 + 66 + 18 + 12 = 219 \mathcal{M}^2$$

3.2.7.4. Avtomobillarni saqlash maydonini hisoblash.

Avtomobillarni ochiqlikda saqlash maydoni formula orqali topiladi:

$$A_{\text{saq}} = A_{\text{avt}} + A_{\text{et}} = 18 + 16 = 34 \text{ avtomobil}$$

$$F_{\text{saq 1}} = A_{\text{saq}} * f_{\text{avt}} = 18 * 17,1 = 307,8 \mathcal{M}^2$$

$$F_{\text{saq 2}} = A_{\text{saq}} * f_{\text{et}} = 16 * 8,6 = 137,6 \mathcal{M}^2$$

$$F_{\text{saq}} = F_{\text{saq 1}} + F_{\text{saq 2}} = 307,8 + 137,6 = 445,4 \mathcal{M}^2$$

3.3.1. Avtoshoxbekatni bosh rejasini loyixalash.

Bosh reja formula orqli topiladi:

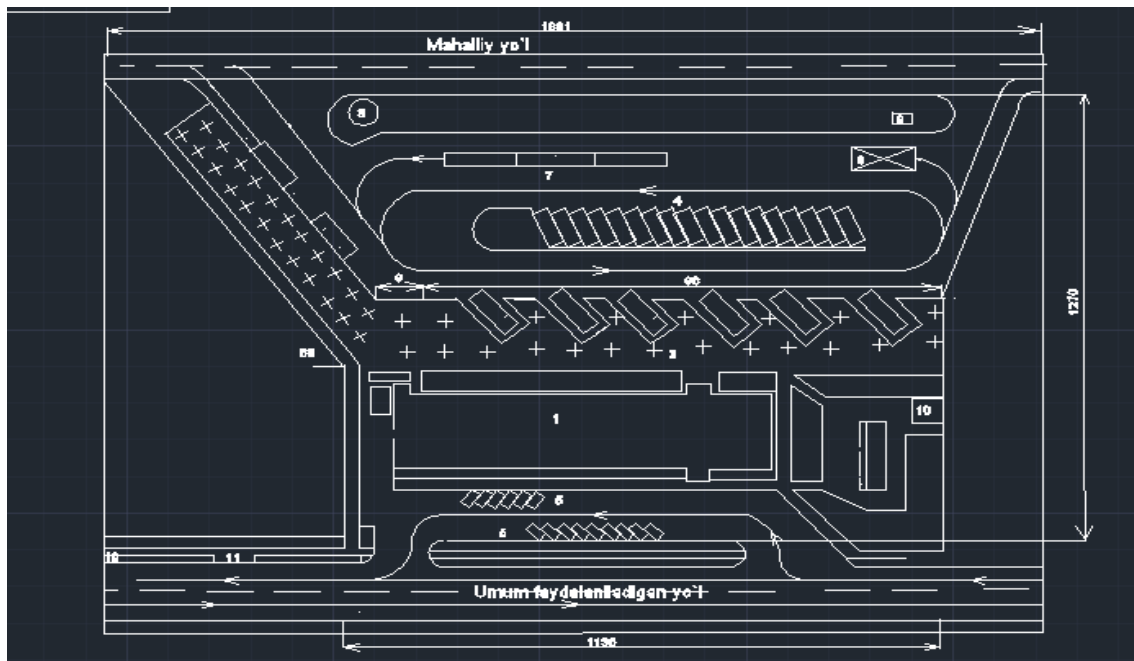
$$F_{\text{BL}} = (F_{\text{ztp}} / 0,3) + F_{\text{xpa}}$$

$$F_{\text{ztp}} = \sum F_{\text{II}} + F_{\text{mam}} + F_{\text{J kutp}} = 1319,7 + 219 + 787,6 = 2326,3 \mathcal{M}^2$$

$$F_{\text{II}} = (F_{\text{ztp}} / 0,3) + F_{\text{xpa}} = (2326,3) / 0,3 + 445,4 = 8200 \mathcal{M}^2 \text{ yoki } 0,82 \text{ ra}$$

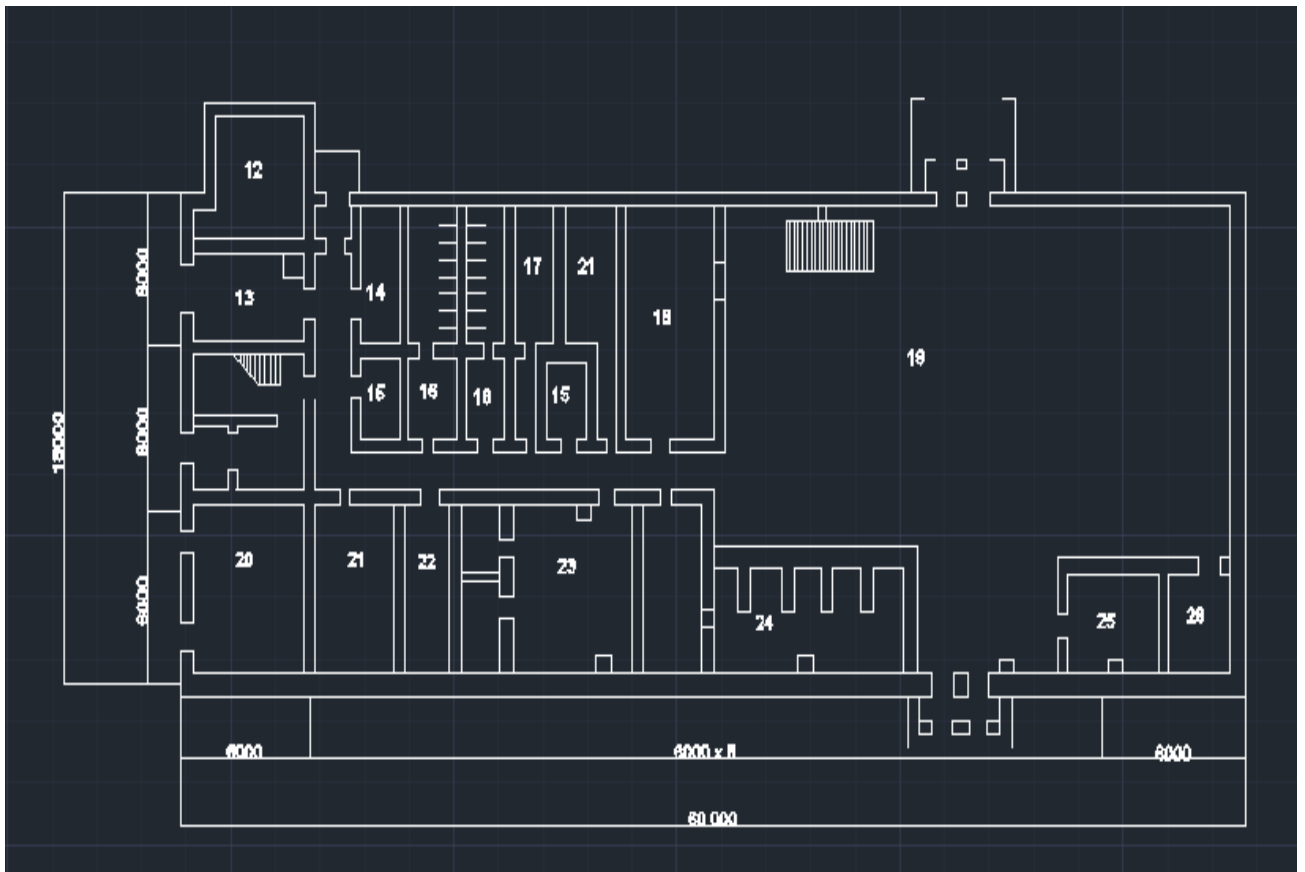
Avtoshoxbekatning qurilish qiymati $F_{\text{ztp}} * 463 = 2326,3 * 463 = 1017340976 \text{ m.so'm}$, Avtoshoxbekatning texnologik jixozlar qiymati. $1017340976 * 0,15 = 161561,5 \text{ m.so'm}$

Jami avtoshoxbekat loyiha qiymati $1017340976 + 1215263 = 1238637 \text{ m.so'm}$



3.1.Rasm. Avtoshohbekat bosh rejasi.

1-Avtoshohbekat binosi; 2-Kelish perroni; 3-Jo`natish perroni 4-
 Avtobuslarni saqlash maydoni; 5- Yengil avtomobillarni saqlash joyi; 6-
 Avtobuslarni yuvish joyi; 7-Avtobuslarni tekshirish estakadasi; 8- Suv
 xovuzi; 9-Loy va yog'larni toplash joyi; 10 Transformator podstansiyasi;
 11Avtobus bekati.



3.2 Rasm. Avtoshoxbekat bosh binosi

12- Nozimxona; 13-Haydovchilar xonasi; 14-Tayanch punkt; 15-Xo`jalik xonasi; 16- Xojatxona;17-Sartaroshxona;18-Yuk saqlash xonasi; 19 - Yo`lovchilar zali; 20-Ventelatsion kamera xonasi; 21- kontora; 22-Tibbiyot xonasi; 23-Onalar va bolalar xonasi; 24-G`azna; 25-Pochta; 26- Shahbekatni navbatchi xonasi; 27-Aloqa vositasini sotish dokoni; 28- Haydovchilarni dam olish xonasi; 29 Tamadixona;

III.4.AVTOSHOXBEKATDAN AVTOBUSLARNI JO`NATISHDA NAZORATCHI MUTAXASSNI YO`RIQNOMASINI ISHLAB CHIQISH.

O`zbekiston avtomobil' transporti vazirligi va O`zbekiston Respublikasi avtomobil', daryo, elektr transporti va yo`l xo`jaligi xodimlari kasaba uyushmasining Markaziy Kengashi Prezidumining 2007 yil 22 oktyabirdagi 5/11-08 son qarori bilan tasdiqlangan Yo`l harakati xavfsizligi bo`yicha nazoratchi mutaxassisi uchun mehnatni muhofaza qilish bo`yicha yo`riqnomasiga asosan I bo`lim umumiy talablar; II bo`lim ish boshlashdan oldin xavfsizlik talablari; III bo`lim ish vaqtida xavfsizlik talablari; IV bo`lim avariya holatlarida havfsizlik talablari; V bo`lim. Ish tugagach havfsizlik talablari kabi bo`limlardan iborat yo`riqnama ishlab chiqilgan.

I bo`lim umumiy talablar.

Yo`l harakati havfsizligi bo`icha mutaxassis haydovchilar va boshqa ishchilarning yo`l harakati qoidalariga, yo`riqnomalar, buyruqlar va ish beruvchining yo`l harakati havfsizligini ta'minlash borasidagi ko`rsatmalariga rioya qilishlarni muntazam nazorat qiladi.

Yo`l harakati havfsizligi bo`icha mutaxassis bevosita ish beruvchiga bo`y sunadi va o`z faoliyatini uning rahbarligi ostida amalga oshiradi.

II bo`lim Ish boshlashdan oldin xavfsizlik talablari.

Yo`l harakati havfsizligi bo`icha mutaxassis lavozimiga tayinlanayotganda quydagilar bilan tanishib chiqadi:

- a) tasarrufdagi transportda avariya holati (yo`l-transport xodisasi) bilan;
- b) yo`l harakati havfsizligini ta'minlash bo`icha kasaba uyushma qo`mitas ishining holati bilan;
- v) tasarrufdagi avtotransportda yo`l-transport xodisalarining oldini olishning zaruriy choralari ro`yhati bilan;
- g) yo`l harakati havfsizligi bo`icha ko`rsatma xujjatlar va lavozm majburiyatlari bilan

III bo`lim Ish vaqtida xavfsizlik talablari;

Yo`l harakati havfsizligi bo`icha mutaxassis:

a) tasarrufdagi avtotransport vositalari haydovchilari tomonidan yo`l harakati Qoidalari, xarakatlanadigan sostavni texnik ekspluatatsiya qilish Qoidalari va yo`l harakati havfsizligini ta'minlash bo'yicha boshqa qonun xujjatlariga rioya qilishini nazorat qiladi;

b) avtotransport vositalari reysga chiqarilishidan oldin ularni texnik ko`rikdan o`tkazilishini nazorat qiladi;

v) haydovchilar xizmat safariga yuborilayotganda, yo`nalish va tashish xarakteri o`zgarganda, odamlar va yuklarni ommaviy tashishda, yo`l va iqlim sharoitlarini inobatga olgan xolda avtomobillarni ekspluatatsiya qilish xususiyatlari borasida instrukta, shuningdek yo`l harakati havfsizligini ta'minlash bo'yicha boshqa instruktajlarni o`tkazilishini ta'minlaydi;

III Bo`lim. Ish vaqtida xavfsizlik talablar

Yo`l xarakati xavfsizligi bo'yicha mutaxassis:

a) tasarrufdagi avtotransportvositalari haydovchilari tomonidan yo`l xarakati qoidalari, xarakatlanadigan tarkibni texnik ekspluatatsiya qilish qoidalariva yo`l xarakati xavfsizligini taminlash bo'yicha boshqa qonun xujjatlariga roiya qilishni nazorat qiladi;

b)avtotransport vositalari reysga chiqarilishidan oldin ularning texnik ko`rikdan o`tkazilishining nazorat qiladi;

v) haydovchilar xizmat safariga yuborilayotganda, marshurut va tashish xarakteri o`zgarganda, odamlar va yuklarni ommaviy tashishda, yo`l iqlim sharoitlarni inobatga olgan xolda avtomobillarni ekspluatatsiya qilish xususiyatlari borasida instruktajlarni, shuningdek yo`l xarakati xavfsizligini taminlash bo'yicha boshqa yo`riqnomalar o`tkazilishini taminlaydi;

g) yo`l xarakati xavfsizligini taminlovchi talablarga muvofiq, transport vositalari haydovchilar ishini tashkil etishni nazorat qiladi;

d) qonun tomonidan belgilangan haydovchilarning mehnat va dam olish rejimiga rioya qilinishini nazorat qiladi;

e) yo`l xarakati xavfsizligiga xaf soluvchi texnik nosozliklar mavjud bo`lganda transport vositalarining ekspluatatsiya qilinishiga yo`l qo'yilmaydi;

j) avtomobil transportida avariya xolatini tahlil qiladi va uning asosida boshqa xizmatlar bilan birga yo'l transporti xodisaning oldini olish, haydovchilarning va tashish jarayonini barcha tashkilotchilarining mehnat intizomini mustaxkamlash choralarini ishlab chiqadi. Mazkur tadbirlarning bajarilishining tashkil etadi;

z) haydovchilarning davriy, reysdan keyingi tibbiy ko'riklardan vaqtida o'tishlarni, tibbiy qayta ko'rikdan o'tishning belgilangan muddatlariga rioya qilishlarini nazorat qiladi;

i) haydovchilarning yo'ldagi ishini nazorat qiladi;

q) yo'l xarakati xavfsizligi xonasining ishini tashkil qiladi;

l) tashuvchining yo'l-transport xodisalari to'g'risidagi malumotlarni O'zbekiston Respublikasi IIV ning maxaliy yo'l xarakati xavfsizligi xizmat malumotlari bilan solishtiradi, o'z haydovchilarining ishtirokida xar bir yo'l transporti xodisasining xizmat tekshiruvini o'tkazdi;

m) ekspuatsiya xizmat bilan birga tasarrufdagi avtotransportning marshuruti avtomobil yo'llari, temir yo'l kesishish joylari, kirish yo'llarini xolatini tekshiradi;

n) haydovchilarni ularning guvoxnomalarida ko'rsatilgan toifalarga muofiq avtotransport vositasini boshqarishga qo'yadi;

o) tasdiqlangan yig'ma jildlar ro'yxati bo'yicha ish yuritishni va belgilangan yo'l xarakati xavfsizligi borasida statistik hisobotni olib boradi.

IV bo'lim. Avariya xolatlarida xavfsizlik talablari.

Yo'l xarakati xavfsizligi bo'yicha mutaxassis avariya xolatlarida:

a) o'z xarakatlanuvchi tarkibi bilan biror yo'l- transport xodisasini yoki boshqa avariya sodir bo'lganligi xaqida xabar kelgan xolda zudlik bilan ish beruvchiga, u bo'lmaganida bosh muxandis yoki ekspuatsiya bo'yicha direktor o'rinbosariga xabar beradi, ularni birortasi bilan xizmat tekshiruvini o'tkazish va yo'l transport xodisasining oldini olishda foydalanish zarur bo'lgan, tegishli xujjatlarini to'ldirish maqsadida voqea sodir bo'lgan joyga boradi;

b) agar yo'l transport xodisasi (avariya) sodir bo'lgan joyda jabirlangan bo'lsa, ularga birinchi tibbiy yordam ko'rsatish va tibbiy maskanga yetkazish (zarur bo'lsa) choralarini ko'radi.

V bo'lim. Ish tiganach xavfsizlik talablari

Yo'l xarakati xavfsizligi bo'yicha mutaxassis ish tugagach:

a) xarakatlanuvchi tarkibning vaqtida qaytishni nazorat qiladi;

b) avtomobil yo'l xarakati xodisasi yoki boshqa sabablar tufayli tashki texnik shikastlanishlar bilan saroyga qaytgan xolda haydovchidan tushuntirishni talab qiladi va zudlik bilan bu xaqda ish beruvchiga xabar beradi.

SHaxarlararo yo'nalishlarda tashishda avtotransport vositasidagi yo'lovchilar soni o'rindiqlar sonidan oshmasligi kerak.

Haydovchining ish vaqti davomiyligi 9 soatdan ortiq yoki yo'nalish masofasi 400- km va undan ko'p bo'lganda yo'lovchilar tashilayotgan avtobusda haydovchining dam olishi uchun joy jixozlangan bo'lishi va qatnovga ikki nafar haydovchi chiqarilishi kerak.

Avtotransport vositasi haydovchisi qatnov jadvalida nazarda tutilgan avtovakzallar (avtostansiyalar) dagi nazorat shoxobchalarida va avtokassalarida yoxud oxirgi manzillarda chiptalarni hisobga olish varaqasida kelish va ketish vaqti, shuningdek sotilgan chiptalar soni to'g'risida belgi qo'ydirishi shart.

Shaharlararo yo'nalishlarda tashish yo'lovchilarni majburiy ravishda chiptalar bilan taminlangan xolda avtovagzallar(avtostansiyalar) yoki tashuvchilar tomonidan maxsus tashkil etilgan jo'nash va kelish manzillari orqali amalga oshiriladi.

Shaharlararo va xalqaro avtobus yo'nalishlarda yo'lovchilar qonun xujjatlarida belgilangan tartibda majburiy ravishda sug'urta qilinadilar.

Tashish avtovagzallar (avtovagzallar) orqali amalga oshirilganda tashuvchi quydagilarga majbur:

Avtobuslarni ularning jo'nashidan kechi bilan 20. daqiqa oldin avtovakzal (avtostansiya) ga chiqarish;

Navbatchi distpechirga haydovchilarning avtobusni boshqarish xuquqiga guvoxnomani, yo'l va chiptalarni hisobga olish varaqalarini, qatnov jadvalini va yo'nalish sxemasini ko'rsatish;

Ishda foydalalaniladigan avtotransport vositasiga litsenziya (litsenziya kartočkasi) mavjud bo'lishini taminlash.

Avtovakzal (avtostansiya) navbatchi distpechiri haydovchi xujjatlarini tegishli tekshirgandan keyin:

a) quydagilarga:

Kassirlarga – transport vositasiga chiptalar sotish to'g'risida;

Diktorda – yo'lovchilarga zarur axborotlarni xabar qilish to'g'risida;

Supacha bo'yicha navbatchilarga- yo'lovchilarni chiqarish uchun joylarni tayorlash to'g'risida ko'rsatma berishi;

b) maxsus qatnov yo'nalishli, jo'natilayotgan yo'lovchilar soni va qatnovga chiptalar sotishdan jami tushum summasini ko'rsatgan xolda daftarga haydovchi (lar) va avtotransport vositasi to'g'risidagi ma'lumotlarni ro'yxatdan o'tkazishi shart.

Tashuvchi avtovakzal (avtostansiya) dan chiqandan so'ng yo'nalish sxemasiga amal qilishi va tezlik rejimiga rioya etishi, qatnov jadvalarida nazarda tutilgan oralqdagi avtovagzal (avtostansiya) larga hamda (avtostansiya) larga hamda avtokassalariga majburiy ravishda kirib o'tishi shart.

Qatnov tugallangandan so'ng haydovchi tunash uchun tashuvchi joylashgan joyga yoki qatnov jadvalarida nazarda tutilgan avtovagzal (avtostansiya) ga keladi.

Chipta sotish kassasi mavjud bo'lgan avtovogzal (avtostansiya)larda va to'xtab o'tish manzillarida yo'lovchilar avtotransport vositasiga faqat kassadan sotib olingan chiptalarni ko'rsatgan taqdirda chiqariladi. Chiptalar, agar o'zgacha hol tomonlarning kelishuviga qayt etilmagan va chiptalarni sotishda e'lon qilinmagan bo'lsa, faqat ulardako'rsatilgan kun va avtobus qatnovi uchun haqiqiy hisoblanadi.

Avtobusga chiqarish bo'yicha navbatchi chiqarish vaqtida yo'lovchilarda yo'l chiptalari mavjudligini tekshiradi. Chiqarish bo'yicha navbatchi bo'lmagan punktlarda chiptalarni haydovchi tekshiradi.

Shaharlararo va xalqaro yo'nalishlarda, agar o'zgacha hol tomonlarning kelishuvida qayt etilmagan va chiptalarni sotishda e'lon qilinmagan bo'lsa:

a) chipta sotib olingan avtotrasport vositasiga uning jo'nash vaqtidan boshlab uch soat atrofida, kasallik yoki baxtsiz hodisa oqibatida esa – uch sutka mobaynida kechikilganda yo'lovchining hohishiga ko'ra avtobusda yurish hujjati chipta bahosining 25 foizini qo'shimcha ravishda to'latgan holda tiklanadi yoki chiptaning to'lagan bahosi 25 foiz chegirilgan holda qaytarib beriladi.

Yo'lovchining avtobusga kasallik yoki baxtsiz hodisa oqibatida kechikkanligi davolash muassasasining ma'lumotnomasi yoki bahtsiz hodisa to'g'risidagi dalolatnoma bilan tasdiqlanishi kerak;

b) chipta avtovogzal (avtostansiya) kassasiga avtotrasport vositasi jo'nashidan kechi bilan 2 soat oldin qaytarilgan taqdirda, yo'lovchiga chipta baxosi uning oldindan sotish to'lovi chegirilgan holda qaytariladi. Chipta ushbu muddatdan kech, biroq avtotransport vositasi jo'nashidan oldin qaytarib berilganda, chipta bahosi unig qiymatining 15 foizi va oldindan sotilganligi uchun to'lov chegirib tashlangan holda qaytariladi;

v) avtotrasport vositasining jo'nashi jadvalga nisbatan 1 soatdan ortiqqa kechikkanda, yo'lovchiga chipta sotilganidan pastroq yuqori klassli avtotransport vositasidan joy berilganda, shuningdek unga chiptada ko'rsatilgan joy berilmaganda u chiptani avtotransport vositasi jo'nagungacha kassaga qaytarib berish va chiptaning to'liq bahosini, shu jumladan uning oldindan sotilganligi uchun to'lovni qaytarib olish huquqiga ega.

Yo'lovchi pastroq klassli avtotrasport vositasida ketishga rozi bo'lganda unga to'langan summa bilan to'lanadigon yo'l haqi o'rtasidagi farq summasi qaytarib beriladi.

Pullar avtovogzal (avtostansiya), avtotrasport vositalarini jo'natish punkti boshlig'i (yoki navbatchisi) ko'rsatmasiga binoanqaytarib beriladi. Chipta uning teskaritomoniga "qaytarish" shtampi qo'yilgan holda qatariladi hamda yo'lovchi uni topshirgan vaqt va qaytarilgan chiptaning qiymati ko'rsatiladi.

Pullar kassir tomonidan, chiptalarni qabul qilib olish va pullarni qaytarib berish vedmostidagi yo'lovchi imzosi bilan beriladi, vedmosda qatnovning sanasi, tartib raqami, yo'nalish nomi, chiptaning raqami va bahosi ho'rsatiladi.

Qaytarib berilgan chipta pullarni qaytarib berishga asos bo'lgan boshqa hujjatlar (oldindan sotilganligi uchun to'lov kvitansiyasi, bagaj chiptasi va hokazolar) vedmos bilan birga kassir hisobotiga ilova qilinadi.

Agar jadvalda belgilangan avtotransport vositasi o'rniga chiptaning bahosi yuqori bo'lgan avtotransport vositasi berilsa, u holda chiptani ushbu haqdagi e'longacha sotib olgan yo'lovchi mazkur chipta bilan, qo'shimcha to'lovsiz ketishga haqliydir. Avtobus almashgani to'g'risida e'lon qilingan vaqtdan boshlab chiptalar, yo'lovchilarni tegishli ravishda ogohlantirgan holda, belgilangan yuqoriroq tarif bo'yicha sotiladi.

Agar yo'lovchi qatnov yo'lida borayotgan avtotransport vositasidan o'z aybi bilan qolib ketsa chipta keyingi qatnovga qayta rasmlashtirilmaydi va yurilmagan masofa uchun pullar qaytarib berilmaydi.

Tashkilotlar tomonidan ularning oldindan sotib olgan transportda yurish hujjatlari avtovogzallar (avtostansiyalar) kassalariga avtotransport vositasi jo'nashidan 3 sutka oldin qaytarib berilgan taqdirda, agar o'zgacha hol tomonlarning kelishuvida va chiptalarni sotishda e'lon qilinmagan bo'lsa, ularga yurish hujjatlari qiymati, ularning oldindan sotilgani uchun to'lovni chegirgan holda qaytariladi. Yurish hujjatlari ushbu muddatdan kechikib qaytarilganda yo'l haqi qiymatining 15 foizi ushlab qolinadi.

Avtotransport vositasining jo'nashi bekor qilinganda yoki yurish hujjatlarini qaytarilishda ularni qaytarish muddatidan qa'tiy nazar yo'l haqi qiymati summasi ushlab qolinadi.

Qaytarib berilgan foydalanilmagan chiptalar va boshqa yurish hujjatlari qiymatini to'lash yurish hujjatlari sotib olingan joyda amalga oshiriladi.

Qo'l yuki va bagajni tashish

Tashishda topshiriqlardagi bagaj puxta o'rab joylanalingan bo'lishi kerak. Tashishda qabul qilib olingan bagaj uchun bagaj chiptasi beriladi.

Avtomobilning bagaj bo'limi parametrlariga ko'ra tashuvchi avtomobilning umumiy sig'imi va yuk ko'taruvchanligini oshirmasdan, tashishda qabul qilib olinayotgan bagaj o'rinlarisoni va og'irligini ko'paytirishga xaqlidir

Davlatlararo yo'nalishlarida:

Yo'lovchi hajmi 60 sm x 40 sm x 20 sm va og'irligi 20 kg ortiq bo'lmagan 150 sm uzunlikda qo'l yukini, shuningdek qafasga solingan xolatdagi mayda xayvonlar va parrandalarni, aravachani (bolalar, nogiron aravachalar va boshqalarni aravachalarining), kichik bog' jixozlarini, bolalar chanalarini o'zi bilan birga bepul yurish xuquqiga ega.

Shaxar atrofida tashishlarning hamda aviayo'lovchilarini aeroportlarga va aeroportlar o'rtasida tashishlarni amalga oshiruvchi, bagaj bo'limi (otseki) mavjud bo'lgan avtobuslarda yo'lovchi ikkita bagaj o'rnini uchun xaq to'lagan xolda xar birining hajmi 100 sm x 50 sm x 30 sm dan bo'lmagan va 150 dan 200 sm gacha uzunlikdagi buyumlarni o'zi bilan birga olib yurish xuquqiga ega.

O'lchami 69- badda ko'rsatilgan eng katta hajimlarning xatto bittasidan ortiq bo'lgan bagaj belgilangan parametrlarga nomunofiq xisolanadi.

Shaxar atrofi yo'nalishlaridagi avtotransport vositalarida bagajni olib yurishga chiptalar xaydovchilar (mavjud bo'lganda – konduktorlar) tomonidan, chipta sotish kassalarini tashkil etilgan yo'nalishlarning oxirgi manzilarida esa kassirlar (perron nazoratchilari) tomonidan sotiladi.

Avtoshoxbekat xududiga kirishda yo'lovchilarni yuk va o'zlaridagi noqonuniy narsalarni nazorat qilish kundan kunga dolzariblashmoqda[16]. Shaharga yo'lovchilar ko'pincha avtoshoxbekat orqali kirib keladi va chiqib ketadi. Shuning uchun bu xolatni tekshirish uchun 3.3 rasmda ko'rsatilgan jixoz orqali tekshiruvdan o'tkazib noqonuniy yuklarni aniqlab ushlab qolish, ularni ichki ishlar organiga topshirish bilan tashkil qilish yakunlanadi. Bu ishni amalga oshirish uchun aloxida post tashkil qilinadi, unga ichki ishlar xodimlaridan navbatchilik tashkil qilinadi. Avtobus va yo'nalishdagi taksilarda quyidagi yuklar tashish taqiqlanadi:

qurol-yaroq; portlovchi qurollar; zaxarli moddalar; spirt; oson yonib ketuvchi, o`tkir qirrali buyumlar, giyohvand moddalar tashish qatidan man etiladi.

Engil taksi avtomobillarida ham avtobuslardagi kabi portlovchi, zaxarlovchi, oson yonib ketuvchi, o`tkir qirrali buyumlar, giyohvand moddalar tashish qatidan man etiladi. Katta o`lchamli yuklar va hayvonlar tashish ham mumkin emas. Faqatgina itlarni tumshug`i bog`langan holda va qafasdagi qushlarni tashishga ruhsat etiladi.

Shunday qilib avtoshoxbekatda xavfsizlikni ta`minlash maqsadida kirishda jixoz qoyilib bu orqali barcha yo`lovchilar shu jixozdan o`tib shoxbekatga kiradi va chiqadi. Tekshirish jarayonida xavfli odamlar kelib qolsa IIB xodimi u bilan gaplashadi va chorasini ko`radi. Bundan tashqari shoxbekat xududiga kamera qoyilgan bo`lib yo`lovchilarni xati-xarakati nazoratga olingan bo`lib noxush xodisalar oldi olinadi. Avtoshoxbekat xududidagi shubxali kishilar nazoratchi xodimlarning qo`ldagi jixoz bilan tekshiriladi.



3.4.1 Rasm. Avtoshoxbekatga kirish va chiqishdagi nazorat



3.4.2 Rasm. Kirish -chiqishdagi va xududdagi nazorat jixozi



3.4.2 Rasm. Xududdagi kuzatish nazorat jixozi

IV. HAYOT FAOLIYATI XAVFSIZLIGI

O'zbekiston avtomobil' transporti vazirligi va O'zbekiston Respublikasi avtomobil', daryo, elektr transporti va yo'l xo'jaligi xodimlari kasaba uyushmasining Markaziy Kengashi Prezidumining 2007 yil 22 oktyabirdagi 5/11-08 son qarori bilan tasdiqlangan Yo'lovchi avtotransportining avtoshoxbekat uchun mehnatni muhofaza qilish bo'yicha № 13 namunaviy yo'riqnoma 5 bo'limdan tashkil topgan.

I. Umumiy talablar

Yo'lovchi avtotransportining liniya distpechiri, dan buyon liniya distpechiri, xizmat ko'rsatilayotgan mashuratlarda avtobus xarakatlarini tezkor taqsimlovchi bo'lib, avtobuslarning xarakat grafigiga muvofiq, vaqtda kelish va ketishni nazorat qiladi va tegishli xujjatlarni rasmiylashtiradi.

Liniya distpechери ekspluatsiya bo'yicha raxbar o'rinbosariga (bo'lim boshlig'iga) bevosita bo'ysunadi va uning raxbarligi ostida ishlaydi.

II. Ish boshlashdan oldin xavfsizlik talablari

Ish boshlashdan oldin liniya distpechiri quydagilardan o'rganib chiqadi:

- a) avtobus mashuratlarning bekatlari va trassani;
- b) avtobuslardan ekspluatsiya qilish qoidalarini bevosita o'z ishiga tegishli bo'lgan qismini;
- v) avtobus xaydovchilari uchun yo'riqnoma;
- g) ishga tushganligi xaqida ekspluatsiya xizmati raxbariga xabar beradi;
- d) o'z ish joyini tayorlaydi;
- e) xujjatlar va asboblarning mavjudligini tekshiradi;
- j) O'zbekiston Respublikasi mahnat Kodeksiga muvofiq haydovchilarning ish rejimini belgilaydi;
- z) haydovchilarning avtobusni boshqarish huquqini beruvchi guvohnomalari borligini tekshiradi, bu borada biror savol tug'ulsa, ekspluatsiya xizmati rahbariga murojat qiladi.

III bo'lim. Ish vaqtida havsizlik talablari

Ish vaqtida liniya dispecheri:

a) haydovchilar tomonidan harakatlanish muntazamligi buzilganda, bu haqda ekspluatasiya xizmati raxbariga habar beradi;

b) haydovchi o'zboshimchalik bilan harakat grafigi yoki yo'nalishni o'zgartorganda, bu haqida ekspluatasiya xizmati raxbariga habar beradi;

v) oxirgi bekatlarda haydovchilar kanduktorlar va yo'lovchilar uchun sanitar – maishiy sharoitlarni kuzatadi;

g) ish joyida mexnatni muxofaza qilish va yong'in havsizligi qoidalari talablariga rioya qiladi;

d) avtobuslar, liniya dispetcheri hududi va honasining yig'ishtirilishini kuzatadi.

IV.bo'lim. Avarya holatlarida havsizlik talablari

Avariya yoki hodisa sodir bo'lganda liniya dispetcheri:

a) hodisa sodir bo'lgan joyga tibbiy va texnik yordamni keltirish choralarini ko'radi va bu haqda ekspluatasiya xizmati raxbariga xabar beradi;

b) agar avariya vaqtida odamlar jabirlangan bo'lsa, ularga birinchi tibbiy yordam ko'rsatish choralarini ko'radi, zarurat tug'ulganda ularni tibbiyot maskaniga jo'natadi;

v) avariya sodir bo'lgan joyni tekshiruv organlari yoki komissiya azolari avariya vaziyati sabablarining hizmat tekshiruvini o'tkazish uchun kelgunlariga qadar saqlaydi.

V bo'lim. Ish tugagach havsizlik talablari

Ish tugagach liniya dispetcheri:

a) ish tugagani haqida ekspluatasiya xizmati raxbariga habar beradi;

b) ish honasini tartibga keltiradi;

v) yong'in signalizasiya va navbatchi yoritkichidan tashqari elektor istemolchilarini uzib qo'yadi.

Avtomobillarning texnik holati, va tizimlariga qo'yiladigan texnika va xarakat xavfsizligi talablari bo'yicha, 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 (apteчка)si, avariyaiviy to`xtash belgisi yoki lipillab yonadigan qizil chiroq va o`t o`chirgich (ognetushitel) bilan jiqozlanishi lozim.

- 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 mahkamlangan 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.

- 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.

- hamma simlarning muxofaza qobiqlari but – butun, akkumulyator yaxshilab mahkamlangan 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.

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 asboblari 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 [17].

V. IQTISODIY QISM

Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashning iqtisodiy asoslash.

Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashning iqtisodiy jixatdan asoslash orqali uni amaliyotga joriy etiladi [16]. Iqtisodiy asoslashda barcha o`zgarishlarni qiymat jixatidan hozirgi 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 xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashning, dastlabki ma'lumotlari 5.1-jadvalga tuldiriladi.
 2. Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashning, asosiy fondi hamda ishlab chiqarish fondi hisoblab chiqiladi.
 3. Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashning, yillik xizmat ko`rsatish hajmi va tayorlov narxi (xizmat birligiga) hisoblanadi.
 - 4 Andijon shahrida yo`lovch tashish transporti qatlamini tahlil qilishning, ishlab chiqarish dasturi tuziladi. Undan olinadigon daromad tannarx, yalpi foyda, amartizatsiya va samaralar xisoblanadi.
 - 5 Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashning 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 (5.1-jadval) hisoblanadi.

№	Ko`rsatkichlar nomi	O`lchov birligi	Qiymati
1	Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash	kom	1
2	Avtoshoxbekat loyiha qiymati	m.so`m.	1238637
4	yo`lovchilarni avtobus bilan jo`natish unimdorligi	Yo`l/ soat	334
5	Ekspluatatsion xodimlar soni smenada: Nazoratchilar	nafar nafar	4 1
6	Smena soni	smena	1,5
7	Asosiy ishchilar o`rtacha oyligi	m.so`m.	600
8	Yildagi kunlar soni	Kun	365

II. Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashning asosiy va xizmat ko`rsatish fondi hisoblab chiqiladi.

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

1). Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashning: Jami avtoshoxbekat loyiha qiymati $1017340976+1215263= 1238637$ m.so`m tashkil qiladi.

2) Jami asosiy fond qiymati . $F_{as} = 1238637$ m so`m

4) Aylanma fond qiymati $F_{ay} = F_{as} * 0,14 = 1238637 * 0,14 = 173409$ m so`m

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

$\sum F_{ich} = F_{as} + F_{ay} = 1238637 + 173409 = 1412046$ m so`m

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

$\Delta F_{ich} = F_{ich} * K = 1412046 * 0,14 = 197686$ m so`m

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

$$K = \sum F_{ich} + \Delta F_{ich} = 1412046 + 197686 = 1609732 \text{ m so`m}$$

III Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashning yillik xizmat ko`rsatish hajmi va tayorlov narxi (xizmat birligiga) hisoblanadi

a) yillik xizmat ko`rsatish xajmi:

$$\sum Q = \Delta_{n1} * T_{sm} * n * \Delta_{ik} = 334 * 8 * 1,5 * 365 = 1462920 \text{ yo`l/yil, bundan}$$

Δ_{n1} – Yo`lovchilarni avtobus bilan jo`natish unimdorligi 334 yo`l/soat

Avtoshbekatdan jo`natilayotgan yo`lovchi oqimini unimdorligini hisoblab

chiqamiz. Andijon-Osh $35 * 45 * 4000 = 6300000$ so`m Andijon – Buloqboshi $20 * 37 * 2000 = 1480000$ so`m, Andijon – Xo`jaobod $22 * 37 * 3000 = 2442000$ so`m,

Andijon-Do`slik $24 * 37 * 3500 = 3108000$ so`m Jami kunlik Yo`lovchi

oqim 10888000 so`m .Soatdagi jo`natish $= 907333$ so`m Bundan hizmat $\Delta_{n1} = 136099$

so`m/yo`l. Oqim $1575 \text{ yo`l} + 740 \text{ yo`l} + 814 \text{ yo`l} + 888 \text{ yo`l} = 4017 \text{ yo`l/kun}$ Soatligi

334 yo`l/soat , Undan avtoshohbekatga tushun 136099 so`m/soat

n-smena soni $1,5$ $T_{sm} = 8 \text{ soat}$

Δ_{ik} - kalendar kunlar, 365 kun

IV Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashning narxi topiladi. Unda olinadigan daromad tannarx, yalpi foyda, amortizatsiya va samaralar

hisoblanadi. Avtoshoxbekatda ko`rsatilgan xizmat birligi narxini hisoblaymiz.

Texnika xavfsizlikni ta`minlashni tashkil qilishning narxi quydagi model bilan topiladi:

$$\Delta_1 = M_1 + X_3 + X_5 + X_6 + X_8 + X_9,$$

M_1 mahsulot birligiga mehnat sarfi.

X_3 elektr energiyasi 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

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

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

K_d – rejani oshirib bajarishni hisobga oluvchi koeffitsienti 1.2

$$T_{um} = D_{ik} * T_c * n * N_{ia} = 365 * 7 * 1,5 * 4 = 15330 \text{ soat/ yil}$$

D_{ik} – ishchi kuchlar soni 365 kun

T_c – smena davomiligi 7 soat;

n- smena soni 1,5 ta

N_{ia} - Ishdagi nazoratchi va xizmatchilar soni 4 nafar

$$M_1 = T_{um} * C_T * K_d * 1,20 / \sum Q = 15330 * 4078 * 1,20 / 1462920 = 51 \text{ so`m/yo`l, bunda}$$

$$C_T - (M/F)K_1 = \frac{600000}{169,2} * 1,15 = 4078 \text{ so`m/ soat, bunda}$$

M – ekspluatatsion xodimlar oylik ish haqi hajmi; 600 m.so`m

F – oylik balans soati 169,2 soat

K_1 – tuman ko`effitsienti 1,15;

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

j – jixoz ishchisini muvozanatlovchi koeffitsienti;

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

B) 0,20 – ijtimoiy ajratmalar;

$$4) X_3 - \text{elektrenergiya sarfi } X_3 = H_{yct} * K_1 * K_2 * F * \Pi * N_{A1} * N_{A2} / \sum Q ;$$

H_{yct} jixozni elektrdvigatelini quvvati 3,5 kv/ soat;

K_1, K_2 – vaqt va quvvatdan foydalanish koeffitsienti

$$K_1 = K_2 = 0.7$$

F – shohbekatni yillik ishlash soati

$$F = D_p * T_c * n = 365 * 8 * 1,5 = 4380 \text{ soat}$$

Π_1 – 1kv/ elektrenergiya narxi 245 so`m/soat

N_{A2}, N_{A1} – jixozlar soni

$$X_3 = 3,5 * 0,7 * 0,7 * 4380 * 245 * 1 / 1462920 = 1,2 \text{ so`m/yo`l}$$

6) Xarakatdagi tarkibni tiklash sarfi.

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

$$X_5 = 1609732 \cdot 0,15 / 1462920 = 165 \text{ so`m/yo`l};$$

K – Xarakatdagi tarkibni balansdagi bahosi.

Nazorat tahlil uskanalari 1609732 m.so`m

$E_n = 0,15$ samaradorlikni me'yoriy koeffitsienti.

D_{ik} – yildagi ishchi kunlar

l_{kun} – kunlik o`rtacha probeg.

7) « X_y » to`liqsiz tannarxni hisoblaymiz.

$$X_y = m_1 + X_3 + X_5 = 51 + 1,2 + 165 = 217 \text{ so`m/yo`l};$$

$$X_m = X_y + X_6 + X_9 = 217 + 66 + 13 = 296 \text{ so`m/yo`l};$$

$$X_6 = D_1 \cdot \eta_6 = 328 \cdot 0,20 = 66 \text{ m so`m/yo`l}$$

$$X_9 = D_1 \cdot \eta_9 = 328 \cdot 0,04 = 13 \text{ m so`m/yo`l}$$

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.

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

$$D_1 = 217 / 0,66 = 328 \text{ so`m/yo`l};$$

10) Yillik ishlab chiqarish dasturini aniqlaymiz. ΣD_1 ; ΣX_m ; ΣX_8 .

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

$$\Sigma D_1 = D_1 \cdot \Sigma Q = 328 \cdot 1462920 = 479838 \text{ m. so`m/yil}$$

$$\Sigma X_m = X_m \cdot \Sigma Q = 296 \cdot 1462920 = 433024 \text{ m. so`m/yil}$$

$$\Sigma X_8 = \Sigma D_1 - \Sigma X_m = 479838 - 433024 = 46814 \text{ m.so`m/yil}$$

$$X'_8 = \Sigma X_8 \cdot j_{sol} = 46814 \cdot 1 = 46814 \text{ so`m/yil, bunda}$$

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

1) Olingan kreditni qoplashni ichki imkoniyatini aniqlaymiz.

$$\Sigma X_{iim} = \Sigma X_5 + \Sigma X_8 = 241382 + 46814 = 288196 \text{ m.so`m/yil}$$

$$2) \Sigma X_5 = X_5 \cdot \Sigma Q \cdot j_r = 165 \cdot 1462920 \cdot 1 = 241382 \text{ m.so`m/yil}$$

Loyiha uchun olingan kapital qo`ilmani bankga qaytarish muddatini aniqlaymiz. loyihalangan Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashning o`zini oqlash muddatini aniqlaymiz.

$$T_{o`k} = \sum F_{ich} / \sum X_{im.} = 1609732 : 288196 = 5,58 \text{ yil}$$

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}

$$K_{fq} = \sum \mathcal{D}_1 / F_{ich} = 479838 / 1609732 = 0,29 \text{ so`m/so`m, bunda}$$

2) Modernizatsiyadan olingan samara hajmi

$$3) \mathcal{D} = \sum X_{im.}$$

4) Unimdorlikni aniqlaymiz.

a) texnologik ishchilarga

$$\Pi_{tex} = \sum \mathcal{D}_1 / P_T = 479838 / 4 = 119960 \text{ m.so`m/odam, bunda}$$

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

b) umumiy ishchilar

$$\Pi_{um} = \sum \mathcal{D}_1 / P_{um} = 479838 / 5 = 95968 \text{ m.so`m/odam, bunda}$$

$$P_{um} = P_{tex} + P_{bsh} = 4 + 1 = 5 \text{ odam., bunda}$$

P_{bosh} – rahbarlar va mutaxassislar 3 nafar

Shunday qilib qilingan Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash sarfi 5,58 yilda o`zini qoplaydi, shunigdek bajarilgan loyiha shu kundagi xalqaro vaziyat talabidan kelib chiqqan loyiha degan xulosaga kelindi.

**ANDIJON SHAHRIDA XALQARO YO`NALISHDAGI
AVTOSHOXBEKATNI LOYIHALASHNING TEXNIK IQTISODIY
KO`RSATKICHLARI**

№	Ko`rsatkich nomlari	Shartli belgilar	O`lchov bir.	Qiymati.
1	Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekat loyihasi	N_p	kom	1
2	Asosiy ish.fondlari	$\sum F_{as}$	m.so`m	1238637
3	Aylanma fondler hajmi.	F_{ay}	m.so`m	173409
4	Loyiha uchun kapital	F_{ich}	m.so`m	1609732
5	Fond qaytimi	K_{fq}	so`m / so`m	0,29
7	Ekspluatatsion xodimlar soni.	P_{tex}	odam	4
8	Umumiy xodimlar soni.	P_{um}	odam	5
9	Mehnat unimdorligi			
	- tex ishchilarga	Π_{fy}	m.so`m / odam	119960
	- umumiy ishchilarga	Π_{um}	m.so`m / odam	95968
10	Umumiy tannarx	$\sum X_m$	m.so`m	433024
11	Hisobdagi daromad	$\sum D_1$	m.so`m	479838
12	Sof foyda	$\sum \Pi_{sf}$	m.so`m	46814
13	Yillik samara	Θ	m.so`m	288196
14	Karital qo`yilmani ozini oqlash muddati.	T_{om}	yil	5,58

V. IQTISODIY QISM

Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshohbekatni loyihalashning iqtisodiy asoslash.

(Sanoat ishlab chiqarishni tashkil etish kafedrasini 7-sonli 23 martdagi bayyonnoma bilan tasdiqlangan uslubiy qo`llanmaga asosan ishlab chiqilgan).

Loyihalanayotgan avtoshohbekatni yillik ishlab chiqarish dasturini tuzish.

1.Iqtisodiy qismni bajarish ketma-ketligi

Loyihalanayotgan avtoshohbekat yil davomida $P_{yo`l}$ larni avtoshohbekatdan jo`natish bilan bog`liq ishlarni bajaradi. Yo`lovchilarga jo`nab ketishda sharoit yaratib bergani va ularga yo`nalishi bo`yicha chipta sotgani hisabidan shartnoma asosida 15 foizga cha daromat olib coladi, qolgan daromadni ish oxirida haydovchiga qaytarib beradi. Avtoshohbekatni asosiy faoliyati yo`lovchilarni mavjud yo`nalishlar bo`yicha talofatsiz jo`natishdan iboratdir. Ushbu ishlarni yillik hajmi, tannarx, foyda va tarif hisoblanadi. Loyihalanayotgan avtoshohbekat xizmat ko`rsatish uchun asosiy va aylanma fondlarning qiymati aniqlanadi:

Yo`lovchilarga jo`natishdan olingan yillik daromad tarkibidagi barcha ko`rsatkichlarni hisoblashga quydagilar kiradi:

- asosiy va yordamchi ishchilarni oylik maoshlari;
- sug`urta ajratmasi sarfi.
- bino inshoat va uskanalar amortizatsiya sarfi
- elektr energiyasi sarfi
- xo`jalik xarajatlari sarfi
- tannarx;
- yalpi foida va undan to`lovlar;
- hisobdagi narx.

2.Hizmat ko`rsatish(asosiy va yordamchi) ish xaqi xarajatlarini hisoblash.

$$P_{o`r} = [(N_1 * P_1) + (N_2 * P_2) + (N_3 * P_3) + (N_4 * P_4)] / \sum N = (1 * 1) + (1 * 2) + (1 * 3) + (1 * 4) / 4 = 2,5$$

Bunda; $N_1, ; N_2; N_3; N_4; N_5$ -turli razryaddagi nozimlar va kassirlar, pasadchiklar.

P_1, P_2, P_3, P_4, P_5 -razryadlar;

2. Asosiy ish xaqi quydagicha aniqlanadi:

$$C_{ich} = T_{um} * C_T * K_q = 15330 * 4076 * 1,2 = 74982096 \text{ so`m/yil}$$

Bunda; T_{um} -umumiy mehnat sig'imi, ishchi soat;

C_T - bir soatga maosh to`lov tarifi;

P - o`rtacha razryad uchun , bir soatlik ortacha maosh to`lovi tarifi

(C_T) quydagicha topiladi.

$$T_{um} = T_c * n * D_{ik} * N_{ia} = 365 * 7 * 1,5 * 4 = 15330 \text{ o`soat}$$

$$C_T = M * K_1 / F \text{ so`m/soat}$$

K_1 - tuman koeffitsiyenti 1,15

Bunda; M - oylik maosh, o`rtacha razryad uchun (600 mso`m)

F - oylik balans soat $F = 169,2$ soat

$$C_T = 600000 * 1,15 / 169,2 = 4076 \text{ so`m/soat}$$

3. Ijtimoiy sug'urta ajratmasi quydagicha aniqlanadi:

$$C_c = C_{ich} * 0,2 = 74982096 * 0,2 = 14996419 \text{ so`m/yil};$$

4. Korxonada jixozlari va bino amartizatsiyasi ajratmasi:

$$C_{am} = \sum F_{as} * 0,15 = 1238637000 * 0,15 = 185795550 \text{ so`m/yil}$$

0,15- amortizatsiya me'yori

Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashning: Jami avtoshoxbekat loyiha qiymati $1017340976 + 1215263 = 1238637$ m.so`m tashkil qiladi.

Jami asosiy fond qiymati . $F_{as} = 1238637$ m so`m

$$F_{ay} = F_{as} * 0,14 = 1238637 * 0,14 = 173409 \text{ m.so`m}$$

$$F_{ich} = F_{as} + F_{ay} = 1238637 + 173409 = 1412046 \text{ m.so`m}$$

$$\text{Umumidaromad: } \sum D_{ud} = \sum D_i = 372636820 \text{ so`m}$$

Asosiy ishlab chiqarish fondini mablag' qaytarish koeffitsenti

$$K_q = \sum D_{ud} / F_{ich} = 372636820 / 1412046000 = 0,26 \text{ so`m/so`m}$$

$$\text{Aylanma mablag'ni aylanuvchanligi: } K_o = \sum D_{ud} / F_{ay} = 372636820 / 173409000 = 2,14$$

Yillik iqtisodiy samara $E=C_{am}+P_{sf}=185795550+35773135=221568685$ so`m

Xizmat ko`rsatish fondini o`zini oqlash muddati:

$$T_{oq}=K/E=1412046000/221568685=6,37 \text{ yil}$$

Avtoshohbekat avtomobillar uchun mulk solig'i to`lamaydi

5. Elektr energiya sarfi:

$$C_{el}=H_{ust} * K_1 * K_2 * F * TS * N_f = 3,5 * 0,7 * 0,7 * 4380 * 245 * 1 = 1840366 \text{ so`m/yil}$$

TS- 1 kvat elektro-energiya narxi 245so`m/kvat;

$K_1 * K_2$ - vaqt va quvvat bo`yicha dvigateldan foydalanish koeffitsienti $K_1 = K_2 = 0,7$

Gaz va materiallar sarfi avtoshohbekatda yo`q

Xo`jalik xarajati sarfi daromaddan 10%

$\eta_x = 0,1$ xo`jalik xarajatlarini daromaddagi salmog'i;

$\eta_b = 0,035$ boshqa xarajatlarini daromaddagi salmog'i;

$\eta_r = 0,12$ foydani daromaddagi salmog'i;

9. Avtoshohbekatni yillik daromadi va bir yo`lovchiga ko`rsatilayotgan xizmatdan olingan daromad

$$\sum D_i = \sum C_{mm} / \eta_{tt} = 277614431 / 0,745 = 372636820 \text{ so`m/yil}$$

$$\eta_{tt} = 1 - (\eta_x + \eta_b + \eta_r) = 1 - (0,1 + 0,035 + 0,12) = 0,745$$

$$\sum C_{mm} = C_{ich} + C_c + C_{am} + C_{el} = 74982096 + 14996419 + 185795550 + 1840366 = 277614431 \text{ so`m/yil}$$

11 Umumiy tannarx quydagicha topiladi:

$$\sum C_m = \sum C_{mm} + C_b + C_x = 277614431 + 13042288 + 37263682 = 327920401 \text{ so`m/yil}$$

$$C_b = \sum D_i * \eta_b = 372636820 * 0,035 = 13042288 \text{ so`m/yil}$$

$$C_x = \sum D_i * \eta_x = 372636820 * 0,1 = 37263682 \text{ so`m/yil}$$

12 Bir yo`lovchiga ko`rsatilgan xizmatdan olingan daromad

$$D_{yil} = \sum D_i / P_{yo`l} = 372636820 / 1280055 = 291 \text{ so`m/yo`l}$$

$$\sum P_{yo`l} = P_{yo`l} * T_{sm} * n * 365 = 334 * 7 * 1,5 * 365 = 1280055 \text{ yo`l/yil}$$

$$P = \sum D_i - \sum C_m = 372636820 - 327920401 = 44716419 \text{ so`m/yil}$$

$$P_{sf} = P * \eta_{shk} = 44716419 * 0,8 = 35773135 \text{ so`m/yil}$$

13 Rentabellik quydagicha topiladi:

$$R = (P / \sum C_m) * 100 = (44716419 / 327920401) * 100 = 13,6$$

Loyihalana yotgan avtoshohbekat yil davomida $P_{yo'l}$ larni avtoshohbekatdan jo`natish bilan bog`liq ishlardan olingan daromad (3-jadvalda).

Loyihalana yotgan avtoshohbekatda yil davomida bir yo`lovchiga ko`rsatilgan xizmat narxining shakillanishi
3-jadvalda.

№	Ko`rsatkichlar nomi	Belgilanish	Qiymati
1	Asosiy ishchilarning ish xaqi sarfi	C_{ich}	74982096
2	Sug`urta sarfi	C_c	14996419
3	Korxonaga jixozlari va bino amartizatsiyasi ajratmasi	C_{am}	185795550
4	Elektr energiya sarfi:	C_{el}	1840366
5	Boshqa xarajatlar sarfi	C_b	13042288
6	Xo`jalik xarajatlarini	C_x	37263682
7	Tannarx	$\sum C_m$	327920401
8	Foyda	P	44716419
9	Sof foyda	P_{sf}	35773135
10	Rentabellik	R	13,6
11	Hisobdagi daromad	$\sum D_i$	291
12	Bir yo`lovchini jo`natishdan olingan daromad	D	291

Loyihalanayotgan avtoshohbekatda yil davomida yo`lovchilarni avtoshohbekatdan jo`natish bilan bog`liq asosiy texnik iqtisodiy ko`rsatkichlari

4-jadvalda.

№	Ko`rsatkichlar nomi	Belgilanish	O`lchov birligi	qiymati
1	Yo`lovchilarni jo`natish uchun xizmat ko`rsatilayotgan yo`lovchilar hajmi	$P_{yo'l}$	Yo`l/soat	334
2	Asosiy ishlab chiqarish fondi	F_{af}	So`m	1238637000
3	Aylanma ishlab chiqarish fondi	F_{ay}	So`m	173409000
4	Zarur bo`lgan kapital mablag`	K	So`m	1412046000
5	Xizmat ko`rsatuvchi ishchilar soni	P_{ich}	ishchi	4
6	Mehnat unimdorligi	P_{um}	m.so`m/odam	119960
7	Umumiy tannarx	$\sum C_m$	So`m	327920401
8	Yalpi foyda	P	So`m	44716419
9	Sof foyda	P_{sf}	So`m	35773135
10	Rentabellik	R	%	13,6
11	Yillik iqtisodiy samara	E	So`m	221568685
12	Kapital mablag`ni o`zini oqlash muddati	T_{oq}	yil	6,37
13	Umumiy daromad	$\sum D_{iud}$	So`m	372636820

XULOSA VA TAKLIFLAR

Bitiruv diplom loyiha ish mavzusi: “Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash” deb nomlanadi. Uning tarkibi: kirish, mavzuning dolzarbligi, adabiyotlar sharxi, xalqaro yo'lovchi tashish yo'nalishlarini yo'lda ochish (yopish) tartibi bo'yicha yo`riqnoma asoslari. Texnologik qism: avtoshoxbekatdan xalqaro yo`nalishlarni ri'ystrini tuzish, xalqaro ynalishdagi avtoboshbekatni texnologik hisoblash. Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalashni tashkil qilish, iqtisodiy qism, hayot faoliyati xavfsizligi, xulosa va foydalanilgan adabiyotlardan iborat.

Kirish qismida mamlakatda amalga oshirilayotgan madernizatsiya jarayonlarini natijalari ishlab chiqilgan. Mavzuning dolzarbligida Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash masalasi davlatimiz darajasidagi masala ekanligi bu boradagi muammolar va ularni bartaraf qilish masalalari yoritilgan.

Adabiyotlar sharxida o`quv jarayonida bitiruv malakaviy ishni tayorlashda qatnashgan barcha adabiyotlardan olingan natijalar sanab o`tildi.

Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash bilan xozirgi mamlakatni rivojlanishini ko`ra olmagan kimsalarni yovuz kirdikorlarini bartaraf qilish hamda o`z uyingni-o`zing asra shiyorga amaliy javob tayyorlandi. Bu boradagi mavjud xuquqiy va meyoriy qarashlr keltirigan.

Hayot faoliyati xavfsizligi qismida yo'lovchi avtotransportining avtoshoxbekat uchun mehnatni muhofaza qilish bo'yicha namunaviy yo`riqnomasi asos sifatida olindi va hayot faoliyati xavfsizligini taminlashni uslubiy hususiyatlari ishlab chiqilgan.

Chizma qismi oltita chizmadan iborat. Birinchisi bosh reja chizildi. Ikkinchi chizmada Bosh bino chizildi. Uchinchi chizmada avtoshohbekat yo`nalishlari riestri chizildi. Tortinchi chizmada xavfsizlikni ta'minlash riestri chizildi..Beshinchi chizmada Nozimxona chizildi. Oltinchi chizmada iqtisodiy qism ma'lumotlari jadavalda keltirildi. Xulosa qismida, bitiruv malakaviy ishda

Andijon shahrida xalqaro yo`nalishdagi avtoshoxbekatni loyihalash bo'yicha qilingan ishlar tafsiloti sanab o'tilgan.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. Mirziyoyev Sh.M. “O`zbekiston Respublikasi Prezidentining Oliy Majlisga murojaatnomasi Xalq so`zi 2018-yil 23 dekabr. № 258
2. Mirziyoyev Sh.M. 2017-2021 yillarda O`zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo`nalishlari bo`yicha harakatlar strategiyasi.
3. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2003 yil 4 noyabrdagi 482-sonli «Yo'lovchi va transport vositalarini tashish qoidalarini tasdiqlash to'g'risida» gi qarori.
- 4 O`zbekiston Respublikasi Prezidentining 2012 yil 10 dekabrdagi “Chet tillarni o`rganish tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to`g`risida” PQ-1875-sonli qarori.
5. Xo`jaev B.A. Avtomobillarda yuk va pasajir tashish asoslari. Darslik T., «O`zbekiston», 2002-yil.
6. Jean-Paul Rodrigue “The Geography of Transport Systems” New York: Routledge, 11309-171 pages.2016 ISBN 978-0-415-82254-1. 284 pages
- 7.Беляев В.М. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения. МАД ГТУ 2014. 204 стр.
8. И.В. Спирин . Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками.-М.: “Академия”, 2010-yil.
- 9 Kimball, Cheryl. Startur. Start your own Transportation service Taxi. Limousine. Rideshare Trucking. Specialty. Medical Descriptio:-Irvine: Entrepreneur Press, 2016-yil 147. P.
10. 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.-Toshkent: “VORIS-NASHRIYOT”, 2008-yil.-560 b
11. Xamraev O , Magdiev. Sh, Qodirov. T Avtomobillar servisi asoslari. O`quv qo`llanma Toshkent: «O`zbekiston» 2008-yil. 247 b
12. Musajonov M.Z. “Avtotransport tarmog`i korxonalarini loyihalash” o`quv qo`llanma Toshkent: 238b,

13. O`zbekiston avtomobil` transporti vazirligi va O`zbekiston Respublikasi avtomobil`,daryo, elektr transporti va yo`l xo`jaligi xodimlari kasaba uyushmasining Markaziy Kengashi Prezidumining 2007 yil 22 oktyabirdagi 5/11-08 son qarori
14. Usmonov J. “O`zbekiston Respublikasi avtomobil transporti harakatdagi tarkibga texnik xizmat ko`rsatish to`g`risida NIZOM” Toshkent: 1999-yil. 195 bet
15. Ikromov N.A.,Yusupov S.S., Ortiqov S.S.“Yer usti transport tizimlari ekspluatasiyasi (avtotransport)” yo`nalishi talabalari uchun DLI bajarish bo`yicha uslubiy ko`rsatma. And MI. 2017-yil.40 bet.
16. Sarimsaqov A.M ”YUTTvaUE” yo`nalishi bo`yicha DLI ning iqtisodiy qismini bajarish uchun” Uslubiy ko`rsatma”.And MI. 2018-yil
17. Maxmudov G.N “Avtomobillarning elektr va elektron jihozlari” (darslik) T:, 2011-yil.
18. E.Asatov, A. Tojiboev” Ishonchlilik nazariyasi va diagnostika asoslari” Toshkent: 2006-yil.
19. Barovskiy Yu.I, Buralov. Yu.V., Morozov. K.A., Avtomobilning tuzilishi, texnik xizmat ko`rsatish va ta'mirlash. O`qituvchi. Toshkent: Ta`lim 2008-yil. 586b
20. Muxiddinov N.F., Hamidullaev A.A “Yo`l harakati qoidalariga sharxlar va amaliy tavsiyalar” T 2010-yil.
21. Л.Б.Миротин М.: Транспортная логистика. М.: “ Экзамен”, 2002, 512 с.
- 23.www.auto`mobilemag.com
- 24.www.auto.com
- 25.www.motortrend.com

ILOVALAR

Аvtomobil transportida davlatlararo yo`lovchi tashish yo`nalishlarini ochish(yopish) qoidalari

ПРИКАЗ
НАЧАЛЬНИКА УЗБЕКСКОГО АГЕНТСТВА АВТОМОБИЛЬНОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА
**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ «ПОЛОЖЕНИЯ О ПОРЯДКЕ ОТКРЫТИЯ (ЗАКРЫТИЯ)
ГОРОДСКИХ, ПРИГОРОДНЫХ, МЕЖДУГОРОДНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ
МАРШРУТОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ
ТРАНСПОРТОМ**

[Зарегистрирован Министерством юстиции Республики Узбекистан 21 мая 2004 г.
Регистрационный № 1363]

Комментарий LexUz

Настоящий приказ утратил силу в соответствии с приказом начальника Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта от 28 июня 2012 года № 1 «О признании утратившим силу приказа «Об утверждении Положения о порядке открытия (закрытия) городских, пригородных, междугородных и международных маршрутов пассажирских перевозок автомобильным транспортом» (рег. № 1363-1 от 09.07.2012 г.).

В целях выполнения **постановления** Кабинета Министров от 4 ноября 2003 года № 482 «Об утверждении Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и требований по обеспечению безопасности автобусных перевозок в Республике Узбекистан», приказываю:

1. Утвердить прилагаемое **«Положение** о порядке открытия (закрытия) городских, пригородных, междугородных и международных маршрутов пассажирских перевозок автомобильным транспортом».

2. Ввести в силу настоящее Положение по истечении десяти дней с момента его государственной регистрации в Министерстве юстиции Республики Узбекистан.

**Начальник Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта А.
АБДУВАЛИЕВ**

г. Ташкент,
22 марта 2004 г.,
№ 44

УТВЕРЖДЕНО

приказом Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта
от 22 марта 2004 года № 44

ПОЛОЖЕНИЕ

о порядке открытия (закрытия) городских, пригородных, междугородных и международных маршрутов пассажирских перевозок автомобильным транспортом

§ 1. Общие положения

1. Настоящее Положение о порядке открытия (закрытия) городских, пригородных, междугородных и международных маршрутов пассажирских перевозок автомобильным транспортом (далее — Положение) разработано в соответствии с **постановлением** Кабинета Министров Республики Узбекистан от 4 ноября 2003 года № 482 «Об утверждении Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным

транспортом и требований по обеспечению безопасности автобусных перевозок в Республике Узбекистан».

2. Настоящее Положение имеет обязательную силу для Совета Министров Республики Каракалпакстан, хокимиятов областей и города Ташкента, Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта, Министерства внутренних дел Республики Узбекистан и иных органов государственного управления, причастных к открытию (закрытию) городских, пригородных, междугородных и международных маршрутов пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Настоящее Положение не распространяется на Службу национальной безопасности, Министерство обороны и Министерство по чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан.

3. Узбекское агентство автомобильного и речного транспорта (его территориальные отделения) в сфере разработки и реализации программ развития автомобильного и речного транспорта осуществляют координацию деятельности общественного автомобильного транспорта.

§ 2. Понятия и термины

4. В настоящем Положении применяются понятия и термины, определенные **Законом** Республики Узбекистан «Об автомобильном транспорте», **постановлением** Кабинета Министров от 4 ноября 2003 года № 482 «Об утверждении Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и требований по обеспечению безопасности автобусных перевозок в Республике Узбекистан».

§ 3. Организация пассажирских маршрутов

5. Пассажирские перевозки подразделяются на следующие виды:

а) городские — перевозки, осуществляемые в пределах границ города (городского поселка). Закрепление перевозчиков за ними осуществляется городскими комиссиями по организации пассажирских перевозок до проведения открытых тендеров, а после тендеров в соответствии с результатами тендеров решениями тендерных комиссий;

б) пригородные — перевозки, осуществляемые по маршрутам (часть которых может находиться в пределах границ города (городского поселка), связывающим с пригородной зоной на расстояние до 50 километров включительно. Закрепление перевозчиков за ними осуществляется областными комиссиями по организации пассажирских перевозок до проведения открытых тендеров, а после тендеров в соответствии с результатами тендеров решениями тендерных комиссий;

в) междугородные-внутриобластные — перевозки, осуществляемые за пределами границ города (городского поселка) на расстояние более 50 километров на территории одной области. Закрепление перевозчиков за ними осуществляется областными комиссиями по организации пассажирских перевозок до проведения открытых тендеров, а после тендеров в соответствии с результатами тендеров решениями тендерных комиссий;

г) междугородные-межобластные — перевозки, осуществляемые на территории двух и более областей Республики Узбекистан независимо от протяженности маршрута. Закрепление перевозчиков за ними осуществляется до проведения открытых тендеров решением Межведомственной комиссией по вопросам организации и проведения открытых тендеров на размещение междугородных-межобластных и международных маршрутов, а после тендеров — в соответствии с результатами тендеров;

д) международные — перевозки, осуществляемые за пределы государственной границы или из-за государственной границы Республики Узбекистан независимо от протяженности маршрута, закрепление перевозчиков за ними осуществляется до проведения открытых тендеров решением Межведомственной комиссией по вопросам организации и проведения тендеров на размещение междугородных-межобластных и международных маршрутов, а после тендеров — в соответствии с результатами тендеров;

б. Инициатива в открытии нового маршрута может принадлежать:

перевозчикам;

Совету Министров Республики Каракалпакстан, хокимиятам областей и городов, специально уполномоченным ими органам по управлению пассажирским транспортом и комиссиям по организации пассажирских перевозок;

Узбекскому агентству автомобильного и речного транспорта и его территориальным отделениям;

органам самоуправления граждан и иным представителям общественности;

компетентным органам иностранных государств.

7. Новые маршруты открываются при наличии устойчивого пассажиропотока и условий, обеспечивающих безопасность движения.

В целях безопасности дорожного движения при открытии пассажирских маршрутов должны максимально изыскиваться решения, исключающие прохождение маршрутов через железнодорожные переезды. В случаях, когда это невозможно, открытие движения рейсовых автобусов (постоянно или временно) через действующие железнодорожные переезды со шлагбаумами и без шлагбаумов допускается в каждом отдельном случае с разрешения начальника железной дороги или другой организации, в ведении которой находятся переезды, по представлению комиссии, проводившей обследование маршрута.

При этом ввод автобусного движения на переездах без шлагбаумов разрешается только после оборудования их автоматической светофорной сигнализацией.

8. Запрещается введение автобусных маршрутов по переездам без шлагбаумов, не оборудованных автоматической светофорной сигнализацией.

9. Подготовительная работа по открытию регулярных пассажирских маршрутов выполняется комиссиями, созданными решениями:

хокимията города, возглавляемой ответственным работником хокимията города и включающей в себя специалистов — представителей территориальных подразделений ГСБДД, территориального отделения Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта, дорожных, коммунальных организаций, железных дорог, перевозчиков и иных структур, в ведении которых находятся железные дороги — при открытии городского маршрута;

Совета Министров Республики Каракалпакстан (хокимиятов областей), возглавляемой ответственным работником этих органов и включающей в себя руководителей территориального управления безопасности дорожного движения, территориального отделения Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта, дорожных, коммунальных организаций, железных дорог, перевозчиков и иных структур, в ведении которых находятся железные дороги — при открытии пригородных и междугородных-внутриобластных маршрутов;

Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта, возглавляемой ответственным работником Агентства и включающей в себя представителей Главного управления безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Узбекистан, ГАК «Узавтойул», железных дорог, перевозчиков и иных структур, в ведении которых находятся железные дороги — при открытии междугородных-межобластных маршрутов;

Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта и компетентного органа государства, по территории которого предполагается прохождение маршрута, возглавляемой начальником Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта и включающей в себя представителей Главного управления безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Узбекистан, ГАК «Узавтойул», ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» и иных структур, в ведении которых находятся железные дороги, а также аналогичных представителей компетентного органа государства — при открытии международных маршрутов.

Члены комиссий несут персональную ответственность в пределах своей компетенции за оценку соответствия маршрута требованиям безопасности движения.

10. Комиссии:

определяют потребность в перевозках пассажиров по маршруту (предполагаемый устойчивый пассажиропоток);

выбирают трассу движения и производят обследование дорожных условий, определяют соответствие маршрута установленным законодательством требованиям безопасности движения по дорожным и иным условиям;

составляют заключение о целесообразности открытия маршрута.

11. Изучение трассы маршрута состоит из следующих этапов работы:

а) соответствие маршрутов требованиям безопасности движения, которое оценивается на основании:

информации о маршруте, представляемой транспортной организацией или другой организацией, осуществляющей перевозку пассажиров;

данных о дорожных условиях на маршруте (параметрах и состоянии проезжей части обочин, элементах плана и профиля дороги, интенсивности и составе движения, состоянии искусственных сооружений, железнодорожных переездов, паромных и ледовых переправ, наличии средств организации движения и т. п.), представляемых дорожными, коммунальными и другими организациями, в ведении которых находятся дороги, искусственные сооружения, железнодорожные переезды и т. д.;

сведений государственной службы безопасности дорожного движения о местах концентрации дорожно-транспортных происшествий, их причинах;

опроса водителей, работающих на маршруте;

непосредственного обследования маршрута.

Руководители соответствующих организаций обязаны своевременно представлять комиссиям указанную информацию;

б) определение мест промежуточных и конечных остановочных пунктов и расстояние между ними (перегонов), определение мест и размеров площадок для разворота и стоянок автобусов;

в) составление акта по результатам обследования с указанием перечня требуемых мероприятий и работ по устранению выявленных на трассе недостатков, препятствующих безопасности перевозок;

г) обращение внимания на соответствие требованиям безопасности движения, установленным СНиП и другими нормативными документами мостов, путепроводов, эстакад и других искусственных сооружений, находящихся на автобусных маршрутах;

д) организация и проведение пробных рейсов, в ходе которых производится нормирование скоростей движения и окончательный замер расстояний маршрута.

По результатам пробных рейсов составляется протокол, в котором указывается установленная протяженность маршрута и установленные нормативы времени на рейс, оборотный рейс, стоянки на конечных пунктах, установленная скорость сообщения.

Протокол замера расстояния и хронометража времени движения автотранспортного средства на исследуемом маршруте подписывается всеми членами комиссии.

Комиссия организует пробные рейсы на маршруте и, как правило, в течение месяца проводит тщательное наблюдение за работой этих рейсов.

По результатам пробных рейсов комиссия вправе ходатайствовать об открытии маршрута либо о нецелесообразности открытия маршрута перед органами, уполномоченными принимать такое решение.

12. Железнодорожные переезды содержатся и оборудуются в строгом соответствии с [Инструкцией](#) по эксплуатации железнодорожных переездов, утвержденной ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» от 18 мая 1998 года № П/51/98 (рег. № 460 от 31 июля 1998 года).

13. При открытии маршрутов должны предусматриваться:
расположение начальных и конечных остановочных пунктов маршрута в достаточно крупных пассажирообразующих местах;

обеспечение транспортной связи для наибольшего числа пассажиров по кратчайшим направлениям между основными пунктами маршрута;

использование типа автотранспортных средств, соответствующего виду перевозок;

средства контроля за регулярностью движения;

обеспечение координированного движения автотранспортных средств на вновь открываемом маршруте с движением автотранспортных средств на существующих маршрутах, а также работой других видов пассажирского транспорта;

применение эффективных систем организации движения.

14. При технико-экономической обоснованности целесообразности открытия маршрута комиссии организуют составление маршрутной документации (паспорта маршрута).

15. Перечень документов, представляемый для утверждения маршрутной документации (паспорта маршрута), включает в себя:

а) титульный лист с основными показателями маршрута — согласно [приложениям №№ 1—3](#);

б) схему маршрута, согласованную с органами Государственной службы безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Узбекистан (с указанием остановочных пунктов, участков дорог, представляющих опасность для движения, железнодорожных переездов, путепроводов). В схемах междугородных-межобластных и международных маршрутов, кроме этого, указываются места отдыха, пунктов приема пищи согласно [приложениям №№ 4—7](#);

в) протокол замера расстояния и хронометража времени движения автотранспортного средства согласно [приложению №№ 8](#);

г) расписание движения автотранспортного средства по маршруту — согласно [приложениям №№ 9—12](#);

д) тарификацию стоимости проезда согласно [приложениям №№ 13—15](#).

16. Схема маршрута согласовывается:

а) по городским маршрутам — городскими подразделениями ГСБДД;

б) по пригородным и междугородным-внутриобластным маршрутам — территориальными управлениями БДД;

в) по междугородным-межобластным маршрутам — территориальными управлениями БДД, где расположены конечные пункты маршрута, и Главным управлением БДД МВД Республики Узбекистан;

г) по международным маршрутам — Главным управлением БДД МВД Республики Узбекистан компетентными органами в сфере безопасности дорожного движения и компетентными органами в сфере автомобильного транспорта паритетной стороны.

17. Маршрутная документация (паспорт маршрута) представляется на утверждение:

а) по городским маршрутам — хокимиятам городов или органам управления городским пассажирским транспортом, созданным хокимиятами городов;

б) по пригородным и междугородным-внутриобластным маршрутам — хокимиятам областей или органам управления пассажирским транспортом, созданным Советом Министров Республики Каракалпакстан и хокимиятами областей;

в) по междугородным-межобластным и международным маршрутам — Узбекскому агентству автомобильного и речного транспорта.

18. После утверждения маршрутной документации (паспорта маршрута) решение об открытии маршрута принимается:

городского — решением хокимията города или органа управления городским пассажирским транспортом;

пригородного или междугородного-внутриобластного — решением Совета Министров Республики Каракалпакстан, хокимията области или органа управления пассажирским транспортом;

междугородного-межобластного или международного — решением Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта по согласованию с Главным управлением безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Узбекистан.

19. Копии решений об открытии городских, пригородных и междугородных-внутриобластных маршрутов передаются в территориальные отделения Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта.

20. После трех-четырех месяцев регулярной работы автотранспортных средств на вновь открытых маршрутах проводится новое обследование с целью корректировки схемы маршрута, пассажиропотока, расписания движения, назначения остановочных пунктов. В дальнейшем обследование пассажиропотока производится по мере необходимости на основании обследования пассажиропотоков, при изменении схемы движения и технических характеристик автобусов.

§ 4. Закрытие пассажирских маршрутов

21. Решение о временном прекращении работы маршрута принимается органами, наделенными полномочиями по открытию и закрытию маршрутов, в случаях, когда дорожные, погодные и иные условия не позволяют обеспечить безопасность перевозки.

22. Закрытие маршрута производится в случае его несоответствия требованиям безопасности дорожного движения либо нецелесообразности его дальнейшего функционирования.

23. ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» и ее подразделения, министерства и ведомства, в ведении которых находятся железные дороги, должны заранее, за 5 дней, информировать другие министерства и ведомства, осуществляющие автобусные перевозки, а также государственную службу безопасности дорожного движения о плановых мероприятиях по реконструкции и ремонту железнодорожных переездов или пути, при которых нарушается или затрудняется пропуск транспортных средств на маршрутных автобусных перевозках.

24. Порядок движения через железнодорожные переезды или обход их на время выполнения работ по ремонту устройств на них, при котором нарушается или затрудняется пропуск транспортных средств согласовывается с организациями, производящими ремонт, с государственной службой безопасности дорожного движения, а при ремонте проезжей части переезда и с соответствующими дорожными организациями. Движение автобусов через железнодорожные переезды должно производиться с особой осторожностью, со строгим соблюдением требований Правил дорожного движения.

25. Остановочные пункты в зоне железнодорожных переездов должны размещаться на расстоянии не ближе 100 метров от крайнего рельса, а их техническое решение должно обеспечивать беспрепятственное движение транспорта по основным полосам движения в случае остановки автобуса.

26. Об открытии новых, закрытии действующих автобусных маршрутов, их изменении, а также временном прекращении движения автобусов перевозчики, автовокзалы, автостанции информируют население, заинтересованные организации.

УТВЕРЖДАЮ
Заместитель начальника
Узбекского агентства автомобильного
и речного транспорта

_____/_____/_____
« ____ » _____ 200_г.

ПАСПОРТ МЕЖДУГОРОДНОГО (МЕЖОБЛАСТНОГО, МЕЖДУНАРОДНОГО) МАРШРУТА

№ _____

« _____ »

(наименование маршрута)

Классификация маршрута _____

(автобусный, маршрутное такси, экспрессный, скорый)

Дата открытия маршрута _____

Сезонность работы маршрута _____

Длина маршрута: _____ в прямом направлении _____ км.

_____ в обратном направлении _____ км.

Стоимость проезда по маршруту ___ сум. ___ тийин. в мягком автобусе

Стоимость проезда по маршруту ___ сум. ___ тийин. в жестком автобусе

Стоимость проезда по маршруту ___ сум. ___ тийин. в маршрутных такси

Отметки о продлении или изменении маршрута: _____

Количество подвижного состава по расписанию _____ ед.

Марка подвижного состава, обслуживающего маршрут _____

Маршрут обслуживает _____

(наименование автовокзалов, автостанций и автокасс)

Маршрут обслуживается

(наименование автоперевозчиков)

Паспорт составил

(подпись, Ф.И.О. и занимаемая должность)

Заключение комиссии:

об обеспечении безопасной перевозки пассажиров

Примечание: в замере расстояния и хронометраже времени движения обязательное участие принимает специалист по безопасности движения

Подписи членов комиссии:

УТВЕРЖДАЮ

Компетентный орган в сфере
автомобильного транспорта
паритетной стороны

« ____ » _____ 200_ г.

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель начальника
Узбекского агентства автомобильного
и речного транспорта _____

« ____ » _____ 200_ г.

РАСПИСАНИЕ ДВИЖЕНИЯ ПО МЕЖДУГОРОДНОМУ-МЕЖДУНАРОДНОМУ МАРШРУТУ

№ _____ « _____ »

(номер и наименование маршрута)

Протяженность маршрута ____ км.

Количество работающих автомобилей _____ ед.

Стоимость проезда __ сум. __ т.

В сторону								Наименование автовокзала в и автостанции	В сторону							
Время и №№ рейсов									Время и №№ рейсов							
прибытие	отправление	прибытие	отправление	прибытие	отправление	прибытие	отправление		прибытие	отправление	прибытие	отправление	прибытие	отправление		

ТАРИФИКАЦИЯ

УТВЕРЖДАЮ

и таблица стоимости проезда помеждугородному международному Заместитель начальника Узбекского

Нормативные данные расписания

Нулевой пробег

Время	Час., мин.	Скорость	км/час	Конечные пункты маршрута	Час., мин.	км.
В движении		Ср. техническая				
В рейсе		Сообщения				
Оборотного рейса		Эксплуатационная				

Расписание составил _____

(Ф.И.О. и должность)

№ _____ маршруту _____ (наименование маршрута)

агентства
автомобильного и речного
транспорта

« _____ » _____ 200__ г.

п/п	Наименование начального, промежуточного и конечного пунктов	Протяженность, в км					
		от начального пункта	между пунктами				
1.							
2.							
3.							
4.							
5.							
6.							
7.							
8.							

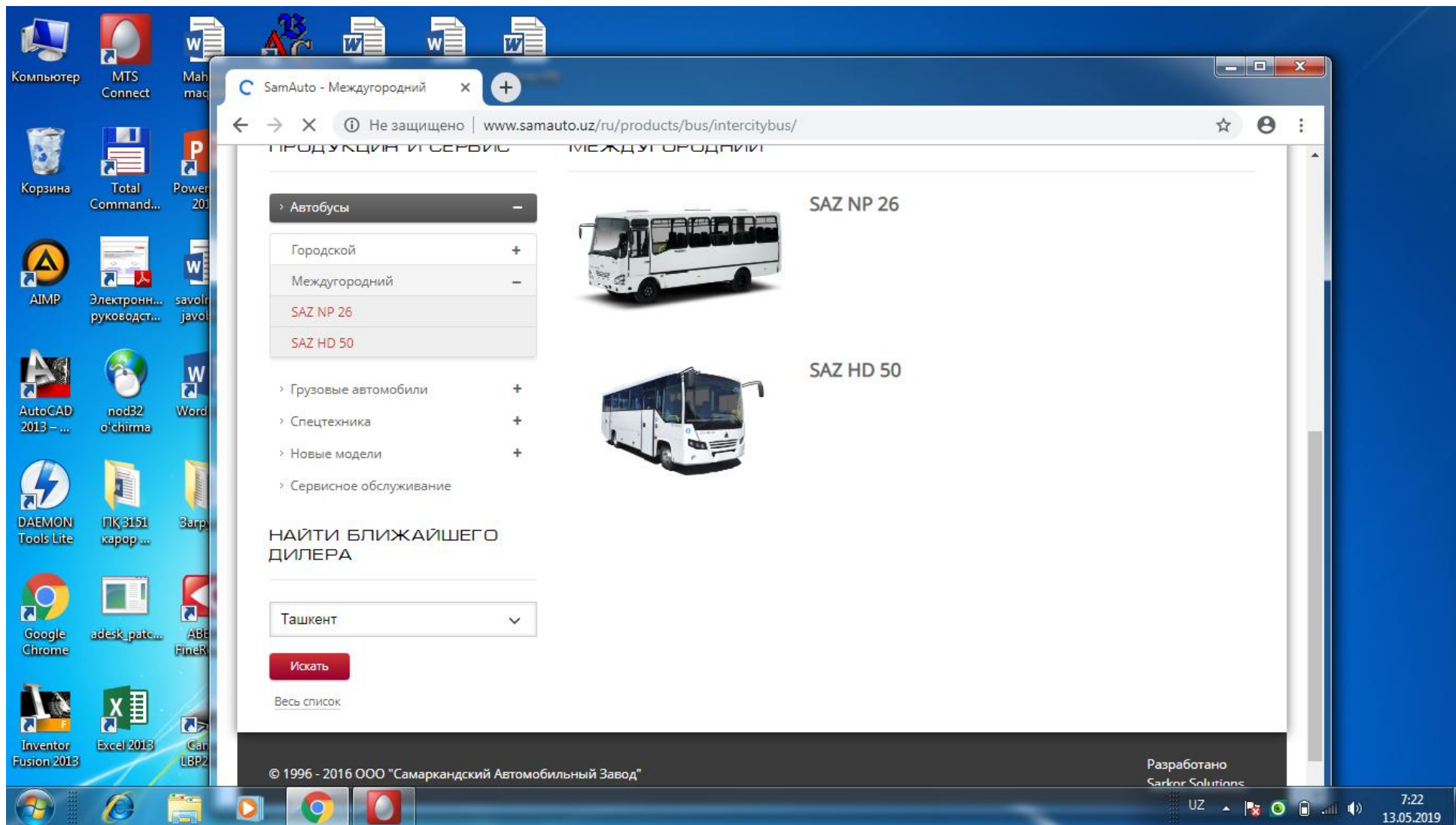
УТВЕРЖДАЮ
Компетентный орган в сфере
автомобильного транспорта
паритетной стороны

« _____ » _____ 200__ г.

ПРИМЕЧАНИЕ: В таблице стоимости проезда верхняя цифра в клетке обозначает **стоимость** проезда одного пассажира, нижняя — **стоимость** провоза багажа.

Тарификацию составил: _____

(подпись, Ф.И.О. и должность)



ПАСПОРТ МЕЖДУГОРОДНОГО (МЕЖОБЛАСТНОГО, МЕЖДУНАРОДНОГО) МАРШРУТА

№ _____

« _____ »

(наименование маршрута)

Классификация маршрута _____

(автобусный, маршрутное такси, экспрессный, скорый)

Дата открытия маршрута _____

Сезонность работы маршрута _____

Длина маршрута: в прямом направлении _____ км.

в обратном направлении _____ км.

Стоимость проезда по маршруту ___ сум. ___ тийин. в мягком автобусе

Стоимость проезда по маршруту ___ сум. ___ тийин. в жестком автобусе

Стоимость проезда по маршруту ___ сум. ___ тийин. в маршрутных такси

Отметки о продлении или изменении маршрута: _____

Количество подвижного состава по расписанию _____ ед.

Марка подвижного состава, обслуживающего маршрут _____

Маршрут обслуживает _____

(наименование автовокзалов, автостанций и автокасс)

Маршрут обслуживается _____

(наименование автоперевозчиков)

Паспорт составил _____

(подпись, Ф.И.О. и занимаемая должность)