

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY VA O‘RTA MAXSUS
TA‘LIM VAZIRLIGI
SAMARQAND IQTISODIYOT VA SERVIS INSTITUTI**

MARKETING KAFEDRASI

«HIMOYAGA RUXSAT ETILDI»

Kafedra mudiri _____

« _____ » _____ 2015 yil

TURIZMDA STRATEGIK MARKETING FANIDAN

Turistlarga transport xizmati ko‘rsatish bozorida raqobat muhiti va turistlarni
tashishni takominlashtirish **mavzusida**

KURSI ISHI

**Bajardi: MR-111 guruhi talabasi
Olimov O.O‘**

Ilmiy rahbar: assistent K.M. Ibodov

Samarqand 2015 yil

MUNDARIJA

KIRISH	3
1. Turistlarga transport xizmati ko‘rsatish bozori va avtomobil transportining asosiy texnik-iqtisodiy ko‘rsatkichlari	6
2 Turistlarga transport xizmati ko‘rsatish bozorida faoliyat ko‘rsatish shart-sharoitlari va raqobat muhitining nazariy asoslari.....	9
3. Transport bozori raqobat muhitida turistlarga samarali xizmat ko‘rsatuvchi avtomobil transport vositalarini tanlash	12
4. Transport vositalari unumdorligiga ta’sir etuvchi asosiy ekspluatatsion ko‘rsatkichlar	14
5. Yuk tashishni tashkil etish tizimlarida yuk avtomobillari harakatini tashkil etishni takominlashtirish.....	16
6. Turistlar tashishni tashkil etishni takomillashtirish	25
Xulosa va takliflar	40
Foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxati.....	42

KIRISH

Kurs ishi mavzusining dolzarbligi. Rivojlangan jamiyat asosini yuqori darajada taraqqiy etgan hozirgi zamon transportisiz yaratib bo‘lmaydi. Transport har qanday mamlakat ishlab chiqaruvchi kuchlarining muhim tarkibiy qismi hisoblanadi. Mustaqil O‘zbekistonimizda ham turistlarga transport xizmati ko‘rsatish alohida muhim ahamiyatga ega. Binobarin, ham iqtisodiy, ham siyosiy, ta’bir joiz bo‘lsa, ham psixologik ahamiyat kasb etadi.

Turistlarni tashish muntazamligi transportning yaxshi ishlashini belgilovchi muhim omillardan biri hisoblanadi. Zarur mahsulot, xom ashyo, etiyot qismlar, yonilg‘i o‘z vaqtida va muntazam tashilgandagina ularning omborlardagi zaxiralari eng kam miqdorda bo‘lishi va ishlab chiqarishni uzluksiz tashkil etish imkoni yaratiladi. Tabiat boyliklaridan foydalanish va ularni tashishda ham transport, ayniqsa, avtomobil transporti alohida o‘rin tutadi. Agar zamonaviy transport vositalari va rivojlangan yo‘llar bo‘lmasa, tabiat boyliklaridan samarali foydalanish qiyin bo‘ladi.

Aholini bir yerdan ikkinchi yerga tashishda transportning ahamiyati yildan-yilga oshib bormoqda. Bu ishni asosan turist tashish transporti amalga oshiradi. Turist tashish transportining asosiy vazifalaridan biri, kishilarni o‘z vaqtida ish joyiga va ishdan uylariga eltib qo‘yish, ish kuni davomida ishchi va xizmatchilarni korxonalar o‘rtasida tashishdan iboratdir.

Xalqaro aloqalarni, jumladan tovar ayirboshlashni kengaytirish va uni mustahkamlash ishida ham transportning roli katta. Xalqaro savdo, sayyohlik va boshqa aloqalarning rivojlanishi, fan va texnika, madaniyat hamda sport sohalaridagi munosabatlarning yuksalishi transport vositalari va aloqa yo‘llarining rivojlanganligiga ko‘p jihatdan bog‘liqdir. Bulardan tashqari, aholini sanoat va oziq-ovqat mollari bilan o‘z vaqtida ta‘minlash ham transportning asosiy vazifalaridan biridir.

Prezidentimiz I.A.Karimov ta'kidlaganidek, "2013 yil va undan keyingi yillarda dasturiy vazifalarimizni amalga oshirishda yo'l-transport va kommunikatsiya infratuzilmasini jadal rivojlantirish ustuvor ahamiyat kasb etadi.¹

Bu muhim ustuvor vazifani izchil amalga oshirish uchun 2015 yilgacha bo'lgan davrga mo'ljallangan maxsus dastur ishlab chiqilgan bo'lib, u iqtisodiyot tarmoqlari va mamlakatimiz hududlarini istiqbolli rivojlantirish bo'yicha amalga oshirilayotgan dastur bilan uzviy bog'liqdir.²

Ta'kidlash joizki, bu dasturni amalga oshirish maqsadida 2013 yilda xalqaro standartlarga javob beradigan 526 kilometrlik avtomobil yo'llarini qurish va rekonstruksiya qilish, Qamchiq dovonida 71 kilometrlik avtomobil yo'li uchastkasida rekonstruksiya ishlarini yakunlash, shuningdek, qator ko'priklari va yo'lo'tkazgichlarni barpo etish rejalashtirilmoqda. Ushbu maqsadlar uchun 1 trillion 200 milliard so'm, shu jumladan, Respublika yo'l jamg'armasi mablag'lari hisobidan 870 milliard so'mdan ortiq hamda xalqaro moliya institutlari – Osiyo taraqqiyot banki, Islom taraqqiyot banki, Arab Muvofiqlashtirish guruhining qariyb 120 million dollarga teng mablag'larini yo'naltirish ko'zda tutilmoqda.³

Bu borada O'zbekiston milliy avtomagistrali tarkibiga kiradigan avtomobil yo'llarini qurish va rekonstruksiya qilish, mamlakatimizning barcha hududlarini o'zaro ishonchli bog'laydigan yagona milliy avtomobil transport tizimini tashkil etish loyihalarini jadal amalga oshirishni ta'minlashga birinchi darajali ahamiyat qaratilishi lozim.

Shu o'rinda avtomobil, temir yo'l va kommunikatsiya sohalaridagi qurilish ishlariga qisqacha to'xtalib o'tmoqchiman.

Temir yo'l transport kommunikatsiyalarini yanada rivojlantirish ishlari, temir yo'l tarmoqlarini elektrlashtirish loyihalari izchillik bilan amalga oshirilmoqda. Bu ishlar poyezdlardan foydalanish harajatlarini 20 foizga

¹ Karimov I.A. Bo'sh maqsadimiz – keng kўlamli islohotlar va modernizatsiya йўлини қатъият билан давом эттириш.// Халқ сўзи, 2013 йил 18 январь, №15

² Karimov I.A. Barча reжа va daturlarimiz vatanimiz taraqqiётини юксалтириш, халқимиз фаровонлигини оширишга хизмат қилади-Ўзбекистон, 2011-42 б

³ Karimov I.A. Bo'sh maqsadimiz – keng kўlamli islohotlar va modernizatsiya йўлини қатъият билан давом эттириш.// Халқ сўзи, 2013 йил 19 январь

kamaytirish, turist va yuk tashish tezligini 1,3 barobar oshirish, 830 kilometrlik Toshkent-Termiz temir yo'lini to'liq elektrlashtirish imkonini beradi.

2012 yilda uzunligi 240 kilometr bo'lgan temir yo'lni qayta tiklash ishlari davom ettirildi. Uzunligi 70 kilometrdan ortiq bo'lgan Dashtobod-Jizzax temir yo'l tarmog'i bo'ylab yuk va turist poyezdlar harakati yo'lga qo'yildi.

Qo'lga kiritgan tajribamiz shuni tasdiqlab bermoqdaki, mamlakatimizning boshqa mintaqalarida ham Navoiy va Angren kabi maxsus industrial zonalarni, zamonaviy logistika tizimlari va transport infratuzilmalarini yaratish bo'yicha boshlagan ishlarimizni davom ettirish maqsadlarimizga javob beradi.

Yuqoridagilarning barchasi turistlarga transport xizmati ko'rsatishni rivojlantirishga qaratilgan bo'lib, kurs ishi mavzisining dolzarbini belgilaydi.

Kurs ishining maqsadi va vazifalari. Turistlarga transport xizmati ko'rsatish bozorida raqobat va uning samaradorligi masalalari yuzasidan ilmiy-amaliy taklif va tavsiyalar ishlab chiqarishdir.

Qo'yilgan maqsadlarga erishish uchun quyidagi vazifalar belgilandi va o'rganib chiqildi:

1. Turistlarga transport xizmati ko'rsatish bozori va avtomobil transportining asosiy texnik-iqsodiy ko'rsatkichlarining nazariy asoslarini o'rganib chiqish;
2. Turistlarga transport xizmati ko'rsatish bozorida faoliyat ko'rsatish shart-sharoitlari va raqobat muhitining nazariy asoslarini o'rganib chiqish;
3. O'zbekistonda transport xizmati bozorini rivojlantirish bo'yicha amalga oshirilgan tadbirlar;
4. Samarqand viloyati da turistlarga transport xizmati ko'rsatish bozorida raqobatning hozirgi holatini tahlil qilish;
5. Turistlarga transport xizmati ko'rsatish samaradorligi va uning raqobatbardoshligiga ta'sir etuvchi omillar tahlil qilish;
6. Samarqand viloyati turistlarga transport xizmati ko'rsatish bozori raqobat muhitida faoliyat yurituvchi transport vositalarining tahlili;

7. Samarqand viloyati turistlarga transport xizmati ko'rsatish bozori raqobat muhitida logistik faoliyatning samaradorligini oshirish yo'llari bo'yicha tavsiyalar ishlab chiqish;

8. Turistlarga transport xizmati ko'rsatish bozorida turistlar tashishni tashkil etish va raqobat muhitini takomillashtirish bo'yicha tavsiyalar ishlab chiqish.

9. Turistlarga transport xizmati ko'rsatish bozori samaradorligi va raqobatbardoshligini oshirish bo'yicha tavsiyalar berish.

1. Turistlarga transport xizmati ko'rsatish ko'rsatish bozori va avtomobil transportining asosiy texnik-iqtisodiy ko'rsatkichlari

Turistlarga transport xizmati ko'rsatish ko'rsatish bozori va avtomobil transportining asosiy texnik-iqtisodiy ko'rsatkichlarini nazariy jihatini yoritish uchun quyidagilarga e'tibor berilishi lozim.

Avtomobil transportida turistlarga xizmat ko'rsatish va tashishni tashkil etish murakkab jarayon bo'lib, u yuk yoki turistlarni bir yerdan ikkinchi joyga ko'chirishda umum tashish texnologiyasi bilan bog'liq izchil jarayon va operatsiyalar majmuidan iboratdir.

Avtomobillarda turistlar tashish qanday hududda bajarilishi, vazifasi va tashkil etish shakliga ko'ra tasniflanadi.

Qanday hududda bajarilishiga ko'ra: shaharlarda, shahar atrofida, qishloq hududlari ichida, shahar va viloyatlararo va xalqaro tashishlarga ajratiladi.

Vazifasiga ko'ra: doimiy marshrutlarda, ekskursion, turistik, xizmat yuzasidan turistlar tashishlarga bo'linadi.

Tashkil etish shakliga ko'ra: marshrutlardagi, buyurtmali, to'g'ridan-to'g'ri va aralash tashishlarga bo'linadi.

Tashish hajmiga ko'ra yuk tashishni tashkil etishning quyidagi tamoyillari bo'lishi mumkin: bir turli juda ko'p hajmdagi yuklarni tashish; bir turdagi yuklarni nisbiy ko'p miqdorda tashish; kam miqdorli yoki yuklarni yig'ib tashish.

Avtotransport saroyi va mijozlarning o'zaro munosabatlari belgilangan topshiriqni bajarishda o'zaro manfaatdorlik asosida bo'lishini ta'minlash, uni amalga oshirishda esa tashish rejasiga shartnomalar va ayrim kelishuvlarga tayangan holda bo'lishi kerak. O'z vaqtida tashishni bajarishlikka mijozlar va avtotransport saroylari barobar javobgardirlar.

Avtotransport korxonasi va mijozlarning o'zaro munosabatlarini shartnoma orqali tartibga soliniladi. Shartnoma orqali ular aloqalari, tashish qatnashchilari, moliyaviy tartibni mustahkamlash kabilar belgilanadi. Tashishga belgilangan shartnoma ish hujjatlarining asosi bo'lib, u joriy (yillik), kvartal va ildam (smenasutkali) rejalar tuzish asosi hamdir.

Avtotransport saroyi bilan shartnoma tuzuvchi mijoz odatda yuk jo'natuvchi, ba'zi hollarda esa yuk qabul etuvchi bo'ladi. Yuk jo'natuvchi bu tashkilot (korxonasi) yoki uning nomidan yuk jo'natuvchi shaxs bo'lishi mumkin.

Shartnoma yozma shaklda yoki bir marotabali talabnoma (zayavka) shaklida bo'lishi mumkin. Keyingisi rejada belgilanmagan mijozga xizmat qilishda ishlatiladi va uning kuchi shartnomaga tenglashtiriladi.

Shartnomada quyidagilar ko'rsatiladi:

- a) shartnoma tuzishda vakolatli tashkilot va uning javobgar shaxsi;
- b) tashish miqdori va yuk turlariga ko'ra tashish harakteri ko'rsatilgan shartnoma predmeti;
- v) tashishni bajarish sharti. Bunda tashish vaqti belgilangan reja, yukni berish tartibi, tashish masofasi, ortish-tushirish operatsiyalari bajaruvchi vositalar va ular ishlash tartibi, ekspeditsiya ishlari, talabnoma (zayavka) berish vaqti va uni rasmiylashtirish tartibi va h.k. bo'ladi;
- g) kelishilayotgan tomonlar javobgarligi;

d) bajarilgan ishga hisob-kitob vaqti va uni bajarish tartibi, shartnomaga ko'ra da'voni ko'rib chiqish tartibi; tomonlar adresi bankdagi hisob-kitob raqami, jarimalar va shunga o'xshashlar.

Shartnomada belgilangan shartlar buzilib bajarishda tomonlar jarima va neustoyka to'lash tartibi kabilar ko'rsatiladi.

Tashish va yuklarni o'z vaqtida yetkazib berish mijozlarni yuklarni jo'natishga va qabul etishga bo'lgan talablarni o'z vaqtida, bajarilishi bilan chambarchas bog'liq. Masalan, sabzavot mahsulotlarini qishloq xo'jaligida ular saqlash joylariga va boshqa joylarga tashish yil faslining aniq vaqtida bajariladi. Bunday shartni bajarmaslik ularni buzilishiga olib kelib, tashishni maqsadsizlikga olib keladi. Tashishni o'z vaqtida bajarish shartnomada yoki rejada belgilanadi.

Tashishni o'z vaqtida bajarish yuklar harakteri bilan bog'liq bo'lib, u amalda yukni jo'natish joyidan yetkazib berish joyiga sarflangan amaldagi vaqti bilan aniqlanadi. Bu vaqtda jo'natish joyidagi ortishni kutish, ya'ni yuk qabul etilgandan jo'natishgacha bo'lgan vaqt va tushiriluvchi joydagi yuk egasiga topshirishga bo'lgan kutish vaqtlari ham qo'shiladi.

Yuklarni o'z vaqtida tashish va ularni o'z manziliga yetkazib berish transport ishi tashkilotchisi va mijozlar ish rejimlari to'la muvofiqlashtirish asosida bajariladi.

Yuklarni manzillariga o'z vaqtida yetkazib berish avtotransportni Ekspluatatsiya qilish nixoyatda zarur omili hisoblaniladi. Ayni vaqtni kamaytirish yuk egalar va boshqa mijozni uni qabul qilib olish operatsiyalari hamda ortish-tushirish ishlarini ratsional tashkil etish va TV harakat tezliklari bilan to'la bog'liqdir. Yuklarni manzillariga o'z vaqtida yetkazib berishga transport tashkilotlari bilan birga mijozlar bir xilda aloqadordirlar. yetkazib berish vaqtlarini tejash uchun moddiy rag'batlantirish lozim.

Yuk ular egalariga buziltirilmasdan, zaxmat yetkazmay va miqdoran kamaytirilmasdan yetkazilishi lozim. Avtotransport korxonalarida tashish jarayonida yuklarni to'la-to'kis va sifatini pasaytirmay tashib berishga to'la javob beradilar.

Mabodo yuklar qisman yoki to'la miqdorda yo'qotilsa hamda ularning sifati buzilsa, yukni egasiga topshirishda akt (dalolatnoma) tuziladi.

Avtotransport saroyi mijozga amaldagi kamomadga yoki sifati buzilganligiga jarima to'lashlari lozim. Bunday jarima miqdori tovar baxosini kamayishi yoki kamomadi miqdorida, ammo tovarning ko'rsatilgan narxidan baland bo'lmasligi kerak.

Tabiiy ofatlar yoki tashilayotgan yuk xususiyati bilan bog'liq yoki ularni ortish-tushirish shartlari mijozlar tomonidan rioya qilinmaslik natijalaridagi kamomad, sifati pasayishiga transport tashkiloti javobgar emas.

Yuklarni tashishda qisman buzilishidan saqlash, ba'zida esa to'la buzilishidan saqlash ularni transport vositasi kuzoviga to'g'ri joylashtirish bilan bog'liq bo'ladi.

2 Turistlarga transport xizmati ko'rsatish bozorida faoliyat ko'rsatish shart-sharoitlari va raqobat muhitining nazariy asoslari

Turistlarga transport xizmati ko'rsatish bozorida faoliyat ko'rsatish shart-sharoitlari va raqobat muxiti quyidagi masalalarini o'z ichiga qamrab oladi.

Yuk ko'taruvchanligi yuqori bo'lgan avtomobillarning va ko'p o'rinli avtobuslarning kundan-kunga ko'payib borishi takomillashtirilgan qoplamali magistral yo'llarni yanada keng sur'atlar bilan taraqqiy ettirishni taqozo etadi. Mamlakatni iqtisodiy va ijtimoiy rivojlantirish rejalarida qattiq qoplamali va takomillashtirilgan yo'l tarmoqlarini kengaytirishga katta ahamiyat berilmoqda.

Avtomobil transportida xizmat ko'rsatish uchun yaxshi yo'llar bo'lishi lozim. Yo'llar avtomobillarning uzluksiz, xavf-xatarsiz va maksimal harakat tezligi bilan va tejamli ishlashini ta'minlashi zarur.

Takomillashtirilgan yo'llar qurish bilan birga mahalliy ahamiyatdagi yo'l tarmoqlarini ham kengaytirish lozim. Bunday yo'l shahobchalari tovar almashuvini kengaytirish, qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishini va aholining madaniy hayot darajasini o'stirishda katta ahamiyatga ega.

Avtomobillar va yo‘llarning tez yeyilishining oldini olish maqsadida yo‘l sharoitlarini hisobga oluvchi avtomobillar ishlab chiqarilishi lozim, magistral yo‘llarni qurishda esa hozirgi zamon tezyurar avtomobillarini nazarda tutish lozim, chunki bunday yo‘llar eng kam summar yo‘l qarshiligini ta’minlash bilan birga harakat xavfsizligini ham ta’minlaydi.

Avtomobil transporti bilan turistlar tashishni tashkil etishda avtomobil yo‘llari va shahar aloqa yo‘llarining ahamiyati katta. Harakat xavfsizligi, turistlar qatnovi qulayligi, binobarin haydovchi va boshqa xodimlarning ish unumi bunday yo‘llarning takomillashganlik va jihozlanish darajasiga chambarchas bog‘liqdir. Avtotransport korxonalaridagi mehnat unumdorligi ko‘p jihatdan yo‘l sharoiti va uning holatiga bog‘liqdir.

Avtomobil yo‘llari va shahar aloqa yo‘llari murakkab muhandislik inshootlari kompleksi bo‘lib, ular transport vositalarining tez harakatlanishini va harakat xavfsizligini ta’minlashi lozim. Yo‘llar konstruktsiyasi va injenerlik inshootlari tarkibi ular uchun belgilangan harakat tezligi va jadalligi hamda mahaliy tabiat iqlim sharoitlari bilan uzluksiz bog‘liqdir. Yo‘l belgilari, signallar va harakatni tartibga soluvchi boshqa jihozlar yo‘llarning ajralmas qismi hisoblanadi.

Umum foydalaniladigan avtomobil yo‘llari mamlakatimizdagi viloyatlar, shahar, tuman markazlari, temir yo‘l bekatlari, aeroportlar, Amadaryo suv pristanlari va boshqa joylarni o‘zaro birlashtiradi.

O‘zbekiston Respublikasida bunday yo‘llar «O‘zavtoyol» davlat kontserni tasarrufidadir. Umum foydalanish avtomobil yo‘llaridan tashqari har xil boshqarmalarga tegishli yo‘llar ham mavjud bo‘lib, ular sanoat korxonalari, qurilish, qishloq (suv) xo‘jaligi va boshqa korxonalar ichidagi ob’ektlarni birlashtirish uchun xizmat qiladi. Yo‘llarni tavsiflash uchun davlat va texnika tasniflari mavjuddir. Avtomobil yo‘llari davlat tasnifiga ko‘ra quyidagilarga bo‘linadi:

a) umumdavlat ahamiyatidagi yo‘llar. Ular qo‘shni davlatlar markazlari, respublikamizdagi viloyatlar markazlari, yirik sanoat va madaniyat markazlarini

o‘zaro birlashtiradi. Bunday yo‘llar qatoriga yirik kurortlarga yeltuvchi yo‘llar ham kiradi;

b) viloyat ahamiyatidagi yo‘llar. Bunday yo‘llar tuman markazlarini o‘zaro va ularni viloyat markazlari yoki umumdavlat ahamiyatdagi magistrallar, yirik temir yo‘l bekatlari, aeroportlar, suv pristanlari bilan o‘zaro birlashtirish uchun xizmat qiladi;

v) mahalliy ahamiyatdagi yo‘llar. Bunday yo‘llar tarkibiga tuman ahamiyatidagi va xo‘jaliklar ichidagi barcha yo‘llar kiradi.

Turistlar tashuvchi transport vositalari harakati quyidagi sharoitlarda butunlay to‘xtatilishi yoki qisman chegaralanishi mumkin:

- harakatga xavf tug‘diruvchi hollarda yoki yo‘l-iqlim sharoiti keskin o‘zgarganida (vaqtincha);

- agar marshrutdagi yo‘l sharoitlari keskin yomonlashsa va harakat xavfsizligiga qaratilgan choralar ko‘rish imkoni bo‘lmasa hamda yo‘l sharoitlarini tekshiruv dalolatnomasida ko‘rsatilgan harakatga xavf tug‘diruvchi holatlar belgilangan muddatda bajarilmasa, butunlay to‘xtatiladi.

Yuk tashishni tashkil etish deyilganda yuklarni belgilangan joyga o‘z vaqtida va urintirmagan holda minimal pul va moddiy harajat bilan yetkazib berish bilan bog‘liq transport operatsiyalari tizimi tushiniladi.

Avtomobil transportida yuk tashish va uni rejalashtirish asoslari quyidagilardan iborat:

- xalq xo‘jaligi rejasi asosida joriy (yil, chorak, oy) va operativ (kun, smena) yuk tashish rejalari tuzish;

- mijozlar (yuk egalari) va avtomobil transporti korxonasi o‘rtasida shartnomalar tuzish;

- transport vositasining joylardagi ishini tashkil etish va uni boshqarish;

- bajariladigan ishlarni nazorat qilish, hisoblab borish va tahlil etish.

Transport va ortish-tushirish vositalari yuklar xususiyatlariga va o‘z navbatida yuklar ma’lum transport va ortish-tushirish vositalari talabalariga mos bo‘lishi talab etiladi.

3. Transport bozori raqobat muhitida turistlarga samarali xizmat ko'rsatuvchi avtomobil transport vositalarini tanlash

Transport bozori raqobat muhitida turistlarga xizmat ko'rsatuvchi avtomobil transport vositalarini tanlash deyilganda, avtomobil transporti saroyiga yuk va turistlar tashish harakteriga ko'proq moslangan avtomobil (avtobus), yarim tirkamalar olish tushuniladi. Transport vositalarini tanlashda ularning yuqori samara bilan ishlashi uchun zarur texnik-ekspluatatsion va iqtisodiy jihatlarga e'tiborni qaratish lozim. Ayniqsa, yuklarni tashishda ular miqdori va sifatini kamaytirmasdan, tashish tannarxining iloji boricha arzon bo'lishiga yerishish lozim.

Yuk avtomobilini tanlashda undan eng samarali foydalanishni nazarda tutish hamda qo'yidagilarni hisobga olish lozim:

- tanlanayotgan yuk avtomobilining tashiluvchi yuk turi va uning upakovkasiga mosligi;
- yuk oqimi yoki yuk partiyasi miqdori (hajmi) harakteri, tarkibi va tashish masofasi;
- har xil, ayniqsa alohida sharoitni talab etuvchi yuklarni tashishda avtomobillarni ishlatish yo'l va iqlim sharoitlari;
- ortish-tushirish operatsiyalarini bajarish usullari.

Mexanizatsiyalashtirilgan usullarni qo'llashda avtomobil yuk ko'taruvchanligining orti-tushirish vositalari turi va quvvatiga mosligi;

- yuk oboroti tarkibini hisobga olgan holda ayni tashishning kelajakda rivojlanishi;
- yuklarni tashib berish muddati;
- transport vositasining aniq sharoitlardagi ish unumi;
- har xil turdagi transport vositalarini qo'llashdagi tashish tannarxi.

Avtomobillarni tanlashda ularning konstruksiyasiga e'tibor berish muhim. Bunda, bir tomondan, avtomobilning tortish-dinamik va iqtisodiy xususiyatlarini, ikkinchi tomondan, ayni kuzov turining tashiladigan yuk turi (upakovkasi),

solishtirma og'irligi va gabaritlarini hisobga olgan holda tashish xususiyalari inobatga olinishi lozim.

Samosval avtomobilini ishlatishda yukni tushirish jarayoni mexanizatsiyalashadi, o'zi ortg'ich avtomobillar (samapogruzchiklar) qo'llanilishida esa yuklarni ortish va tushirish ishlarini mexanizatsiyalash hisobiga, bunday operatsiyada ishlovchilar mehnati yengillashtiriladi.

Samosval va o'zi ortuvchi avtomobillardan foydalanishda uning ortish va tushirish operatsiyalarida turish vaqtlarni keskin qisqarishi va tashish jarayonining o'zida esa ko'proq bo'lishi hisobiga ular unumdorliklari anchaga oshadi.

Samosval yoki o'zi ortg'ich avtomobillarini qo'llanilishi o'rnatilgan ortg'ich yoki samosval mexanizmlarining ayni bazadagi avtomobilga nisbatan yuk ko'tarish qobiliyatini kamayishi hisobiga ular unumdorligini kamaytiradi. Demak, avtomobilning ortish va tushirish operatsiyasida turish vaqtini kamayishi hisobiga uning unumdorligi oshsa, yuk ko'tarish qobiliyatini bir muncha kamayishi esa ularning unumdorligini kamaytiradi. Shuning uchun ham samosval yoki o'zi ortuvchi avtomobillarni qayerda ishlatish maqsadga muvofiqligini aniq bilish lozim.

Tashish masofasi oshib borgan sari samosval va o'zi ortuvchi avtomobillarni qo'llash afzalligi kamayib boradi, chunki ularning yuk ko'tarish qobiliyati, qo'shimcha mexanizmlar o'rnatilish hisobiga universal bortli avtomobildan bir muncha kam (masalan, samosval Kraz-256B yuk ko'tarish qobiliyati 11t, bazali bortli Kraz-2257 avtomobilida esa 12t), o'z navbatida umum tashish uchun sarflanuvchi vaqtdagi ortish va tushirish operatsiyasiga sarflanuvchi vaqt ulushi ham kamayadi. Yuqorida aytilganlarga ko'ra, universal bortli avtomobil va samosval avtomobillarini ishlatishning shunday tashish masofasi borki, unda ular unumdorliklari o'zaro teng bo'ladi. Bunday masofani teng baholi masofa deb ataladi. Demak, universal bortli avtomobil va samosval yoki o'zi ortuvchi avtomobillarni o'rtasidagi tanlovni yuqorida keltirilgan teng baholi masofani aniqlashga qaratiladi.

4. Transport vositalari unumdorligiga ta'sir etuvchi asosiy ekspluatatsion ko'rsatkichlar

Har qanday uskuna yoki jihozning ish unumi deyilganda uning vaqt birligida ishlab chiqargan mahsuloti tushuniladi. Avtomobillar yuk va turistlarni ma'lum masofaga tashib berishini hisobga olinsa. Ularning ish unumi vaqt birligida tashilgan yuk va turistlar miqdoridan, ya'ni tonna (turist)-kilometrlarda o'lchanuvchi transport ishidan iboratdir. Masalan, avtomobilning yuk bilan bir qatnovdagi yuk miqdorida o'lchanuvchi ish unumi:

$$Q = q_H \gamma_{cm}, t(10)$$

bo'lsa, tonna-kilometrda bajarilgan transport ishi:

$$P_{\text{юк}} = Q_{\text{юк}} l_{\text{юк}} = q_H \gamma_{cm} l_{\text{юк}}, \text{tkm}(11)$$

dan iborat bo'ladi.

Aytilganlarga ko'ra, avtomobilning bir ish kuni davomidagi unumi:

$$Q_K = Q_{\text{юк}} \cdot Z_{\text{юк}} = q_H \cdot \gamma_{cm} \cdot Z_{\text{юк}}, t \quad (12)$$

$$P_K = P_{\text{юк}} \cdot Z_{\text{юк}} = q_H \cdot \gamma_g \cdot Z_{\text{юк}} \cdot l_{\text{юк}}, \text{tkm} \quad (13)$$

bo'ladi. Bunda Z_{yuk} -bir ish kuni davomida yukli qatnovlar soni.

O'z navbatida, nolinch qatnovga sarflangan vaqt ham hisobga olingan bir ish kuni davomidagi yukli qatnovlar soni:

$$Z_{\text{юк}} = \frac{T_{\text{uu}}}{t_{\text{aül}}} \quad (14)$$

Bunda T_{ish} -avtomobilning ishda bo'lish vaqti, soat;

t_{ayl} -bir to'liq qatnov uchun zarur vaqt, soat.

Bir to'liq qatnov uchun zarur vaqt avtomobilning yuk ortish punktidan uni tushirish punktigacha yukli qatnov vaqti, yuk tushirish punktidan navbatdagi yuk ortish punktigacha bo'sh qatnov vaqti hamda ortish-tushirish vaqti yig'indisidan iborat bo'ladi:

$$t_{\text{aül}} = t_x^{\text{юк}} + t_x^{\text{б.к}} + t_{\text{o-m}}, \text{soat}(15)$$

bunda: $t_x^{\text{юк}}$ -avtomobilning yukli qatnov vaqti;

$t_x^{\beta, \kappa}$ -bo'sh qatnov vaqti;

t_{o-m} -transport vositasining yuk ortish-tushirishda turish vaqti.

Harakat vaqtini aniqlash uchun yukli va bo'sh qatnovlar masofasini harakat tezligiga bo'lish lozim:

$$t_x = \frac{l_m}{V_m} = \frac{l_{\text{юк}} + l_{\text{оК}}}{V_m} = \frac{l_{\text{юк}}}{\beta V_m}, \text{ soat(16)}$$

bunda l_m -yuk-avtomobilning yukli qatnov masofasi;

$l_{\text{оК}}$ -avtomobilning bo'sh qatnov masofasi;

V_m -avtomobilning texnik harakat tezligi.

Tashish masofasi berilgan holda bir aylanish vaqtini kamaytirish uchun avtomobilning texnik harakat tezligini oshirish va avtomobilning orti-tushirish operatsiyalarida bekor turish vaqtini kamaytirish lozim bo'ladi.

Transport vositasining bir soatlik ish unumi quyidagi formulaga binoan hisoblanadi:

$$W_Q = \frac{Q_{\kappa}}{T_{uu}}; W_P = \frac{P_{\kappa}}{T_{uu}}$$

Bunda W_Q -transport vositasi birligining t/soat da aylanuvchi bir soatlik ish unumi;

W_P -transport vositasi birligining tkm/soat da o'lchanuvchi bir soatlik ish unumi.

Yuqoridagi formulalarga (43) va (44) formulalardagi transport vositalarining 1 kunlik ish unumi qo'yilsa, yuqoridagi formulaning ko'rinishi:

$$W_Q = \frac{q_H \gamma_{cm} \beta V_m}{l_{\text{юк}} + \beta V_m t_{o-m}}, \text{ t / soat}$$

$$W_P = \frac{q_H \gamma_g \beta V_m l_{\text{юк}}}{l_{\text{юк}} + \beta V_m t_{o-m}}, \text{ tkm / soat}$$

bo'ladi.

Bu formulalarga ko'ra avtomobil (avtopoyezd)lar ish unumiga ta'sir etuvchi omillar: transport vositasining yuk ko'taruvchanligi (q_n), yuk ko'taruvchanlikdan

foydalanish koeffitsiyenti (U_v), yukli qatnov masofasi (l_{yuk}), yo'ldan foydalanish koeffitsiyenti (α), ortish-tushirish operatsiyalarida bekor turish vaqti (t_{o-t}), avtomobilning texnik harakat tezligi (V_t)dan iborat bo'ladi. Qayd etilgan ushbu olti omil yuk tashish bilan boliq barcha ekspluatatsion sharoitlarni o'z ichiga qamragan bo'lib, amalda ulardan birortasining o'zgarishi ham avtomobilning ish unumiga ta'sir etadi.

Transport vositalarining ish unumiga asosiy texnik-ekspluatatsion omillar ta'siri

Avtomobil transporti vositalari samaradorligini oshirish yo'l-yo'riqlari va usullari, tashish jarayonini to'g'ri tashkil etish, avtomobillar ish unumini oshirish va tashish tannarxini ayrim texnik-ekspluatatsion omillarning ta'sir darajasi va harakterini bilishning ahamiyati katta.

Mustaqil munozarani tashkil etishda interaktiv metodlarni mustaqil bajarishga imkoniyat yaratilishi, o'quvchini darsga bo'lgan qiziqishi va dunyo qarashini oshiradi.

5. Yuk tashishni tashkil etish tizimlarida yuk avtomobillari harakatini tashkil etishni takominlashtirish

Avtomobil transportida bir turli katta hajmdagi quyidagi yuklar: qishloq xo'jaligi mahsulotlari (g'alla, qand lavlagi, paxta xom ashyosi, turli sayuzavotlar), har xil yonilg'ilar (tuproq, qum, shag'al, chaqiq tosh, g'isht, panellar, fermalar, yog'och materiallari) va boshqalar tashiladi. Bu yuklarni ishlab chiqarish va iste'mol etish, ularning hosil bo'lish va qabul qilish punktlarining joylashuvi, ular orasidagi bog'lanishlar nihoyatda jadal tovar oborotiga olib keladi.

Bir turli ko'p miqdordagi yuklarni tashishda avtopoyezd va maxsus transport vositalarini ishlatish alohida ahamiyatga ega. Ularni qo'llash ish unumini oshiradi. Tirkamalar soni yetarli darajada bo'lsa, tashish samarasi oshadi. Marshrutli yuk tashishda avtopoyezdlarni qo'llash avtomobillar tortish kuchidan yaxshiroq

foydalanish va transport vositalarining umumiy yuk ko'taruvchanligini oshirish imkonini beradi. Bularning natijasida tashish tannarxi kamida 20% arzonlashadi.

Amalda ba'zi muayyan hollarda yuk qabul etuvchilar yukni kam miqdorda oladilar. Shuning uchun yuk jo'natuvchilar ularga yuklarni mayda partiyalab berishga majbur bo'ladi. Natijada yuk tashuvchi avtomobillarning yuk ko'taruvchanligidan to'la fodalanilmaydi. Masalan, maktab bufetlariga, kichik do'konlarga (non, sut, go'sht va h.k.), maishiy xizmat (kir yuvish yoki kimyoviy tozalash punktlari yuklari) talablariga binoan, ozi-ovqat mollari uylarga keltirib berish, qishloq joylardagi xalq iste'moli mollari yuklarini tashish shular jumlasiga kiradi.

Shaharlararo tashishdagi mayda partiyali yuklarni bir joyga yig'ib komplektlab tashishni tashkil etishda yuk tashish avtomobili bekatlari (YuTAB) ning ahamiyati katta. bunday bekatlar omboriga yuklarni tegishli transport vositalari keltiradi. Yuklarni yo'nalishlariga qarab komplektlab, avtopoyezdlarda yuk egalari jo'natiladi. Yuklarni oldindan komplektlab tashish tizimi avtomobil va avtopoyezdlarning yuk ko'taruvchanligidan unumli foydalanish imkonini beradi.

Shahar ichi (shahar atrofi) sharoitlarida mayda partiyali yuklarni yig'ib yoki tarqatib tashish marshrutlarini tuzish lozim. Yig'ib tashish marshrutida avtomobil marshrutda yo'l-yo'lakay mayda partiyali yuklarni ketma-ket yig'ib borib, uni so'nggi manzilga yuk egasiga topshiradi (masalan, kiyimlarni qabul punktlaridan kimyoviy tozalash fabrikasiga tashishda). Tarqatib tashishda esa avtomobil bosh yuk jo'natish joyidan to'la orilib (masalan, non zavodi), uni qabul etuvchilarga (do'konlarga) ketma-ket yetkazib beriladi.

Yig'ib va tarqatib tashish marshrutlari uchun quyidagi ko'rsatkichlar aniqlanishi mumkin:

1. Yuk ko'taruvchanlikdan foydalanish:

$$\gamma_{cm} = \frac{Q_{o(m)a}}{q_H}$$

bunda $Q_{o(m)a}$ -bir oborotda amalda tashilgan yuk miqdori.

2. Bir aylanishga sarflangan, vaqt

$$t_{a\ddot{u}l} = \frac{L_m}{V_T} + t_{o-m} + t_{k\ddot{u}}(n_{k\ddot{u}} - 1), \text{ soat}$$

bunda L_m -marshrutning umumiy masofasi, km; V_T -harakat texnik tezligi, km/soat; $t_{k\ddot{u}}$ -har bir joyga kirib-chiqishga qo‘shimcha vaqt (bunga manyovr qilish hamda hujjatlarni rasmiylashtirish vaqti ham kiradi); $n_{k\ddot{u}}$ -kirib-chiqishlar umumiy soni.

3. Ish kuni davomidagi aylanishlar soni:

$$Z_{a\ddot{u}l} = \frac{T_m}{t_{a\ddot{u}l}}$$

4. Ish kuni davomida tashilgan yuk miqdori:

$$Q_m = Z_{a\ddot{u}l} q_H \cdot \gamma_{cm}$$

5. Ish kuni davomida bajarilgan yuk oboroti:

$$P_m = Z_{a\ddot{u}l} \cdot q \sum_i^n \gamma_i l_{i\text{юки}}, \text{ tkm}$$

bunda Uvi-ikki kirib-chiqish oraliq‘idagi yuk ko‘taruvchanlikdan foydalanish koeffitsiyenti, lyuki-ikki kirib-chiqish oraliq masofasi. km.

Transport jarayonida uch tomon qatnashadi: yuk jo‘natuvchi (yetkazib beruvchi) transport tashkiloti va yuk qabul etuvchi. Ular har birining transport jarayonidagi vazifasiga ko‘ra tashishlar markazlashtirilgan va markazlashtirilmagan xillarga bo‘linadi. Markazlashtirilgan tashishlar deyilganda, shunday tashish jarayonini tashkil etish tushiniladiki, unda transport tashkiloti yoki yuk jo‘natuvchi yuklarni barcha iste‘molchi talabiga binoan yetkazib beradi. Markazlashtirilmagan tashishlarning markazlashtirilgan tashishlardan farqi shundaki, har bir yuk qabul etuvchi o‘ziga zarur bo‘lgan yukni tashishni hamda tashish bilan bog‘liq bo‘lgan ortib-tushirish va ekspeditsion ishlarni o‘zi bajaradi. Buning uchun yuk qabul etuvchi avtotransport tashkilotiga talabnoma bilan murojaat qiladi, ortish punktiga yuk ortuvchi ishchilar, ekspeditor va avtotransport tashkilotiga tegishli avtomobil bilan kelib, yukni qabul qiladi, yo‘lda qarab boradi (ya‘ni, ekspeditsion ishni bajaradi) va o‘z omboriga tushirib oladi. Tashishni

bunday tashkil etishda yuk jo‘natiladigan punktda juda ko‘p avtomobillar, yuklovchilar, ekspeditorlar yig‘ilib qolib, yukni qabul etishda uzoqdan-uzoq kutish navbati hosil bo‘ladi. Ortish operatsiyasi, odatda, qo‘l kuchi bilan bajariladi, chunki yetkazib beruvchi (yuk jo‘natuvchi) ortish operatsiyasini mexanizatsiyalashgan qiziqmaydi va unga javob bermaydi. Avtotransport saroyi berilgan talabnomaga binoan zarur miqdordagi transport vositasini ajratib beradi, lekin tashishni tashkil etish va transport jarayonining bajarilishiga javob bermaydi. Tashishni tashkil etishning bunday tizimi yuk qabul etuvchilarning o‘z transport vositalari bo‘lishiga olib kelib, transport saroylarining maydalashishiga olib keladi, yuk oqimlari ham maydalashadi. Bu esa yuklarni ratsional (oqilona) marshrutlar tashkil etib tashishga yo‘l qo‘ymaydi, maxsus va maxsuslashtirilgan transport vositalaridan foydalanish imkoni nihoyatda kamayib ketadi. Bularning barchasi transport ishlatish harajatlarining ortishi hisobiga yuk tashish harajatlarini ko‘paytirib yuboradi.

Yuqorida keltirilgan kamchiliklarning ko‘pchiligini yuk tashishni markazlashtirilgan usulida bartaraf etib, transport vositalarining ish unumini oshirish, tashish tannarxi va mijozlar harajatlarini kamaytirish mumkin. Yuk tashishning markazlashtirilgan usuli yuk egalariga xizmat ko‘rsatish madaniyatini ko‘tarish madaniyatini ko‘tarish va transport ishlarini tashkil etishni yaxshilaydi.

Yuk tashishning markazlashtirilgan usulini qo‘llashda transport jarayonlarida qatnashuvchi tomonlarning o‘zaro aloqalari quyidagicha bo‘ladi:

- yuk jo‘natuvchi yoki uning yukini yetkazib beruvchi tashkilot transport tashkilotiga talabnoma beradi;
- yuklarni avtotransport saroyi, aksariyat hollarda, umumfoydalanish avtotransport saroyi tashib beradi;
- yukni tushirib va qabul qilib olish yuk qabul etuvchilar zimmasida bo‘ladi;
- yuklar avtotransport saroyi tomonidan kuzatib boriladi, bunda ekspeditorlik vazifasini amald haydovchi bajaradi. Qimmatbaho tosh va metallar,

topshirishda qayta sanaluvchi yoki tortib topshiriluvchi va shunga o'xshash yuklarni tashish bundan mustasno;

- tashish uchun haq va hisob-kitobni yuk jo'natuvchi ya'ni transportga talabnoma bergan tashkilot to'laydi. Yuk jo'natuvchilar harajatlarini yuk egalari qoplab, jo'natuvchilar bilan hisob-kitob qiladi.

Shunday qilib, markazlashtirilgan yuk tashish usulida, yuk qabul qilib oluvchilar transport jarayonidagi tashishda qatnashmaydi va ular yuklarni o'z vaqtida tushirib olishgagina javob beradi.

Markazlashtirilgan yuk tashish tizimi quyidagi afzalliklarga ega:

- yukni jo'natuvchilardan ularni qabul qiluvchilarga bir maromda yetkazib berish hamda ularni yetkazib berish vaqtlarini tejash sharoitlari yaratiladi;

- transport vositalarining oldindan kelishilgan chizma asosida ishlashi ularning ortish operatsiyasida kutib burishini yo'qotish yoki kamaytirish bilan birga, bunday operatsiyalarni mezanizatsiyalash imkoni bo'ladi; yuklovchilar va ekspeditorlarga talab bo'lmaydi;

- maxsuslashtirilgan transport vositalaridan foydalanishni keng yo'lga qo'yish va yuk egalari tashish harajatlarini anchagina qisqartirish mumkin;

- tashish hajmiga zarur bo'lgan transport vositalarini kamaytirish hisobiga materiallar va ishchi kuchiga bo'lgan talab ham kamayadi;

- yuk tashish tannarxi arzonlashadi;

- transport vositalarining ish unumini va ulardan foydalanish samaradorligi oshadi;

- tezkor rejalashtirishda iqtisodiy-matematik usullar va YEHM dan foydalanish imkoni yaratiladi.

Bularning barchasi birgalikda mayda ATS larini tugatish hisobiga yiriklashtirilgan avtomobil saroyilari ulushining ko'payishiga yordam beradi. Markazlashtirilgan yuk tashish tizimiga o'tish yuk egalari ishini ham takomillashtirishga olib keladi.

Amalda markazlashtirilgan yuk tashish tizimining quyidagi: yuk jo‘natuvchilar orqali, tarmoqlar bo‘yicha, transport tashkilotlari orqali, hududiy va shaharlararo tashkiliy shakllari mavjud.

Jo‘natuvchilar tomonidan yuk tashishni markazlashtirishda yuk tashishga talabnoma berish hamda tashish va ortish ishlari jo‘natuvchilarning o‘z kuchi vositalari orqali bajariladi. Yukni qabul qilish, tushirib olish qabul qiluvchilar zimmasida bo‘ladi. Transport bajargan ishiga yuk jo‘natuvchi, ya’ni talabnoma beruvchi xaq to‘laydi.

Bunday shaklda yuk tashishning iqtisodiy samarasi asosan jo‘natuvchi ombori oldida yuk ortishni kutib turishni bartaraf etish va ortish operatsiyasini mexanizatsiyalash hisobiga bo‘ladi. Bu esa transport vositalarining ish unumini oshirish bilan birga, ularga bo‘lgan talabni kamaytiradi. Jo‘natuvchilar tomonidan yuk tashishni markazlashtirishning jiddiy kamchiliklari ham bor: yuk tashishni marshrutlash va ularni tashkil etish jo‘natuvchilar zimmasidadir. Jo‘natuvchilar esa faqatgina o‘z yukini vaqtida yetkazib berishga qiziqadi, transport vositasini orqa tomonga yurishida undan foydalanish bilan qiziqmagan sababli, yo‘l qatnovidan foydalanish ko‘yeffitsiyenti 0,5 dan oshmaydi. Agar nolinch (bo‘sh) qatnovlar hisobga olinsa, undan ham kamroq bo‘ladi.

Markazlashtirishni tarmoqlar bo‘yicha tashkil etish shakli mahsulotlarni sotuvchi idoralar bo‘lishini nazarda tutib, bunda mazkur idoralar bir xil mahsulotlar ishlab chiqaruvchi korxonalarining tayyor mahsulotlarini sotish va ularni markazlashtirilgan usulda barcha iste’molchilarga yetkazib berish ishlarini bajaradi. Bunda mahsulotlarni sotishni tashkil etuvchi idoralar, masalan, qurilish materiallari ishlab chiqaruvchi sanoatda bir guruh g‘isht zavodlar, temir-beton kontsruktsiyalari ishlab chiqaruvchi zavodlar va h.k., neft mahsulotlari, un tayyorlovchi katta tegirmonlar mahsulotini sotish va markazlashtirilgan usulda ularni barcha iste’molchilarga yetkazib berish bilan shug‘ullanadi.

Transport tashkilotlari orqali yuklarni markazlashtirib tashish shakli avtotransport saroylarida yuklarni markazlashtirib tashish (marketing) xizmatini joriy etishni nazarda tutadi. Bunday xizmat barcha yuk jo‘natuvchilar bilan ular

yuklarini markazlashtirilgan usulda tashib berish haqida shartnoma tuzib, barcha iste'molchilar bilan yuklarni yetkazib berish chizmasini birgalikda tuzadi. Ayrim hollarda shartnoma yuk iste'molchilari bilan tuzilib, ular vakolatnomasi (ichonch qog'ozi) asosida yuklarni jo'natuvchilardan qabul etib olib, iste'molchilarga o'z vaqtida yetkazib beradi.

Yuk tashishni markazlashtirilgan usulda tashishni tashkil etishning hududiy shakli shundan iboratki, yirik shahar yoki iqtisodiy tumanlar hududida yuk tashishni markazlashtirishning yagona markazi, ya'ni markaziy dispetcherlik xizmati (MDX) (markaziy Ekspluatatsiya xizmati) tashkil etilib, mazkur hududdagi barcha ATS larga yuk tashishda ko'maklashadi. MDX barcha yuk egalari (ko'pincha yuk jo'natuvchilar) bilan yuk tashib berib shartnomasi tuzib, ularni bajarish uchun tezkor yuk tashish rejasini ishlab chiqadi, transport vositalarini oqilona ishlatish marshrutlari va harakat chizmasini belgilaydi, transport vositalari turi va ular miqdorini aniqlaydi. Hududdagi har qaysi ATS mijozlar bilan bevosita bog'lanmaydi, ularning asosiy vazifasi MDX ixtiyoriga yertasi kuni ishga chiqariluvchi transport vositalari turi, markasi va soni bo'yicha axborot berishdan iborat bo'ladi.

Yuklarni tarasiz tashish transport harajatini arzonlashtiradi, transport vositalarining ortish-tushirish operatsiyalarida turish vaqtini qisqartiradi, transport vositalarining aylanishini tezlatadi. Tara va taralash harajatlari yo'qligi sababli transport harajatlari ba'zi hollarda 30 foizgacha arzonlashishi mumkin.

Tarasiz yuklarni tashishni tashkil etish uchun quyidagilar bo'lishi lozim:

- tarasiz tashish imkoniyati bor yuklarning mavjudligi (asosan, uyuluvchan va sochiluvchan yuklar);
- yuklarni qabul etish, topshirish va saqlash uchun zarur maydon va omborlar mavjudligi;
- qo'l yordamida yoki mexanizm orqali ortish-tushirish ishlari uchun zarur asbob va jihozlar;

Bunda orti-tushirish ishlarini imkon qadar mexanizatsiyalash hamda transport vositalarining tarasiz tashilayotgan yukka moslashganligi katta ahamiyatga ega.

Tarasiz tashishning kamchiliklariga quyidagilarni kiritish mumkin: katta hajmdagi ombor, bino va maydonlar zarurati; qo‘l kuchi bilan orti-tushirish operatsiyasida transport vositalarining uzoq muddat turib qolishi; transport vositalari yaxshi jihozlanmagan hollarda tashish jarayonida yuklarning to‘kilishi hisobiga yo‘qotilishi.

Hozirgi davrda transport jarayonidagi eng sermehnat va kam mexanizatsiyalashtirilgan ishlarga yuklarni transport vositasiga ortish-tushirish ishlarini kiritish mumkin. Bunday ishlarni bajarishga transport umumiy harajatlarining 40-75 foizi to‘g‘ri keladi. Ortish-tushirish operatsiyalarida avtomobillarning unumsiz turishini kamaytirish, ayni operatsiyalarni kompleks mexanizatsiyalash va tashish jarayoni sifatini oshirishning eng samarali yo‘nalishlaridan biri barcha transport turlaridagi yuk tashishlarni konteyner va tagliklarda paketlab tashishdir.

Yuklarni konteyner va tagliklarda paketlab tashish quyidagi afzalliklarga ega:

- transport vositalarining bekor turishini kamaytirish;
- transport jarayonining barcha bosqichlarida ham ortish-tushirish ishlarini kompleks mexanizatsiyalash;
- mexanizmlarni samaraliroq ishlatish va tashilayotgan yuk partiyalarini yiriklash hisobiga ortish-tushirish harajatlarini kamaytirish;
- kam harajatli (arzonroq) va usti ochiq transport vositalari turidan foydalanish;
- taralash sarfini kamaytirish hamda tashilayotgan yuklarning sifatliroq saqlanishi.

Tashishning eng ko‘p tarqalgan sxemalari quyidagichadir:

- konteynerni transport vositasidan tushirmasdan yoki yukli konteynerni tushirib qoldirib, yoki bo‘shatilganlarini boshqa bekatlarga qaytarish;

- yuklangan konteynerni yuk qabul etuvchiga yetkazib berib, ulardagi oldindan bo'shatilgan boshqa konteynerni yoki yuk ortilgan konteynerni olib ketish;

- yuklangan va bo'sh konteynerlarni yuk jo'natuvchiga yetkazib berish va oldindan yuklangan yoki bo'shatilgan boshqa konteynerni temir yo'l yuk bekatiga qaytarish.

Konteynerlarni avtomobildan tushirmay bajariluvchi tashish ishlari yuk oqimlari kichik va ularni qabul etuvchilarda tushirish ortish mexanizmlari yo'q joylarda ishlatiladi. Qatnov masofasidan foydalanish ko'effitsiyenti eng yuqori bo'lgan tashishlar, ya'ni ikkala yo'nalishda ham yuklangan konteynerlarni tashish eng samaralidir. Bunday maydonlar yoki terminallarda konteynerlar bir transport turidan ikkinchisiga o'tkaziladi, masalan, temir yo'l transportidan avtomobilga yoki uning aksi. Bunday terminallar (maydonlar) konteynerli yuklar juda ko'p keladigan va jo'natiladigan punktlar (yirik temir yo'l bekatlari, daryo va dengiz port va pristanlari) yoqasida qurilib, tashishlar tashkil etiladi. Konteyner terminallarida yuklangan va bo'shatilgan konteynerlar qabul etiladi va jo'natiladi, ular yo'nalishlarga qarab sarflanadi, hujjatlar rasmiylashtiriladi, orti-tushirish ishlari bajariladi. Yuk jo'natuvchilardan temir yo'l bekatiga keltirish va yuk qabul etuvchilarga temir yo'l bekatidan yetkazib berish, amalda, avtomobil transporti bilan bajariladi.

Konteynerli tashishlarni tashkil etishda ochiq va past qilib ishlangan, qoplamasi asfil t-beton bo'lgan maydonlar quriladi. Konteynerlar bunday maydonlarda bir necha qator qilib joylashtiriladi. Qatorlar orasida tarozbonlarning me'yorda ishlash imkoni bo'lishi uchun kamida 0,6 m masofa qoldiradi.

Temir yo'l bekatlarida konteyner maydonlarida ortish-tushirish ishlari ko'pincha to'rt tayanchli kranlarda bajariladi, yuk oboroti nihoyatda katta terminallarda ko'priqli yuklagichlar ham o'rnatiladi.

Konteyner yuklagichli terminallar avtomobil transporti tizimidagi yuk bekatlarida ham tashkil etilishi mumkin. Bunda avtomobillar bilan konteynerlarda shahar (viloyat)lararo yuk tashish ishlari bajariladi. Konteynerlarda yuk tashish

ularning jo‘natish partiyalarini yiriklashtirish hisobiga ko‘p yuk ko‘tarish xususiyatiga ega bo‘lgan poyezdlarda yuklarni yetkazib berish imkoniyatini yaratadi.

Yirik sanoat korxonalarini o‘z hududlari ichida konteyner almashtirish punktlarini tashkil etib, u yerda yuklar qabul etiladi va yuklangan (bo‘shatilgan) konteynerlar jo‘natiladi. Ayrim hollarda bir necha yuk egalari birlashib, korxonalararo konteyner almashuvi punktlari tashkil etiladi. Bunday punktlarda konteynerlar almashuvi fondi tashkil etilishi lozim. Bunday terminallarda konteynerlarni keltirish yoki jo‘natish kompleksi, transport-ekspeditsiya xizmati tashkil etilishi va ortish-tushirish operatsiyalari mexanizatsiyalashtirilgan bo‘lishi lozim. Konteyner almashuv punktlari faoliyatining asosiy: jo‘natuvchilar oldindan (avtomobillar kelguncha) tashishga mo‘ljallangan konteynerlarni yuklab tayyorlab qo‘yish, yo‘l hujjatlarini oldindan rasmiylashtirish tamoyilida bo‘lishi lozim. Yuk qabul etuvchilar ham konteynerlarni avtomobildan tushirib olganlaridan so‘ng zudlik bilan ularni bo‘shatish tamoyili asosida ishlashlari lozim.

Avtomobil transportida yuklarni taglikda paketlab tashish barcha universal (bortli) avtomobillar, tirkama va yarim tirkamalarda bajariladi. Taglikda paketlab tashishda furgon kuzovining tagi (poli) maxsus suriluvchi qilib ishlangan bo‘lsa, avtoyuklagichlar furgon ichiga kirgazilmay orti-tushirish ishlarini bajarish ikoni bo‘ladi. Ba’zi hollarda qoplangan ularni taglikda paketlab tashishda avtomobil kuzovining tom qismi suriladigan bo‘ladi.

6. Turistlar tashishni tashkil etishni takomillashtirish

Avtomobillarda turistlar tashish mamlakat umumtransport tizimining ajralmas bir qismi bo‘lib, turist transportining boshqa turlari bilan bir qatorda turist tashish ishlari bilan shug‘ullanadi.

Transport turlaridan qat’i nazar turistlar tashishni tashkil etishda ularga umumiy talablar qo‘yilgan bo‘lib, unda turistlarni qisqa vaqt ichida manzillariga yetkazib qo‘yish, transport vositalarining butun marshrut davomida aniq harakati, transport vositalaridan yaxshi foydalanish, tashishni to‘la xavfsizlik bilan tashkil

etish, turistlarga yuqori madaniyat bilan xizmat etish, iloji boricha harajatlarni kamaytirish talablari qo'yiladi.

Turistlarni ko'plab tashuvchi transportning boshqa turlariga nisbatan turistlar tashuvchi avtomobil transportining bir qancha afzalliklari bor. Bunday afzalliklarga, eng avvalo, turistlar tashuvchi avtomobil transportining yuqori darajali manyovrchanligi, ya'ni turistlarni ish va yashash joylariga yaqinlashtirib yetkazib borish xususiyati, takomillashtirilgan va qattiq qoplamali yo'llarda yer usti turistlar tashuvchi boshqa transportlarga nisbatan yuqori harakat tezligi.

Turistlar oqimi siyrak bo'lgan 200-300 km marshrutlarda avtobus transportida temir yo'l turist transportiga nisbatan kam harajat qilinishi bilan birga, turistlarga qulayliklar yaratiladi.

Avtobus transportining kamchiligi ish unumining shahar atrofidagi temir yo'l turist transporti, tramvay va trolleybuslarga nisbatan kichikligi hamda ishlatuvchi yoqilg'ining qimmatligi bilan bog'liq ekspluatatsion harajatlarning kattaligi va atrof-muhitni zaharli moddalar bilan nisbatan yuqori darajad ifloslantirishi va boshqalardan iborat.

Marshrut (yo'nalish)lar tizimi deyilganda shahar, tuman yoki viloyat hududidagi turistlarni ko'plab tashuvchi barcha turdagi marshrutlar yig'indisi tushuniladi

Aholisi 250 mingdan ortiq bo'lgan shaharlardagi turli turist transportlarini eng oqilona yondoshtirish maqsadida shahar turist transportining uzoq davrli (perspektiv, ya'ni 10-15 va undan ortiq yilda mo'ljallangan) rejalari ishlab chiqilishi zarur. Bunday rejalar marshrutlar tizimini kompleks rivojlantirish masalalarini qamrab oladi.

Kompleks marshrut tizimi deyilganda barcha turdagi turist transporti ish marshrutlari va yengil taksi avtomobillarining to'xtash bekatlari yig'indisi tushuniladi.

Shahar, tuman yoki viloyat ichi turistlar tashish marshrutlari konfiguratsiyasi (joylashuvi) marshrutlar tarmog'i deyiladi. Faqat avtobuslar qatnaydigan

marshrutlar konfiguratsiyasi avtobus marshrutlari tarmogʻi deyiladi. Boshqa tur turistlar transportining ham tegishlicha marshrut tarmoqlari boʻladi.

Shahar marshrutlari tizimiga qoʻyiladigan asosiy talablar: turistlar shahar chegarasi ichida bir qatnovda yoki bir transport vositasidan ikkinchisiga oʻtishi minimal miqdorda boʻlishi; shahardagi barcha yoʻnalishlarida bir qatnovga minimal vaqt sarflash; transport vositalaridan samarali foydalanish, yaʼni butun marshrutlar tarmogʻi boʻyicha transport vositalarining tekis toʻlib ishlashi va boshqalar.

Shahar turist transporti marshrutlari transport turlari (avtobus, tramvay, trolleybus, metro va h.k.), marshrutlar tarmogʻidagi harakat yoʻnalishlari, harakat tezligi va ish rejimlariga binoan tasniflanadi.

Avtobus marshruti deyilganda avtobus va marshrutli taksilarning boshlangʻich va soʻnggi bekatlar oraligʻida belgilangan harakat yoʻllari tushuniladi. Shahar avtobus marshrutlari shahar hududidagi harakat yoʻllariga binoan ajratiladi.

Diametrial marshrutlar shaharning bir chetini ikkinchi cheti bilan shahar markaziy hududlarini kesib oʻtib, shahar markazini chetlari bilan hamda shahar chetki hududlarini oʻzaro bogʻlaydi.

Radial marshrutlar shahar chetidagi soʻnggi nuqtadan markaz tomon yoʻnalgan boʻladi; bunday marshrutlar shahar chetlarini markaz bilan, chekka joylarni tuman markazlari yoki metro marshrutlari bilan bogʻlaydi.

Yarim diametral marshrutlar shahardagi ikki tuman markazlarini oʻzaro bogʻlaydi.

Halqasimon marshrutlar aylana yoki berk siniq chiziqdan iborat boʻlib, shaharning oʻzaro aloqaga muhtoj tarqoq nuqtalarini birlashtiruvchi marshrutdir.

Tangentsial marshrutlar shaharning ayrim tumanlarini markazga kirmay oʻzaro bogʻlaydi.

Aralash marshrutlar yuqorida keltirilgan marshrutlarning bir necha yelementlarini oʻz ichiga oladi.

Ishlash vaqtlariga ko'ra marshrutlar doimiy va vaqtinchalik bo'lishi mumkin. Doimiy marshrutlarda yil davomida va haftaning barcha kunlarida transport vositalari bir xil miqdorda qatnaydi. Vaqtinchalik marshrutlar esa muayyan mavsumda yoki zaruratga ko'ra (masalan shanba va yakshanba kunlari dam olish uchun) tashkil qilinishi mumkin.

Odatda, har bir avtobus marshrutiga tartib raqami beriladi. Shahar marshrutlariga 1 dan 99 (yirik shaharlarda 199) gacha, shahar atrofi marshrutlariga 101 dan 199 gacha (201 dan 299 gacha) va shaharlararo marshrutlarga keyingi sonlar tartib raqamlari beriladi. Agar ekspress va tezlashtirilgan marshrutlar bo'lsa, avtobuslar tartib raqamlariga «E» va «T», qisqatirilgan marshrutlarga esa «Q» harflari qo'shiladi.

Avtobus marshrutlari harakati tashkil etishdagi turistlarga xizmat ko'rsatish darajasi va transport vositalaridan foydalanish samaradorligini belgilovchi asosiy sifat ko'rsatkichlariga quyidagilar kiradi: harakat tezrigi, harakat intervali, salon sig'imining to'lganlik koeffitsiyenti, turistlar almashish koeffitsiyenti va ularning o'rtacha qatnov masofasi.

Harakat intervali deyilganda, marshrutdagi bekatlardan avtobuslarning ketma-ket o'tish oraliq vaqti tushuniladi.

Harakat intervallariga ko'ra avtobus marshrutlari serqatnov va siyrak qatnovli xillarga bo'linadi. Harakat intervali 10-15 minutdan oshmaydigan marshrutlar serqatnov marshrutlarga kiradi.

Shahar va shahar atrofi marshrutlardagi turistlar oqimining alohida xususiyati shundan iboratki, bunday marshrutlarda yertalabki va kechki «tashish cho'qqisi» soatlarida (1,5-2,0 soat mobaynida) harakatning serqatnovligi yanada oshirilishi, qolgan vaqlarda esa, kamaytirib, kechki «tashish cho'qqisi» dan so'ng esa marshrutlardagi avtobuslarni asta-sekin o'z saroylariga qaytarish talab etiladi.

Avtobusning marshrutdagi boshlang'ich punktdan to so'ngi to'xtov puktigacha bosib o'tganyo'li *reys* deb ataladi. Avtobusning marshrut bo'yicha ikkala yo'nalishdagi qatnovi, ya'ni uning boshlang'ich punktdan so'nggi punktgacha borib, yana boshlang'ich punktga qaytishi *aylanma reys* deb ataladi.

Odatda, avtobuslar yoʻnalish davomida oʻz nominal sigʻimlariga nisbatan 1,3-1,6 marta koʻproq turist tashiydi.

Avtobusda ishlovchi brigadalar mehnatini tashkil etishning bir qancha shakllari bor. Mehnatni tashkil etishning uchlangan shakli, yaʼni har bir avtobusga uch haydovchi birlashtirilanda har kuni avtobusda ikki haydovchi ishlaydi. Har ikki kun ishlaganlaridan soʻng, ular bir kun dam oladilar. Haydovchilar ishi bunday shaklda tashkil etilganda, bir oy 20 kun ishlab, 10 kun dam olinadi.

Mehnatni tashkil etishning bir yarimlik shaklida ikki haydovchi uchun ikki avtobus doimiy ishlash uchun birlashtirilgan boʻlib, uchinchi haydovchi ularning ikkalasini galma-gal almashtirib, ikkala avtobusda ham ishlaydi. Mehnatni bunday shaklda tashkil etishda ham har bir haydovchi ikki ish kunidan soʻng bir kun dam oladi.

Mehnatni tashkil etishning ikki yarimlik shaklida har ikki avtobusda besh haydovchi ishlaydi. Bunda ikki haydovchi faqat birinchi avtobusda, yana ikki haydovchi esa faqat ikkinchi avtobusga ishlaydi. Beshinchi haylovchi galma-gal har ikkala avtobusda ishlaydi. Har toʻrt ish kunidan soʻng har bir haydovchi dam oladi.

Turistlar oboroti deyilganda turistlar tashish boʻyicha bajarilishi lozim boʻlgan yoki bajarilgan transport ishi hajmi tushuniladi. Turistlar oboroti koʻrsatkichi bajarilgan turist-kilometrlarda oʻlchanadi. Bajarilgan turistlar oboroti miqdori aholini serqatnovligi (yil davomida bir yashovchiga toʻgʻri keluvchi transportdagi qatnovlar soni) va turistlar qatnovining oʻrtacha masofasi miqdoriga bogʻliqdir.

Turistlar oqimi deyilganda bir yoʻnalish boʻyicha qatnayogan turistlar miqdori tushuniladi. Turistlar oqimi tushunchasi ham yuk oqimi tushunchasiga ham ohangdir. Turistlar oqimi ham yuk oqimi kabi yepyura va sxema shakllarida berilib, maʼlum marshrut boʻlagi, marshrut va yoʻnalish, tumandagi turistlar tashish keskinligini bildiradi.

Passajrlar oqimini o'rganishda barcha qatnovlar ikki guruhga bo'linadi: ishlab chiqarish bilan bog'liq va ishlab chiqarish bilan bog'liq bo'lmagan turistlar oqimi.

Birinchi guruh qatnoviga ishga borib-qaytish, kun davomida ish bilan bog'liq qatnovlar, o'quvchi va talabalarning o'quv yurtlarga qatnashi kiradi. Ikkinchi guruhga tomoshagohlar (teatr, kontsert, kino)ga, madaniy va ilmiy tashkilotlar (muzey, ko'rgazmalar, kutubxonalar, stadionlar, dam olish bog'lari)ga, do'konlarga. Va maishiy xizmat tashkilotlari (shahar atrofida dam olish, kasalxona yoki poliklinika, bolalar bog'chasi)ga borish bilan bog'liq qatnovlar kiradi.

Shahardagi turistlar oboroti yil mavsumi, hafta kunlari, sutka soatlari va yo'nalishlar bo'yicha o'zgaruvchanligi bilan harakterlidir. Mavsumiy o'zgaruvchanlik ayniqsa kurort shaharlar va yirik madaniy markazlar uchun harakterli va ularda yaqqol ko'zga tashlanadi. Bunda turistlarning eng ko'p miqdori yoz oylariga to'g'ri keladi.

Xafta kunlaridagi eng ko'p turistlar miqdori dam olish, bayram va bayram oldi kunlari bilan bog'liq bo'ladi.

Turistlar oborotining o'zgaruvchanligi o'zgaruvchanlik koeffitsiyenti bilan aniqlanadi va u turistlar oborotining maksimal miqdorini uning o'rtacha miqдорiga bo'lish orqali topiladi: $\eta = R_{\max} / R_{\text{ort}}$.

Yirik shaharlarda turistlar oborotining notekisligi avtobus transportida taxminan: yil davomida oylar bo'yicha 1,15-1,20; sutka soatlari bo'yicha 1,5-2,0 va yo'nalishlar bo'yicha 1,2-1,5 ga tengdir.

Sanoati rivojlangan shaharlarda turistlar transporti uchun yirik sanoat korxonalarini bor joylar atrofida aholi mavzolari borligining ahamiyati katta. Bunday mavzolarining borligi ishlab chiqarish bilan bog'liq turistlar qatnovini kamaytirsa. Madaniy-maishiy va uy-ro'zg'or bilan bog'liq qatnovlar ko'paytiradi. Binobarin, turistlar oqimi konfiguratsiya sutka soatlarida keskin o'zgarib turadi. Ayniqsa, bu narsa sport musobaqalari va xalq sayli kunlari sezilarli darajada bo'ladi.

Anketa to'ldirish orqali tekshirish o'tkazish uncha murakkab bo'lmasa-da, to'ldirilgan anketalarni ishlab chiqish va zarur ko'rsatkichlarni olish ancha

murakkab va mashaqqatlidir, chunki anketalarni turli belgilarga qarab guruhlash va ularni bosqichma-bosqich ishlab chiqish zarur bo‘ladi. Talon usulida tadqiqot o‘tkazishda transport vositasiga o‘tiruvchi barcha turistlarga maxsus talon beriladi va turist mazkur talonni transport vositasidan tushishda hisob o‘tkazuvchiga berib ketadi. Turistlar oqimini o‘rganish anketasi namunasi 6.2-jadvalda keltirilgan.

6.2-jadval

Turistlar oqimini o‘rganish anketasi namunasi

Shaharning nomi _____

Sana _____

Hafta kuni _____

Savol	Javob	Shifr
1	2	3
Siz ishga yoki o‘qishga borishda transportga qaysi bekatdan qaysi vaqtda chiqasiz?	Dehqon bozori orqali 7s 20 min.	
Transportning turi va marshrut raqami	Avtobus № 35,46,53	
Uydan avtobus bekatigacha etib kelishga sarflangan vaqtingiz	0 s.07 min.	
Yuqoridagi savolning o‘zi, agar 2-marta boshqa transportga o‘tsangiz	-	-
Agar umumfoydalanish transportidan foydalanmasangiz, ishga borish usulingiz va uning vaqtini ko‘rsating	Tagini chizing: Piyoda borish, velosiped, yengil avtomobil , xizmat avtobusi	
Hafta ichida transportda ish bilan bog‘liq bo‘lmagan qatnovlaringiz soni. Transportning turi	qatnovlar soni-4 Transport turi Avtobus	
Turist transporti ishini takomillashtirishga qaratilgan Sizing taklifingiz	35,46 va 53 avtobuslar qatnovi muntazamligini oshirish	

Turistlar oqimini hisob-natura (jadval) usuli bilan tekshirishda marshrut bo'laklari ichidagi barcha qatnovlar soni jadval shaklida yozib boriladi. Bunday usul bilan tekshiruvni yalpisiga, tanlab yoki bir marotaba o'tkazish mumkin.

Ko'z bilan qarab sanash orqali tekshiruv o'tkazishda ma'lum salohiyatli nazoratchi (hisobchi)lar belgilangan harakat marshrutining turistlar ko'p almashinadigan va to'xtash joylarida oldindan ishlab chiqilgan haritalarni to'ldiriladilar.

Shahar mikrotumanlari yoki yirik transport uzellaridagi katta turistlar oqimi turist yo'llari yoki marshrutlarini tashkil etish asosi bo'lib, ular birgalikda shahar transport tarmog'ini tashkil etadi.

Mavjud yirik shaharlarda turistlarga xizmat qiluvchi shahar transporti turlari (metro, tramvay, trolleybus va avtobus) ichida eng ko'p tarqalgani avtobus transportidir.

Turistlar tashuvchi transportlarning u yoki bu turini qo'llash, eng avvalo, uning tashish xususiyati, boshlang'ich kapital harajatlar miqdori va tashish tannarxiga bog'liqdir. Yirik shaharlarda turistlar tashish transportining barcha turlaridan foydalanish maqsadga muvofiq bo'ladi. Bunda ular ishini muvofiqlashtirish va tashish ishlarini ularning texnik-ekspluatatsion ko'rsatkichlariga ko'ra taqsimlash lozim bo'ladi.

Texnik-ekspluatatsion ko'rsatkichlariga ko'ra turistlar transporti har qaysi turining eng oqilona ishlatilish joylari bor.

Juda katta quvvatli turistlar oqimi mavjud bo'lganida, ayniqsa, markaziy joylarda yer usti transporti ishini yengillashtirishda metroning xizmati beqiyosdir; metroning bir yo'nalishi soatiga 50-60 ming kishilik turistlar oqimiga xizmat qila oladi.

Tramvay muhim ahamiyatli, katta quvvatli turistlar oqimiga xizmat qiladi; metro yo'nalishining davomi sifatida shahar tumanlarini shahar atrofi bilan bog'lashda ko'pincha tramvaydan foydalaniladi; bir tramvay yo'li, undagi vagonlar soniga ko'ra, soatiga 15-18 ming turistlarga xizmat qila oladi. Sutkasiga kamida 5

minglik turistlar oqimi bo'lgandagina tramvay yo'llarini ko'rish maqsadga muvofiqdir.

Trolleybus turistlar oqimi kam bo'lmagan hollarda tramvayni shaharning asosiy yo'nalishlarida almashtirishda hamda shaharni uning atrofi bilan birlashtirishda qo'llaniladi; bir trolleybus yo'li soatiga 5-9 minglik turistlar oqimiga xizmat etishi mumkin. Turli xildagi shahar turist transportining asosiy texnik-ekspluatatsion ko'rsatkichlari tahlili 6.3-jadvalda keltirilgan.

6.3-jadval

Turli xildagi shahar turist transportining asosiy texnik-ekspluatatsion ko'rsatkichlari tahlili

Transport turi	Afzalliklari	Kamchiliklari
Avtobus	Manovrchanlikning yaxshiligi, yangi marshrutlarni tez ochish va borlarini o'zgartirish imkoniyati. Ko'p va oz miqdorli tashishlarni zudlik bilan tashkil yeta olishlik. Boshlang'ich kapital harajatlarning nisbatan kamligi	Joriy ekspluatatsion harajatlarning nisbatan kattaligi. Zaharli ishlatilgan gazlarni chiqarishi. Konstruktsiyasining (ayniqsa dvigatelning) nisbatan murakkabligi sababli ishdagi ishonchligining kamroqligi.
Trolleybus	Boshlang'ich kapital harajatlarning kamligi (ammo avtobusdan ko'p). Harakatning shovqinsizligi, jadal tezlanish olishi, aloqa tezligining nisbatan kattaligi	Havodagi kontakt sim qurilmalarining murakkabligi (ayniqsa kesishish joylari, strelkalarda). Manovrchanlikning avtobusga nisbatan kamligi (kontakt sim shaxobchalarining borligi sababli)
Tramvay	Tashish xususiyatining kattaligi. Turistlar oqimi ko'p bo'lganda joylarda tashish tannarxining arzonligi. Boshqarishning oddiyligi	Manevrchanlikning kamligi. Harakatdagi shovqinning ko'pligi. Boshlang'ich kapital harajatlarning ancha kattaligi.
Metro	Tashish xususiyatining eng kattaligi. Aloqa	Boshlang'ich kapital harajatlarning juda

	tezligining eng kattaligi. Harakat muntazamligining yuqoriligi (to‘siqlar yo‘qligi). Harakat xavfsizligining eng kattaligi	kattaligi.
--	---	------------

Avtobuslar shaharning markaziy hududlaridagi qisqa masofali qatnovlarda metro, tramvay va trolleybus yo‘nalishlariga qo‘shimcha, ya’ni mazkur marshrutlarni yanada to‘ldirish maqsadida ishlatiladi. Turistlar transportining boshqa turlari bo‘lmagan yoki turistlar oqimi kichik joylarda mustaqil avtobus marshrutlari xizmati tashkil etiladi; shahar bilan shahar atrofi turist aloqalarini o‘rnatishda avtobus xizmatining alohida o‘rni bor. Bunda bir avtobus yo‘li soatiga 5-7 ming turistlarga va parallel harakatlarda esa 10 ming turistga xizmat qilishi mumkin.

Ma’lum miqdor va yo‘nalishdagi turistlar oqimiga xizmat etish uchun avtobus marshrutlaridan foydalaniladi. Marshrutlar turistlar hosil bo‘luvchi punktlarning joylashuviga ko‘ra peregonlarga bo‘linadi. Peregon-bu turist transportining ikki qo‘shni bekati orasidagi masofadir. Turistlar qatnovining o‘rtacha masofasi qancha katta bo‘lsa, peregonlarni uzaytirish ham shuncha katta ahamiyatga ega bo‘ladi. Peregonlarni uzaytirish bekatlar o‘rtasidagi aloqa tezligini oshirish imkonini beradi.

Shahar ichi avtobus marshrutlaridagi bekatlararo eng maqbul masofa turistlar qatnovi uzunligiga bog‘liq ravishda 300 dan 700 metrgacha bo‘lishi tavsiya etiladi.

Shahar atrofi turistlar tashish harakatida esa bekatlararo masofa 700-1000 metr, uzoq manzillarga qatnovchi avtobus marshrutlarida esa yo‘ldagi aholi yashash punktlarini hisobga olgan holda bo‘ladi.

Bekatlarda avtobuslarning marshrut raqamlarini ko‘rsatuvchi maxsus tablo bo‘lib, unda harakat intervali va boshqa ma’lumotlar ko‘rsatiladi. So‘nggi bekatlar esa xizmat xonalari bilan jihozlangan bo‘lishi lozim. Keyingi paytlarda turistlar gavjum bekatlarda savdo shoxobchalari, tezkor qahvaxonalar tashkil qilinayotir.

Harakat xavfsizligini hisobga olgan holda va chorrahalarining o'tkaza olish xususiyatlarini oshirish maqsadida, chorrahalariga yaqin bekatlar ulardan kamida 25-30 metr masofada tashkil etiladi.

Bekating o'tkaza olish xususiyati deyilganda undan 1 soat ichida bir tomonga o'ta olishi mumkin bo'lgan avtobuslarning maksimal miqdori tushuniladi. Chorrahalariga yaqin joylashgan bekatlarning bir tomonga o'tkaza olish xususiyati soatiga taxminan 100 ta avtobusga teng.

Turistlarning avtobusda qatnashi uchun salonda sotib olingan chiplog'tasi yoki qatnash huquqini beruvchi maxsus hujjati bo'lishi shart.

Quyidagi holatlardan tashqari, avtobuslarda turistlarni tashishga hech qanday to'sqinlik bo'lmasligi lozim: turist belgilangan tashish qoidasini bajarmasa; agar tashish hokimiyat topshirig'iga binoan to'xtatilgan yoki favqulodda holatlar bilan bog'liq bo'lsa; agar avtobusda bo'sh joy qolmagan bo'lsa; agar turist mast yoki boshqa turistlar sog'lig'iga putur keltiradigan holatda bo'lsa.

Avtobuslar harakatini tashkil etishda bir qator o'zaro bog'liq ekspluatatsion-texnik shart-sharoitlar hisobga olinishi zarur. Bular qatoriga quyidagilar kiradi: avtobuslar tarmog'ining joylashuvi (konfiguratsiyasi); marshrutlar yo'nalishi va karakteri; yo'l va bekatlarning o'tkaza olish xususiyatlari; harakat tezligi va intervallari; avtobusning to'lganlik darajasi va yo'l davomida turistlarning almashinuvi.

Tashish muntazamligi marshrutdagi ma'lum sonli avtobuslar harakati muntazamligini talab etadi. Bunga esa harakat intervalining aniq bajarilishi (U) va unga mos chastota (R) ga rioya etish orqali yerishiladi. Shahar marshrutlaridagi harakat chastotasi odatda soatiga 12-15 avtobusdan, ayrim marshrutlarda esa 4-5 avtobusdan iborat bo'ladi. Turistlar zichligi quvvati katta bo'lgan marshrutlarga yertalabki va kechki «tashish cho'qqisi» soatlarida kamida 15 ta avtobus chiqarilishi lozim.

Harakat intervali harakat chastotasiga bog'liq bo'lib, u ma'lum joy (bekatdan) navbatdagi avtobus qancha vaqt oralig'ida avtobus o'tishini bildiradi

(U+60/R) va minutda o'lanadi. Harakat intervallari shahar marshrutlarida, odatda, 4-6 minutni va kamdan-kam hollarda 12-15 minutni tashkil etadi.

Shahardan tashqaridagi aholining transportga bo'lgan ehtiyojlarini qondiruvchi turistlar tashish uch xil bo'ladi: shahar atrofi, tuman (qishloq)lararo va shaharlararo (davlatlararo) tashishlar.

Shahar atrofidagi turistlarni tashishni tashkil etish shaharni unga yondosh qishloq tumanlari hamda mehnatkashlarning ommaviy dam olish joylari bilan har kuni va munatazam ravishda bog'lashdan iborat bo'lib turistlar oqimi nisbiy barqarorligi, peregonlarning shahardagidan kattaligi, texnik harakat tezligi hamda avtobus to'lish darajasining nisbatan kattaligi, sutka ichida 16-18 soat harakatlanishi, yo'l shart-sharoitlariga bog'liqlik bilan harakterlidir.

Qishloq joylarda doimiy yashovchi turistlarga xos turistlar oqimi sutka soatlari ichida anchagina notekisdir; vaqtincha qishloq joylarga keluvchilar esa bu notekislikni yanada kuchaytiradi va bayram oldi kechki soatlarda, bayram va xaftaning birinchi kunlari yertalabki soatlardagi harakatda «tashish cho'qqi»lari hosil bo'lishiga sababchi bo'ladi.

Shaharlararo turistlarni tashish. Yuk tashishdan farqli o'laroq, asosan yirik magstral yo'l trassalarida tashkil etilib, ularda avtobus bekatlari, shiyponlar, jihozlangan to'xtash joylari, yirik shaharlardagi marshrutlarning so'nggi joylarida esa avtovokzallar tashkil etiladi. Tashishni bunday tashkil etish natijasida turistlarni marshrutlarning ayrim joylarida, ma'lum mikrotumanlarda yig'ish imkoni yaratiladi.

Avtovokzal-bu shaharlararo aloqalarda turistlar tashishni tashkil etuvchi korxonalar bo'lishi bilan birga, turistlarga marshrutlarning so'nggi bog'lanish punktlarida madaniy-maishiy xizmat etish maskani hamdir. Avtovokzallar amalda yirik shahar va sanoat markazlarida shahar transporti harakatidan alohida qurilgan inshootlar majmuidan iborat bo'lib, unga quyidagilar kiradi: turist va xizmatchi xodimlarga mo'ljallangan vokzal binolari; turistlarning avtobusga chiqish va undan tushish joylari (perronlar), reysga chiqishni kutib turuvchi avtobuslar uchun maydoncha; avtobusni tozalash, yuvish va texnik xizmat ko'rsatish joylari.

Umumiy sig'imi 300 kishigacha bo'lgan turistlar va xizmat xonalarini bir qavatli binoga, sig'imi 500 dan 900 kishigacha bo'lganda esa ikki qavatli binoga joylashtirish tavsiya etiladi.

Shaharlararo avtobuslarda turistlar tashishda turistlar va avtotransport korxonalari o'rtasidagi aloqalar o'ziga xos xususiyatlarga ega bo'lib, ular shahar atrofidagi tashishlardan ancha murakkabdir. Bunda o'zaro majburiyatlar turistlarning avtovokzal va avtobekatlarga kelib chipta sotib olish va yuklarini topshirishdan boshlanadi.

Uzoq manzillarga qatnovchi turistlarning dam olishlari uchun zarur sharoit, tibbiy yordam va ovqatlanish imkoniyatlari yaratilishi zarur. Bular. O'z navbatida, turistlar tashishni tashkil etish jarayonlari asosiy yelementlariga qo'shimcha ravishda bir qator tashkiliy masalalarni hal etishni talab etadi.

5 yoshgacha bo'lgan bolalar bepul tashiladi (bunda bitta turist faqat bitta bola uchun yo'lkira to'lmasligi mumkin). Bunday bola uchun alohida joy ajratilmaydi. 5 yoshdan 10 yoshgacha bo'lgan bolalar uchun yarim baholi chiptadan foydalaniladi va ularga alohida joy beriladi.

Shaharlararo turistlar tashish avtobusida turist o'zi bilan 16 kg gacha qo'l yukini bepul olib yurishi mumkin.

Yengil avtomobillarda turistlarni tashish avtobuslar bilan tashishdagiga nisbatan foydalanilayotgan transport vositalari va tashish ishlarini tashkil etish tamoyillariga ko'ra tubdan farq qiladi. yengil avtomobillarda turistlarni tashish asosan quyidagi xillarga bo'linadi: maxsus taksi avtomobillarda turistlarni tashish; xizmat yuzasidan turistlarni yengil avtomobillarda tashish (bunga aholi buyurtmasiga binoan marosimlarga xizmat etuvchi yengil avtomobillar ishi ham kiradi.) Bundan tashqari, aholiing xususiy bo'lgan yengil avtomobillarda tashishlar ham bor.

Yengil taksi avtomobillarni ishlatishda ulardan jadal foydalanish karakterlidir. Sutka davomida bunday avtomobillar 13-14 soat ishda bo'lib, o'rtacha bosib o'tish masofasi 200-250 km ni tashkil etadi. Aksariyat hollarda yengil taksi avtomobillardan foydalanuvchi turistlar yuk bilan qatnovchi

turistlardir. Shuning uchun ham taksi sifatida foydalaniladigan avtomobillarga texnik jihatdan yuqori darajada ishonchli, dinamik xususiyati yuqori, turistlarning o'tirishi va ularning yuklarini joylashtirish qulay bo'lishi talablari qo'yiladi.

Aholining turistlar tashish transport vositalariga bo'lgan ehtiyojini faqatgina marshrutda ishlovchi transportlar bilan qondirish mumkin emas. Barcha shaharlarda ko'plab turistlar tashuvchi transport turlari: avtobus, tramvay, trolleybus va metro bilan birga yengil taksi avtomobillari ham bo'lishi zarur.

Yengil taksi avtomobillarida turistlar tashish hajmi aholi soni, shaharning ahamiyati, iqlimi va boshqa sharoitlarga bog'liq. Turistlar tashish hajmini aniqlash uchun talablarni tizimli ravishda o'rganish kerak. yengil taksi avtomobillariga bo'lgan talab, marshrutlarda ishlovchi transport turlaridagi kabi sutka soatlari, hafta kunlari, yilning oylari ichida o'zgaruvchan bo'ladi. yengil taksi avtomobillariga bo'lgan aholi talabini o'rganishning bir necha usuli bor.

Anketa usulida yengil taksi avtomobili haydovchilari, maxsus varaqa (kartochka)ga har bir turist qatnovi ko'rsatkichlarini yozib boradilar.

Ro'yxatga olish usuli maxsus shakllarda (jurnallarda) hozirgi zamon texnika vositalariga suyangan holda hisoblab borishga asoslangan bo'lib, unda taksi to'xtash joylariga avtomobillarning kelish va ketish ko'rsatkichlari, avtomobildagi turistlar soni, to'xtash joyidagi kutib turuvchi turistlar soni kabilarni maxsus dispetcherlar ro'yxatga olib boradi.

Ko'z bilan ko'rib xulosa chiqarish usuli. Tajribali nazoratchi ekspertlar tashishga bo'lgan talab qanday bajarilayotgani, avtomobilning kelishini kutib turuvchi turistlar navbati, to'xtov joyida yig'ilib qolgan taksi avtomobillari va boshqalar to'g'risida o'z xulosalarini beradilar. Bunday usulda talabni o'rganish, odatda, anketa usuli bilan birgalikda o'tkaziladi.

Jadval usulida marshrutli taksi avtomobillariga bo'lgan talab o'rganiladi. Bunday usulda avtomobil haydovchilari marshrutning har bir reysida nechta turistlar chiqib-tushayotganligini hisoblab boradilar.

Statistik usulda yo'l varaqalari ko'rsatkichlari ishlab chiqilib, yengil taksi avtomobillaridan ishda qanday foydalanilgani tahlil etiladi.

Tekshiruv o'tkazish oldida qo'yilgan vazifalarga ko'ra tekshiruvning bir yoki necha turidan birvarakayiga foydalanish yoki tekshiruvni kun bo'yicha yoki kunning ma'lum vaqtida (masalan, «tashish cho'qqisi» vaqtida), haftaning barcha kunlarida yoki faqat ayrim kunlarida o'tkazish mumkin. Bunday tekshiruvlarni yiliga 2 marta (yozda va qishda) o'tkazish maqsadga muvofiqdir.

Xulosa va takliflar

Xalqaro aloqalarni, jumladan tovar ayirboshlashni kengaytirish va uni mustahkamlash ishida ham transportning roli katta. Xalqaro savdo, sayyohlik va boshqa aloqalarning rivojlanishi, fan va texnika, madaniyat hamda sport sohalaridagi munosabatlarning yuksalishi transport vositalari va aloqa yo'llarining rivojlanganligiga ko'p jihatdan bog'liqdir. Bulardan tashqari, aholini sanoat va oziq-ovqat mollari bilan o'z vaqtida ta'minlash ham transportning asosiy vazifalaridan biridir.

Yuk tashish bo'yicha 2012 yilning yanvar-dekabr oylarida viloyat bo'yicha avtomobil transportida jami 39,07 mln. tonna yuk tashilgan bo'lib, o'tgan yilning shu davriga nisbatan 102 foizni tashkil qildi. Jami tashilgan yuklarning 57.7 foizi shaxsiy avtotransport egalari tomonidan amalga oshirilgan.

Turist tashish bo'yicha 2013 yilda viloyat bo'yicha 34,8 ming. nafar turist tashilgan bo'lib, 2012 yilga nisbatan o'sish sur'ati 100,1 foizni tashkil qildi. Tashilgan turistlarning umumiy hajmida shaxsiy avtotransport egalarining ulushi 32,7 foizni tashkil qildi.

Shuni ham ta'kidlash lozimki, hozirgi kunda minglab noqonuniy kirakashlik qilayotgan haydovchilar kuniga 60-70 ming so'm noqonuniy pul mablag'larini o'zlashtirmoqdalar. Bundan tashqari noqonuniy kirakashlik qilayotgan aksariyat haydovchilar yetarli mehnat stajiga ega emaslar hamda yo'l harakati qoidalariga rioya etmayotganliklari sababli turistlar hayotini xavf ostida qoldirmoqdalar. Bizning fikrimizcha noqonuniy kirakashlik faoliyatiga qarshi chora-tadbirlarni takomillashtirish maqsadga muvofiq. Buning natijasida viloyatimiz bank muassasalariga kuniga 60-70 mln so'm naqd pul tushishi ta'minlanadi. Shu bilan birgalikda turistlarning xavfsizligi ta'minlanadi

Samarqand viloyatida turistlarga transport xizmati ko'rsatish ko'rsatishni rivojlantirish uchun quyidagi takliflarni beramiz.

1. Samarqand viloyatida turistlar tashish marshrutlarini (yo'nalishlarini) tadqiq qilish va ilmiy asoslangan usullar asosida yangi yo'nalishlarni ochish.

2. Samarqand viloyatida taksi xizmati ko'rsatish hajmlarini oshirish. Bu yo'l harakati xavfsizligini ta'minlaydi deb hisoblaymiz, chunki hozirgi paytda noqonuniy, xususiy turist tashuvchi taksilar yo'l harakati xavfsizligini e'tiborga olmasdan xizmat ko'rsatishmoqda.

3. Samarqand viloyati shahar va tumanlarida rasmiy ravishda turistlarga taksi-transport xizmatlarini kengaytirish. Bu Samarqand viloyati shahar va tuman banklariga naqd pul tushumlarini oshirishga olib keladi.

4. turistlarga noqonuniy transport xizmati ko'rsatish ni ko'rsatishni bartaraf etish chora-tadbirlarini yanada takominlashtirish. Bu bizning fikrimizcha turistlarga transport xizmati ko'rsatish xavfsizligini ta'minlashning asosini tashkil etadi hamda turistlarga transport xizmati ko'rsatish ko'rsatishda hufyona biznesga chek qo'ytalari xizmatini uzaytirishga, turistlarga turistlarga transport xizmati ko'rsatish ni ko'rsatishga asos bo'ladi deb hisoblaymiz.

5. Turistlarga transport xizmatini ko'rsatish shaharlararo turist tashish faoliyatida turistlarga transport xizmatini ko'rsatish uyushmalari yanada kengaytirilib, haydovchilar tarkibini mahsus tayyorgarlikdan o'tgan yetarli tajribaga ega bo'lgan hamda yo'l harakati qoidalariga qat'iy rioya etidigan haydovchilarni jalb etish. Hozirgi kunda shaharlararo turistlar tashish bo'yicha turistlarga transport xizmatini ko'rsatishning atiga 30 % gina rasmiy faoliyat ko'rsatuvchi avtokorxonalar tomonidan amalga oshirilmoqda, qolgan qismi esa g'ayriqonuniy yo'llar bilan amalga oshirilmoqda, bu o'z navbatida turistlar xavfsizligini ta'minlay olmaydi. Shu bilan birgalikda kuniga millionlab so'mlar banklarga tushish o'rniga, noqonuniy turistlarga transport xizmatini ko'rsatuvchi shaxslar tomonidan o'zlashtirilmoqda.

6. Hozirgi kunda Samarqand viloyati bo'yicha turistlarga transport xizmati ko'rsatish ni ko'rsatuvchi vositalarini gazlashtirish (siqilgan tabiiy gaz) maqsadga muvofiq. Buning natijasida ekologik holat yaxshilanadi va tashish tannarxi pasayishiga olib keladi.

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati
I .O'zbekiston Respublikasi Qonunlari, Vazirlar Maxkamasi qarorlari,
Prezident farmonlari va asarlari.

1. И.А Каримов. Мамлакатимизни модернизация қилиш ва янгилашни изчил давом эттириш – давр талаби. «Халқ сўзи», 2009 й.,14-февраль,№ 33-34

2. 2008 йилда ижтимоий-иқтисодий ривожлантириш якунлари ва 2009 йилда иқтисодий ислохотларни чуқурлаштиришнинг энг муҳим устивор йўналишлари тўғрисида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси мажлисининг қарори. Тошкент, Ўзбекистон, 2009 йил

3. И.А Каримов. Ўзбекистон иқтисодий ислохотларни чуқурлаштириш йўлида. Тошкент, Ўзбекистон, 1995 йил

4. И.А.Каримов. 2012 йилда мамлакатимизни ижтимоий-иқтисодий ривожлантириш якунлари ҳамда 2013 йилга мўлжалланган иқтисодий дастурнинг энг муҳим устивор йўналишларига бағишланган Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги маърузаси. 2013 йил

Asosiy adabiyotlar

1. Salimov S.A. Marketingni boshqarish. T.: Aloqachi, 2010.
2. Soliyev A. Marketing. Bozorshunoslik. T.: IQTISOD-MOLIYA, 2010. 234 b
3. Strategik marketing / Qosimova M., boshq. T.: O'qituv-chi, 2004y–272 б.
4. Tuxliyev I.S., Hayitboyev R., boshq. Turizm asoslari. O'quv qo'llanma. SamISI, 2010y. -_228 б
5. Бутуров И.Н. Маркетинг и менеджмент иностранного туризма. -М.: Финансы и статистика, 2009. -107 с.
6. Восколович Н.А. Маркетинг туристских услуг: Учеб. 2-е изд., перераб. и доп. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2009. – 207 с.
7. Ламбен Жан-Жак Стратегический маркетинг. Учебник – СПбГУП 2003.
8. Портер М. Конкурентные стратегии. СП Питер, 2000.
9. Солиев А. Маркетинг. Дарслик. –Т.: Молия ва иқтисод, 2010. – 315 б.

10. Фатхутдинов Р.А. Стратегический маркетинг: учеб.-СПб.: Питер, 2008-368с.

Qo‘shimcha adabiyotlar

1. Ўзбекистон Республикасининг Конституцияси. Т., Ўзбекистон, 2012 йил
2. Ўзбекистон Республикаси Президентининг “2012-2016 йилларда Ўзбекистон Республикасида хизмат кўрсатиш соҳасини ривожлантириш дастури тўғрисида” ги ПҚ-1754-сонли Қарори.– 10.05.2012 й.
3. Ўзбекистон Республикасининг «Рақобат тўғрисида» қонуни. Халқ сўзи газетаси 12 январь 2012.
4. Каримов И.А. 2012 йил ватанимиз тарақиётини янги босқичга кўтариладиган йил бўлди Ўзбекистон Республикаси И.А.Каримовнинг 2011 йилнинг асосий яқунлари ва 2012 йилда Ўзбекистоннинг ижтимоий иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги маърузаси// Халқ сўзи, 2012 йил 20 январь, № 14 (5434).
5. 2014 йил юқори ўсиш суръатлари билан ривожланиш, барча мавжуд имкониятларни сафарбар этиш, ўзини оқлаган ислохотлар стратегиясини изчил давом эттириш йили бўлади” Ўзбекистон Республикаси И.А.Каримовнинг 2013 йилнинг асосий яқунлари ва 2014 йилда Ўзбекистоннинг ижтимоий иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги маърузаси// Халқ сўзи, 2014 йил 18 январь
6. Ўзбекистон Республикаси монополиядан чиқариш ва рақобатни ривожлантириш давлат қўмитасининг фаолиятини ташкил этиш тўғрисида (Ўзбекистон Республикаси қонун ҳужжатлари тўплами, 2010 й., 9-сон, 67-модда; 2012 й., 21-сон, 226-модда; 2013 й., 36-сон, 477-модда)
7. Голубков Е.П. Маркетинговые исследования: теория, методология и практика. М.: Финпресс, 2000.
8. Баумгартен Л.В. Стратегический менеджмент в ту-ризме. Практикум. М.: Аспект Пресс, 2006 г-278 стр

Веселов В.В. Химизация технологических процессов швейного производства. Легпромбытиздат. 2006.-315 б.

13. Шепелев Н.Н . Технология производства непродолжительных товаров. Учебник для ВУЗов. М .: Феникс. 2006.-315 с.

14.Юлдашева Ш.М. Саноат тармоқлари технологияси. Т.: Ўзбекистон ёзувчилар уюшмаси 2006.-415 б.

15.Толибжонов В.И. “Ўзбекистонда эркин тадбиркорлик фаолиятининг салоҳиятини ошириш ва уни бошқариш механизмлари”. 2009 йил, 154 бет

Internet saytlari

1. mail.tdiu.uz– ТДИУ электрон кутубхонаси
2. el.tfi.uz –ТМИ электрон кутубхонаси
3. <http://elib.me> –электронные учебники по стратегическому маркетингу
4. <http://lex.uz>– Ўзбекистон Республикаси қонунчилиги
5. <http://www.alleng.ru> – учебник, пособие, справочник по маркетингу.
6. marketing.spb.ru– материалы по маркетинговым исследованиям и программному обеспечению
7. www.aup.ru –административно-управленческий портал
8. www.marktika.ru –Маркетинговое агентство, специализированное на проведении маркетинговых исследований, разработке бизнес-планов инвестиционных проектов и рекрутинге маркетингового персонала
9. www.Ziyonet.uz –таълим портали