

O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI
OLIY TA'LIM, FAN VA INNOVATSIYALAR VAZIRLIGI
JIZZAX POLITEKNIKA INSTITUTI

Sharipova N.I

YO'LOVCHILARNI TASHISHNING ZAMONAVIY
TEXNOLOGIYALARI

fanidan

61040100-Transport logistikasi (transport turlari bo'yicha)

O'QUV QO'LLANMA

Jizzax – 2023

UDK 656.062(075)

ISBN 978-9910-9984-7-8

O'quv qo'llanma "Yo'lovchilarni tashishning zamonaviy texnologiyalari" fanining o'rni va ahamiyati, maqsadi va vazifalari, yo'lovchi tashuvchi avtomobil transporti va uning texnika vositalari, yo'nalishlar tizimi va uning asosiy ko'rsatkichlari, yo'lovchilar oqimi va uni o'rganish usullari, avtobuslar ishining texnik-ekspluatatsion ko'rsatkichlari, avtobuslarning liniyadagi ishini tashkil etish, avtomobil transportida yo'lovchilar va bagaj tashish qoidalari, yo'lovchilar tashish xavfsizligini ta'minlash, avtovokzal va avtostansiyalar ish jarayoni, transport vositalari va bekatlarni jihozlash, yengil avtomobillarda yo'lovchilar tashish, avtobuslar harakati nozimlik boshqaruvi va ular ishining samaradorligini oshirish kabi masalalar o'rganiladi

O'quv qo'llanma 61040100-Transport logistikasi (transport turlari bo'yicha) ta'lim yo'nalishi bo'yicha bilim olayotgan talabalar uchun mo'ljallangan bo'lib, undan transport sohasida faoliyat olib borayotgan barcha mutaxassislar foydalanishlari mumkin.

Muallif: Sharipova N.I

Taqrizchilar: Boqiyev I. –Jizzax viloyat transport boshqarmasi boshlig'i;

Qarshiboyev Sh.E. –phd, dots., JizPI «Transport logistikasi»
kafedrası

KIRISH

Aholiga, shu jumladan, xalq xo'jaligining barcha sohasida faoliyat ko'rsatayotgan ishchi-xizmatchilarga, o'quv muassasalarida ta'lim olayotgan o'quvchilarga yuqori sifatli transport xizmatini ko'rsatish avtomobil transporti oldida turgan eng muhim masaladir. Bugungi kunda hech bir fuqaroning harakatini (bir manzildan boshqasiga borishini) transportsiz tasavvur etib bo'lmaydi.

O'zbekiston Respublikasining mustaqillikka erishishi rivojlangan mamlakatlar bilan bevosita iqtisodiy aloqalarning kengayishi, bozor iqtisodiyotiga o'tilishi, xususiyl mulkchilikning paydo bo'lishi, kichik va o'rta biznesning rivojlanishi aholining transport xizmatiga bo'lgan ehtiyojini yanada oshirib bormoqda. Respublikada amalga oshirilayotgan iqtisodiy islohotlar butun transport kompleksiga va ayniqsa, yo'lovchi tashuvchi avtomobil transporti faoliyatiga katta ta'sir o'tkazdi. Bir paytlar davlat mulki xisoblangan avtotransport korxonalari (ATK) aksiyadorlik jamiyatlariga aylantirildi, 3500 dan ko'proq xususiyl korxonalar tashkil etildi.

Hozirgi davrda harakatlanuvchi tarkiblar, aksiyadorlik jamiyatlar xususiyl tashuvchilar bir-biri bilan hamda aksiyadorlik jamiyatlari bilan raqobatlashayapti. Vujudga kelgan raqobat xar bir soxada xo'jalik faoliyatini rivojlantirish, tashkil etish va boshqarishning yangidan-yangi tizimlarini va texnologiyalarini ishlab chiqishni taqozo etadi. Hayot shuni ko'rsatayaptiki, kelgusida O'zbekiston Respublikasining iqtisodiyotini yana rivojlantirish. kelajagi porloq buyuk davlatga aylanishini bozor iqtisodiyoti sharoitiga mos, yangicha fikrlay oladigan va chuqur bilimga ega bo'lgan kadrlarsiz amalga oshirib bo'lmaydi.

Ushbu «Yo'lovchilarni tashishning zamonaviyl texnologiyalari» fanini asosiy maqsadi erkin raqobat muhitida yo'lovchi tashuvchi avtomobillarni (qaysi mulkchilikka mansubligidan qat'iy nazar) uning samaradorligini aholiga transport xizmati ko'rsatish sifatini yanada yaxshilash masalalarini eng rivojlangan davlatlardagidek muvaffaqiyatli xal qila oladigan kadrlarni tayyorlashga

qaratilgan. Talabalar ushbu fanni o'rganish jarayonida mustaqil ravishda yo'lovchi tashuvchi transport oldida turgan eng dolzarb muammolarni ajrata olish, ularni bir tizimga keltirish uslublar xo'jalik yurituvchi sub'ektlar faoliyatini lisenziyalash, yo'nalishlarni joylashtirishda tenderlarni o'tkazish tartibi bo'yicha yetarli bilimga ega bo'ladilar va ko'nikma hosil qiladilar.

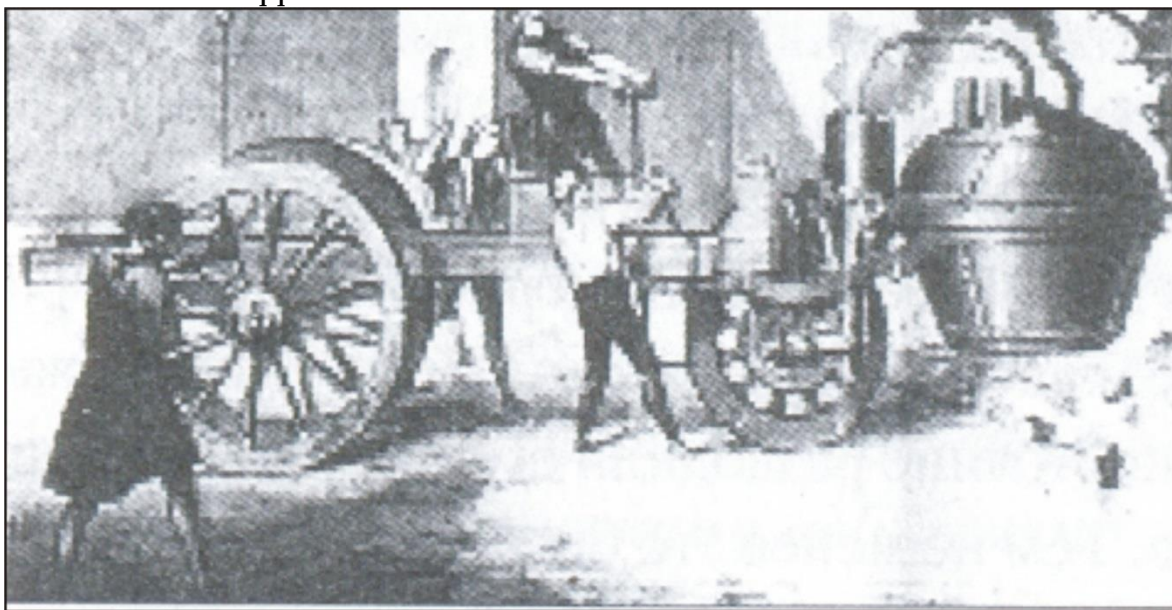
O'ZBEKISTON YO'LOVCHI TRANSPORTI VA UNI RIVOJLANTIRISH MASALALARI

Qadim zamonlardayoq insonlar o'z mehnatini yengillashtirish uchun har xil moslamalardan foydalanganlar. Odamlar og'ir yuklarni biror manzilga olib borish uchun hayvonlardan foydalanar ekanlar, unga har xil tirkamalarni qo'shish yanada yaxshi samara berishini kuzatganlar. Bu esa o'z navbatida odamlarni tashishga moslashgan aravalarni ixtiro qilishga olib kelgan deb taxmin qilish mumkin.

Tarixga murojaat qiladigan bo'lsak, hozirgi zamon avtomobillari eng birinchi avtomobillardan juda katta farq qilishini ko'rish mumkin.

Atomobil ikki grekcha so'z - "avto" va lotincha "mobilus" so'zlaridan tashkil topgan bo'lib, "o'zim harakatlanaman" yoki "o'zi harakatlanadi" ma'nosini anglatadi.

Birinchi avtomobillarda yurgizgich (dvigatel') sifatida bug' qozonidan foydalanganlar. Bug' mashinasini yurgizish uchun bug' qozoni yaxshi qizdirilib olinishi kerak edi. Fransuz injener qo'shinining kapitani Nikolya Jozefe Kyun'o 1769-yilda yasagan bug' avtomobili uch g'ildirkali bo'lib, 4,5 km/soat tezlik bilan 12 minut yura olar edi (1-rasm). Bir yil o'tgach bug' qozoniga maxsus o'choq o'rnatildi. O'choqqa har 12 minutda maxsus shofer



1- rasm. Nikolya Jozefe Kyun'o 1769 yilda yasagan bug' avtomobili. (shofer-fransuzcha so'z bo'lib, *go'loh ya'ni o't yoquvchi* ma'noni anglatadi) o't yoqib qizdirishi kerak edi. 1791-yilda rus mexanigi Ivan Kulibin yasagan "samokat", Ivan Polzunov 1763-66-yillarda yasagan ikki silindrli bug' avtomobili, nemis injeneri Daymler (Mercedes Benz avtomobillaridagi Mercedes nomi uning qizining ismi bo'ladi) tomonidan 1885-yilda yasalgan benzin dvigatelli hamda rus injeneri I.V.Romanov 1899-yilda yaratgan elektromobil kabi avtomobillarga 200 yildan orshib ketdi. Bugungi kunda avtomobil transporti yo'lovchilarni va yuklarni tashishda eng ommaviy transportga aylandi.

Birinchi avtobuslar Toshkentda 1909 yil dekabr oyida paydo bo'ldi. Nemis va Fransuz sanoatiga tegishli 10 dona 8 o'rinli avtobuslar Qo'yliq-Nikolsk poselkasi, Nikol'sk-Sobornaya maydoni (hozirgi Mustaqillik maydoni) Vokzal-Yakshanba

bozori (hozirgi shimoliy vokzal – A. Navoiy maydoni yaqini) yo`nalishlarida qatnay boshladi.

1924-yilni O`zbekistonda avtobuslarda yo`lovchilar tashishning boshlanish davri deb hisoblash mumkin. 1924-yilda Toshkent shahrida birinchi marta 1-sonli avtobaza tashkil etildi. Bu avtokorxonaga E.V.Drajevskiy, keyinchalik esa I.A.Vetrovskiy, A.M.Rushnovskiy, P.I.Sheyakin, V.S.Radjabov, V.S.Vartyanyan, I.Mednik, M.G`afurov, A.F.Sobirov, A.T.Podkovirin, A.Isroilov kabi O`zbekiston avtomobil transportining asoschilari rahbarlik qildilar.

1-avtokorxona Reno, Ford, Mercedes, Oppel, Strudbekker va shunga o`xshash har xil rusumdagi avtomobillardan tashkil topgan edi. 1927-yilda O`zbekistonda 183 dona yengil avtomobil va 80 dona avtobus mavjud bo`lgan bo`lsa, bugungi kunda faqat Toshkent shahrining o`zida (2004-2009-yillardagi ma`lumotlarga ko`ra) 3188 donadan ko`p avtobuslar muntazam yo`nalishlarda yo`lovchilarni tashishda ishtirok etayapti.

O`zbekiston Respublikasi mustaqillikka erishganidan keyin aholining yo`lovchi tashuvchi transport xizmatiga bo`lgan ehtiyoji yanada oshib ketdi. Bu esa o`z navbatida transport sohasida yangi muammolarni keltirib chiqardi. Bulardan eng asosiylariga jismonan va ma`naviy eskirgan transport vositalarini zamonaviy talablarga javob bera oladigan yangilari bilan almashtirish, tashish jarayonini tashkil etish va boshqarishda eski, shu davrgacha qo`llanib kelingan usullardan tubdan farq qiluvchi va bozor iqtisodiyoti talablariga javob beruvchi usullarni yaratish edi.

Xususan avtotransport sohasida yuqoridagi muammolarni hal qilish uchun O`zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi bir qancha ishlarni amalga oshirdi va oshirib kelayapti.

Bunday ishlarga birinchi navbatda respublikamizda avtomobilsozlik sanoatini yaratish borasida amalga oshirilgan ishlarni ko`rsatish mumkin.

O`zbekiston Respublikasi hukumati avtomobilsozlikni rivojlantirish bilan bir vaqtda, avtomobil yo`llari va transporti, shahar transporti, yo`l harakati xavfsizligi, shahar transportidan bepul foydalanish to`g`risidagi Qonunlar, bir qancha qarorlar qabul qildi va ular asosida shahar yo`lovchi transportini rivojlantirish konsepsiyalari va bir qancha nizomlar ishlab chiqildi. 1992-yil 9-iyulda qabul qilingan «Avtomobil yo`llari to`g`risida»gi Qonunni O`zbekiston Respublikasida avtomobil' yo`llarini rivojlantirish va ulardan foydalanish hamda harakat xavfsizligini ta`minlash borasidagi ijtimoiy munosabatlarni tartibga solishning huquqiy asoslarini belgilab bergan birinchi Qonun deb hisoblash mumkin. Ushbu qonunda yo`l tarmog`ini rivojlantirish, loyihalash va qayta qurish, avtomobil' yo`llaridan foydalanuvchilarning huquqlari va burchlari kabi masalalarga alohida o`rin ajratilgan.

O`zbekiston Respublikasining «Avtomobil' transporti to`g`risida» gi qonuni 1998-yil 29-avgustda qabul qilinib, u 31 moddadan tashkil topgan. Qonunda avtomobil transporti to`g`risidagi tushuncha va qonun xujjatlari, mulk shakllari, avtotransport vositalarini tasniflash, tashish turlari, tashuvchilar va mijozlarning huquqlari va majburiyatlari, xavfsizlikni ta`minlash kabi me`yorlar bayon etilgan.

«Avtomobil transporti to'g'risida»gi qonundan avval «Shahar yo'lovchi transporti to'g'risida» gi 1997-yil 25-aprelda O'zbekiston Respublikasining qonuni qabul qilingan bo'lib, jami 27 moddadan tashkil topgan. Bu qonunda shahar yo'lovchi transporti turlari, shahar yo'lovchi transportiga egalik shakllari, yo'nalishlarni belgilash va harakat xavfsizligini ta'minlash to'g'risida aniq ko'rsatmalar berilgan.

Aholiga transport xizmati ko'rsatish sifatini baholashda asosiy ko'rsatkichlardan biri sanalgan yo'l harakati xavfsizligi ko'rsatkichi va u bilan bog'liq me'yoriy xujjatlar O'zbekiston Respublikasining 1999-yil 19-avgustda qabul qilingan «Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risida»gi qonunida o'z aksini topgan.

Yuqorida sanab o'tilgan qonunlar asosida O'zbekiston Respublikasida shahar yo'lovchi transportini 2005-yilgacha rivojlantirish konsepsiyasi ishlab chiqildi va Vazirlar mahkamasining 1999-yil 26-noyabrda 513-sonli qarori bilan tasdiqlandi. Ushbu konsepsiyada ishlab chiqilgan tadbirlarni uch bosqichda amalga oshirildi.

Birinchi bosqichda (2000-yil) mulkchilik munosabatlarini mukammallashtirish, har xil turdagi shahar yo'lovchi transportining faoliyatini boshqarish mexanizmini takomillashtirish, transport xizmatining raqobatli bozorini yaratish va buning uchun zarur bo'lgan me'yoriy-huquqiy xujjatlarni yaratish eng asosiy masala deb qaraldi.

Konsepsiyaning ikkinchi bosqichida (2001-2003-yillar) asosiy e'tibor investitsion loyihalarni ishlab chiqish va uni amalga joriy etishga qaratildi.

Uchinchi bosqichda (2004-2005-yillar) transport vositalarini modernizatsiyalash ishlari tugallandi.

Bugungi kunda konsepsiyada ko'zda tutilganidek, mo'jaz avtobuslarda (yo'nalishli taksilar) va yengil avtomobil-taksilarda yo'lovchilarni tashish asosan xususiy tashuvchilar (yuridik shaxs maqomiga ega bo'lgan) tomonidan amalga oshirilmoqda.

2009-yilning 1-yanvar holatiga ko'ra Respublika bo'yicha 3335 ta yo'lovchi tashish yo'nalishlari faoliyat ko'rsatmoqda. Ulardan 1035 tasi shahar, 1728 tasi shahar atrofi, 329 tasi shaharlararo-viloyat ichi va 243 tasi shaharlararo-viloyatlararo yo'nalishlardir.

Yo'nalish tarmoqlarining umumiy uzunligi 149958,5 km ni tashkil etadi. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2007-yil 21-maydagi "O'zbekiston Respublikasida 2010-yilgacha bo'lgan davrda xizmat ko'rsatish va servis sohasini rivojlantirishni jadallashtirishga oid qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida"gi 640-sonli qarori qabul qilinib, unda yo'lovchilar tashish yo'nalishlar tizimini rivojlantirish belgilab berilgan. Unga asosan yo'nalishlar soni 2009 yil yakuniga ko'ra 3555 taga yetkazilgan bo'lsa, 2011-yilda 3710 taga yetkazish ko'zda tutilgan.

O'zbekiston Respublikasining 1998-yil 29-avgustda 674-1 raqami bilan qabul qilgan "Avtomobil' transporti to'g'risida"gi Qonuninig 3-moddasida avtomobil transportiga quyidagicha ta'rif berilgan: **avtomobil' transporti** - tarkibiga yuridik va jismoniy shaxslar kiruvchi, iqtisodiyot va aholining yo'lovchilar, bagaj va yuklarni, shu jumladan, pochtni (bundan keyin-yo'lovchilar, bagaj va yuklar deb

yuritiladi) avtomobillarda tashishga bo'lgan ehtiyojlarini ta'minlovchi ishlab-chiqarish majmui.

Shu moddada **avtotransport vositasi** deganda yo'lovchilar, bagaj, yuklar tashishga hamda maxsus ishlarni bajarishga mo'ljallangan avtomobillar, shatakchi avtomobillar, tirkama va yarim tirkamalar tushinishligi qayd qilingan.

Avtobus atamasiga O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2003-il 4-noyabrdagi 482-qarorining birinchi paragrafida quyidagicha ta'rif berilgan: **avtobus** - yo'lovchilarni, bagajni tashishga mo'ljallangan va haydovchi o'rnini hisobga olmaganda 8 tadan ortiq o'rindiqqa ega bo'lgan avtotransport vositasi.

Aholining tashishga bo'lgan ehtiyojini qondirishda birinchi o'rinda avtomobil transporti vositalaridan biri bo'lgan avtobuslar alohida o'rin tutadi.

O'zbekiston Respublikasida bugungi kunda 1,5 mln. dona yengil avtomobil, 300 ming dona yuk avtomobili va 73 ming dona avtobus mavjud bo'lib, ular yordamida har yili 3 mlrd. yo'lovchi tashilmoqda.

Avtobuslar ishlatilishiga, o'lchamiga, sig'imiga, kuzov tipiga, qavatlilikiga, konstruktiv xususiyatlariga va boshqa belgilariga qarab turlarga ajratiladi.

Ishlatilishiga qarab avtobuslar umumfoydalanishdagi, tarmoqda (xalq xo'jaligining turli tarmoglarida) foydalaniladigan, turistik-sayyoh va xususiy avtobuslarga ajratiladi.

Uzunligiga qarab avtobuslar 5 ta sinfga ajratiladi: juda kichik, kichik, o'rta, katta, qo'shaloq (1-jadval).

1 – jadval

Uzunligiga qarab avtobuslarning turlarga ajratilishi

Avtobuslar turi	Uzunligi,m	Foydalanish sohasi
Juda kichik	5 m gacha	Umumiy
Kichik	7,0-7,5	Shahar sayyohlik yo'nalishlarida
O'rta	8,0-8,5	Shahar va shaharlararo yo'nalishlarda
Katta	9,-9,5; 10-11;11,5-12	Shahar yo'nalishlarida
Juda katta	16,5-18; 22-24	Shahar yo'nalishlarida

Sig'imiga qarab shahar ichida foydalaniladigan avtobuslar 5 turga: juda kichik (umumiy sig'imi – 10 yo'lovchi), kichik (umumiy sig'imi – 35-40 yo'lovchi), o'rta (umumiy sig'imi – 30-35 yo'lovchi), katta (umumiy sig'imi – 85-90 yo'lovchi) va birlashtirilgan (umumiy sig'imi – 135-140 yo'lovchi), shahardan tashqarida foydalaniladigan avtobuslar esa 4 turga: kichik (umumiy sig'imi – 30-35 yo'lovchi), o'rta (umumiy sig'imi – 45-65 yo'lovchi), katta (umumiy sig'imi – 80-85 yo'lovchi) turga ajratiladi.

Avtobuslar kuzovining tipiga va qavatlilikiga qarab quyidagi turlarga ajratiladi:

- kuzovning (o'rgachaninig) shakliga qarab vagon va kapot tipli;
- qavatlilikiga qarab: bir, bir yarim va ikki qavatli.

Dvigatelning turiga qarab avtobuslar quyidagi turlarga bo'linadi:

- karbyuratorli (benzinda va gazda ishlovchi);
- dizelli (hozirda gazda ishlovchi turlari ham mavjud) ;
- elektrik (elektrobuslar).

Avtobuslarda dvigatel kuzovning oldida, orqasida yoki polning tagida joylashishi mumkin.

Yengil avtomobillar ishlatilishiga, kuzov turiga, dvigatelining ishchi hajmiga va og'irligiga qarab turlarga ajratiladi.

Ishlatilishiga qarab yengil avtomobillar umumfoydalanishdagi, xizmatchi, prokatdagi va shaxsiy avtomobillarga ajratiladi.

Bugungi kunda davlat tasarrufidagi avtotransport korxonalari xususiylashtirilib, ochiq turdagi aksiyadorlik jamiyatlariga aylantirildi. Taksomotor korxonalari ustav fondining kamayib ketishi sababli mas'uliyati cheklangan jamiyatlarga aylantirilmoqda.

Bu korxonalar bilan bir vaqtda Respublikada 3500 dan ortiq xususiy korxonalar aholiga transport xizmatini ko'rsatmoqda.

Tahlillar shuni ko'rsatayaptiki, hozirda xususiy sektorda transportning ahamiyati kundan-kunga ortib bormoqda. Bunga asosiy sabab, xususiy mulkchilikning har xil ko'rinishdagi shakllarining vujudga kelishi, kichik va o'rta biznesni rivojlantirish va himoyalash bo'yicha qonun va qarorlarning qabul qilinishi oqibatida ular orasida erkin raqobat uchun shart-sharoitlarning yaratilishi va qonun tomonidan himoyalanihidir.

Jamoat transportini rivojlantirish

Xalqaro andozalar asosida ham ilmiy, ham amaliy yondashuvni talab etadi.



Urbanizatsiya jarayonining jadallashuvi, megapolis shaharlarning ko'payishi, aholi sonining o'sishi natijasida jamoat transportiga bo'lgan talab va ehtiyoj yil sayin oshib bormoqda. Bu esa, o'z navbatida, jamoat transporti xizmati sifatini oshirish, madaniyatini yuksaltirish, uni bugungi davr va sharoitga moslashtirishni taqozo etmoqda. Prezidentimiz soha mutasaddilari oldiga jamoat transportini tubdan isloh etish, mamlakatimizning tuman va shaharlarida jamoat transportini rivojlantirish, hududlarning unga bo'lgan ehtiyojini qondirish, transport infratuzilmasini tashkil etish, transport-logistika masalalariga ilmiy jihatdan yondashish, xususan, xorijiy tajribani o'rganish, sohaga zamonaviy kadrlarni tayyorlash va jalb etish vazifalarini qo'ydi. Ana shunday vazifalardan kelib chiqib, Toshkent davlat transport universiteti mutaxassislariga jamoat transportining bugungi holati, xalqaro tajriba, sohadagi mavjud muammolar, ularning echimiga ilmiy yondashuv, ta'lim dargohida malakali mutaxassislar tayyorlash borasida amalga oshirilayotgan chora-tadbirlar xususidagi savollar bilan murojaat qildik.

— Tahlillar bugungi kunda jamoat transportidan samarali foydalanish bilan bog'liq bir qator muammolar o'z ilmiy yechimini kutayotganini ko'rsatmoqda. Jumladan, aholiga xizmat ko'rsatuvchi transport vositalari parkini yangilash va ulardan foydalanish darajasini oshirish, yo'lovchi tashish xarajatlari va avtomobillarni ishlatish ko'rsatkichlari o'rtasida oqilona mutanosiblik o'rnatish, jamoat transportidan foydalanish tariflarining asossiz o'sib ketishiga yo'l qo'ymaslik kabi muhim masalalar shular jumlasidandir.

Respublikamiz hududi keng, aholi soni ortishi asnosida ular istiqomat qiluvchi katta-kichik punktlar soni ham tobora ko'payib boryapti. Oldimizda aholi punktlarini tuman va shahar markazlari bilan bog'lovchi yangi yo'nalishlar tashkil etish, yo'nalishlarda yo'lovchilar oqimi va ekspluatatsiya sharoitiga mos harakat tarkibini shakllantirish kabi vazifalar turibdi. Shuningdek, yo'lovchilarga qulaylik yaratish, tashish va texnik xizmat ko'rsatish jarayonlarini qamrab oluvchi tezkor axborot tizimini shakllantirish, aholini belgilangan yo'nalishlarda yo'l infratuzilma ob'ektlari bilan ta'minlanganlik darajasini oshirish hamda yo'lovchi transporti xizmati ko'rsatuvchi korxonalar xodimlari malakasini oshirishni yanada takomillashtirish zarur.

Transport universitetida mazkur muammolar yechimiga qaratilgan ilmiy tadqiqot ishlari bazasi shakllantirilgan. Professor-o'qituvchilar va tadqiqotchilar tomonidan tizimli ilmiy ishlar amalga oshirilmoqda.

Bugungi kunda ilg'or mamlakatlar tajribasidan kelib chiqib, yirik shaharlar va ularning aglomerasiyasi, chekka aholi punktlarini tuman markazlari bilan bog'lovchi jamoat transporti yo'nalishlarini ochishda davlat va xususiy sheriklik amaliyotini keng joriy etish lozim. Masalan, qishloqlar bilan tuman markazini bog'lovchi yo'nalishlarni ochishda harakatdagi tarkibni xarid qilish, yo'nalish bo'ylab bekatlar va boshqa infratuzilma ob'ektlarini ishga tushirish, ularni axborot ekranlari bilan jihozlashni kichik biznes vakillariga ma'lum bir imtiyozli shartlarda berish yo'lovchilarga o'z vaqtida va sifatli transport xizmati taqdim etishni ta'minlaydi.

Bu borada bir guruh tajribali professor-o'qituvchilar tomonidan tayyorlanayotgan “Davlat va xususiy biznes sherikligi asosida tuman (shahar) jamoat transportini rivojlantirish dasturining raqamlashtirilgan modeli” mavzusidagi yirik loyiha yakuniga etay deb qoldi. Loyiha dasturiy ahamiyatga ega bo'lib, u respublikamizning barcha qishloqlari bilan tuman markazlari o'rtasida jamoat transporti faoliyatini yo'lga qo'yishni maqsad qilgan. Ushbu dasturni amalga oshirish asnosida to'liq xususiy kapitalni jalb etish orqali 1000 ga yaqin yangi yo'nalishlarni ochish va mavjudlarini optimallashtirish hisobiga 20 mingdan ortiq yangi ish o'rni tashkil etish imkoniyati paydo bo'ladi.

Qishloqlarda jamoat transporti ahamiyatini oshirish hisobiga har bir yo'nalishga investorlarni jalb qilishga erishish mumkin. Yangi ochiladigan barcha yo'nalishda tashish jarayoni yagona elektron platformada, avtomatlashtirilgan tarzda tashkil etiladi. Yo'lovchilar uchun mobil` ilovalar, aqlli (smart) bekatlar, mahalliy operatorlarning o'zaro autsorsing, insorsing operasiyalarini tezkor amalga oshirish platformalari operatorlar faoliyati, xizmat ko'rsatish sifatini yaxshilaydi, baholash jarayonida korrupsiya va inson omili ta'sirini bartaraf qiladi. Eng muhimi, yo'lovchilarga kerakli hajmda, hamyonbop, kafolatlangan va sifatli transport xizmati ko'rsatishni ta'minlaydi.

— Davlatimiz rahbari tomonidan Toshkent davlat transport universiteti faoliyatini sohadagi islohotlar bilan uyg'unlashtirish, professor-o'qituvchi va talabalarni bu jarayonga keng jalb etish bo'yicha ko'rsatma berilgani bu borada amalga oshiriladigan ishlarga yanada mas'uliyat bilan yondashishni talab etadi.

Shu o'rinda sohaga malakali kadrlar tayyorlash masalasi xususida alohida to'xtalib o'tmoqchiman. Oliy o'quv yurtimizdagi “Transport logistikasi” kafedrası bugungi kunda nafaqat universitet, balki respublika miqyosida ham yo'lovchi transporti logistikasi, shu jumladan, jamoat transporti faoliyatini tashkil etish yo'nalishida oliy ma'lumotli ilmiy-pedagog kadrlar tayyorlovchi baza hisoblanadi.

Universitetimizda joriy yilda “Logistika” ilmiy-o'quv markazini tashkil etish rejalashtirilgan. Markaz o'zining ilmiy va o'quv faoliyatida chet mamlakatlar va respublikamizdagi ilg'or logistika ilmiy maktablari, etakchi logistika kompaniyalarining ko'p yillik tajribasi va yutuqlariga tayanadi.

Markaz tarkibida virtual logistika va raqamli texnologiyalar (alohida komp'yuterli sinf va dasturiy ta'minotlar), 3D logistika, yuk va yo'lovchi tashish jarayonida innovasion texnologiyalarni qo'llashni faollashtirish maqsadida laboratoriyalar tashkil etiladi. Markaz vositasida universitetning davlat va mahalliy hokimiyat hamda yirik xo'jalik boshqaruvi organlari bilan jamoat transporti infratuzilmasini rivojlantirishga qaratilgan loyihalar ishlab chiqiladi. Yo'lovchi transporti logistika klasterlari va ekotizimlarini shakllantirish va boshqarish bo'yicha loyihalarni ishlab chiqish hamda ekspertizadan o'tkazish, yuk va yo'lovchi transporti faoliyati uchun axborot resurslarini yaratish va qo'llab-quvvatlash, transport logistikasini rivojlantirishga doir qonunchilik tashabbuslari bilan chiqish, transport logistikasida strategik qarorlarni qabul qilish uchun tashish tannarxi, tariflar, valyuta parametrlari o'zgarishiga moslashuvchan transport muhitini yaratish bo'yicha prognozlarni tayyorlash zimmamizdagi dolzarb vazifalardir.

— Yirik shaharlarda transport oqimi yuqori bo'lishi hisobiga tirbandlik vujudga keladi. Bu esa avtobuslarning belgilangan qatnov jadvalidan chiqib ketishiga, harakat intervalining buzilishiga, bekatlarda yo'lovchilarning kutib qolishiga sabab bo'ladi.

Bunday holatlarda, tabiiyki, rivojlangan mamlakatlar tajribasiga murojaat qilinadi. Muammolarning echimi sifatida hozirgi kunda rivojlangan davlatlarning yirik shaharlari, masalan, Kuritiba (Braziliya), Istanbul (Turkiya), Manxetten (AQSH) va boshqa shaharlarda “BRT” (Bus rapid transit — Tezyurar avtobus) tizimi keng qo'llanilmoqda.

Vazirlar Mahkamasining 2020 yil 16 martdagi qarorida Toshkent shahrining Farg'ona yo'li ko'chasida tezkor avtobus qatnovini tashkil etish maqsadida tajriba tariqasida maxsus yo'lak (BRT)ni amalga oshirish yuzasidan eng yaxshi takliflarni tanlab olish, 20 ta zamonaviy elektrobus va ularni quvvatlash uskunalari xarid qilish belgilangan. Bunday tizimning qator afzallik jihatlari mavjud. Birinchidan, avtobus alohida yo'lda harakatlangani sababli tirband holat yuzaga kelmaydi, ikkinchidan, haydovchi yo'lkira to'plash uchun chalg'amaydi. Chunki yo'lkira oldindan amalga oshiriladi: yo'lovchi unga bekatdan turniket orqali chiqadi.

“BRT” tizimini qo'llash jamoat transporti jozibadorligini, ish samaradorligi va ishonchligini oshiradi, transport tirbandligi, shovqin, atrof-muhitga chiqariladigan zaharli gazlar miqdori, yonilg'i sarfini kamaytiradi.

Ammo shuni aytib o'tish kerakki, “BRT” tizimini shaharning barcha ko'chalarida qo'llab bo'lmaydi. Mazkur tizimni qo'llashda yo'lning qatnov qismi kengligi, undagi transport vositalari harakati jadalligi, vujudga kelishi mumkin bo'lgan transport tirbandligi, yo'lovchilar oqimi kabi ko'rsatkich va omillar asos qilib olinadi. “BRT” tizimi yo'lovchilar, transport vositalari, piyodalar oqimi harakati yo'nalishi, jadalligi, tezligiga ta'sir ko'rsatadigan darajadagi yirik loyiha hisoblanadi. SHu bois, mazkur tizimni shahar hududining qolgan barcha jamoat transporti ishi bilan muvofiqlashtirish lozim. Bu, albatta, anchayin murakkab masala.

Murakkabligi shundaki, yo'lovchilarning ham, transport vositalarining ham, piyodalarning ham harakat ko'rsatkichlariga (yo'nalishi, miqdori, tezligi va hokazo) yuzaga kelish mumkin bo'lgan turli ehtimolli holatlar o'z ta'sirini ko'rsatadi. Ya'ni, soddaroq qilib aytganda, keyingi bekatda avtobusga nechta yo'lovchi chiqmoqchi, ertaga qor yoki yomg'ir yog'sa, yo'nalishda yo'lovchilar oqimi qancha miqdorga oshadi yoki kamayadi, “Paxtakor” stadionida xalqaro darajadagi futbol musobaqasi

o'tkazilishi qaysi yo'nalishlarda yo'lovchilar sonini oshiradi, qaysi yo'nalishlarda kamaytiradi, degan savollarga maxsus algoritm, hisoblash modeli asosida javob topiladi.

Transport qatnovi muammolarini hal etishda zamonaviy texnologiyalar muhim o'rin tutadi. Ilgari jahon tajribasida megapolis shaharlarda har 10 yilda yo'lovchilar oqimi o'rganilar edi. Hozirgi kunda bunga deyarli hojat qolmadi. Chunki jamoat transporti uchun yagona to'lov kartalarining joriy etilishi mazkur muammoga echim bo'lmoqda. Ma'lumki, Toshkent shahrida jamoat transportining bir nechta turi uchun yagona to'lov kartasi joriy etilmoqda. Bu, o'z navbatida, yo'lovchilar oqimi, yo'nalishi, hajmi va boshqa ko'rsatkichlarni vaqt kesimida (onlayn) aniqlash imkonini yaratadi. Buning natijasida jamoat transporti ishini rejalashtirish osonlashadi.

Mazkur tizim ishga to'liq tushganidan so'ng shaharni transport bilan yuklanganlik darajasini hududlar kesimida bir maromda taqsimlanishiga erishish, ya'ni yo'lovchilar oqimini boshqarish imkoniyati paydo bo'ladi. “Qizil”, “sariq”, “yashil” hududlar bo'yicha alohida tariflar joriy etish, yo'lkirani shaharning markaziy qismi uchun qimmatroq, markazdan chetlashgan sari arzonroq qilish mumkin.

Ko'pchilik shahar va qishloqlarda yo'lovchi transporti qatnovini yaxshilash haqida so'z ketganda, albatta, velosipeddan foydalanish bo'yicha ham gapiriladi. Chunki u har tomonlama foydali va samarali transport vositasi sanaladi.

Dunyodagi bir qator ilg'or mamlakatlarda jamoat transportini rivojlantirishda velotransport tizimi yo'lga qo'yilgan. Xorijdagi ana shu ilg'or velotransport infratuzilmasining rivojlanish tajribalarini tahlil qilish va ularni mamlakatimiz amaliyotida qo'llash dolzarb hisoblanadi.

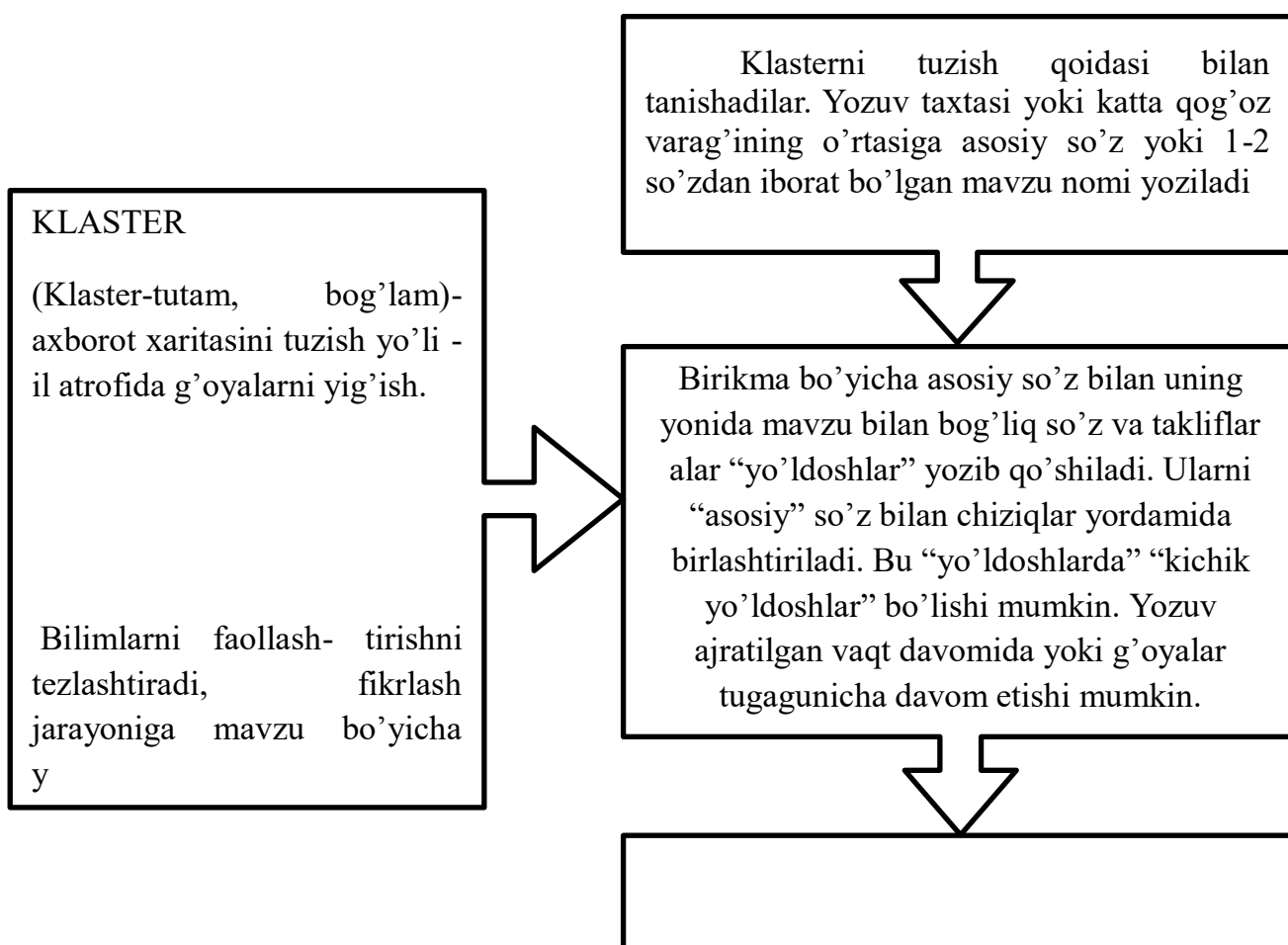
Muxtasar aytganda, jamoat transportini rivojlantirish keng qamrovli masala bo'lib, u bir vaqtning o'zida ham ilmiy, ham amaliy jihatdan yondashuvni talab etadi. Videoselektor yig'ilishida davlatimiz rahbari bergan ko'rsatma va chora-tadbirlarni tez va sifatli amalga oshirish yaxshi samara berishi, shubhasiz.

Takrorlash uchun savollar:

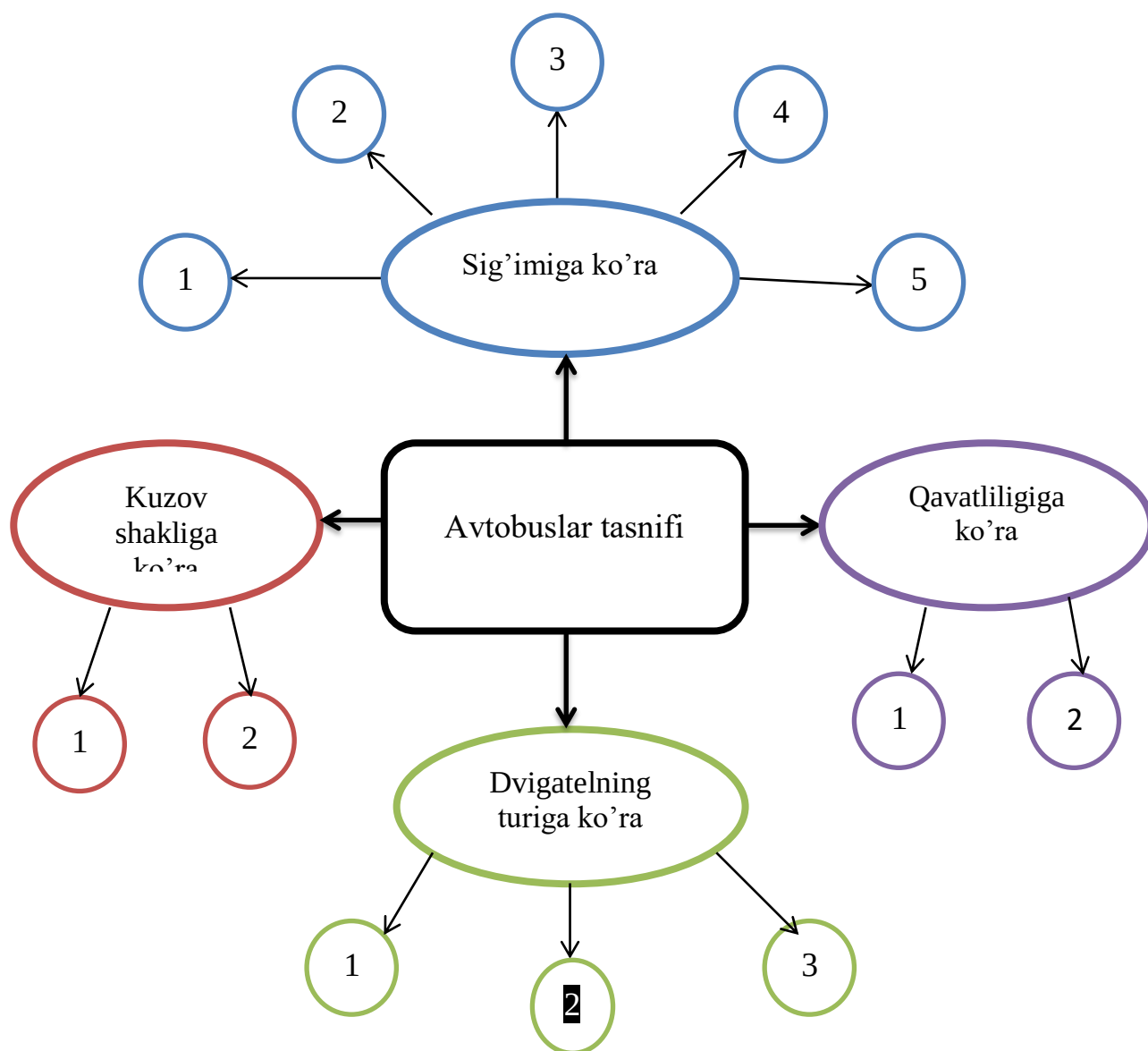
1. Avtomobil transporti oldida turgan eng muhim masalalar nimaldan iborat?
2. «Avtomobil transporti vositalarida yo'lovchilar tashishni tashkil etish» fanining asosiy maqsadi nimadan iborat?
3. Fanning asosiy vazifalari nimalardan iborat?
4. Birinchi avtobuslar Toshkentda qachon paydo bo'lgan?
5. O'zbekiston Respublikasining «Avtomobil transporti to'g'risida» gi qonuni qachon qabul qilingan?
6. O'zbekiston Respublikasining «Shahar yo'lovchi transporti to'g'risida» gi qonuni qachon qabul qilingan?
7. Avtomobil transporti deganda nima tushiniladi?
8. Avtotransport vositasi deganda nima tushiniladi?
9. Qaysi avtotransport vositasi avtobus deb ataladi?
10. Avtobuslar qaysi belgilariga qarab turlarga ajratiladi?
11. Yengil avtomobillar qaysi belgilariga qarab turlarga ajratiladi?

YO'LOVCHILARNI TASHISH UMUMFOYDALANISH TRANSPORTI.

Hozirgi kunda respublika bo'yicha aholining o'rtacha 22 foizi, (Toshkent shahrida 33 foiz) jamoat transportidan foydalanyapti. Jumladan, respublikada yo'lga qo'yilgan 3447 ta yo'nalishlarning 1172 tasida avtobus, 305 tasida mikroavtobus, 1970 tasida esa "Damas" avtomobillari qatnovi amalga oshirilayotir. Transport va yo'l xo'jaligi sohasida 112 ta investitsiya loyiha doirasida 522,2 mln. AQSh dollar mablag' o'zlashtirilmoqda. Joriy yilning yanvar-sentabr oylari yakuni bilan hududlarda respublika bo'yicha 586 ta yangi avtobus va mikroavtobuslar xarid qilinib, yo'lovchi tashish yo'nalishlariga joylashtirildi. Shu davrda Qoraqalpog'iston Respublikasida 15 ta, Buxoroda 2, Navoiyda 3, Namanganda 5, Samarqandda 5, Surxondaryoda 1, Sirdaryoda 4, Farg'onada 4, Xorazmda 2, Toshkent viloyatida 12 ta va Toshkent shahrida ham 12 ta yangi ichki avtobus yo'nalishlari tashkil etildi. Shuningdek, Buxoro viloyatining Olot va Buxoro tumanlarida 2 ta yangi zamonaviy oxirgi to'xtash bekatlari qurilib, yo'lovchilar uchun foydalanishga topshirildi. Tadbirkorlik subyektlari tomonidan qurilgan 2 ta avtostantsiyalar faoliyati yo'lga qo'yildi.



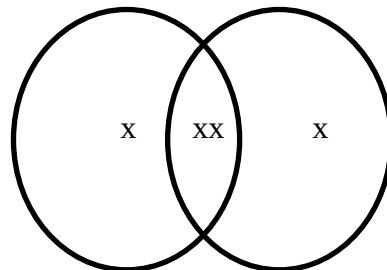
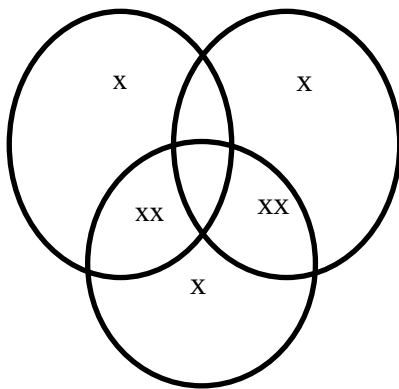
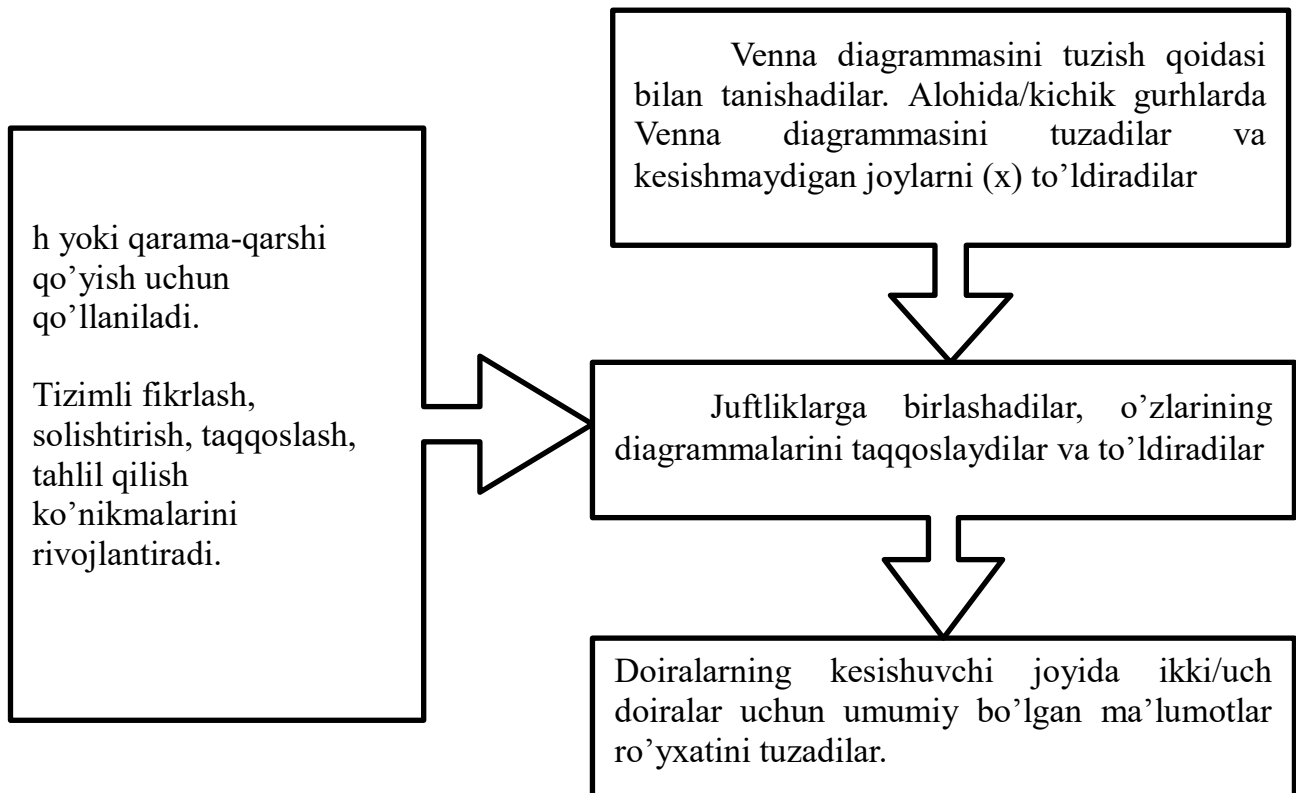
AVTOBUSLAR TASNIFI. KLAUSTER



SHartli belgilar:

- | | | | | |
|----------------|----------------|----------|-------|-----------|
| juda kichik | kichik | o'rta | katta | qo'shaloq |
| vagon tipidagi | kapot tipidagi | | | |
| bir qavatli | ikki qavatli | | | |
| karbyuratorli | dizelli | benzoli. | | |

VENNA DIAGRAMMASI



“SWOT- TAHLIL” JADVALI

1-guruh

Mercedes-Benz 0 405 avtobusi

S-kuchli tomoni:	W- imkoniyatlari:
O - kuchsiz tomoni:	T-xavflar:

2-guruh

Mercedes-Benz 0 345 avtobusi

S-kuchli tomoni:	W- imkoniyatlari:
O - kuchsiz tomoni:	T-xavflar:

3-guruh

Mercedes-Benz LF avtobusi

S-kuchli tomoni:	W- imkoniyatlari:
O - kuchsiz tomoni:	T-xavflar:

4-guruh

Usuzu avtobusi

S-kuchli tomoni:	W- imkoniyatlari:
O - kuchsiz tomoni:	T-xavflar:

--	--

Ishlarni baholash ko'rsatkichlari va mezonlari

Topshiriqlarni baholash mezonlari ko'rsatkichlari	- guruh	2- guruh	3- guruh	4-guruh
SWOT tuzilmasi uchun (1)				
Mavzu mazmuni va ko'rgazmaliligiga (0,5)				
Mantiqan to'g'ri tuzganligi uchun (0,5)				
Aniq xulosa keltirgani uchun (0,5)				
Reglamentga rioya qilganligi uchun (0,3)				
Nazorat savollariga to'g'ri javob berganligi uchun (0,2)				
Jami (3 ball):				

Amaliy mashg'ulotda umumiy to'plagan bahosi – 3 ballgacha: 2,5-3 ball – «a'lo»; 2,1-2,4 ballgacha – «yaxshi»; 1,7-2,3 ballgacha – «qoniqarli»; 0-1,6 ballgacha – «qoniqarsiz».

YO'LOVCHI TRANSPORTI TURLARI VA ULARDAN FOYDALANISH DOIRASI.

Yo'lovchilarni tashuvchi umumfoydalanish avtomobil transporti

Shahar aholisiga ish joylariga, yashash joylariga, dam olish va boshqa maishiy talablarini kondirish joylariga qisqa vaqtlarda yetib borishlari uchun transport vositalari talab etiladi.

Tashishga bo'lgan talab shahar xududining o'lchamiga, axolining moddiy ta'minlanganligi va madaniyat darajasiga ko'p jihatdan bog'liqdir.

Shahar transportining eng ko'p tarkalgan turlariga tramvay, avtobus, trolleybus, yengil taksi avtomobili va metropoliten kiradi.

Ushbu yo'lovchilarni tashishga mo'ljallangan transport vositalari quyidagi belgilariga qaraba guruxlarga bo'linadi:

Vazifasiga ko'ra – umumfoydalanishdagi, yakka tartibdagi foydalanishdagi va korxonalarga tegishli. Umumfoydalanish transport vositalariga: tramvay, trolleybus, avtobus, metropoliten, yengil avtomobil-taksi, ikkinchisiga shaxsiy foydalanuvdagi yengil avtomobillar, mototsiklllar, velosiped va mopedlar, uchinchisiga esa korxona va tashkilotlarga qarashli avtobus va yengil avtomobillar kiradi.

Foydalanish xarakteriga ko'ra – oldindan ma'lum yo'nalishlarda tashishlarni amalga oshiruvchi va yo'lovchilar tomonidan belgilangan yo'nalishlarda xarakatlanuvchi (turistik, buyurtmali) xamda yengil avtomobil-taksilarga bo'linadi.

Tashish turiga ko'ra – shaxar ichida, shaxar atrofida, maxalliy, shaxarlararo, xalqaro va turistik.

Shahar ichida ishlovchi avtobuslar ma'lum yo'nalishlarda yo'lovchilarni tashishga mo'ljallangan bo'ladi.

Shahar atrofi yo'nalishlarida ishlovchi avtobuslar yo'lovchilarni shaxardan shaxar atrofiga tashishga mo'ljallangan.

Maxalliy yo'nalishlardagi tashishlar tumanlar markazlari, jamoa xo'jaliklari, axoli yashash joylarini birlashtirishga mo'ljallangan.

Shaharalararo tashishlarga shaxar va posyolka chegarasidan 50 km dan ortiq masofaga tashishlar kiradi.

Xalqaro avtomobil transporti bilan yo'lovchilarni tashishda davlatlararo chegaralar kesib o'tiladi.

Yo'lovchi avtomobil transporti vositalari tasnifi

O'zbekiston Respublikasining 29 avgust 1998 yilda 674-1 raqam bilan qabul qilgan "Avtomobil transporti to'g'risida"gi Qonuninig 3-moddasida **avtotransport vositasi** deganda yo'lovchilar, bagaj, yuklar tashishga hamda maxsus ishlarni bajarishga mo'ljallangan avtomobillar, shatakchi avtomobillar, tirkama va yarim tirkamalar tushunishligi qayd qilingan.

Avtobus atamasiga O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Maxkamasining 4 noyabr 2003 yildagi 482-qarorining birinchi paragrafida quyidagicha ta'rif berilgan: **avtobus** - yo'lovchilarni, bagajni tashishga mo'ljallangan va haydovchi o'rnini hisobga olmaganda 8 tadan ortiq o'rindiqlarga ega bo'lgan avtotransport vositasi.

Aholining tashishga bo'lgan ehtiyojini qondirishda birinchi o'rinda avtomobil transporti vositalaridan biri bo'lgan avtobuslar alohida o'rin tutadi.

O'zbekiston Respublikasida bugungi kunda 1,5 mln. dona yengil avtomobil, 300 ming dona yuk avtomobili va 73 ming dona avtobus mavjud bo'lib ular yordamida xar yili 3 mlrd. yo'lovchi tashilmoqda. Birinchi avtobus qatnovi 1906 yilda Farg'ona-Marg'ilon shaharlari o'rtasida yo'lga qo'yilgan. 1910 yili Toshkentda birinchi avtobuslar paydo bo'lgan. Xorijdan keltirilgan 8 ta kichik avtobus va bitta 40 o'rinli avtobus shahar ko'chalarida qatnay boshlagan.

Avtobuslar ishlatilishiga, o'lchamiga, sig'imiga, kuzov tipiga, qavatlilikiga, konstruktiv xususiyatlariga va boshqa belgilariga qarab turlarga ajratiladi.

Sig'imiga qarab avtobuslar 5 turga ajratiladi: juda kichik, kichik, o'rta, katta, qo'shaloq.

Avtobuslar kuzovining turiga va qavatlilikiga qarab quyidagi turlarga ajratiladi.

- kuzovning shakliga qarab vagon va kapot tipli;

- qavatlilikiga qarab: bir, bir yarim va ikki qavatli. Dvigatelning turiga qarab avtobuslar quyidagi turlarga bo'linadilar:

- karbyuratorli (benzinda va gazda ishlovchi);
- dizelli;
- elektrik (elektrobuslar).

Avtobuslarda dvigatel kuzovning oldida, orqasida yoki polning tagida joylashishi mumkin.

Yengil avtomobillar ishlatilishiga, kuzov turiga, dvigatelning ishchi hajmiga va og'irligiga qarab turlarga ajratiladi.

Ishlatilishiga qarab yengil avtomobillar umumfoydalanishdagi, xizmatchi, prokatdagi va shaxsiy avtomobillarga ajratiladi.

Avtobuslar va yengil avtomobillar kuzovlar tuzilishiga qo'yiladigan talablar

Shahar avtobuslari konstruksiyasiga qo'yiladigan talablardan biri avtobuslarning gabarit o'lchamlarini o'zgartirmasdan turib uning yo'lovchi sig'imini oshirish imkoniyatidir. Bu holatda yo'lovchilarning ma'lum bir qismi qisqa (o'rtacha 3-4 km) masofalarga qatnashi e'tiborga olinadi. Shahar ichi tashishlarida aloqa tezligi 20-22 km/soat bo'lib, yo'lovchilar harakatlanish vaqti o'rtacha 15-20 minutdan oshmaydi. Bundan tashqari sutka soatlari ichida yo'lovchilar oqimining notekisligi ham ahamiyatga ega. Shuning uchun shahar ichi avtobuslarida o'tirish joylari avtobus sig'imidan ancha kam bo'lishi maqsadga muvofiqdir. Avtobus kuzovini rejalashtirishda yo'lovchilarning avtobus ichida, unga chiqish va tushishda xarakatlanishini ham ta'minlanishi kerak. Avtobus eshiklari atrofida 2,5-4 m² atrofida maydoncha bo'lishi kerak.

Shaharlararo yo'nalishlarda qatnovchi avtobuslar qo'lni tirash va suyanib ketish mumkin bo'lgan yumshoq qoplamali kreslolar bilan jihozlanishi kerak.

Avtobus eshiklarining o'lchamlari va konstruksiyasi alohida o'rin tutadi. Shahar avtobuslari 2-3 eshikli, shaharlararo avtobuslar esa bir eshikli bo'ladi.

Avtobuslarning o'tirish joylari qulay, harakat tezligi yuqori, kuzovning tebranishi kam, yaxshi yoritilgan, xavo aylanishi va isitilishi ta'minlangan bo'lishi kerak.

Shaharlararo va turistik avtobuslarda o'tirish joylari qancha bo'lishidan qat'iy, nazar bagaj uchun maxsus joylar bo'lishi lozim. Bagaj joylari 6-8 bagaj o'rniga qarab otseklarga bo'linadi. Bunda bir yo'lovchiga 0,1 m² dan kam bo'lmagan bagaj maydoni to'g'ri kelishi kerak.

Haydovchi ish joyining tuzilishi. Avtobus haydovchisining ishi boshqa avtomobillar haydovchilarining ish sharoitidan ancha farq qiladi. Masalan bir soatda uzatmalar qutisi 160-180 marta o'chirib yoqiladi va 35-40 marta tormoz beriladi. Bunday katta jismoniy bosim haydovchini toliqtiradi. Haydovchining ish sharoitini yaxshilash uchun mehnat jarayonini mexanizatsiyalash va avtomatlashtirish va ish joyini yaxshi tashkil etish talab etiladi.

Haydovchining ishdagi zo'riqishi va majburiyatini hisobga olib harakat vaqtida maksimal xavfsizlikni hamda charchoqni kamaytirish maqsadida unga qulaylik yaratish talab etiladi. Shahar sharoitida ishlovchi avtobus haydovchilari jismoniy toliqishdan tashqari ko'cha xarakatidagi intensivlik va tez-tez to'xtashlar natijasida asabiylashadilar. Shaharlararo qatnovchi avtobus haydovchilari esa

buladan tashqari katta tezlikda harakatlanishi natijasida ham asabiylashishlari ortadi.

Haydovchi kabinasidagi harorat va ventilyatsiya 20⁰S atrofida bo'lishi kerak.

Yengil taksi avtomobillari kuzovi va konstruksiyasiga qo'yiladigan umumiy talablar shaxsiy foydalanishdagi yengil avtomobillarnikidan farq qiladi. Taksilar sig'imi to'rt yo'lovchidan iborat. Haq to'lanuvchi qatnovlar bir-ikki yo'lovchi bilan 70-75% ni, uch yo'lovchi bilan 15-20% ni, to'rt yo'lovchi bilan 5-10% ni tashkil etadi.

Taksi avtomobili kuzovlari tanish belgilari bilan jihozlangan bo'lishi kerak.

Vazirlar Mahkamasining 2022 yil sentabr oyida qabul qilgan qaroriga ko'ra, yo'nalishli va yo'nalishsiz taksidan tashqari, shahar yo'lovchilar transportidan bepul foydalanishi uchun ayrim toifadagi fuqarolarga imtiyozli transport kartalarini berish bo'yicha tartibi tasdiqlangandi.

Yangi amaliyot dastlab (2023 yil 1 yanvardan) Toshkent va Samarqand shaharlarida, 1 maydan respublikaning barcha shaharlarida joriy etilishi belgilangan.

Imtiyozli transport kartasi kimlarga beriladi?

“Shahar yo'lovchilar transportidan bepul foydalanishni tartibga solish to'g'risida”gi qonunga muvofiq, quyidagi toifa fuqarolariga shahar jamoat transportidan bepul foydalanish huquqi berilgan:

- 1941–1945-yillardagi urushda qatnashgan harbiy xizmatchilar;
- 1941–1945-yillardagi urush nogironlari va urushning II guruh nogironiga hamrohlik qiluvchi shaxs;
- 1941–1945-yillardagi urush davrida front ortida fidokorona mehnati va benuqson harbiy xizmati uchun orden va medallar bilan taqdirlangan shaxslar;
- Afg'oniston va boshqa mamlakatlarning hududidagi jangovar harakatlarda qatnashgan sobiq baynalminalchi jangchilar;
- haqiqiy muddatli harbiy xizmatni o'tayotgan harbiy xizmatchilar va kontrakt bo'yicha oddiy askarlar hamda serjantlar tarkibidagi harbiy xizmatchilar;
- Chernobil AES halokati oqibatida nurlanish kasalligiga chalingan va uni boshdan kechirgan shaxslar;
- nogironligi bo'lgan ko'zi ojiz shaxslar va nogironligi bo'lgan ko'zi ojiz shaxsga safarlarda hamrohlik qiluvchi shaxs;
- Shuningdek, II jahon urushi yillarida II guruh nogironlariga va nogironligi bo'lgan ko'zi ojiz shaxslarga beriladigan imtiyozli transport kartasi ularga safarlarda

hamrohlik qiluvchi bir shaxsga ham shahar yo'lovchilar transportidan bepul foydalanish huquqini beradi.

Qayd etilishicha, haqiqiy muddatli harbiy xizmatni o'tayotgan harbiy xizmatchilar, kontrakt bo'yicha oddiy askarlar hamda serjantlar tarkibidagi harbiy xizmatchilarga imtiyozli transport kartalari berilmaydi. Ular harbiy guvohnomasi yoki kontrakt asosida xizmat qiluvchining shaxsiy guvohnomasini ko'rsatgan taqdirda shahar yo'lovchilar transportida bepul yurish huquqidan foydalanadi.

Bunday transport kartani qayerdan olish mumkin? Tartibi qanday?

Toifaga kiritilgan fuqarolar bepul yurish huquqini beruvchi imtiyozli transport kartalarini olish uchun xohishga qarab yo Qoraqalpog'iston Respublikasi Transport vazirligi, viloyatlar va Toshkent shahar transport boshqarmalariga, yoki yagona interaktiv davlat xizmatlari portaliga murojaat qilishi kerak bo'ladi.

Murojaat qilingach vakolatli organ shaxsning tegishli toifaga kirishi to'g'risidagi ma'lumotlarini turli axborot tizimlari orqali o'rganadi. O'rganish natijasiga asosan imtiyozli transport kartasini berish yoki uni rad etish haqida qaror qabul qilinib, bu haqidagi ma'lumot murojaat qiluvchiga yoki YaIDXPga elektron tarzda yuboriladi.

Imtiyozli transport kartasini berish rad etilgan taqdirda, ma'lumotda rad etish sabablari ko'rsatiladi. Bu jarayon 2 ish kunida amalga oshirilishi belgilangan. 2 ish kunida imtiyozli transport kartasi berish tasdiqlansa, rasmiylashtirish ishlari olib boriladi. 1 ish kuni davomida karta murojaat qiluvchiga topshiriladi.

Hujjatga ko'ra, imtiyozli transport kartalarini berish yuzasidan davlat xizmatlari ko'rsatilganligi uchun yig'im undirilmaydi. Transport kartalarini tayyorlash va egasiga yetkazib berish bilan bog'liq xarajatlar Transport vazirligi huzuridagi Transport va logistikani rivojlantirish jamg'armasi mablag'lari hisobidan amalga oshiriladi. Imtiyozli transport kartasi cheklanmagan muddatga beriladi. Uni boshqa shaxslarga berish taqiqlanadi. Eski namunada berilgan shahar yo'lovchilar transportida (taksidan tashqari) ayrim toifadagi fuqarolarga bepul yurish huquqini beruvchi yagona guvohnomalar 2023 yil 1 sentabrga qadar o'z kuchini saqlab qoladi.

Eslatib o'tamiz, prezident qaroriga ko'ra, 1 apreldan jamoat transporti uchun yangi, moslashuvchan tariflar joriy etilishi, yo'lkira narxlari o'zgarishi ko'zda tutilgandi. Transport vaziri Ilhom Mahkamov Kun.uz muxbiri bilan bo'lgan suhbatida bu muddat kechikmayotganini, yangi avtobuslar kelganidan so'ng yo'lkiraning tannarxi chiqarilishi va bu summa e'lon qilinishini aytgandi. Qolaversa, vazir tariflarning o'zgarishi 15 may sanasiga to'g'ri kelishini ma'lum qilgan.

AVTOBUSLAR ISHINING TEXNIK-EKSLUATATSION KO'RSATKICHLARI

Asosiy formulalar:

Bir reysda tashilgan yo'lovchilar soni va yo'lovchi oboroti.

$$Q_r = q_n \gamma_{ct} \eta_{alm, \text{ pass}}$$

$$R_r = q_n \gamma_{dn} L_m, \text{ pass.km.}$$

Bir soatda tashilgan yo'lovchilar soni va yo'lovchi oboroti.

$$W_Q = \frac{q_H \cdot \gamma_{CT} \cdot \eta_{alm}}{L_m / V_T + t_{ob}}, \text{ nacc/coam}$$

$$W_P = \frac{q_H \cdot \gamma_{\partial H}}{L_m / V_T + t_{ob} / L_m}, \text{ nacc.km/coam}$$

Yo'lovchi sig'imidan foydalanish koeffitsienti

$$\gamma_{CT} = \frac{Q}{q_n \eta_{alm} Z_P}$$

Marshrutda yo'lovchilar almashish koeffitsienti

$$\eta_{alm} = \frac{L_M}{l_{\dot{y}pm}}$$

Texnik harakat tezligi

$$V_T = \frac{L_m}{t_{xap}}, \text{ km/soat}$$

Aloqa tezligi

$$V_a = \frac{L_m}{t_{xap} + t_{ob}}; \text{ km/coam}$$

Ekspluatatsion harakat tezligi

$$V_{\partial} = \frac{L_m}{t_{xap} + t_{ob} + t_{ox}}, \text{ km/soat}$$

Bir reys vaqti

$$t_p = \frac{L_m}{V_T} + t_{ob} + t_{ox}, \text{ soat}$$

Kunlik reyslar soni

$$Z_p = \frac{T_m}{t_p}$$

Harakat intervali $I = \frac{t_{a\underline{u}l}}{A_m}$, min

Harakat chastotasi $\nu = \frac{1}{I}$, avt/min

Shartli belgilar: [1,2] qarang

1-masala. Agar $n_{ob} = 15$ ta, $t_{ob} = 0,8$ min, $t_{ox} = 6$ min. $V_t = 22$ km/soat, $t_r = 1$ soat bo'lsa, marshrut uzunligi aniqlansin.

2-masala. Shahar radial marshrutida Mercedes-Bens 0 345 ($q_n = 110$ pass) avtobuslari ishlaydi. Bir kunda avtobus 10 ta reys bajaradi va 1800 yo'lovchi tashiydi. Avtobus sig'imidan foydalanish koeffitsienti 0,7.

Marshrutda yo'lovchilar almashish koeffitsienti aniqlansin.

3-masala. Quyidagi ko'rsatkichlarga ko'ra avtobusning kunlik reyslar soni aniqlansin: $T_m = 16$ soat; $L_m = 14$ km; $V_e = 17,5$ km/soat.

4-masala. Avtobus marshrutda passajirlar almashish koeffitsienti 3,2. Marshrut uzunligi 8 km.

Passajirlar o'rtacha qatnov masofasi aniqlansin.

5-masala. 11 ta avtobus 15 soat davomida 63855 passajir tashidi. Marshrut uzunligi 8 km, avtobuslarning aloqa tezligi 18 km/soat, oxirgi bekatda to'xtash vaqti 3 min., avtobus sig'imidan foydalanish koeffitsienti 0,86, passajirlar almashish koeffitsienti 3.

Avtobusning sig'imi aniqlansin.

O'zlashtirish savollari

1. Avtomobilning texnik tayyorgarlik koeffitsientini qanday aniqlanadi?
2. Avtobuslarning ishga chiqish koeffitsienti qanday aniqlanadi?
3. Avtobusning texnik tezligi qanday aniqlanadi?
4. Avtobusning ekspluatatsion tezligi qanday aniqlanadi?
5. Avtobusning aloqa taezligi qanday aniqlanadi?
1. Avtobusning qatnov vaqti qanday aniqlanadi?
- 2.
3. Avtobusning kunlik bosib o'tgan masofasi qanday aniqlanadi?
4. Yo'ldan foydalanish koeffitsient formulasini tushuntiring.
5. Avtobus sig'imidan foydalanish koeffitsienti qanday aniqlanadi?
6. Yo'lovchilar almashuv koeffitsienti qanday aniqlanadi?
7. Bir kunda tashilgan yo'lovchilar soni qanday aniqlanadi?
8. Bir kunda bajarilgan yo'lovchilar oboroti qanday aniqlanadi?

AVTOBUS YO'NALISHLARINI TANLASH VA ASOSLASH .

Avtobus yo'nalishlarini tanlash va asoslash

Avtobus yo'nalishlarini belgilash - ratsional trassani, harakat yo'nalishini, oraliq va oxirgi bekatlarni tanlash va asoslash puxta va zarur texnik-iqtisodiy asoslangan holda amalga oshirilishi kerak. Chunki avtobus yo'nalishlari yo'lovchilarni tashish sharoitlari va qulayligiga, ularning tezligi va harakat xavfsizligiga, haydovchilar jamoasi ish rejimiga hamda avtobuslardan foydalanish samaradorligiga ham ham sezilarli ta'sir ko'rsatadi. Avtobuslar harakat yo'nalishini, shuningdek, oraliq va oxirgi bekatlar aholining tashishga bo'lgan ehtiждан kelib chiqqan holda tanlanadi. Bunda yo'lovchilar oqimi yo'nalish uzunligi davomida barqaror bo'lishi hisobga olinishi kerak.

Avtobus yo'nalishlarining optimal variantini tanlashda va uni asoslashda quyidagi asosiy talablar hisobga olinadi: davlatning vakolatli organining ana shunday vakillarini o'z ichiga oladigan O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi va hududidan yo'nalish o'tishi mo'ljallanayotgan davlatning vakolatli organining qarori asosida tashkil etiladigan komissiyalar tomonidan bajariladi.

Komissiyalarning a'zolari yo'nalishning harakat xavfsizligi talablariga muvofiqligi baholangan kompaniyasi, «O'zbekiston temir yo'llari» davlat-aksiyadorlik kompaniyasi va tasarrufida temir yo'llar bo'lgan boshqa tuzilmalarning rahbarlarini hamda yo'nalish o'tishi mo'ljallanayotganligi uchun o'z vakolatlari doirasida shaxsan javob beradilar.

Komissiyalar:

- yo'nalishda yo'lovchilar tashishga bo'lgan ehtiyojni (mo'ljallanayotgan barqaror yo'lovchilar oqimini) aniqlaydilar;
- harakat trassasini tanlaydilar va yo'l sharoitlarini tekshiradilar, yo'nalishning yo'l sharoitlariga va boshqa sharoitlarga ko'ra harakat xavfsizligining belgilangan qonunhujjatlari talablariga muvofiqligini aniqlaydilar;
- yo'nalishni ochishni vaqtida taqdim etishga majburdirng maqsadga muvofiqligi to'g'risida xulosa tuzadilar.

Yo'nalish trassasini o'rganish quyidagi bosqichlardan iborat bo'ladi:

a) yo'nalishlarning harakat xavfsizligi talablariga muvofiqligi, u quyidagilar asosida baholanadi:

transport tashkiloti yoki yo'lovchilar tashishni amalga oshiruvchi boshqa tashkilot tomonidan taqdim etiladigan yo'nalish to'g'risidagi axborot; yo'l, kommunal tashkilotlar va tasarrufida yo'llar, sun'iy inshootlar, temir yo'ldan kesib o'tish joylari va boshqalar bo'lgan boshqa tashkilotlar tomonidan taqdim etiladigan yo'nalishdagi yo'l sharoitlari to'g'risidagi ma'lumotlar (yo'l chetlari o'tish joylari, parametrlari va ularning holati, yo'l rejasi va profili elementlari, harakat tig'izligi va tarkibi, sun'iy inshootlar, temir yo'ldan kesib o'tish yo'llari, parom va muzliklar orqali o'tish yo'llarining holati, harakatni tashkil etish vositalari mavjudligi va boshqalar);

yo'l harakati xavfsizligi davlat xizmatining yo'l-transport hodisasi ko'p bo'ladigan joylar va ularning sabablari to'g'risidagi ma'lumotlari;

yo'nalishda ishlovchi haydovchilardan so'rab-surishtirish;

yo'nalishni bevosita tekshirish asosida baholanadi. Tegishli tashkilot rahbarlari ko'rsatib o'tilgan axborotni komissiyalarga o'z;

b) oraliq va oxirgi to'xtash manzillari joylarini hamdaular o'rtasidagi masofani aniqlash, avtobuslar buriladigan vato'xtab turadigan maydonchalar joyi va o'lchamini belgilash;

v) trassada aniqlangan, yo'lovchilar tashish xavfsizligigato'sqinlik qiladigan nuqsonlarni bartaraf etish bo'yicha talab etiladigan chora-tadbirlar va ishlar ro'yxati ko'rsatilgan holda o'rganib chiqish natijalari bo'yicha dalolatnoma tuzish;

g) ko'priklar, kesishgan yo'l ustidan o'tqazilgan ko'ndalang yo'llar, estakadalar vaavtobus yo'nalishidagi boshqa sun'iy inshootlarning qurilish me'yorlari va qoidalarida hamda boshqa normativ hujjatlarda belgilangan xavfsizlik talablarigamuvofiqligiga e'tiborni karatish;

d) sinov reyslarini tashkil etish va amalga oshirish, sinovreyslari davomida harakat tezligi normalashtiriladi va yo'nalishmasofasi uzil-kesil o'lchanadi.

Sinov reyslari natijalari bo'yicha bayonnoma tuziladi. Bayonnomada yo'nalishning belgilangan uzunligi va reysga ketadigan vaqtning belgilanganligi, aylanma reys, oxirgi manzillarda turish vaqti, belgilangan yo'lda yurish tezligi ko'rsatiladi.

O'rganib chiqilayotgan yo'nalishda masofani o'lchash va avtotransport vositasining harakatlanish vaqti xronometraji protokoli komissiyaning barcha a'zolaritomonidan imzolanadi.

Komissiya yo'nalishda sinov reyslarini tashkil etadi va, qoidaga ko'ra, bir oy mobaynida ushbu reyslar ishini puxta kuzatadi.

Sinov reyslari natijalari bo'yicha komissiya vakolatli organlar oldida yo'nalishni ochish yoki yo'nalishni ochish maqsadga muvofiq emasligi haqida iltimosnoma qilishga haqlidir

Yo'nalishlar tarmog'i ko'rsatkichlari

Yo'nalishlar tizimi deyilganda shahar, tuman, yoki viloyat hududidagi barcha umumfoydalanish transporti yo'nalishlari yig'indisi tushuniladi.

Yo'lovchi tashish transporti tarmoqlarida yo'lovchilarning qulay harakatlanishi, barcha turdagi transportlarning o'zaro muvofiq ishlashi yo'nalishlar tiziminining takomillashganligiga bog'liq.

Shahardagi ko'cha va yo'laklardan o'tadigan avtobus yo'nalishlari shahar avtobus tarmog'ini tashkil etadi.

Barcha turdagi transport (avtobus va tramvay) yo'nalishlari birgalikda shahar transport tarmog'ini tashkil etadi.

Shahar transport tarmog'iga qo'yilgan talablardan eng asosiylariga quyidagilarni ko'rsatish mumkin:

- iloji boricha ko'zlangan manzilga bitta transportda yetib olish;
- manzilga kam vaqt sarf qilib tez yetib borish;
- transport vositasidagi yo'lovchilar soni uning me'yoriy sig'imidan katta bo'lmasligi;
- yo'lovchilar xavfsizligini ta'minlash.

Yo'nalish tarmog'ini tanlash va asoslash yo'lovchi oqimining taqsimlanishiga bog'liq bo'ladi.

Yo'nalishlarni to'g'ri tanlash yo'lovchilarni manzillariga yetib borishi uchun sarflaydigan vaqtini kamaytiradi va transport vositalaridan foydalanish samaradorligini oshishiga olib keladi.

Yo'nalishlar tizimining tarmoqlanishini tavsiflash uchun yo'nalish koefitsiyentidan foydalaniladi.

Yo'nalish koefitsiyenti (K_y) barcha avtobus yo'nalishi uzunligini ($\sum L_y$) avtobus yo'nalishlari o'tgan ko'cha va yo'llarning uzunligiga (L_m) ya'ni avtobus tarmog'i uzunligiga nisbati bilan aniqlanadi:

$$K_y = \frac{\sum L_y}{\sum L_m}$$

Transporti tarmog'i yaxshi rivojlangan shaxarlar uchun bu ko'rsatkich 2-3,5, transport tarmog'i kam rivojlangan shaharlarda esa 1,2 – 1,3 ga teng bo'ladi.

Avtobus yo'nalishining uzunligini shahar maydonining yuza birligiga (G) to'g'ri kelishi transport tarmog'ining zichligi deb ataladi:

$$G = \frac{\sum L_y}{F}, \frac{KM}{KM^2}$$

Transport tarmog'ining zichligi qancha yuqori bo'lsa, yo'lovchilarni bekatga borish uchun sarflaydigan vaqti shunchalik kam bo'ladi.

Transport tarmoqining zichligi yirik shaxarlarda 2- 2,5 km/km² dan kam bo'lmasligi tavsiya etiladi. Shaxarning markaziy tumanlarida esa bu ko'rsatkich 5-7 km/km² bo'ladi.

Avtobus yo'nalishlari tasnifi

Avtobus yo'nalishi deyilganda avtobus va yo'nalishli taksilarning boshlanish va so'nggi bekatlar oralig'ida belgilangan xarakat yo'llari tushuniladi. Ishlash vaqtiga ko'ra avtobus yo'nalishlari doimiy va vaqtinchalik bo'lishi mumkin. Doimiy yo'nalishlarda yil davomida va haftaning barcha kunlarida transport vositalari bir xil miqdorda qatnaydi. Vaqtinchalik yo'nalishlar esa mavsumda yoki muayyan zaruratga ko'ra (masalan shanba yoki yakshanba kunlari dam olish uchun) tashkil qilinishi mumkin.

Shaxar yo'lovchi transporta yo'nalishlari transport turlari (avtobus, tramvay, trolleybus, metro va x.k), yo'nalishlar tarmoqidagi xarakat yo'nalishlari, xarakat tezligi va ish rejimlariga binoan tasniflanadi.

Shaxar avtobus yo'nalishlari shaxar xududidagi xarakat yo'llariga binoan ajratiladi.

DIAMETRAL YO'NALISH shaxarning bir chetini ikkinchi cheti bilan shaxar markaziy xududlarini kesib o'tib, shaxar markazini chetlari bilan xamda shaxar chetki xududlarini o'zaro bo'laydi.

RADIAL YO'NALISHLAR shaxar chetidagi so'nggi nuqtadan markaz tomon yo'nalgan bo'ladi bunday yo'nalishlar shaxar chetlarini markaz bilan, chekka joylarni tuman markazlari yoki metro yo'nalishlari bilan bo'laydi.

YARIM DIAMETRAL YO'NALISHLAR shaxardagi ikki tuman markazlarini o'zaro bo'laydi.

Xalqasimon yo'nalishlar aylana yoki berk sinik, chizikdan iborat buo'lib, shaxarning o'zaro aloqaga muxtoj tarkok nuktalarini birlashtiruvchi yo'nalishdir.

Tangensial yo'nalishlar shaxarning ayrim tumanlarini markazga kirmay o'zaro bo'laydi.

Aralash yo'nalishlar yuqorida keltirilgan yo'nalishlarning bir necha elementlarini o'z ichiga oladi.

Shaxar markazini chetki tumanlar bilan birlashtiruvchi asosiy yo'nalishlar diametral va radial yo'nalishlar hisoblanadi. Mazkur yo'nalishlarda aksariyat yo'lovchilar tashiladi.

Diametral yo'nalishlarda avtobuslar iloji boricha bir xil miqdorda yo'lovchilar bilan to'lishi maqsadga muvofiqdir. Agar ular yo'lovchilar bilan tekis yuklanmasa, transport vositalaridan notekis foydalaniladi. Bunday kamchilikning oldini olish maqsadida diametral yo'nalishga boshqa yo'nalishlar qo'shiladi. Masalan, yo'lovchilar ko'p bo'laklarga yordamchi radial yo'nalish tashkil etish bilan notekis yuklanishni bartaraf etish mumkin.

Shaxar ichi tumanlarida xarakatlanuvchi avtobuslar yo'lovchilar bilan tekisroq yuklanadi. Ayniqsa, shaxar markazi yaqinida xalqasimon yo'nalish tashkil etilgan bo'lsa, u ish bilan bo'langan katnovlarni o'z ichiga olib, "tifiz" soatlarni ancha yumshatadi.

Avtobus yo'nalishlarini tanlash va asoslash

Avtobus yo'nalishlarini belgilash - ratsional trassani, xarakat yo'nalishini, oralik va oxirgi bekatlarni tanlash va asoslash puxta va zarur texnik-iqtisodiy asoslangan xolda amalga oshirilishi kerak. Chunki avtobus yo'nalishlari yo'lovchilarni tashish sharoitlari va kulayligiga, ularning tezligi va xarakat xavfsizligiga, xaydovchilar jamoasi ish rejimiga xamda avtobuslardan foydalanish samaradorligiga xam xam sezilarli ta'sir ko'rsatadi. Avtobuslar xarakat yo'nalishini, shuningdek, oralik va oxirgi bekatlar axolining tashishga bo'lgan extijidan kelib chiqqan xolda tanlanadi. Bunda yo'lovchilar okimi yo'nalish uzunligi davomida barkaror bo'lishi hisobga olinishi kerak.

Yo'nalish trassasini o'rganish quyidagi bosqichlardan iborat bo'ladi:

a) yo'nalishlarning xarakat xavfsizligi talablariga muvofikligi, u quyidagilar asosida baxolanadi:

transport tashkiloti yoki yo'lovchilar tashishni amalga oshiruvchi boshqa tashkilot tomonidan takdim etiladigan yo'nalish to'frisidagi axborot;

b) oralik va oxirgi to'xtash manzillari joylarini xamda ular o'rtasidagi masofani aniklash, avtobuslar buriladigan va to'xtab turadigan maydonchalar joyi va o'lchamini belgilash;

v) trassada aniklangan, yo'lovchilar tashish xavfsizligiga to'skinlik qiladigan nuksonlarni bartaraf etish bo'yicha talab etiladigan chora-tadbirlar va ishlar ruyxati ko'rsatilgan xolda o'rganib chiqish natijalari bo'yicha dalolatnoma tuzish;

g) ko'priklar, kesishgan yo'l ustidan o'tkazilgan ko'ndalang yo'llar, estakadalar va avtobus yo'nalishidagi boshqa sun'iy inshootlarning qurilish

me'yorlari va koidalarida xamda boshqa normativ xujjatlarda belgilangan xavfsizlik talablariga muvofikligiga e'tiborni karatish;

d) sinov reyslarini tashkil etish va amalga oshirish, sinov reyslari davomida xarakat tezligi normalashtiriladi va yo'nalish masofasi uzil-kesil o'lchanadi.

Sinov reyslari natijalari bo'yicha bayonnoma tuziladi. Bayonnomada yo'nalishning belgilangan uzunligi va reysga ketadigan vaktning belgilanganligi, aylanma reys, oxirgi manzillarda turish vaqti, belgilangan yo'lda yurish tezligi ko'rsatiladi.

O'rganib chikilayotgan yo'nalishda masofani o'lchash va avtotransport vositasining xarakatlanish vaqti xronometraji protokoli komissiyaning barcha a'zolari tomonidan imzolanadi.

AVTOBUSLAR HARAKAT JADVALI VA ULARNI TUZISH USULLARI

Harakat jadvalini tuzishga qo'yiladigan talablar, jadval turlari

Ish unumdorligini oshirish, aholiga yuqori sifatli transport xizmatini ko'rsatish, haydovchilar va konduktorlar mehnatini va dam olishini to'g'ri tashkil etish, harakat xavfsizligini ta'minlash uchun avtobuslar harakati ishlab chiqilgan harakat jadvali va grafigi asosida tashkil etilgan bo'lishi kerak.

Harakat jadvali har bir yo'nalish uchun va avtokorxona uchun eng asosiy xujjat hisoblanadi.

Avtokorxonalarning barcha xizmat bo'limlari o'z ishlarini harakat jadvaliga asoslangan holda tashkil etadilar. Masalan, avtobuslarga texnik xizmat ko'rsatish, ta'mirlash ishlarini rejalashtirish va boshqalar .

Harakat jadvalini ishlab chiqilayotganda quyidagi omillarga alohida e'tibor beriladi:

1. Yo'lovchilarning avtobusni kutish va ko'zlagan manzillariga yetib borish vaqti.

2. Harakat muntazamligi.

3. Avtobuslarning harakat xavfsizligini ta'minlagan holda tortish qobiliyatidan to'liq foydalanish.

4. Barcha yo'nalishlarda avtobuslarning ish samaradorligi.

5. Yo'nalishning ma'lum qismlaridan boshqa yo'nalishlarning ham o'tganligi.

6. Haydovchi va konduktorlarning mehnatini va dam olishini belgilovchi qonun va me'yorlar.

Avtobuslarning harakat jadvalini avtokorxonalarning tasarruf xizmati bo'limi, yirik shaharlarda esa "Markaziy nozimlik xizmati" (MNX) tashkil etilgan bo'lsa, ular ishlab chiqadilar ("Toshshahartransxizmat" uyushmasiga tegishli yo'nalishlar uchun harakat jadvalini MNX tuzib beradi).

Yo'lovchilar oqimini yilning fasllari va xaftaning kunlari bo'yicha notekis taqsimlanganligi uchun harakat jadvallarini bahor-yoz, kuz-qish oylari hamda ish va dam olish kunlari uchun alohida-alohida tuzish tavsiya etiladi.

Harakat jadvali avval yo`nalish uchun tuziladi va u eng asosiy hisoblanadi.

Yo`nalish uchun tuzilgan harakat jadvali asosida quyidagi harakat jadvallari ishlab chiqiladi:

1. Boshlang'ich va oxirgi bekatlar uchun.
2. Oraliq nazorat punktlari uchun.
3. Har bir avtobus uchun.
4. Yo`lovchilar uchun ma`lumotnoma.

Boshlang'ich va oxirgi bekatlar uchun tuzilgan harakat jadvalida har bitta avtobusni saroydan chiqish vaqti, tushlik, tushlikkacha ishlash vaqti, tushlikdan keyin ishlash vaqti, yo`nalishdagi vaqti, qatnovlar soni va saroyga qaytish vaqti va boshqalar ko`rsatilgan bo`ladi.

Bu jadval yo`nalish nozimlari uchun ishlab chiqiladi. Yo`nalish nozimlari jadval asosida avtobuslarning oxirgi bekatga kelish va undan ketish vaqtlarini, harakat muntazamligini nazorat qilish uchun foydalanadilar.

Oraliq nazorat punktlari uchun tuzilgan jadval ham boshlang'ich va oxirgi bekatlar uchun tuzilgan jadvalga o`xshaydi, faqat unda avtobuslarning nazorat punktlariga kelish va ketish vaqtlari ko`rsatilgan bo`ladi.

Har bir avtobus uchun tuzilgan harakat jadvalida avtobusning saroydan chiqish vaqti, boshlang'ich va oxirgi bekatlarga hamda nazorat punktlariga kelish va ketish vaqtlari, tushlik va dam olish vaqtlari, saroyga qaytish vaqtlari kabi ko`rsatkichlar keltirilgan bo`ladi.

Yo`lovchilar uchun ma`lumotnoma yo`nalish turiga qarab (shahar ichi, atrofi va hokazo) har xil bo`ladi.

Shahar ichi yo`nalishlarida avtobus bekati belgisida shu bekatdan o`tadigan yo`nalishlar raqami, harakat intervali, oxirgi bekatning nomi ko`rsatiladi.

Boshqa turdagi yo`nalishlarda tashishlarda oraliq bekatdagi ma`lumotnomada har bir avtobusni bekatga kelish va unda to`xtab turish vaqtlari ko`rsatilgan bo`lishi kerak.

Avtobuslar harakati jadvali va ularni tuzish usullari

Ish unumdorligini oshirish, aholiga yuqori sifatli transport xizmati ko`rsatish, haydovchilar va chiptachilar mehnatini va dam olishini to`g`ri tashkil etish, harakat xavfsizligini ta`minlash uchun avtobuslar harakati oldindan ishlab chiqilgan harakat jadvali asosida tashkil etilgan bo`lishi kerak. Harakat jadvali har bir yo`nalish va avtosaroy uchun eng asosiy hujjat hisoblanadi. Avtosaroylarning barcha xizmat bo`limlari o`z ishlarini harakat jadvaliga asoslangan holda tashkil etadilar. Masalan, avtobuslarga texnik xizmat ko`rsatish, ta`mirlash ishlarini rejalashtirish va boshqalar. Harakat jadvalini ishlab chiqayotganda quyidagi omillarga alohida e`tibor beriladi:

1. Yo'lovchilarning avtobusni kutish va ko'zlagan manzillariga yetib borish vaqti;
2. Harakat muntazamligi;
3. Avtobuslarning harakat xavfsizligini ta'minlagan holda tortish qobiliyatidan to'liq foydalanishi;
4. Barcha yo'nalishlarda avtobuslarning ish samaradorligi
5. Yo'nalishning ma'lum hududlardan boshqa yo'nalishlar ham harakatlanishi;
6. Haydovchi va chiptachilarning mehnati va dam olishini belgilovchi qonunlar (me'yorlar).

Avtobuslarning harakat jadvalini avtosaroylarning tasarruf xizmati bo'limi, yirik shaharlarda esa, agar tashkil etilgan bo'lsa, "Markaziy nozimlik xizmati" ishlab chiqadilar.

Yo'lovchilar oqimi yilning fasllari va haftaning kunlari bo'yicha notekis taqsimlanganligi uchun harakat jadvallari bahor, yoz, kuz, qish oylari hamda ish va dam olish kunlari uchun alohida-alohida tuzish tavsiya etiladi. Harakat jadvali yo'nalish uchun tuziladi. Yo'nalish uchun quyidagi harakat jadvallari ishlab chiqiladi:

1. Boshlang'ich va oxirgi bekatlar uchun;
2. Oraliq nazorat punktlari uchun;
3. Har bir avtobus uchun;
4. Yo'lovchilar uchun ma'lumotnoma.

Boshlang'ich va oxirgi bekatlar uchun tuzilgan harakat jadvalida har bitta avtobusni saroydan chiqish vaqti, tushlik, tushlikkacha ishlash vaqti, tushlikdan keyin ishlash vaqti, yo'nalishdagi vaqti, qatnovlar soni, saroyga qaytish vaqti va boshqalar ko'rsatilgan bo'ladi. Bu jadval yo'nalish nozimlari uchun ishlab chiqiladi. Yo'nalish nozimlari jadval asosida avtobuslarning oxirgi bekatga kelish va undan ketish vaqtlarini, harakat

muntazamligini nazorat qilish uchun foydalanadilar. Oraliq nazorat punktlari uchun tuzilgan jadval ham boshlang'ich va oxirgi bekatlar uchun tuzilgan jadvalga o'xshaydi, faqat unda avtobuslarning nazorat punktlariga kelish va ketish vaqtlari ko'rsatilgan bo'ladi. Har bir avtobus uchun tuzilgan harakat jadvalida avtobusning saroydan chiqish vaqti, boshlang'ich va oxirgi bekatlarga hamda nazorat punktlariga kelish va ketish vaqtlari, tushlik va dam olish vaqtlari, saroyga qaytish vaqtlari kabi ko'rsatkichlar keltirilgan bo'ladi. Yo'lovchilar uchun ma'lumotnoma yo'nalish turiga qarab (shahar ichi, atrofi va h.k.) turlicha bo'ladi. Shahar ichi yo'nalishlarida avtobus bekati belgisida shu bekatdan o'tadigan yo'nalishlar raqami, harakat intervali, oxirgi bekatning nomi ko'rsatiladi. Boshqa turdagi yo'nalishlarda tashishlarda oraliq bekatdagi ma'lumotnomada har bir avtobusni bekatga kelish va unda to'xtab turish vaqtlari ko'rsatilgan bo'lishi kerak. Avtobuslar harakat jadvalini tuzish ikki bosqichdan iborat bo'ladi:

- boshlang'ich ma'lumotlarni tayyorlash va hisoblash;
- harakat jadvalini tuzish.

Harakat jadvalini tuzishning tayyorlov bosqichida quyidagi ishlar amalga oshiriladi:

- yo'lovchilar oqimini kunning soatlari va yo'nalish bo'laklari bo'yicha taqsimlanishini o'rganish;
- yo'nalish chizmasi, yo'nalish uzunligi, bekatlar soni, avtobusning harakatdagi, oraliq va oxirgi bekatlardagi to'xtash vaqtlari hamda harakat tezligini o'rganish;
- avtobus turi va kerakli avtobuslar soni, qatnov va aylanma qatnov vaqtlarini aniqlash va me'yorlash;
- ruxsat etilgan eng katta harakat intervalini meyorlash;
- avtobuslar ishini boshlash va tugatish vaqtlari va punktlarini aniqlash;

- nollik yurish masofasi va vaqtini aniqlash;
- haydovchilar mehnatini tashkil etish usulini tanlash;
- tushlik va dam olish joylarini aniqlash;
- ko‘rilayotgan yo‘nalish hududlarida boshqa yo‘nalishlarning harakatini o‘rganib chiqish;

- harakat jadvalini boshqa yo‘nalishlar jadvallari bilan muvofiqlashtirish masalalarini o‘rganib chiqish.

Harakat jadvalini tuzish ko‘p mehnat va vaqti sarflashni, shuningdek, tuzuvchidan yuqori mahoratni talab etadi. Harakat jadvalini tuzishni osonlashtirish uchun bugungi kunda shaxsiy kompyuterlardan keng foydalanilyapti. Kompyuterga kiritilgan boshlang‘ich ma‘lumotlar asosida juda qisqa vaqtda nafaqat yo‘nalish bo‘yicha harakat jadvalini, balki ularning barcha turlarini tuzish mumkin.

AVTOMOBILLARDA YO‘LOVCHILARNI TASHISHNI BOSHQARISH.

Taksi xizmatiga o‘xshash yo‘lovchilarni tashish turini tashkil qilish uchun ushbu turdagi biznesga xos bo‘lgan barcha muhim jihatlarni baholang va hujjatlashtirishga o‘ting: ma‘lum tashkiliy-huquqiy shakldagi korxonani ro‘yxatdan o‘tkazish va litsenziya olish.



Bu zarur

- - kompaniyani soliq idorasida ro'yxatdan o'tkazish;
- - yo'lovchilarni tashish uchun litsenziya;
- - nazorat xonasi uchun xona;
- - Moshina to'xtash joyi;
- - asbob-uskunalar: aloqa tizimlari, ralki, taksometrlar va boshqalar.

Ko'rsatmalar

Yo'lovchilar tashishni tashkil qilish bilan bog'liq eng mashhur biznes turlaridan biri bu taksi xizmati. Ushbu biznesni tashkil qilish uchun, avvalo, o'zingiz yashaydigan joyda taksi xizmatlari bozorini tahlil qiling: bozorga kirish imkoniyati, raqobat parametrlari, potentsial mijozlarni bozorni zabt etish uchun jalb qilish usullari.

Taksi-dispatcherlik xizmatining kerakli parametrlarini taxmin qiling: dispatcherlar va avtoulavlar soni (shu jumladan o'zlarining avtoulav parkini tashkil etadiganlar va o'zlarining avtomobillari bilan shartnoma asosida ishlaydigan haydovchilar).

O'zingizning avtoturargohingiz uchun boshqaruv xonasi va garaj binolari uchun tegishli binolarni tanlang (ijara shartnomasini tuzganingizga ishonch hosil qiling).

Taksi xizmatini nafaqat avtoulavlar bilan, balki boshqa zarur uskunalar bilan ta'minlash masalasini ko'rib chiqing: radioaloqa tizimlari, radiostansiyalar, taksometrlar, shuningdek dispatcherlik idorasi uchun telefon raqami (afzal ko'p kanalli).

Minimal ofis tarkibini ko'rib chiqing: direktor, buxgalter, ikkita dispatcher va feldsher. Siz xizmat qilmoqchi bo'lgan hududni hisobga olgan holda haydovchilar sonini aniqlang.

Siz bilgan ma'lumotlarni hisobga olgan holda ushbu turdagi biznesni ochish uchun xarajatlarni hisoblang: avtoulavlarni sotib olish, binolarni ijaraga olish, radioaloqa va taksometrlarni sotib olish, xodimlarning ish haqi. Agar zarur mablag 'mavjud bo'lsa, ro'yxatdan o'tishga o'ting.

Korxonani tashkil etishning tashkiliy-huquqiy shaklini tanlang: yakka tartibdagi tadbirkor yoki mas'uliyati cheklangan jamiyat, soliq idorasida ro'yxatdan o'ting.

Yo'lovchilar tashishni tashkil etish uchun litsenziya va har bir avtomobil uchun ruxsatnomalarni Federal transport nazorati xizmatidan (Gosavtodornadzor) oling yoki vositachilarni ro'yxatdan o'tkazuvchi firmalarning xizmatlaridan foydalaning.

Tavsiya:

Yo'lovchi Tashishni Qanday Amalga Oshirish Kerak

Rossiya shaharlarida jamoat transportining asosiy turi marshrut taksisi yoki oddiygina "mikroavtobuslar" dir. Ular aholi orasida juda mashhur, shuning uchun yo'lovchi "Gazelle" yoki mikroavtobusga ega bo'lgan odam yo'lovchi tashish bilan shug'ullanish va undan pul ishlash imkoniyatiga ega

Yo'lovchi Tashishni Qanday Ochish Kerak

Yo'lovchilarni tashishga yo'naltirilgan biznes yaxshi daromad keltirishi mumkin. Marshrutli taksilar shahar va qishloqlarda juda mashhur. Yo'lovchilar tashishni tashkil qilish uchun hujjatlar to'plamini tayyorlash va davlat litsenziyasini olish kerak

Asosiy tushunchalar

avtobus – yo‘lovchilarni, bagajni tashishga mo‘ljallangan va haydovchi o‘rnini hisoblamaganda 8 tadan ortiq o‘rindiqqa ega bo‘lgan avtotransport vositasi;

avtovokzal (avtostansiya) – transport-ekspeditsiya, tashish faoliyatini amalga oshiruvchi va yo‘lovchilarga boshqa xizmatlar ko‘rsatuvchi tashkilot;

avtopavilon – yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatishga mo‘ljallangan avtomobil yo‘lidagi inshoot;

bagaj avtomobili – bagaj tashishga mo‘ljallangan avtomobil;

bagaj – jo‘natish uchun idishga joylangan va yo‘lovchi tomonidan ushbu avtobusda olib ketiladigan buyumlar;

bagaj kvitansiya – bagajning tashish uchun kabul kilib olinganligini tasdiklovchi hujjat;

chipta – yo‘lovchining hak to‘lagan holda avtobusdan foydalanishga bo‘lgan hukuqini hamda yo‘lovchi va tashuvchi o‘rtasida tashuvlar yuzasidan oshkora shartnomalar tuzilganligini tasdiklovchi belgilangan shakldagi hujjat;

haydovchi – avtotransport vositasini boshqaruvchi shaxs;

yo‘l – qurilgan va transport vositalarining harakatlanishi uchun foydalaniladigan er polosasi yohud sun‘iy inshoot yuzasi;

qo‘l yuki – yo‘lovchi tomonidan bepul tashiladigan tashish uchun idishga joylangan buyumlar;

engil avtomobil – yo‘lovchilar va bagajni tashishga mo‘ljallangan hamda haydovchi o‘rnini hisobga olmaganda 8 tadan ko‘p bo‘lmagan o‘rindiqqa ega bo‘lgan avtotransport vositasi;

yo‘nalishsiz taksilar – yo‘lovchilarning buyurtmanomalariga ko‘ra taksometr (hisoblagich) ko‘rsatkichi bo‘yicha hak to‘lash hisobiga tashish xizmatlari ko‘rsatuvchi avtotransport vositasi;

yo‘nalishli avtobus – belgilangan yo‘nalish bo‘yicha yo‘lovchilar va bagajni tashishga mo‘ljallangan avtobus;

yo‘nalishli taksilar – yo‘lovchilarning talabiga ko‘ra to‘xtab o‘tadigan muntazam yo‘nalishlarda yo‘lovchilarni tashishga mo‘ljallangan avtotransport vositasi (avtobus yoki engil avtomobil);

yo‘nalish – avtotransport vositalarining muayyan manzillar oralig‘ida belgilangan qatnov yo‘li;

yo‘nalish pasporti (yo‘nalish hujjatlari) – yo‘nalish to‘g‘risidagi asosiy ma‘lumotlarni tavsiflovchi hujjatlar;

yo‘lovchi – tuzilgan tashish shartnomasiga muvofiq tashish xizmatlaridan foydalanuvchi jismoniy shaxs;

supacha – yo‘l koplamasi sathidan balandroq bo‘lgan, avtovokzallarda (avtostansiyalarda)gi yo‘lovchilarni transportga chikarish va undan tushirishga mo‘ljallangan maydoncha;

tashuvchi – mulk hukuki yoki boshqa ashyoviy hukuklar asosida bilan avtotransport vositasiga ega bo‘lgan, tijorat asosida yo‘lovchilar, bagaj, yuklar tashish xizmatini ko‘rsatadigan hamda bunga maxsus ruxsatnomasi (litsenziyasi) bo‘lgan yuridik yoki jismoniy shaxs;

qatnov jadvali – reysni bajarish vaqti, joyi va izchilligi to‘g‘risidagi ma’lumotlar mavjud bo‘lgan grafik (jadval);

reys – avtotransport vositasining yo‘nalishning boshlanishidan oxirgi manziligacha bo‘lgan yo‘li;

maxsus yo‘nalishlar – tashkilotlarning xodimlarini ish joyiga va ish joyidan tashish;

yo‘nalish sxemasi – yo‘nalishning shartli belgilar qo‘yilgan grafik tasviri;

tarif – yo‘lovchilar va bagajni tashish uchun belgilangan to‘lov miqdori;

trafaret – yo‘lovchilarni yo‘nalish to‘g‘risida xabardor qilishga mo‘ljallangan ko‘rsatkich.

Tashishlarning turlari va ularni tashkil etish

Yo‘lovchilarni tashish quyidagi turlarga bo‘linadi:

- shaharda tashish;
- shahar atrofida tashish;
- shaharlararo tashish;
- xalqaro tashish.

Yo‘lovchilarni tashish amalga oshiriladi:

- yo‘nalishli avtobuslarda;
- yuridik va jismoniy shaxslarga ularning buyurtmalariga yoki tashishning boshqa shartnomalari bo‘yicha beriladigan avtobus va engil avtomobillar;

- yo‘nalishsiz taksilarda;
- yo‘nalishli taksilarda.

Yo‘lovchilar yo‘l chiptalarini kassalardan yoki konduktordan (haydovchidan) sotib oladi.

Yo‘nalishdagi avtotransport vositasi nosoz bo‘lgan taqdirda yo‘lovchilarga berilgan yo‘lda yurish hujjatlari aynan shu yo‘nalishdagi boshqa avtotransport vositasida yurish uchun haqiqiy hisoblanadi.

Yo‘lovchilarni tashuvchi transport vositasi va haydovchilarga qo‘yiladigan talablar

Avtotransport vositalarining texnik holati va anjomlari tegishli standartlar hamda texnik foydalanish qoidalari talablariga javob berishi kerak.

Avtotransport vositalari Dst 974/20000 O‘zbekiston davlat standartiga muvofiq anjomlarga ega bo‘lishi kerak.

Muntazam katnovlarni amalga oshiruvchi avtobuslar va yo‘nalishli taksilar haydovchilari yo‘nalishda ishlayotganda:

- tender kontraktiga muvofiq ushbu yo‘nalishda ishlash huquqini tasdiqlovchi guvohnomaga;
- tegishli litsenziyaga (litsenziya kartochkasiga);
- yo‘nalish hujjatlariga;
- yo‘l varaqasi va chiptalarni hisobga olish varaqasiga;

- yo'l varaqalarida yo'lga chiqishdan oldin belgilangan tartibda o'tkaziladigan avtotransport vositasining texnik ko'rikdan va haydovchilarning tibbiy ko'rikdan o'tganligi haqidagi qaydlarga;
- qatnov jadvaliga va yo'nalish sxemasiga (shahar atrofida, shaharlararo va xalqaro yo'nalishlarda – unda aholi yashash joylaridan o'tish vaqti, ovqatlanish, dam olish, tungi uxlash vaqti va joyi ko'rsatilgan holda) ega bo'lishi kerak.

O'zlashtirish savollari:

1. Engil avtomobil deganda nimani tushunasiz?
ta'rif bering.
4. Yo'nalish sxemasini kim tuzadi?
5. Yo'nalishsiz taksi deganda nimani tushunasiz?
8. Yo'lovchilarni tashuvchi TV ga qanday talablar qo'yiladi?
9. Haydovchilarga qanday talablar qo'yiladi?
10. Yo'nalish hujjatlari haqida tushuncha bering.

HAYDOVCHI VA CHIPTACHILAR MEHNATINI TASHKIL QILISH

Haydovchilarning ish va dam olish vaqtlari

Haydovchilik kasbiy faoliyatini juda katta yuklanish ostida davom etishi, katta xavf bilan bog'liq bo'lishi (haydovchini sinovchi uchuvchiga tenglashtirish mumkin) boshqa kasblarga qaraganda yaqqol ajralib turuvchi o'zigi xos xususiyatlaridan kelib chiqadi.

Haydovchi avtomobilni boshqarar ekan harakatlanish davomida avtomobilning texnik holatini kuzatib borishi, yo'l sharoiti haqida axborotlarni o'z vaqtida qabul qilishi va to'liq anglab etishi, unga mos ravishda avtomobilni boshqarish bo'yicha echimlar qabul qilishi kerak. Agar haydovchi axborotlarni o'z vaqtida qabul qilib olmasa va anglab etmasa, yoki ularni to'g'ri baholay olmasa, avtomobilni boshqarish bo'yicha echimlar kechikib yoki noto'g'ri qabul qilinsa, uning xatti-harakatlari xavfli vaziyatni vujudga kelishiga yoki yo'l-transport hodisalarini sodir etilishiga olib kelishi mumkin. Kuzatuvlar va statistika ma'lumotlari shuni ko'rsatadiki ish soatlari qancha katta bo'lsa, harakat uchun xavflilik ham shuncha katta bo'lar ekan. Statistika ma'lumotlari shuni ko'rsatadiki AQSH da o'lim bilan tugagan yo'l-transport hodisalarining (YTH) 3,8% haydovchilarni sezilarlik darajada charchashi oqibatida sodir etilar ekan. Bizda o'tkazilgan kuzatuvlar shuni ko'rsatadiki haydovchi avtomobilni 7-12 soat boshqarganida 2 marta, 12 soatdan ortiq boshqarganida esa 9 marta ko'proq YTH sodir etar ekan.

Haydovchilarning ish qobiliyatiga ish kunlari ham katta ta'sir etadi. Tadqiqotlar shuni ko'rsatadiki dam olish kunidan so'ng ishning 2- kunidan boshlab haydovchilarning ish qobiliyati ortib boradi va 3- kunida u o'zining eng maksimal

qiymatiga erishadi. Ishning 5- kunidan boshlab ish qobiliyati yomonlashib boradi. Shuning uchun haydovchining ish kunini rejalashtirishda harakat xavfsizligi muammosiga alohida ahamiyat berish kerak bo`ladi.

Har bir haydovchining ish tartibi (rejim) avtobus yo`nalishlaridagi yo`lovchilar oqimining miqdori, uni notekis taqsimlanishning, yo`nalishning turi (shahar ichi, shahar atrofi, shaharlararo va hokazo) va boshqa ko`pgina omillarga bog`liq bo`ladi (konduktorning ish tartibi ham). Shunday qilib haydovchilarning (konduktorlarning) ish tartibi yo`lovchilarga yuqori sifatli transport xizmatini ko`rsatish, harakat muntazamligini ta`minlash, avtobuslarning ish unu`dorligini oshirishga qaratilgan bo`lish bilan bir paytda harakat xavfsizligi va mehnatni muhofaza qilish qoidalari va qonunlarini ham ta`minlashga qaratilgan bo`lishi kerak.

O`zbekiston Respublikasi mehnat kodeksining 150- moddasiga ko`ra haydovchilarning ish vaqti xaftasiga 40 soatdan, (haftada olti kun ishlovchi haydovchilar uchun kuniga 7 soatdan, beshkunlik ish xaftasida esa 8 soatdan ortib ketmasligi kerak).

Yo`lovchi tashuvchi transportda ish kuni yiliga 365 kun (shanba va yakshanbasiz, bayram kunlarisiz) bo`lgani uchun ularni ish vaqtini rejalashtirish o`ziga xos xususiyatlaridan kelib chiqishi kerak. Bundan ko`rinib turibdiki haydovchilar va konduktorlar uchun bayram oldi va dam olish kunlaridan oldingi ish kunlarini 1 soatga kamaytirish degan qonunlarni qayta ko`rib chiqish maqsadga muvofiq bo`ladi.

Haydovchilarni ish kunini kundalik hisobini (me`yoriy nuqtai-nazardan) olib borish ham ancha mushkul masaladir. Shuning uchun yo`lovchi tashuvchi transportlarda haydovchilarning oylik ish kunlarini hisobga olib borish qabul qilingan. Bunday hisobga olish usulida haydovchilarning ish kuni 10 soatdan ortmasligi va faqat istisno tariqasida kasaba uyushmalarining markaziy qo`mitasi bilan kelishilgan holda ish kunini 12,0 soatga oshirish ruxsat etiladi. Lekin bunda ham boshqa ishchilarning ish kunlari kabi haydovchilar uchun kunlik va haftalik dam olish kunlari qat`iy belgilangan bo`lishi kerak. Kunlik dam olish soati oldingi ish kunidan ikki marta katta bo`lishi, istisno tariqasida ba`zi haydovchilar uchun eng kam bo`lganda 12 soat bo`lishi, hafta oxiridagi dam olish soati esa 42 soat va 29 soatdan kam bo`l`asligi kerak. Tungi ish soatlari (22<sup>00</sup> dan 6<sup>00</sup> gacha) alohida hisobga olinib bu davr uchun ish soati me`yorida belgilangandan bir soatga kamaytirishi kerak.

Harakat xavfsizligi va mehnat muxofazasi nuqtai nazaridan har bir haydovchiga 3-4 soat ishlaganidan keyin qisqa muddatli dam olish uchun 15-20 minut va tushlik qilish uchun 4-5 soatdan keyin 0,5-2,0 soat vaqt rejalashtirilgan bo`lishi kerak.

Haydovchilarning bir oylik ish vaqti fondi (bir oylik ish balansi) quyidagicha aniqlanadi:

$$B_{oy} = [K_k - (K_d + K_b) T_{ish\ v}] - K_{db}, \text{ soat};$$

bu yerda: K_k - bir oydagi kalendar kunlar soni, kun;

K_d - bir oy ichidagi dam olish kunlari soni, kun;

K_b – bir oy ichidagi dam olish kunlariga to'g'ri kelmagan bayram kunlari soni, kun;

$T_{ish\ v}$ – bir kunlik ish vaqti, s;

K_{db} – dam olish va bayram oldi kunlaridan oldin ish vaqti qisqartirilgan kunlar soni, kun.

Haydovchining oylik ish soatlari ular tomonidan ishga tayyorlov va ishni tugallash vaqtlari hamda tibbiy ko'rikdan o'tkazish vaqtlari ham qo'shib hisoblanadi. Yo'lovchi tashuvchi transportni boshqa turdagi transportlar ishidan ajralib turuvchi o'ziga xos xususiyatlari shuni ko'rsatadiki, bu transportda haydovchilarning ishini brigada usulida tashkil etish yaxshi natijalar berar ekan.

Haydovchilar va chiptachilar mehnatini tashkil etish usullari

Bugungi kunda yo'lovchilarni avtobuslarda tashishda haydovchilar va konduktorlar mehnatini va dam olishini tashkil etishda quyidagi usullardan fodalanilayapti:

- uchtaglangan (uchlangan) shaklda mehnatni tashkil etish;
- ikki yarimtaglangan usulda mehnatni tashkil etish;
- ikkitalangan usulda mehnatni tashkil etish;
- bir yarimtaglangan usulda mehnatni tashkil etish;
- bittalangan usulda mehnatni tashkil etish;
- juftlangan usulda mehnatni tashkil etish.

Har bir konkret yo'nalish uchun haydovchilar va konduktorlar mehnatini tashkil etish usulini tanlashda quyidagilarga alohida e'tibor berilishi kerak: yo'lovchilar oqimini kunning soatlari va yo'nalish bo'laklari bo'yicha taqsimlanishi, "tig'iz" soatlarni boshlanishi va tugashi, yo'nalishda ishlash uchun zarur bo'lgan avtobuslar soni, ularning sig'imi va ho kazo.

Uchtaglangan (uchlangan) shaklda haydovchilar mehnatini tashkil etish.

Bu usulda har bitta avtobusga uchta haydovchi biriktiriladi. Har kuni avtobusda ikkita haydovchi va ikkita konduktor ishlaydi. Har ikki ish kunidan keyin har bir haydovchi va konduktor uchun dam olish rejalashtiriladi (10 - jadval).

10- jadval

Uchlangan shaklda mehnatni tashkil etilganda haydovchilarning ish grafigi

Avtobus	Haydovchi (konduktor)	Oy kunlari														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
I	Birinchi	I	I	D	II	II	D	I	I	D	II	II	D	I	I	D
	Ikkinchi	II	D	I	I	D	II	II	D	I	I	D	II	II	D	I
	Uchinchi	D	II	II	D	I	I	D	II	II	D	I	I	D	II	II

Eslatma: I i 11 –smenalar; D-dam olish.

Jadvaldan ko'rinib turibiki mehnatni bunday tashkil etish usulida har bir haydovchi bir oyda 20 kun ishlaydi va 10 kun dam oladi.

Agar bir kunlik ish vaqti 7,0 soat deb qabul qilinsa, bitta haydovchining bir oylik ish vaqti 160-185 soatni tashkil etishi mumkin. Avtobusni ishga chiqishga tayyorlash va ishdan keyingi tugallash vaqtlarini 0,38 s.ni hisobga olinsa,

avtobusning kunlik ishdagi vaqti quyidagicha aniqlanadi ($B_{oy} = 170$ soat deb qabul qilinganda):

$$T_{ish} = \frac{[170 - (20 \cdot 0,38)] \cdot 3}{30} = 16,6 \text{ soat}.$$

Agar haydovchilarga tushlik qilish uchun ajratilgan vaqt 0,5 soat bo'lsa, avtobus ishda 17,1 soat, agar 1,0 soat ajratilsa, 17,6 soatga teng bo'ladi. Sutka 24 soatdan iborat ekanligi hisobga olinsa, avtobuslar ishga juda erta chiqib ishdan juda kech qaytar ekan. Bunday hollarda haydovchilar mehnatini uchlangan usulini qo'llash maqsadga muvofiq bo'lar ekan.

Ikkitalangan usulda haydovchilar va konduktorlar mehnatini tashil etish.

Bu usulda ikkita avtobusga 5 ta haydovchi va konduktor biritiriladi. Ikkita haydovchi har kuni bitta avtobusda yana ikkita haydovchi ikkinchi avtobusda ishlaydi. Beshinchi haydovchi va konduktor har ikkala avtobusda ishlab ularni almashtirib boradi. Har to'rt ish kunidan keyin haydovchilarga bir kun dam beriladi. Haydovchilarning ish grafigi pastdagi 11- jadvalda keltirilgan.

11- jadval

Ikki yarimtalangan usulda haydovchilar va konduktorlar mehnatini tashkil etish grafigi

Avtobus	Haydovch i (kondukto r)	Oy kunlari																VA XOKAZ O
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
I	Birinchi	1	1	1	1	D	2	2	2	2	D	1	1	1	1	D		
	Ikkinchi	2	2	2	D	1	1	1	1	D	2	2	2	2	D	1		
	Uchinchi	1	1	D	2	2	2	2	D	1	1	1	1	D	2	2		
	To`rtinchi	2	D	1	1	1	1	D	2	2	2	2	D	1	1	1		
II	Beshinchi (almashtir uvchi)	D	2/I I	2/I I	2/I	2/I	D	1/ II	1/II	1/ I	1/I	D	2/ II	2/II	2/I	2/I		

Jadvalan ko'rinib turibiki 5- haydovchi ikki kun bir avtobusda keyingi ikki kun ikkinchi avtobusda ishlar ekan. Haydovchilarning oylik ish balansi $B_{oy} = 170$ soat deb qabul qilinganda avtobusning kunlik ish vaqti:

$$T_{ish} = \frac{[170 - (24 \cdot 0,3)] \cdot 2,5}{30} = 13,8 \text{ soat}.$$

Agar haydovchilarga tushlik qilish uchun 0,5 soat vaqt ajratilsa, avtobus ishda 14,3 soat, 1,0 soat ajratilsa esa, 14,8 sat bo'lar ekan.

Haydovchilarni mehnatini bu usulda tashkil etilganda ularning ish vaqtini yo'lovchilar oqimini kunning soatlari bo'yicha taqsimlanishiga qarab quyidagicha tashkil etish mumkin:

1. Har bir haydovchining ish vaqti bir xil, ya'ni, $6,9 + 0,38 = 7,28$ s.

2. Bitta haydovchining ish vaqti qisqartirilgan (o'rtacha 5s) ikkinchisiniki esa uzaytirilgan (o'rtacha 9 s). Bu erda yana shuni ham eslatib o'tish joizki ikkinchi usulni qo'llaganda ish vaqtida avtobuslarni "tindirish" (otstoy) vaqti ham ko'zda tutilishi mumkin.

Ikkitalangan usulda haydovchilar ishini tashkil etish.

Bu usulda har bitta avtobusda ikkita haydovchi 6 kundan ishlaydi. Ularni almashuvi odatda oxirgi bektdalarning birida amalga oshiriladi. Har kuni bir haydovchi birinchi smenead keyingi kuni esa ikkinchi smenada ishlaydi. Har uchta avtobus brigadaga bitta almashtirib boruvchi haydovchi biriktiriladi. Haydovchilarning ish vaqti 7 soat, dam olish va bayram kunlaridan avvalgi ish kunlari esa 6 soatdan qilib belgilanadi (12- jadval).

12- jadval

Ikkitalangan usulda haydovchilarning oylik ish grafigi

Avtobus	Haydovchi	Oy kunlari															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	vabosh q.
I	Birinchi	1	1	1	1	1	1	D	2	2	2	2	2	2	D	1	
	Ikkinchi	2	2	2	2	2	D	1	1	1	1	1	1	D	2	2	
	Uchinchi	1	1	1	1	D	2	2	2	2	2	2	D	1	1	1	
II	To'rtinchi	2	2	2	D	1	1	1	1	1	1	D	2	2	2	2	
II	Beshinchi	1	1	D	2	2	2	2	2	2	D	1	1	1	1	1	
I	Oltinchi	2	D	1	1	1	1	1	1	D	2	2	2	2	2	2	
	Etтинchi)	D	2/I II	2/I II	2/I I	2/I I	2/I I	2/I I	D	1/I II	1/I II	1/I I	1/I I	1/I I	1/I I	D	

Bir yarimtalangan usulda haydovchilar mehnatini tashkil etish

Bu usulda har ikkita avtobusga bittadan haydovchi biriktiriladi. Asosiy haydovchilarnig dam olish kunlari (har ikki kunda) ularni uchinchi haydovchi almashtirib turadi. Bu usulda ham uchtalangan usuldagi kabi har bir haydovchi oy davomida 20 kun ishlaydi va 10 kun dam oladi (13- jadval).

13- jadval

Bir yarimtalangan usulda haydovchilarning oylik ish grafigi

A		Oy kkunlar
---	--	------------

	Haydovchi (konduktor)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Va bo sh q.
I	Birinchi	1	1	D	2	2	D	1	1	D	2	2	D	1	1	D	
II	Ikkinchi Uchinchi	2 D	D 2/I I	1 2/ I	1 D	D 1/I I	2 1/ I	2 D	D 2/I I	1 2/ I	1 D	D 1/I I	2 1/ I	2 D	D 2/I I	1 2/ I	

Eslatma. 1-birinchi smena, 2-ikkinchi smena, D-dam olish kuni.

$$T_{ish} = \frac{[170 - (20 \cdot 0,38)] \cdot 1,5}{30} = 8,3 \text{ soat}$$

Haydovchinig ish kuni esa 8,68 soatni tashkil etadi.

Bittalangan usulda haydovchilar ishini tashkil etish.

Bu usulda har bir avtobusga faqat bitta haydovchi biriktiriladi. Ish kuni 7 yoki 8 soatlik qilib belgilanadi.

Juftlangan usulda haydovchilar mehnatini tashkil etish.

Bu usulda har bir avtobusga ikki haydovchi biriktiriladi. Haydovi bir kun ishlab bir kun dam oladi. Ish vaqti 11-12 soatni tashkil etadi.

Takrorlash uchun savollar:

1. Haydovchilik kasbiy faoliyatini qaysi kasbga tenglashtirish mumkin ?
2. Haydovchilarning kunlik ish vaqtini 7 yoki 8 soat qilib me'yorlash mumkinmi ?
3. Haydovchilarning bir oylik ia vaqti fondi (bir oylik ish balansi) qanday aniqlanadi ?
4. Haydovchilar va konduktorlar mehnatini va dam olishni tashkil etishda qanday usullar qo'llanilayapti ?

YO'LOVCHILARNI TASHISHGA EHTIYOJ.

Yo'lovchilar oqimi deyilganda bir yo'nalish bo'yicha qatnayotgan yo'lovchilar miqdori tushuniladi. Yo'lovchilar oqimi epyura shaklida berilib, ma'lum yo'nalish bo'lagi, yo'nalish va yo'nalish, tumandagi yo'lovchilar tashish keskinligini bildiradi.

Aholining tashishga bo'lgan talabini to'la qondirish va ularga yuqori sifatli transport xizmatini ko'rsatish uchun yo'lovchilar oqimi va ularning tavsiflari to'g'risidagi ma'lumotlar kerak bo'ladi:

1. Butun yo‘nalish bo‘yicha yo‘lovchilarni tashish hajmi
2. Yo‘nalishning bo‘laklari (bekatlar oralig‘i) bo‘yicha yo‘lovchilar oqimining taqsimlanishi.
3. Kunning soatlari bo‘yicha yo‘lovchilar oqimining xajmini taqsimlanishi.
4. Yo‘lovchilar aylanishi.
5. Yo‘lovchilarni o‘rtacha tashish masofasi.
6. Yo‘lovchilarning almashuvchanlik koeffitsienti.

Yo‘lovchilar oqimi o‘rganilayotganida ular grafik, epyura, kartogramma, siklogramma yoki jadval ko‘rinishida tasvirlanishi mumkin.

Yo‘lovchilar oqimi yo‘nalishning uzunligi va kunning soatlari bo‘yicha notekis taqsimlanadi.

Yo‘lovchilar oqimini kunning soatlari bo‘yicha o‘zgarishini ko‘radigan bo‘lsak unda ikkita yo‘lovchi oqimi eng katta bo‘lgan davrlarni kuzatish mumkin. Bu davrlar tig‘iz vaqt (“pik”) deb nomlanadi.

Yo‘lovchilar oqimini kunning soatlari bo‘yicha o‘zgarishi “Yo‘lovchilar oqimini kunning soatlari bo‘yicha notekislik koeffitsienti” orqali tavsiflanadi:

$$\eta = \frac{Q_{\max}}{Q_{\text{ypm}}} ;$$

bu erda: $Q_{\max}$ - eng katta bir soatlik yo‘lovchi oqimi (ikkala yo‘nalish bo‘yicha);

$Q_{\text{o‘rt}}$ - ikkala yo‘nalish bo‘yicha yo‘lovchi oqimining bir soatlik o‘rtacha qiymati.

Yo‘lovchilar oqimini yo‘nalishning bo‘laklari (bekatlar oralig‘i) bo‘yicha o‘zgarishi “Yo‘lovchilar oqimini yo‘nalishning bo‘laklari bo‘yicha notekislik koeffitsienti” orqali tavsiflanadi:

$$\eta = \frac{Q_{\max}}{Q_{\text{ypm}}} ,$$

bu erda: $Q_{\max}$ – oqimning eng katta bo‘lgan yo‘nalish bo‘lagidagi yo‘lovchilar soni.

Yo‘lovchilar oqimi haqidagi statistik ma’lumotlarni har xil usullar yordamida aniqlash mumkin:

- anketa;
- talon;
- ko‘z bilan kuzatish;
- jadval;
- so‘rovnoma;
- chipta.

SHuni ham eslatib o‘tish joizki, yo‘lovchilar oqimini yalpi (butun shahar, tuman yoki yo‘nalishda qatnayotgan avtobuslar qamrab olinadi) yoki tanlab olish usulida (shaharning, tumanning yoki yo‘nalishda qatnayotgan avtobuslarning bir qismi) o‘rganish mumkin. Qaysi usuldan foydalanish yo‘lovchilar oqimini nima maqsadda aniqlanayotganidan kelib chiqib tanlanadi.

YO‘L VARAQASI VA UNI QAYTA ISHLASH

Yuk mashinalari uchun namunaviy hujjatni qanday to'ldirish kerak. Yo'l varaqasi. Avtobusga yo'l varaqalarini to'ldirish qoidalari

Yo'l varaqasi yuk mashinasi - tashkiliy-huquqiy shaklidan qat'i nazar, yuklarni tashish bilan shug'ullanadigan tashkilotning transport vositasini boshqaradigan va rasmiylashtiradigan muhim birlamchi buxgalteriya transport hujjati. Avtotransport kompaniyalari uchun yo'l varaqasi bilan birga yo'l varaqasi ham rasmiylashtirilishi shart. Tasdiqlangan shakl **namuna yo'l varaqasi**, shuningdek uni to'ldirish bo'yicha ko'rsatmalar Belarusiya Moliya vazirligining 2010 yil 26 noyabrda 138-sonli "Sayohat chiptalari shakllarini va ularni to'ldirish bo'yicha ko'rsatmalarni tasdiqlash to'g'risida" gi qarori bilan belgilanadi. Hujjatning ushbu shakli respublika ichidagi yuklarni tashishda, shuningdek yaqin va uzoq xorij mamlakatlariga tashishda qo'llaniladi. 2011 yil 18 fevraldan keyin 2 (d) shaklning tasdiqlangan namunasi uchun foydalaniladi **yuk mashinalarining yuk varaqalari...** Shu bilan birga, tashkilot shunga o'xshash buxgalteriya hujjati uchun o'z shaklini ishlab chiqishi va tasdiqlashi mumkin. Qonun bunga yo'l qo'yadi, ammo u barcha zarur narsalarni o'z ichiga olgan holda ushbu turdagi quyidagi kabi hujjatlar bandlari:

- yo'l varaqasining sanasi;
- tashuvchining nomi (shtamp);
- transport vositasi markasi va uning ro'yxatdan o'tish belgisi;
- haydovchi ma'lumotlari, litsenziya raqami;
- haydovchining tibbiy ko'rikdan o'tganligi to'g'risida belgi;
- transport vositasining texnik holati to'g'risida belgi;
- tezlik o'lchagichi ma'lumotlari, transport vositasining jo'nab ketish / qaytish vaqti;
- tCM haqida ma'lumot (yoqilg'i-moylash materiallari);
- haydovchi va transport vositasining ishi to'g'risidagi ma'lumotlar;
- transport vositasini qabul qilish / topshirishni tasdiqlovchi haydovchining va tashuvchining vakolatli shaxslarining (muhandis, dispetcher, transport vositasini ro'yxatdan o'tkazish bo'yicha texnik va boshqalar) belgilari.

Ma'lumot bo'lmagan ustunlarni to'ldirishga yo'l qo'yilmaydi. Tashuvchi tashkilotlar ham o'z hissalarini qo'shishlari mumkin qo'shimcha ma'lumot majburiy bo'lmagan ishlab chiqarish zarurati asosida o'z ixtiyori bilan yo'l varaqasida.

Yo'l varaqasini muntazam ravishda to'ldirish zarurati FCM iste'molini hisobga olish, haydovchiga ish haqini hisoblash, davom etayotgan yuklarni tashish bo'yicha umumiy hisob-kitoblarni va umuman statistik hisobotlarni o'tkazish, harakat xavfsizligini ta'minlash va u yoki bu transport vositasi foydalanishda ishonib topshirilgan shaxslarning moddiy javobgarligi normalarini bajarish bilan bog'liq.

Yuk mashinasining yo'l varaqasi haydovchiga vakolatli shaxs tomonidan 1 ish kuni uchun kvitansiya olingan holda beriladi va avvalgi transport varaqasini oldingi kunga etkazish sharti bilan beriladi. Ko'proq ma'lumot olish uchun uzoq muddat 2 (d) namunadagi transport varaqasi shaharlararo yoki xalqaro tashish sharti bilan rasmiylashtiriladi.

Xuddi shu transport vositasi boshqariladigan holatlarda turli xil haydovchilar tomonidan bir kun ichida, marshrutga va boshqalarga qarab, har bir haydovchiga

yo'l varaqalari beriladi. Shunday qilib, vakolatli shaxs bitta transport vositasi uchun bir nechta yuk varaqalarini tayyorlashga majburdir.

Yuk mashinasi uchun yo'l varaqasini to'ldirish bo'yicha qisqacha ko'rsatmalar.

Vitebsk, st. Joylashgan "Transmagistral" MChJ ma'lum bir kompaniyasi deylik. Lenina, 56, ta'minlash uchun shartnoma tuzdi transport xizmatlari... Ekspeditor haydovchisi Lyashenko S.V. (ikkinchi sinf) vazifani oldi:

6 avgust kuni IE Svanidze bilan tuzilgan shartnoma asosida Vitebskdan (Mira shoh ko'chasi, 16-uy) Mogilevgacha (Pirogov ko'chasi, 8-uy) ofis uskunalarini etkazib bering;

7 avgust kuni ZAO Mashstroy bilan kelishuvga binoan, ehtiyot qismlarni tashish uchun Soligorskdan (Solnechnaya ko'chasi, 15) Borisovgacha (Gagarina ko'chasi, 9). Ekspeditorga 2 kunga ish safari beriladi: 6-7 avgust kunlari va yo'l varaqasi.

15 dan 17 gacha bo'lgan narsalar mashina qaytarilganda, transport vositasini qaytarishning haqiqiy vaqti, tezlik o'lchagichining ko'rsatkichlari, normaga muvofiq yoqilg'i sarfi / ish natijalariga ko'ra, yoqilg'ining markasi, yurgan masofasi qayd etilganda to'ldiriladi.

Yo'l varaqalarini avtomatlashtirilgan tarzda qayta ishlash sharoitida "Avtomobil va treyler ekspluatatsiyasi natijalari" bo'limlari, "Hisoblash uchun" ustunlari to'ldirilmaydi. Qo'lda ishlov berish uchun yo'l varaqasidagi barcha ma'lumotlar va biriktirilgan TTN-1 ishlatiladi.

Yo'l varaqasini topshirgandan so'ng, masofalar, yoqilg'i sarf qilish tezligining o'zgarish koeffitsienti qayd etiladi.

Belarusiya Transport va kommunikatsiyalarini rivojlantirish vazirligining 31.12.2008 yildagi 141-sonli qarorida har qanday ob-havo va yo'l sharoitida tranzit shaharlar aholisi va boshqalarni hisobga olgan holda har qanday transport turi uchun yoqilg'i sarfi koeffitsientidan oshishning barcha shartlari batafsil bayon etilgan. Yo'l varaqasini to'ldirganda, u erda koeffitsient to'g'risidagi ma'lumotlarni tekshirish ortiqcha bo'lmaydi.

sayohat jurnali, ilgari chiqarilgan yo'l varaqalari to'g'risidagi ma'lumotlarni saqlaydigan. Jurnal, shuningdek, yo'l varaqalari bilan bir qatorda qat'iy javobgarlik to'g'risidagi hujjatdir. Muqovada kompaniya nomi, jurnal yuritiladigan muddat, buxgalteriya jurnalini yuritadigan mas'ul xodimning lavozimi va ismi ko'rsatilgan. Jurnalning barcha sahifalari raqamlangan bo'lishi kerak, varaqlari dantelli bo'lishi va kompaniya muhri bilan tasdiqlangan bo'lishi kerak.

Tasdiqlangan bo'sh hujjatlarning shakllari har doim elektron resurslarda jamoat domenida bo'lishi mumkin. Normativ-huquqiy bazadagi barcha yangilanishlarni diqqat bilan kuzatib borish va kompaniyaga muntazam ravishda tegishli o'zgartirishlarni kiritish muhimdir.

Yo'l varaqalarini avtomatlashtirilgan tarzda qayta ishlashda "Avtomobil va tirkamani ishlatish natijalari" va "Hisob-kitoblar uchun" bo'limlari to'ldirilmaydi. Qo'lda ishlov berish uchun yo'l varaqasidagi barcha ma'lumotlar va biriktirilgan TTN-1 ishlatiladi.

Hamma joyda avtoullovning yaxshi holatda etkazib berilishini tasdiqlovchi, yonilg'i ko'rsatkichlarining ishonchliligini tasdiqlovchi vakolatli shaxslarning imzosi qo'yiladi.

Shuningdek, yo'l varaqasiga kuponning nusxasi, shu bilan birga tashuvchi va mijoz uchun xizmatlar narxini hisoblash bilan birga taqdim etiladi, unda ma'lumotlar takrorlanadi. Kuponida quyidagilar qayd etilgan:

- transport varaqasining raqami, sanasi;
- tashuvchi nomi;
- transport vositasining markasi, ro'yxatdan o'tish belgisi;
- kelish / ketish vaqti va sanasi;
- ushbu bosqichda tezlikni o'lchash ko'rsatkichlari;
- sayohatlar soni;
- biriktirilgan TTN-1 raqamlari;
- mijoz ma'lumotlari (ism, lavozim, mas'ul shaxsning to'liq ismi, muhr).

Kuponning birinchi qismi (buyurtmachining nusxasi) xaridorga faktura bilan birga topshiriladi, kuponning ikkinchi qismi (tashuvchining nusxasi) haydovchida qoladi va yo'l varaqasiga ilova qilinadi. Agar bir nechta mijozlar va / yoki tashuvchilar bo'lsa, unda kuponning bir nechta nusxalari mos ravishda beriladi. Agar kompaniya yuklarni o'z ehtiyojlari uchun tashiydigan bo'lsa, bunday kuponlar ixtiyoriydir.

Yo'l varaqasini topshirgandan so'ng, masofalar, yoqilg'i sarf qilish tezligining o'zgarish koeffitsienti qayd etiladi.

Yoqilg'i sarf qilish koeffitsientini to'ldirishda Belorussiya Respublikasi Transport va kommunikatsiyalar vazirligining 2008 yil 31-iyuldagi 141-sonli qarori bilan belgilangan me'yorlarga murojaat qilish ortiqcha bo'lmaydi, unda har qanday ob-havo va yo'l sharoitida transportning har qanday turi uchun chegarani oshirib yuborish kerak. tranzit shaharlar aholisi va boshqalar.

Yo'l varaqalarini majburiy ro'yxatdan o'tkazish bilan bir qatorda, ularni saqlash zarurati mavjud **sayohat jurnali** yuklarni tashishni amalga oshiradigan tashkilotdagi mas'ul shaxs. Jurnalda ilgari chiqarilgan yo'l varaqalari to'g'risidagi ma'lumotlar saqlanadi, shuningdek, tovarlar va yuklarni tashiydigan tashkilotlarning hisobot hujjati hisoblanadi. Muqovada kompaniya nomi, jurnal yuritiladigan muddat, buxgalteriya jurnalini yuritadigan mas'ul xodimning lavozimi va ismi ko'rsatilgan. Jurnalning barcha sahifalari raqamlangan bo'lishi kerak, varaqlari dantelli bo'lishi va kompaniya muhri bilan tasdiqlangan bo'lishi kerak.

Jurnalning jadval qismi odatda quyidagi ustunlardan iborat:

- transport varaqasi raqami;
- berilgan sana;
- Haydovchining to'liq ismi;
- xodimlar raqami, haydovchi raqami;
- transport vositasining garaj raqami;
- yo'l varaqasini olganlik to'g'risida haydovchining imzosi;
- dispatcher (mas'ul shaxs), buxgalterning imzosi va haydovchidan yo'l varaqasi va hujjatlarni qabul qilish sanasi;
- eslatmalar (agar mavjud bo'lsa).

Haydovchining transport varaqasini jurnalga yozish sanasi, albatta, yo'l varaqasidagi sanaga to'g'ri kelishi kerak.

Tasdiqlangan bo'sh hujjatlar shakllari har doim elektron resurslarda ommaviy domenda bo'lishi mumkin.

Yuk mashinalari uchun transport varaqasi - tashkilotdagi transport vositalarining harakatini hisobga olish uchun birlamchi hujjat. Yuk mashinasining yo'l varaqasini reysga ketayotgan har bir haydovchi to'ldiradi. Har bir transport vositasi ma'lum bir shaklga mos keladi. 4-C va 4-P shakllari yuk mashinalari uchun mo'ljallangan. Uchun yo'lovchi avtomobili to'ldirish 3 - shaklga muvofiq amalga oshiriladi va avtobus uchun 6 - shakl belgilanadi.

Yo'l varaqasi doimo yuk mashinasi haydovchisida bo'lishi kerak. Uni chiqarishni haydovchi o'z vazifasini bajara boshlaganda kompaniyaning dispetcheri amalga oshiradi ish vazifalari smenada Yo'l varaqasini chiqarishni kompaniyaning boshqa xodimlari (masalan, kotib yoki buxgalter) amalga oshirishi mumkin, agar tashkilotda katta xodim bo'lmasa.

Yuk mashinasining yo'l varaqasini to'ldirish namunasi (4-S shakl)

Yuk tashish uchun ikki xil schyot-varaqalar beriladi: 4-C shakl va 4-P shakl. Ularning farqi shundaki, 4-S shakli parcha-parcha ish haqiga ega bo'lgan xodimlarga berilishi kerak (ya'ni ish haqi hisoblangan ish hajmi uchun hisoblab chiqilgan) va 4-P shakli vaqtli ish haqiga ega bo'lgan xodimlarga (ya'ni, ish haqini hisoblash aslida ishlagan vaqtga asoslanadi).

4-C shaklda kompaniyaning asosiy tafsilotlarini, haydovchi va yuk mashinasini o'z ichiga olgan bir nechta maydonlarni to'ldirish kerak:

- Kompaniya uchun mo'ljallangan maydonda uning nomi, OKPO va manzilini ko'rsating;
- Haydovchiga mo'ljallangan maydonda uning familiyasi, shaxsiy tarkibi va haydovchilik guvohnomasi raqamini ko'rsating;
- Yuk tashuvchi transport vositalari uchun mo'ljallangan maydonda transport vositasining nomi, uning raqami, garaj raqami, shuningdek, treylerlarning mavjudligi va raqamlari to'g'risidagi ma'lumotlarni ko'rsating.

Avtoulov va haydovchi to'g'risidagi ma'lumotnomada hujjatlarni to'ldirishga misol Bundan tashqari, sayohatni tekshirish varag'ida avtoulov parkidan chiqish vaqti va ish smenasi boshidagi tezlik ko'rsatkichlari yozilgan. Ayni paytda haydovchi garajga qaytib keladi, maydon almashtiriladi, unda ish smenasi oxirida vaqt va tezlik ko'rsatkichlari qayd etilgan.

Работа водителя и автомобиля

операция	время по графику				нулевой пробег, км	показание спидометра, км	время фактическое, число, месяц, ч. мин.
	число	месяц	ч.	мин.			
1	2	3	4	5	6	7	8
выезд из гаража	22	11	9	00	2	35250	22.11, 9:00
возвращение в гараж	22	11	11	00	41	35350	22.11, 11:00

Kilometr va sayohat vaqti ko'rsatkichlarini to'ldirishga misol

Sayohatni tekshirish hujjati yoqilg'i-moylash materiallarini hisobdan chiqarish uchun asos bo'lganligi sababli, yoqilg'ining harakatlanishi to'g'risida ma'lumot

(yoqilg'i turi, smena boshidagi miqdor, chiqarilgan son, smenaning oxiridagi miqdor) ko'rsatilishi kerak. Vaqti-vaqti bilan yoqilg'i-moylash materiallarini hisobdan chiqarish tartibida belgilangan kompaniyada belgilangan standartlarga nisbatan yoqilg'i sarflanish koeffitsientini ko'rsatish talab qilinadi.

Движение горючего							Время работы, ч. мин.	
горючее		выдано, л	остаток при		сдано, л	коэффициент изменения нормы		
марка	код марки		выезде, л	возвраще- нии, л			спецоборудо- вания	двигателя
9	10	11	12	13	14	15	16	17
Дизельное топливо	ДТ	-	45	30	-	2 л на 1 тонну груза	-	1:40

Tashkilotning yo'l varaqasida yoqilg'ining harakatini to'ldirishga misol

Sayohatni tekshirish hujjatining to'ldirilgan ma'lumotlari yoqilg'i va boshqa moylash materiallari narxini hisobdan chiqarish uchun asosdir. Hisobdan chiqarilgandan so'ng, tashkilotning buxgalteri yoqilg'i-moylash materiallarini hisobdan chiqarish aktini tuzadi.

Haydovchining ish smenasi marshruti, shuningdek sayohatni tekshirish hujjati dispatcher tomonidan beriladi, u haydovchiga ma'lumot beradi: avtoullovni qaerga etkazib berish kerak, qaysi vaqtda, qaerga yuklash va tushirish, shuningdek yukning nomi.

Haydovchiga topshiriqni tashkilotning guvohnomasida ro'yxatdan o'tkazish

Sayohatni tekshirish hujjati shakli imzolarni tasdiqlash uchun maydonni o'z ichiga oladi:

- Safarni tekshirish hujjatini chiqaradigan dispatcher;
- Avtotransport vositasining nosozligini tekshiradigan mexanik;
- Sog'lig'i sababli haydovchini ish qobiliyatini tekshiradigan tibbiyot xodimi;
- Berilgan smenada ishlaydigan haydovchi.

Sayohatni tekshirish hujjatining teskari tomonida haydovchi marshrutni aks ettiradi, u ish kuni davomida uni to'liq to'ldiradi.

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ ЗАДАНИЯ													Наименование грузоотправителя (грузоотправителя)	Подпись и печать грузоотправителя (грузоотправителя)
пункт погрузки, разгрузки и перецепки прицепов	номер эшки	прибытие			убытие		номер прицепа			номера приложенных товарно-транспортных документов (ТТД)				
		число	ч.	мин.	ч.	мин.	привезших	убывших	порожний пробег прицепа					
25	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
Омск, ул. Иванова, 23	1	22.ноя	9	20	9	30	-	-	-	-	-	-	ООО "Звезда"	
Омск, ул. Губкина, 115	2	22.ноя	10	30	10	40	-	-	-	ТТН №234 от 22.11.2013	Акт приема- передачи ОС-1 №23 от 22.11.2013	-	ООО "Магnum"	
	3													

Yo'l varaqasining teskari tomoni dizayniga misol

Yuk mashinasi haydovchisining ish haqini hisoblash korxona buxgalteri tomonidan yo'l varaqasi to'ldirilgan ma'lumotlarga asosan amalga oshiriladi. Agar yoqilg'ining nazoratini o'lchash dalolatnomasini tuzish zarur bo'lsa, unda to'ldirilgan sayohat tekshiruv hujjatining ma'lumotlari bunga yordam beradi.

Yo'l varaqalari beriladi **barcha haydovchilar va tashkilotning boshqa xodimlari** kasbiy vazifalarini bajarish uchun yuk transportidan foydalanadiganlar. Ushbu hujjatlar buxgalteriya hisobi uchun ishlatiladi:

- ishlaymay qolish vaqti;

- faol ishlash vaqti;
- yurish masofasi

To'g'ri to'ldirilgan yo'l varaqasi transport politsiyasi xodimlari tomonidan tekshirilganda yuk mashinasi haydovchisiga himoya qiladi. Agar uning qo'lida ushbu hujjat bo'lmasa, u beriladi.

Tashkilotning buxgalteriya bo'limi yo'l varaqalari asosida yoqilg'ini olib boradi moylash materiallari, keyin **soddalashtirilgan soliq tizimi yoki foydasi uchun soliq bazasini kamaytiradi...** Shuningdek, ushbu varaqlar haydovchilar uchun ish haqini hisoblashda ishlatiladi. Ushbu hujjatlar asosida kompaniya haydovchilarga o'z mablag'lari hisobiga yoqilg'i-moylash materiallarini sotib olishda yuzaga kelgan xarajatlarni qoplaydi.



Dizayn nuances

Deyarli har bir tijorat tashkilotida yo'l varaqalarini chiqarish va ro'yxatdan o'tkazish uchun javobgarlik yuklangan **buxgalterlar...** Ushbu hujjat bir marta sayohat uchun yoki bir kun davomida berilishi kerak, bu vaqt davomida avtomobil yuklarni qayta-qayta tashiydi.

AVTOBUSLAR HARAKAT JADVALINI TASHKIL ETISH

Avtobuslar harakat jadvalini tuzish ikki bosqichdan iborat bo'ladi:

- boshlang'ich ma'lumotlarni tayyorlash va hisoblash;
- harakat jadvalini tuzish.

Harakat jadvalini tuzishning tayyorlov bosqichida quyidagi ishlar amalga oshiriladi:

- yo'lovchilar oqimini kunning soatlari va yo'nalish bo'laklari bo'yicha taqsimlanishini o'rganib chiqish;
- yo'nalish chizmasi, yo'nalish uzunligi, bekatlar soni, avtobusning harakatdagi, oraliq, va oxirgi bekatlardagi to'xtash vaqtlari hamda harakat tezligini o'rganib chiqish;
- avtobus turini va kerakli avtobuslar sonini, qatnov va aylanma qatnov vaqtlarini aniqlash va me'yorlash;
- ruxsat etilgan eng katta harakat intervalini me'yorlash;
- avtobuslar ishini boshlash va tugatish vaqtlarini va punktlarini aniqlash;
- nollik yurish masofasi va vaqtini aniqlash;
- haydovchilar mehnatini tashkil etish shaklini tanlash;
- tushlik va dam olish joylarini aniqlash;
- ko'rilayotgan yo'nalishdan boshqa yo'nalishlarning o'tishini o'rganib chiqish;
- harakat jadvalini qolgan yo'nalish jadvallari bilan muvofiqlashtirish masalalarini o'rganib chiqish.

Harakat jadvalini tuzish ko'p mehnat vaqtini sarflashni va tuzuvchidan yuqori mahoratni talab etadi. Harakat jadvalini tuzishni osonlashtirish uchun bugungi kunda shaxsiy kompyuterlardan keng foydalanilyapti. Kompyuter kiritilgan boshlang'ich ma'lumotlar asosida juda qisqa vaqtda nafaqat yo'nalish bo'yicha harakat jadvalini, balki ularning barcha turlarini tuzib bosmaga chiqarib berayapti.

Bunga misol qilib "Toshshahartransxizmat" Uyushmasining MNX hisoblash markazida ishlab chiqilgan harakat jadvallari ko'rsatish mumkin. Bu erda yana shuni ham eslatib o'tish kerakki, harakat jadvalini tuzishda hamma omillar, birinchi galda yo'lovchilar oqimining taqsimlanish notekisligi to'liq hisobga olinmayapti, tig'iz soatlarda qiskartirilgan, tezkor va ekspress marshrutlarni tashkil etish masalari ham nazardan chetda qolayapti.

Yuqorida sanab o'tilgan kamchiliklarni ma'lum darajada harakat jadvalini tuzishning grafo-analitik usuli bartaraf eta oladi.

Grafo-analitik usulning mohiyati shundan iboratki, bu usulni qo'llaganda avtobuslar yo'nalishga yo'lovchilar oqimining kunning soatlari bo'icha taqsimlanishiga qarab chiqariladi, unda transportning ishi avtobus-soatlarda aniqlanib, har bir avtobusning yo'nalishdagi vaqti, haydovchilarning ishi va dam olishi amaldagi me'yorlarga mos ravishda belgilanadi. Shu bilan bir paytda, bu usul mavjud avtobuslar sonini, harakat intervalini ruxsat etilgan chegara qiymatlarini ham hisobga olish imkonini beradi.

Grafo-analitik usulda harakat jadvalini tuzishni misolida ko'rib chiqaylik:

Yo'nalish uzunligi $l_y = 19,7$ km.

Yo'nalishda ishni boshlanishi $T_{chiq} = 5^{00}$ soat.

Yo'nalishda ishni tugash vaqti $T_{qayt} = 20^{00}$ soat.

Nollik yurish vaqti $to_1 = to_2 = 2$ min.

Kunning soatlari bo'yicha yo'lovchilar oqimining taqsimlanishi 14 - jadvalda keltirilgan.

14- jadval

Yo'lovchilar oqimini kunning soatlari bo'yicha taqsimlanishi

Kunning Soatlari	(A dan)	(B dan)	Jami
5-6	50	90	140
6-7	210	190	400
7-8	375	350	725
8-9	360	300	660
9-10	350	360	710
10-11	315	300	615
11-12	230	195	425
12-13	160	180	340
13-14	100	140	240
14-15	90	135	225
15-16	185	200	385
16-17	265	200	465
17-18	355	330	685

18-19	180	200	380
19-20	40	70	110
Jami	3270	3330	6600

Yo`nalishda ishlayotgan avtobuslarning nominal sig'imi  $q_n=55$  yo`lovchi bo`lsin.

Avtobuslarning aylanma qatnov vaqti $t_{ayl.q}=90$ min. Yo`nalishda kunning soatlari bo'yicha zarur bo`lgan avtobuslar sonini aniqlashda quyidagi cheklanishlar qo'llaniladi. "Tig'iz" soatlarda avtobusning sig'imi uning texnik tasnifida ko`rsatilgan qiymatga teng, boshqa soatlarda esa 10-15% ga kamaytirib olinadi. Huddi shunday aylanma qatnov vaqti "tig'iz" soatlarda o`rtacha qiymatdan 10-15% ga kattaroq va qolgan soatlarda 10-15% ga kamaytirib olinadi.

Bizning misolda avtobusning sig'imini va aylanma qatnov vaqtlarini kunning soatlari bo'yicha quyidagicha qabul qilish mumkin.

Soatlar	Avtobus sig'imi	Aylanma qatnov vaqti
5.00-7.00	45 yo`lovchi	80 min.
7.00-8.00	55 yo`lovchi	100 min.
8.00-11.00	50 yo`lovchi	100 min
11.00-12.00	50 yo`lovchi	90 min
12.00-15.00	45 yo`lovchi	80 min
15.00-16.00	50 yo`lovchi	80 min
16.00-18.00	50 yo`lovchi	100 min
18.00-19.00	50 yo`lovchi	100 min
19.00-20.00	45 yo`lovchi	80 min

Kunning har bir soatida zarur bo`lgan avtobuslar soni va harakat intervali quyidagi formulalar yordamida aniqlanadi:

$$A_y = \frac{Q_{max} \cdot t_{ayl}}{q_n};$$

bu erda: Q_{max} – «tig'iz» vaqtdagi maksimal yo`lovchilar soni, nafar;

q_n – avtobusning nominal sig'imi, nafar;

t_{ayl} – avtobusning aylanma qatnov vaqti, min.

Avtobusning harakat intervali quyidagi formula orqali aniqlanadi:

$$J_a = \frac{t_{ayl}}{A_y} \cdot 60, \text{ min.}$$

1. 5.00-6.00	$A_y = \frac{90 \cdot 80}{45 \cdot 60} \approx 2 \text{ avt.}$	$J_a = \frac{80}{2} = 40 \text{ min.}$
2. 6.00-7.00	$A_y = \frac{21 \cdot 80}{45 \cdot 60} \approx 6 \text{ avt.}$	$J_a = \frac{80}{6} = 13,3 \text{ min.}$
3. 7.00-8.00	$A_y = \frac{375 \cdot 100}{50 \cdot 60} \approx 12 \text{ avt.}$	$J_a = \frac{100}{12} = 8,3 \text{ min.}$
4. 8.00-9.00	$A_y = \frac{360 \cdot 100}{50 \cdot 60} \approx 12 \text{ avt.}$	$J_a = \frac{100}{12} = 8,3 \text{ min.}$

5. 9.00-10.00	$A_y = \frac{360 \cdot 100}{50 \cdot 60} \approx 12 \text{ avt.}$	$J_a = \frac{100}{12} = 8,3 \text{ min.}$
6. 10.00-11.00	$A_y = \frac{315 \cdot 100}{50 \cdot 60} \approx 11 \text{ avt.}$	$J_a = \frac{100}{11} = 9,1 \text{ min.}$
7. 11.00-12.00	$A_y = \frac{230 \cdot 90}{50 \cdot 60} \approx 8 \text{ avt.}$	$J_a = \frac{90}{8} = 11,25 \text{ min.}$
8. 12.00-13.00	$A_y = \frac{180 \cdot 80}{45 \cdot 60} \approx 5 \text{ avt.}$	$J_a = \frac{80}{5} = 16 \text{ min.}$
9. 13.00-14.00	$A_y = \frac{140 \cdot 80}{45 \cdot 60} \approx 4 \text{ avt.}$	$J_a = \frac{80}{4} = 20 \text{ min.}$
10. 14.00-15.00	$A_y = \frac{135 \cdot 80}{45 \cdot 60} \approx 4 \text{ avt.}$	$J_a = \frac{80}{4} = 20 \text{ min.}$
11. 15.00-16.00	$A_y = \frac{200 \cdot 80}{50 \cdot 60} \approx 6 \text{ avt.}$	$J_a = \frac{80}{6} = 13,3 \text{ min.}$
12. 16.00-17.00	$A_y = \frac{290 \cdot 100}{50 \cdot 60} \approx 10 \text{ avt.}$	$J_a = \frac{100}{10} = 10 \text{ min.}$
13. 17.00-18.00	$A_y = \frac{355 \cdot 100}{50 \cdot 60} \approx 12 \text{ avt.}$	$J_a = \frac{100}{12} = 8,3 \text{ min.}$
14. 18.00-19.00	$A_y = \frac{200 \cdot 80}{50 \cdot 60} \approx 5 \text{ avt.}$	$J_a = \frac{80}{5} = 16 \text{ min.}$
15. 19.00-20.00	$A_y = \frac{70 \cdot 80}{45 \cdot 60} \approx 2 \text{ avt.}$	$J_a = \frac{80}{2} = 40 \text{ min.}$

Hisoblangan ma'lumotlar asosida "Maksimum" jadvali va diagrammasi quriladi. (15- jadval).

15- jadval

«Maksimum» jadvali

Ko`r-sat-kich-lar	K u n n i n g s o a t l a r i														
	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20
$Q_{\text{to'g'}}$ – A dan	50	210	375	360	350	315	230	160	100	90	185	265	355	180	40
Q_{orq} – B dan	90	190	350	300	360	300	195	180	140	135	200	290	330	200	70
Q_{max}	90	210	375	360	360	315	230	180	140	135	200	290	355	200	70
$q_{n, \text{pass.}}$	45	45	50	50	50	50	50	45	45	45	50	50	50	50	45
$t_{\text{ayl, min}}$	80	80	100	100	100	100	90	80	80	80	90	100	100	90	80
$A_y, \text{ avt.}$	2	6	12	12	12	11	8	5	4	4	6	10	12	6	2

$J_a, \text{ min.}$	40	13,3	8,3	8,3	8,3	9,1	11,2	16	20	20	13,3	10,0	8,3	15	40
---------------------	----	------	-----	-----	-----	-----	------	----	----	----	------	------	-----	----	----

Shahar ichi yo`nalishlarida harakat intervali 20 minutdan katta bo`lmasligi kerak. “Maksimum” jadvalidan ko`rinib turibdiki, yo`lovchilarni tashish uchun soat 5.00-6.00 hamda 19.00-20.00 oralig`ida ikkita avtobus yetarli ekan. Bu holda harakat intervali 40 minutni tashkil etayapti. Ammo bu yo`nalishda boshqa yo`nalishlar qatnashini hisobga olsak, ularni o`zgartirmay qoldirsa ham bo`ladi deb hisoblash mumkin.

“Maksimum” jadvalidan ko`rinib turibdiki, avtobus yo`nalishidagi barcha yo`lovchilarni tashish uchun kunning soatlari bo`yicha har xil miqdordagi avtobuslar kerak ekan. Tig`iz soatlarda yo`lovchilarni tashish uchun 12 dona avtobus kerak bo`lsa, ertalab 5-6 soatlarda va kechki payt 19-20 soatlarda 2 donadan avtobus yetarli bo`lar ekan.

Harakat intervali ham kunning soatlari bo`yicha o`zgarib turadi.

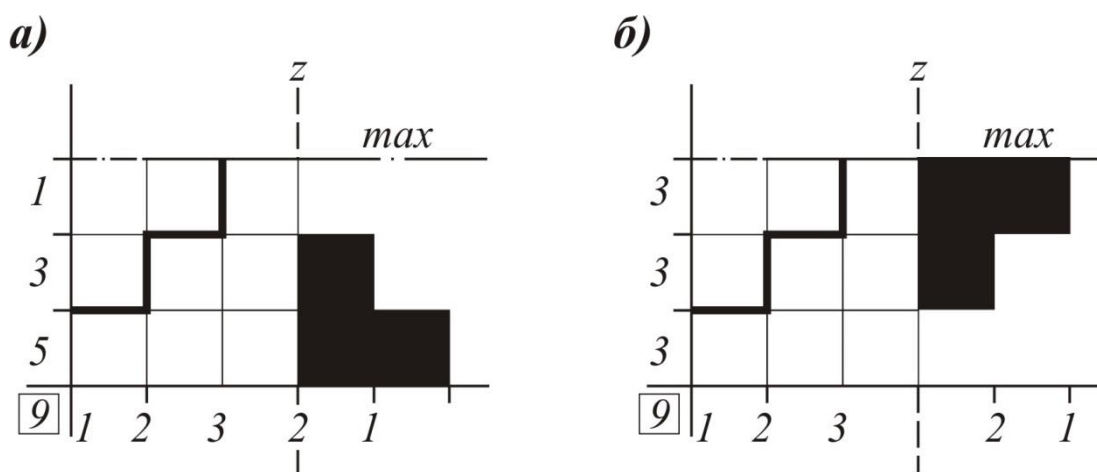
Ertalab soat 5.00 da birinchi avtobus yo`nalishga chiqsa, ikkinchisi 40 minutdan keyin, soat 6.00 dan boshlab esa avtobuslar saroydan har 13,3 minutda chiqishi kerak.

Harakat jadvalini tuzishda avtobuslarni ish vaqtining davomiyligi iloji boricha bir – biriga teng bo`lishini ta`minlashga harakat qilish kerak.

Avtobuslarni ish vaqtining davomiyligi bo`yicha diagrammasini qurish.

Avtobuslarda yo`lovchilar tashishni tashkil etishda yo`nalishga birlashtirilgan barcha avtobuslardan samarali foydalanish, ularning ish vaqtining davomiyligini bir xilga keltirish, shu bilan bir paytda kunning soatlari bo`yicha yo`nalishda zarur bo`lgan avtobuslar sonini ta`minlash eng asosiy masalalardan biri xisoblanadi.

Bu masalani yechishda “ko`zguda aks ettirish” deb nomlanadigan usul eng sodda usul bo`lib yaxshi natijalar beradi (8-rasm).

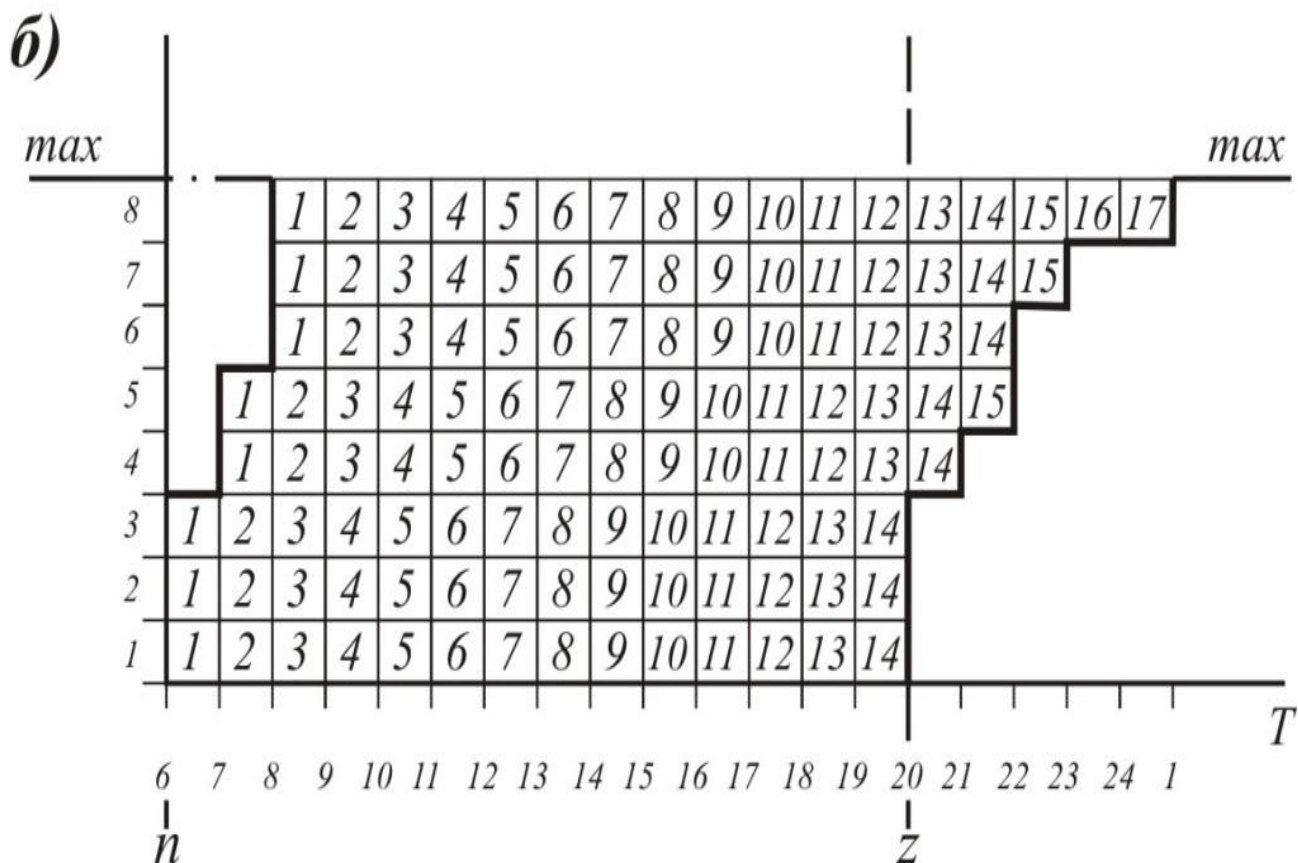
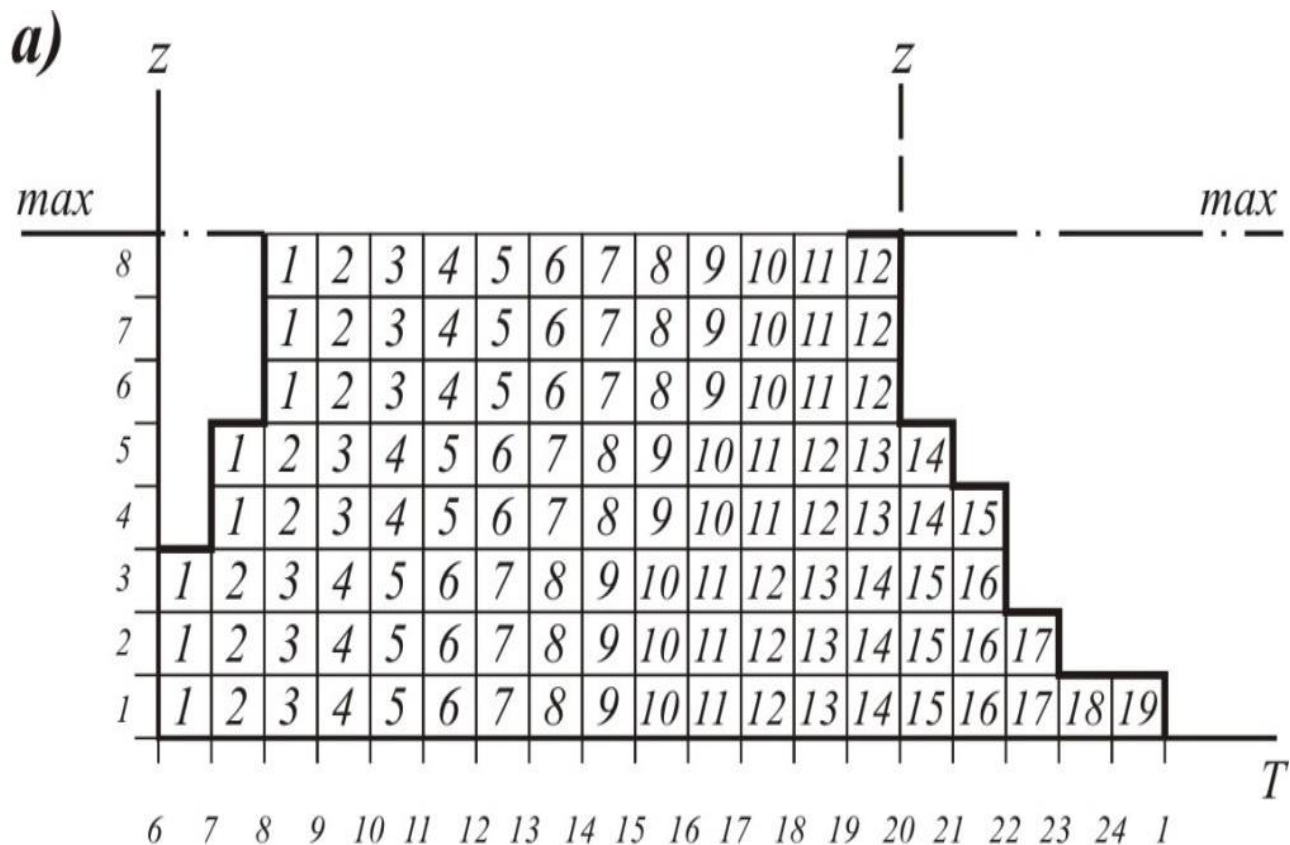


8-rasm. “Ko`zguda aks ettirish” usuli.

a-rasmdan ko`rinib turibdiki, gorizontalkataklar soni 1-qatorda 5 ta , 2-qatorda 3 ta va 3-qatorda 1 ta. Agar Z-o`qining o`ng tomonini ko`zgu orqali aks

ettirsak, B-rasm paydo bo'ladi. 6-ramsdan ko'rinib turibdiki, bu usul yordamida har qatorda bir xil, ya'ni uchtdan katak joylashtirishga erishiladi.

Keyingi 9- 11 rasmlarda **“Ko'zguda aks ettirish”** usuli ni qo'llab, avtobuslarni ish soatlarining davomiyligini bir-biriga yaqinlashtirishga misollar keltirilgan.



9-rasm . “Ko'zguda aks ettirish “ usuli bilan avtobuslarni ish vaqtini davomiyligini taqsimlash: a-boshlang'ich holat, b-taklif etilayotgan holat.

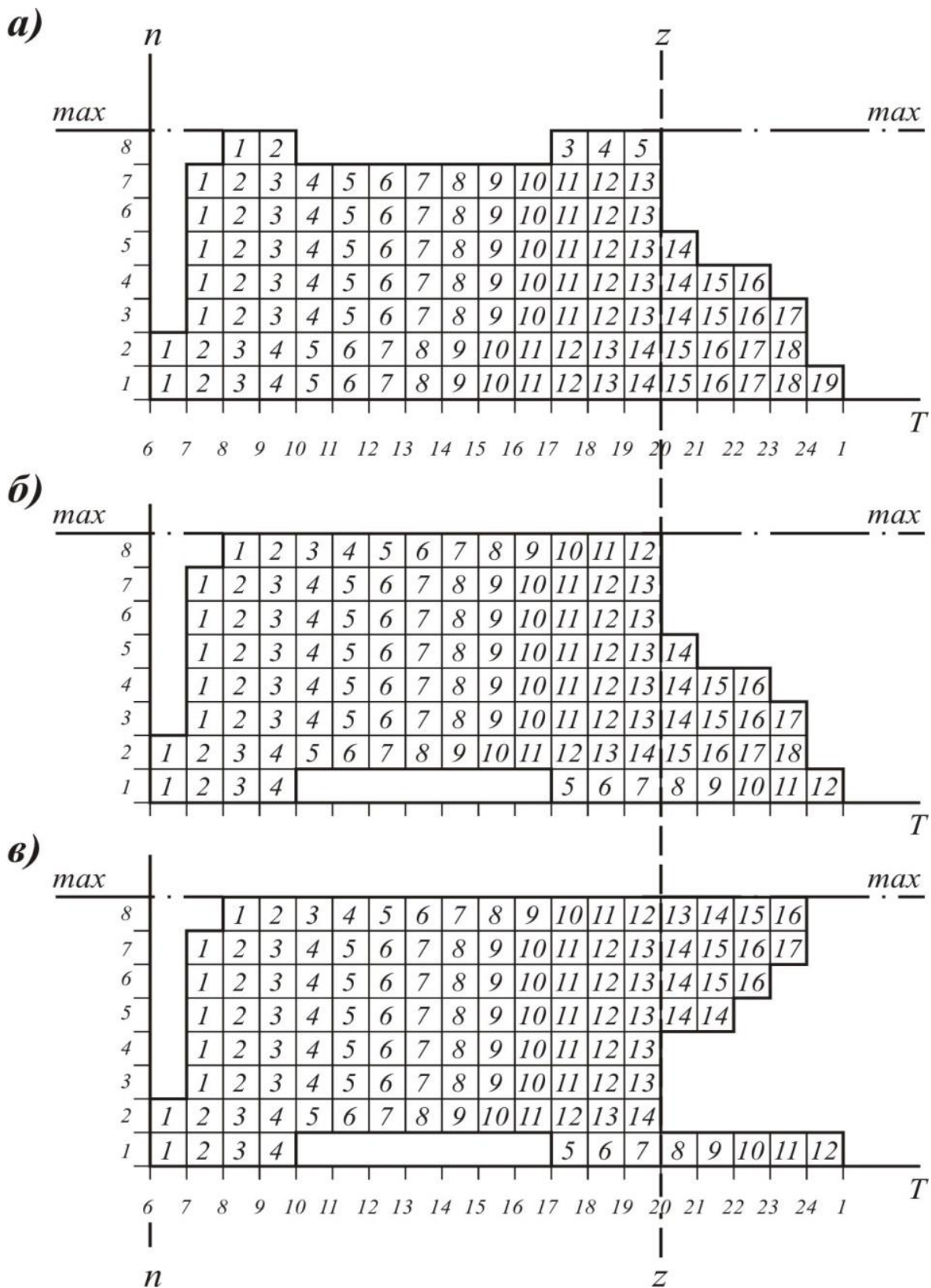
The diagram illustrates the structure of the matrix A . It is a grid of cells, each containing a number. The grid is 19 columns wide and 8 rows high. The columns are labeled 1 to 19 at the bottom. The rows are labeled 1 to 8 on the left. A vertical dashed line labeled z is positioned between column 19 and column 20. A horizontal dashed line labeled max is positioned between row 8 and row 9. The matrix is symmetric about the diagonal. The diagonal elements are 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8. The off-diagonal elements are 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19. The matrix is divided into two parts by the vertical dashed line z . The left part is a square matrix of size 19x19. The right part is a rectangular matrix of size 19x1. The matrix is symmetric about the diagonal.

The diagram shows a grid of numbers from 1 to 18, arranged in a staircase pattern. The grid is bounded by 'max' on the top and 'T' on the right. The numbers are arranged in rows: Row 8 (1-12), Row 7 (1-13), Row 6 (1-13), Row 5 (1-14), Row 4 (1-16), Row 3 (1-17), Row 2 (1-18), and Row 1 (1-12). The grid is divided into two sections by a vertical line.

The diagram shows a grid of numbers representing a sequence of states. The grid is bounded by 'max' at the top and 'T' at the right. The vertical axis is labeled 'n' and the horizontal axis is labeled 'Z'. The grid contains numbers from 1 to 17, arranged in a pattern that suggests a sequence of states over time and space.

8		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16			
7		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
6		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16			
5		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14				
4		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13						
3		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13						
2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14						
1	1	2	3	4									5	6	7	8	9	10	11	12

10-rasm .“Ko'zguda aks ettirish “ usuli bilan 3 bosqichda avtobuslarni ish vaqtini davomiyligini taqsimlash: *a*-boshlang'ich holat, *б*-oralik holat *в*-taklif etilayotgan holat.



11-rasm. “Ko'zguda aks ettirish “ usuli bilan 3 bosqichda avtobuslarni ish vaqtining davomiyligini taqsimlash: α -boshlang'ich holat, δ -oralik holat; ϵ -taklif etilayotgan holat.

Avtobuslarning harakat jadvalini jadval uslubida tuzish maqsadga muvofiqdir. Jadvalda avtobuslarning avtotransport korhonasidan chiqish vaqti, yo'nalishning boshlang'ich va ohirgi punktlariga kelish va jo'nash vaqtlari, tushlik, tanaffus vaqtlari, avtobus brigadalari smenalari, avtotransport korhonalari qaytish vaqtlari ko'rsatiladi.

Jadvalda har bir avtobus ishining davomiylig vaqti hisoblanadi. Jadval yuqoridan pastga, chapdan o'ngga qarab to'lg'aziladi. Jadvalni to'lg'azishda yo'nalishdagi avtobuslar harakat oralig'ining saqlanishga (vertikal bo'yicha), eniga (gorizantalligiga) qatnov vaqtiga qat'iy rioya qilinishi kerak. Harakat jadvali quydagi tartibda tuziladi (- jadval) :

Birinchi avtobusning boshlang'ich (A) punktdan jo'nash vaqtiga to'g'ri yo'nalishdan qatnov vaqti qo'shiladi. Ohirgi (B) punktga avtobusning kelish vaqti aniqlanib, shu zahoti (B) punktdan jo'nash vaqti belgilanadi.

Avtobusning harakat oralig'i haqidagi ma'lumotlardan foydalanib bo'yiga (vertikaliga) hamma avtobuslarning (A) punktdan jo'nashi tushuriladi (belgilanadi).

Shundan so'ng qatnov vaqti qo'shib ohirgi (B) punktga kelish va jo'nash vaqti aniqlanadi .

Birinchi avtobusning (B) punktidan jo'nash vaqtiga teskari yo'nalishdagi qatnov vaqti qo'shiladi va (A) punktiga kelish vaqti, hamda aylanishni bajarishi aniqlanadi.

(A) punktdan avtobusning navbatdagi jo'nash vaqti berilgan harakat intervali asosida aniqlanadi. Bunday holat yo'nalishdagi avtobuslarning butun ish jarayonida takrorlanadi.

Yo'nalishdagi avtobuslarning ish vaqtining boshlanishi va tugashi yo'lovchilar oqimiga mos bo'lishi kerak.

Amaldagi qonunlarga ko'ra tushlik tanaffus vaqti 45-minutdan 2-soatgacha bo'lishi mumkin. Tushlik tanaffus vaqtini ish boshlangandan keyin uzog'i bilan 4-5 soatdan kechikmasdan berilishi lozim.

Yo'lovchilar boshqa avtobuslarga o'tmasdan manziliga yetib borishini ta'minlash maqsadida tushlik tanaffuslarini ohirgi punktlarda berish qulaydir. Belgilangan harakat intervalini ta'minlash uchun jadval tuzushda qatnov vaqti 10-15% ga o'zgartirishga hamda oxirgi bekatda turish vaqtini ko'paytirish yoki kamaytirishga ruxsat etiladi.

Qatnovlar sonini aniqlashda avtobuslarning bitta yo'nalishda bosib o'tgan yo'li qatnov ekanligini bilish, ya'ni hisobga olish zarur.

Avtobuslarning ish vaqtining uzunligini aniqlanishida ishning tugash vaqtidan avtotransport koronasidan chiqish vaqti va tushlik tanaffus vaqtini ayirib tashlash kerak.

Avtobusning harakat jadvali namunasi 16- jadvalda ko'rsatilgan.

AVTOBUSLARNING HARAKAT JADVALI

Takrorlash uchun savollar :

1. Harakat jadvali qanday xujjat hisoblanadi?
2. Harakat jadvalini ishlab chiqilayotganda qaysi omillarga alohida e'tibor beriladi?
3. Harakat jadvali necha turga bo'linadi?
4. Boshlang'ich va oxirgi bekatlar uchun tuzilgan harakat jadvalida nimalar qayd qilinadi?
5. Avtobuslar harakat jadvalini tuzish nechta bosqichdan iborat bo'ladi?
6. Harakat jadvalini tuzishning tayyorlov bosqichida qaysi ishlar amalga oshiriladi?
7. Grafo-analitik usulda harakat jadvali qanday tuziladi?
8. «Maksimum» jadvali qanday tuziladi ?

YENGIL AVTOMOBIL –TAKSILAR ISHINI TASHKIL ETISH

Reja:

1. Taksilarda yo'lovchilar tashishni tashkil etish
2. Taksilarning to'xtash joylari
3. Taksilar ishini texnik tasarruf ko'rsatkichlari
4. Yo'nalishli taksilarda yo'lovchilar tashishni tashkil etish

1. Taksilarda yo'lovchilar tashishni tashkil etish

Bugungi kunda yengil avtomobil-taksilar nafakat shaxarda va shaxar atrofida, balki shaxarlararo va xalkaro miqyosda xam axoli va korxonalarga transport xizmatini ko'rsatmoqdalar.

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Maxkamasining "O'zbekiston Respublikasida shaxar yo'lovchi transportini 2000-2005- yillarda rivojlantirish konsepsiyasi"da (26.11.1999-yil, 513-qaror) rejalashtirilgan asosiy vazifalardan biri bu mulkni davlat tasarrufidan chikarish va xususiylashtirish dasturini amalga oshirish edi. Shuning uchun ushbu dasturda 2005-yilga kelib yo'nalishli va yengil avtomobillarda yo'lovchilarni tashish asosan xususiylashtirish tomonidan amalga oshirilishi kayd qilingan bo'lib, bugungi kunda bu ishlar konsepsiyada belgilab ko'yilganidek amalga oshirilayapti (Xususiylashtirish vositalari egalari yuridik shaxs maqomini olgan xolatda).

Taksomotor transporti boshqa transportlardan o'zining ma'lum bir ustuvorliklarga egaligi sababli ko'plab yo'lovchilarni tashib yo'nalishda qatnayotgan umumfoydalanishdagi yo'lovchi transportining ishini sezilarlik darajada yengillashtirayapti. Bunday ustuvorliklarga quyidagilarni ko'rsatib o'tish mumkin:

1. Yo'lovchilarni eshikdan eshikkacha olib borib qo'yish imkoniyati.
2. Xarakat tezligining yukoriligi.
3. Istalgan vaktga taksi uchun buyurtma berish imkoniyati.
4. Yo'nalish tarmoqi o'tmagan ko'chalardan xam xarakatlanish imkoniyati va boshqalar.

Xususiylashtirish vositalarga qaraganda umumfoydalanishdagi (aksiyadorlik jamiyatlari tasarrufidagi) taksilar xam bir qator ustuvorlikka ega ekanligini xam ta'kidlab o'tish kerak. Bularga quyidagilarni misol qilib ko'rsatish mumkin:

1. Aloqa vositasini mavjudligi (ba'zi xususiylashtirish vositalari xam bugungi kunda uyali telefon orqali buyurtma olayaptilar).
2. Nozimlik boshqaruvi tashkil etishning osonligi.
3. Ma'lum bir taksilar to'xtash joyida uzluksiz xizmat ko'rsatishni tashkil eta olish(aeroport, vokzal va portlar).

4. Iqtisodiyotning barcha tarmoqlariga uzluksiz xizmat ko'rsata olish.

5. Xarakat xavfsizligi bilan bog'liq bo'lgan masalalarni xal etishning nisbatan osonligi va boshqalar.

Yo'lovchilar tashish bo'yicha tadbirkorlik bilan shugullanuvchi xususiy tashuvchilar faoliyatini nazorat etishning murakkabligi bir qancha salbiy oqibatlarga olib kelishi mumkin. Bunday salbiy oqibatlarga xaydovchilarning mexnatini va dam olishini nazorat qilinmasligi, transport vositasining texnik xolatini nazorat qilish xaydovchining o'ziga yuklatilganligi, ishga chiqishdan oldin xaydovchining tibbiy ko'rikdan o'tmasligi va bularning oqibatida xaydovchilar aybi bilan sodir etilayotgan yo'l-transport xodisalari miqdorining ortib ketishi, ularda xalok bo'layotgan va xar xil darajada tan jaroxati olayotgan odamlar sonining ortib ketishiga olib keladi. Avtomobil transportida yo'lovchilar tashish faoliyatini tartibga solish, fuqarolarning xayoti, so'fligi va xavfsizligini ta'minlash xamda transport xizmatlari sifatini oshirish maqsadida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2006-yil 9- martdagi 303 –sonli qarori e'lon qilindi. Ushbu qarorga ko'ra 2006-yil 1 iyudan boshlab avtomobil transportida yo'lovchilarni shaxar, shaxar atrofi, shaxarlararo, xalqaro yo'nalishlarda tijorat asosida tashish faoliyati faqat yuridik shaxslar tomonidan amalga oshirilishiga ruxsat beriladi.

Bugungi kunda yakka tartibda tashuvchilik bilan shugullanayotgan shaxslar yuridik shaxs maqomiga ega bo'lgan korxonalarga birlashib, axoli va korxonalarga quyidagi transport xizmati turlarini ko'rsatmoqdalar.



Yengil avtomobil taksilarda tashish turlari.

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Maxkamasining 2003-yil 4-noyabrdagi 482-sonli "O'zbekiston Respublikasida avtomobil transportida yo'lovchilar va bagaj tashish koidalari xamda avtobuslarda yo'lovchilar tashish xavfsizligini ta'minlashga doir talablarni tasdiqlash haqida"gi qaroriga ko'ra yengil avtomobil-taksilarda yo'lovchilar va bagaj tashish tariflari miqdori o'zaro kelishuv narxi asosida belgilanadi.

Taksometr bilan jixozlangan avtomobil-taksilarda yo'l xaki yo'lovchi tomonidan safar tugagandan va bagaj tushirilgandan keyin u bilan kelgan

yo'lovchilar xamda tashib keltirilgan bagaj sonidan kat'iy nazar, taksometr ko'rsatkichi byicha to'lanishi kerak. Ammo buguni kunda avtomobillar taksometrlar bilan jixozlanmaganligi sababli yo'l xaki yurilgan masofa asosida belgilanayapti.

Yengil avtomobil-taksi bir necha yo'lovchilar (navbatda turgan birinchi yo'lovchining roziligi bilan) tomonidan to'xtash joyida yollagan yoki taksini yollagan yo'lovchi roziligi bilan yo'li bir bo'lgan yo'lovchi chikarilgan takdirda, yo'l xakiga to'lovning umumiy summasi yo'lovchilar o'rtasida xar bir yo'lovchining bosib o'tgan masofasiga mutanosib ravishda taksimlanadi. Yo'lovchilarni chikarishda xaydovchi bagajni joylashtirishda yordam ko'rsatishi, safar tugaganda eesa yo'lovchiga uning buyumlarini va bagajni tushirishni eslatishi shart.

Taksiga oldindan buyurtma berilaganda xaydovchi avtomobil bilan naryadda ko'rsatilgan vaktida kelishi shart.

Taksi yo'lovchining iltimosiga va tomonlarning o'zaro kelishuviga ko'ra to'lov evaziga yo'lovchini kutib turadi.

2. Taksilarning to'xtash joylari

Yengil avtomobl-taksilarning ish unumdorligi va ayniksa yo'lovchilarga transport xizmatini ko'rsatish sifati ularning to'xtab turish joylarini kaday joylashtirilganiga bo'liq bo'ladi. To'xtab turish joylarini shunday joylashtirish kerakki, unga buyurtma berilganida mijozni olish uchun yuriladigan masofa 2 km dan ko'p bo'lmasin.

Taksi to'xtash joylari yo'lovchilarning ko'p to'planadigan joylarida, temir yo'l shoxbekati, aeroport, teatr, savdo markazi, metro bekatlari va ayniksa, bozorlar yakini tashkil etiladi.

Taksi to'xtash joyi sonining ko'payishi yengil avtomobil taksining yo'lovchisiz yurish masofasini va buyurtmaga etkazib berish vaktini kamaytiradi.

Yengil avtomobil taksi to'xtash joyi quyidagi belgilariga karab ajratiladi:

- joylashuv joyiga karab - shaxar, shaxar atrofi, bozor yonidagi va xokazo;
- doimiy yoki vaktinchalik (faqat m'lum soatlarda) to'xtash joylari;
- yo'l yokasidagi, yarim cho'ntak yoki to'liq cho'ntak to'xtash joylari;
- er ostida, er bilan bir satxda, er ustida;
- bir qavatli yoki ko'p qavatli;
- parallel, burchaksimon, perpendikulyar va xokazo.

Bir paytda to'xtab turishi zarur bo'lgan taksilarnig soni ularga bo'lgan talabni o'rgnish orkali aniklanadi.

Taksilarning to'xtash joyini joylashtirishda va ularda xarakatni tashkil etishda birinchi galda O'zbekiston Respublikasi "Yo'l xarakati xavfsizligi to'frisida"gi Konunda belgilab ko'yilgan talablar bajarilishiga aloxida e'tibor berilishi kerak. Buning uchun taksilarning to'xtash joylari yo'l xarakati xavfsizligi xizmati organlari bilan kelishilgan xolda yo'l chiziklari va belgilari bilan ta'minlangan bo'lishi kerak .

3. Taksilar ishini texnik-ekspluatatsion ko'rsatkichlari

Taksi saroylarining ishini (avtobus saroylari kabi) rejalashtirish va xo'jalik faoliyatini tahlil qilish uchun texnik-tasarruf ko'rsatkichlardan foydalaniladi.

Taksilar ishining miqdoriy ko'rsatkichlariga quyidagilarni ko'rsatish mumkin:

-xak to'lanuvchi masofa, katnovlar soni, pullik kutib turish vaqti;

-tashishdan olingan daromad.

Sifat ko'rsatkichlariga avtomobil-taksilarning ishga chiqish, texnik tayyorgarlik, pullik yo'ldan foydalanish koeffitsiyentlari va boshqalar kiradi.

1. *Avtomobilning texnik tayyorgarlik koeffitsiyenti.*

a) saroyning bir kunlik texnik tayyorgarlik koeffitsiyenti:

$$\alpha_m = \frac{A_{\text{tm}}}{A_p},$$

bu erda: A_{tm} -texnik tayyor taksilar soni, avt;

A_p -ro'yxatdagi taksilar soni, avt.

b) taksi saroyining ma'lum bir kalendar kunlari uchun texnik tayyorgarlik koeffitsiyenti:

$$\alpha_m = \frac{A K_{\text{tm}}}{A K_k},$$

bu erda: $A K_{\text{tm}}$ -texnik tayyor avtomobil-kunlari soni;

$A K_k$ -ro'yxatdagi avtomobil-kunlari soni.

2. *Avtomobilning ishga chiqish koeffitsiyenti.*

a) saroyning bir kunlik ishga chiqish koeffitsiyenti:

$$\alpha_{\text{uu}} = \frac{A_{\text{uu}}}{A_p},$$

bu erda: A_{ish} -ishdagi avtomobillar soni;

A_p -ro'yxatdagi avtomobillar soni.

b) taksi saroyining ma'lum bir kalendar kunlari uchun ishga chiqish koeffitsiyenti:

$$\alpha_{\text{ish}} = A K_{\text{ish}} / A K_k;$$

bu yerda: $A K_{\text{ish}}$ - ishdagi avtomobil-kunlari soni;

$A K_k$ - ro'yxatdagi avtomobil-kunlari soni.

3. Yengil avtomobil-taksining kunlik bosib o'tgan masofasi quyidagicha topiladi:

$$l_{\text{kun}} = l_{\text{xt}} + l_{\text{bo'sh}} + l_{\text{bo'shxt}} \text{ km};$$

bu erda: l_{xt} - xak to'lanuvchi bosib o'tilgan masofa, km;

$l_{\text{bo'sh}}$ - bo'sh, lekin pullik yurilgan masofa (buyurtma bo'yicha), km;

$l_{\text{bo'sh}}$ - bo'sh, ya'ni pulsiz yurilgan masofa, km.

yoki:

$$l_{\text{xm}} = l_{\text{кун}} \cdot \beta_{\text{xm}}; \text{ km};$$

bu erda: β_{xt} —pullik bosib o'tilgan yo'ldan foydalanish koeffitsiyenti.

Pullik masofa:

$$L_{xt} = l_{xt} + l_{bo'sh,xt}, \text{km};$$

bu erda: l_{xt} - xaq to'lanuvchi masofa, km;

$l_{bo'sh,xt}$ -yo'lovchisiz bo'sh, lekin pul to'lanadigan masofa (buyurtma bo'yicha), km.

3. Xaq to'lanuvchi masofadan foydalanish koeffitsiyenti

$$\beta = \frac{l_{xm}}{l_{kun}};$$

bu erda: l_{xm} - xaq to'lanuvchi masofa, km;

l_{kun} - kunlik umumiy masofa, km.

4. O'rtacha tashish masofasi.

$$L_{o'rt} = l_{xt} / n_q, \text{ km};$$

bu erda: l_{xt} - xaq to'lanuvchi masofa, km;

n_q -qatnovlar soni, km.

Qatnov deb yo'lovchi o'tirganida taksometrni ishga tushirishlar soniga aytiladi.

5. Taksining ishda bo'lish vaqti:

$$T_{uu} = t_{qaytish} - t_{chikish} - t_{tushlik}; \text{ soat}$$

bu erda: $t_{qaytish}$ -ATK ga qaytish vaqti, soat;

$t_{chikish}$ -ATK dan chikish vaqti, soat;

$t_{tushlik}$ -tushlik vaqti, soat;

6.Daromad:

$$D = l_{pul} \cdot T_{1km} + n_q \cdot T_{1q} + T_{kut}^{pul} \cdot T_{1s.kut}; \text{ so'm};$$

bu erda: l_{pul} - xaq to'lanuvchi masofa, km;

n_q - qatnovlar soni, ta;

T_{1q} - bir qatnov uchun tarif, so'm;

T_{kut}^{pul} - xaq to'lanuvchi kutish vaqti, so'm;

$T_{1s.kut}$ - bir soat xaq to'lanuvchi kutish uchun tarif , so'm.

7. Tashilgan yo'lovchilar xajmi. Yengil avtomobil taksilarda tashish xajmi

shaxarning rivojlanish darajasiga, joylashish xududiga, axoli soniga va axolining transportda xarakatlanuvchanligiga bog'liq bo'ladi.

Yengil avtomobil-taksilarga bo'lgan talabni o'rganish va taksilarda bajarilishi mumkin bo'lgan tashish hajmini aniqlash uchun o'tkazilgan so'rovnoma ma'lumotlari o'rganib chikilib taxlil qilinadi.

Shaxar va shaxar atrofida ishlaydigan taksilardagi tashishlar xisob-kitoblari aloxida yuritiladi.

Bir avtomobil taksida tashilgan yo'lovchilar soni:

$$O_{kun} = n_q \cdot q_a \cdot \gamma_s; \text{ yo'lovchi};$$

bu erda: K_a — taksining me'yoriy yo'lovchi sirimi, yo'lovchi;

γ_s - taksining yo'lovchi sirimidan foydalanish koefitsiyenti.

Avtomobil-taksining bir yilda tashigan yo'lovchilar soni:

$$Q_{yil} = Q_{kun} \cdot K_k \cdot \alpha_{i.ch.}; \text{ yo'lovchi};$$

bu erda: K_k — yillik kalendar kunlar soni;

$\alpha_{i.ch.}$ —ishga chikish koefitsiyenti.

8. Avtomobil-taksilarning o'rtacha soni:

$$A_{o'rt} = \frac{O_{reja}}{O_{yil}}; \text{ avtomobil};$$

bu erda: K_{reja} — taksomotorda reja bo'yicha tashiladigan yo'lovchilar soni.

9. Avtomobil- taksilarning yillik xaq to'lanuvchi bosib o'tgan masofasi:

$$L_{pul} = AK_{ish} \cdot l_{pul}; \text{ km};$$

bu erda, AK_{ish} - avtomobillarning ishda bo'lish kunlari soni.

10. Avtomobil taksilarning bir yillik umumiy bosib o'tgan masofasi:

$$L_{umum} = AK_{ish} \cdot l_{kun}; \text{ km};$$

11. Yillik qatnovlar soni:

$$n_q^{yil} = AK_{ish} \cdot n_q; \text{ qatnov}.$$

Yo'nalishli taksilarda yo'lovchilar tashishni tashkil etish

Yo'lovchi tashuvchi avtokorxonalar davlat tasarrufida bo'lgan davrlarda yo'nalishli taksilar asosan yo'lovchilar o'qimi kichik bo'lgan yo'nalishlarda avtobuslardan foydalanish samarasiz bo'lgani uchun ko'llanilar va ularda tashilgan yo'lovchilar miqdori 1% ni xam tashkil etmas edi.

U paytlarda yo'nalishni taksilarda yo'lovchilarni tashish asosan shaxar va shaxar atrofi yo'nalishlarida tashkil qilinib, bugungi kunda yo'nalishli taksilardan shaxarlararo va xalqaro yo'nalishlarda xam keng foydalanilayapti.

Bugungi kunda bozor iqtisodiyoti sharoitida xususiyo'lovchi tashuvchilar sonining ortib ketishi shunga olib keldiki, yo'nalishli taksilar yo'lovchilar o'qimi katta bo'lgan yo'nalishlarda xam keng ko'llanilib, avtobuslarni sikib chiqarayapti.

Yo'nalishsiz taksilar uchun yagona tanish belgilari va ularning ishlarini tashkil etishga qo'yiladigan talablar to'g'risida NIZOM

Umumiy qoidalar

Tushunchalar va atamalar

Yagona tanish belgilari

Yo'nalishsiz taksilarga qo'yiladigan talablar

Yo'nalishsiz taksilar xaydovchilariga qo'yiladigan talablar

Ushbu Nizom talablariga rioya etilishini nazorat qilish

1-ilova. "TAXI" tanish belgisining tasviri va o'lchamlari (mm)

2-ilova. Yo'nalishsiz taksilarning oldingi eshiklariga

chiziladigan qora kvadratlar va "T" harfidan iborat

kompozitsiyaning tasviri va o'lchamlari (mm)

UMUMIY QOIDALAR

1. Yo'nalishsiz taksilar uchun yagona tanish belgilari va ularning ishlarini tashkil etishga qo'yiladigan talablar to'g'risidagi Nizom (keyingi o'rinlarda Nizom deb ataladi) O'zbekiston Respublikasi xududida yo'nalishsiz taksilarning tashqi ko'rinishiga va ichki ma'lumotlar bilan jixozlanishiga, shuningdek yo'nalishsiz taksilarning xaydovchilariga nisbatan yagona talablarni belgilaydi.

Ushbu Nizom xaydovchilari yo'lovchilarni tashish xamda ularning yo'lovchi so'ragan yo'nalish bo'yicha bagajini tashish bo'yicha xizmatlar ko'rsatadigan yengil avtotransport vositalarining (yo'nalishli taksilardan tashqari) barcha turlariga tatbiq etiladi.

TUSHUNCHALAR VA ATAMALAR

Ushbu Nizomda quyidagi tushunchalar va atamalardan foydalaniladi:

yo'nalishsiz taksi - yo'lovchilarning buyurtmanomalariga ko'ra xisoblagich (taksometr) ko'rsatkichi bo'yicha xaq to'lash xisobiga yo'lovchilarni va ularning bagajini tashish bo'yicha xizmatlar ko'rsatadigan avtotransport vositasi;

yo'nalishsiz taksilarning maxsus jixozlangan to'xtash joyi - ma'lumotlar ko'rsatkichlari bilan jixozlangan, tegishli yo'l belgilari qo'yilgan xamda yo'lovchilarni o'tkazish (tushirish) va yo'nalishsiz taksilarning to'xtab turishi uchun mo'ljallangan, ko'chalarning yo'lovchi yurmaydigan qismidagi maxsus maydoncha;

xisoblagich (taksometr) - yo'lovchi boradigan manzilning uzunligini hisobga olishni va qiymatini hisob-kitob qilishni ta'minlaydigan qurilma;

litsenziya kartochkasi - yo'lovchilar tashishda foydalaniladigan avtotransport vositasi uchun belgilangan tartibda litsenziyalovchi organ tomonidan beriladigan yo'nalishsiz taksilarda yo'lovchilar tashishni amalga oshirishga ruxsatnoma (xukuk).

YAGONA TANISH BELGILARI

Tashqi va ichki ma'lumotlar bilan jixozlash belgilari yo'nalishsiz taksilar uchun yagona tanish belgilari xisoblanadi.

Yagona tanish belgilari transport okimida avtotransport vositasining ajralib turishini va tanilishini ta'minlash uchun mo'ljallangan xamda ular yo'nalishsiz taksilarda yo'lovchilar tashishni amalga oshiruvchi barcha tashuvchilar uchun majburiy xisoblanadi.

Yo'nalishsiz taksilarni tashqi ma'lumotlar bilan jixozlash quyidagilarni o'z ichiga oladi:

a) avtotransport vositasining tepasiga o'rnatilgan to'q sariq rangli fonarga "TAXI" tanish belgisini o'rnatish (Nizomga 1-ilova);

shaxmat tartibida joylashtirilgan qora kvadratlardan iborat bo'lgan kompozitsiya va avtotransport vositasining oldingi eshiklaridagi "T" xarflari (Nizomga 2-ilova);

avtotransport vositasining oldingi eshiklaridagi yuridik shaxs - tashuvchining nomi;

b) yo'nalishsiz taksilar uchun mo'ljallangan maxsus seriyadagi avtotransport vositasining davlat raqami belgisi;

v) yo'nalishsiz taksilar sifatida ishlashga sariq rangli, Toshkent shaxri uchun - "fil suyagi" rangidagi avtotransport vositalari qo'yiladi. Yo'nalishsiz taksilarni talab kilinadigan rangga bo'yash avtotransport egasi tomonidan, texnika xizmati ko'rsatish stansiyalarida amalga oshiriladi.

Yo'nalishsiz taksilarni ichki ma'lumotlar bilan jixozlash quyidagilarni o'z ichiga oladi:

old oynaning yukoridagi o'ng burchagiga joylashtirilgan yashil rangli yoritish chirofi;

avtotransport vositasining davlat raqami belgisi, xaydovchining familiyasi, ismi, otasining ismi va fotosurati, ish vaktining boshlanishi va tugashi, yo'lkira qiymati (so'mlarda), tashuvchining manzili va telefon raqami, litsenziya kartochkasining raqami va amal qilish muddati to'frisidagi ma'lumotlar, shuningdek majburiy sufurta kilinganlik xakidagi ma'lumot ko'rsatilgan ma'lumotlar tablichkasi. Tablichka avtotransport vositasi priborlari paneliga, yo'lovchilar bemaol o'kiy oladigan xolatda o'rnatiladi;

xisoblagich (taksometr);

belgilangan tartibda sotib olinadigan va foydalaniladigan radioaloqa vositasi.

SHAHAR ATROFI, SHAHARLARARO VA XALQARO YO'NALISHLARDA YO'LOVCHILAR TASHISHNI TASHKIL ETISH

Shahar atrofi yo'nalishlarida avtobus xarakatini tashkil etish

Shahar atrofi yo'nalishlari shaxar ichi yo'nalishlaridagi tashishlardan bazi bir o'ziga xos xususiyatlari bilan farq kiladi. Shahar ichi yo'nalishlarida yo'lovchilar oqimi asosan kunning soatlari bo'yicha notekis taksimlansa, shaxar atrofi yo'nalishlarida bunday notekislik ko'proq haftaning kunlari bo'yicha kuzatiladi.

Shahar atrofiga qatnaydigan yo'nalishlarda dam olish kunlari shaharda talim olayotgan talabalarning shahar atrofida joylashgan uylariga ketishi, shaharning urbanizatsiyasini ortib ketishi oqibatida ko'pchilik shaharliklarni dam olish kunlari shahardan ko'chib shahardan tashqarida yoki dala hovlilarida dam olish istagi natijasida yo'lovchilar tashish hajmi katta bo'ladi.

Ayniqsa ertalabki soatlarda shanba va yakshanba kunlari yo'lovchilar o'qimi shahar tashqarisiga yo'naladi, kechki vaqtlarda yo'lovchilar oqimining ommaviy ravishda shaharga qaytib kelishi kuzatiladi.

Shahar atrofi yo'nalishlarida tashish uzunligi shahardan boshlanib 50 km masofagacha tashkil qiladi.

Aholiga transport xizmatini ko'rsatish xususiyatiga muvofiq shahar atrofi yo'nalishlar quyidagi bir nechta ish tartibiga ega bo'lishi mumkin: -sutka, hafta kunlari, oylarning belgilangan davri mobaynida amal qiladigan yo'nalishlar;

-dam olish zonalari, sport-sog'lomlashtirish komplekslari, yarmarkalar va shu kabilar faoliyat ko'ratadigan davrda tashkil etiladigan mavsumiy yo'nalishlar;

-ishchilar, mutaxassislar va xizmatchilarni ish joyiga va uyga tashish uchun tashkilotlar tomonidan tashkil etilgan maxsus yo'nalishlar;

-avtobuslar xarakatining tashkil qilinishiga qarab oddiy, tezlashtirilgan va ekspress tartibda bo'ladi;

-ayrim avtobus yo'nalishlarida qisqartirilgan reyslar kiritilib, tashkil qilinadi.

Shahar atrofi yo'nalishlaridagi bekatlar yo'lovchilarning u erga xavfsiz va qulay kelishini taminlashi xamda konun xujjatlari talablarini xisobga olgan xolda joylashtirilishi va ular quyidagilarga ega bo'lishi kerak:

-pavilonni joylashtirish uchun asfaltlangan maydonchalar va yo'lovchilarni bekatga kelishi uchun asfaltlangan yo'laklar;

-yo'lovchilarning yomfir, qor, shamoldan bekinishi uchun pavilon;

-bekatning nomi yozilgan ko'rsatkich;

-yo'nalishlar ko'rsatkichi, unda quyidagilar ko'rsatiladi: yo'nalishshning tartib raqami, ularning oxirgi manzili nomi (katnov yo'nalishlari bo'yicha), xarakatlanish oralifi 30 minutdan ortiq bo'lganda ushbu manzildan avtobuslarning jo'nash jadvali. Yo'nalishda avtobuslar katnov oralifi 30 minutdan kam bo'lganda jadval o'rniga katnovlar oralifi jadvali ko'rsatilishi mumkin. Unda avtobuslarning birinchi va oxirgi jo'nash vaqti xamda sutka davrlari bo'yicha katnov orliklari vaqti ko'rsatilagan bo'ladi.

Shahar atrofi yo'nalishlarida to'xtab o'tish manzillari yo'lovchilar uchun eng qulay joylarda bo'lishiva qurilish normalari va meyorlari talablaridan kelib chiqqan xolda tashish buyurtmachisi va yo'l tashkilotlarining tegishli xizmatlari tomonidan amalga oshirilishi kerak. Bunda yo'nalishlarning oxirgi bekatlarini yo'lovchilarni o'ziga ko'prok tortadigan punktlarda, yani temir yo'l vokzallari va stansiyalari, aeroportlar, bozorlar, metropolitenlarning so'nggi beklari yoki shahar

ichi yo'nalishlarining bosh bekatlarida joylashtirish maqsadga muvofiq bo'ladi.

Shahar atrofi yo'nalishlari tartib raqami shahar yo'nalishlaridan son qiymati bilan ajralib turadi. Masalan, Toshkent shahrida shahar atrofi yo'nalishlarining tartib raqami «N 150» dan boshlanadi. Shahar atrofi yo'nalishlarida yo'lovchilar tashish uchun katta o'rindikli, o'rindiklar soni oshirilgan, eshiklar soni 2 tadan ko'p bo'lmagan, to'rtlik tumanlarda yuqori o'tuvchanlikka ega bo'lgan avtobuslardan foydalaniladi.

Shahar atrofi yo'nalishlarida tashish xaki chiptachilar va xaydovchilar orqali yiriladi.

Shahar atrofi yo'nalishlarida bekatlar oraligidagi masofa axoli zich joylashgan joylarda 700-800 m, siyrak joylashgan joylarda esa 1,5 km ni tashkil qiladi. Bekatlar orasidagi masofa bazi bir sharoitlarda 1,5 km dan xam ko'p bo'lishim mumkin (masalan, shahardan tashqarida joylashgan aeroportlarga yo'lovchilarni tashishda).

Xarakat intervali 10—60 minut va undan ortiq, yo'lovchilarni o'rtacha tashish masofasi 8—12 km, yo'nalish uzunligi 15 km dan 50 km gacha bo'ladi.

Shahar atrofi yo'nalishlarida tashish xajmi shahar atrofi va temir yo'l mikro tarmoqlarining rivojlanishini taxlil qilish natijasida aniqlanadi.

Shahar atrofi yo'nalishlarida avtobuslarda tashish xajmini quyidagicha xisoblash mumkin:

$$Q = R_y / l_{o'rt}, \text{ yo'lovchi};$$

bunda: R_y — yo'lovchi oboroti (yo'lovchi kilometr);

$l_{o'rt}$ — o'rtacha tashish masofasi, km.

Uzunligi 30 km dan ortiq bo'lgan avtobus yo'nalishlarida oxirgi bekatlarda xarakatni bir vaqtda boshlash maqsadida shu bekatlarga yaqin joylashgan avtobus korxonalarini tashishga jalb qilish maqsadga muvofiq bo'ladi.

Shahar atrofi avtobus yo'nalishini ochish boshqa tashishlardagi kabi "Avtomobil transportida shaharda, shahar atrofida, shaharlararo va xalqaro yo'nalishlarda yo'lovchilar tashish yo'nalishlarini ochish (yopish) tartibi to'rtisida"gi Nizom asosida amalga oshiriladi.

Xar bir yo'nalishni ochish xakida qaror qabul qilinishidan avval quyidagi tadbirlarni amalga oshirish ayniksa bozor iqtisodiyoti sharoitida yaxshi natijalar beradi:

1. Kutiladigan yo'lovchi oqimini aniqlash.

1. Trassani tanlash va yo'l sharoitlarini o'rganib chiqish.

2. Avtobus yo'nalishini kiritish mumkinligi to'rtisida texnik-iqtisodiy ko'rsatkichlarni asoslab berish.

3. Oralik va bosh bekatlarning joylashishini aniqlash.

4. Yo'nalishni texnik aloqa vositalari bilan jixozlash.

5. Xarakatni nozimlik boshqarish usulini tanlash.

6. Yo'nalishni joylashtirish uchun ochiq tenderlarni tashkil etish va o'tkazish.

Avtobuslar sirimi yo'lovchilar oqimining kuvvatiga va tashish turiga qarab aniqlanadi. Shahar atrofi yo'nalishlarida yo'lovchilarning turib ketishiga ruxsat berilgani uchun avtobuslarni tanlashda turib ketadigan yo'lovchilar soni xam

xisobga olinadi. Yo'lovchilar bilan to'ldirish meyorida texnik ishlatish talablari bo'yicha avtobus salonining o'rindiklari bilan band qilinmagan 1 m² maydoniga 4 ta yo'lovchi, tiriz soatlarda 8 ta yo'lovchi to'fri kelishi ko'rsatiladi.

Shaxarlararo avtobus yo'nalishlarida o'rta va katta sifamli avtobuslardan foydalaniladi. Maqsadga muvofiq bo'lgan avtobus turi tanlanganida kam xarajat sarflanib axoliga yukori saviyada transport xizmati ko'rsatiladi. Ushbu xolat avtobus turi va sifimi, yo'lovchi o'kimi miqdoriga va xarakteriga, tashish sharoitiga to'fri kelgandagina kuzatiladi. Yuqori tezlikda harakat qila oladigan avtobuslardan faqat yukori tezlikda xavfsiz xarakatni ta'minlaydigan yo'l mavjud bo'lgandagina foydalanish maqsadga muvofiqdir.

Bu erda yana shuni xam eslatib o'tish joizki, xalqaro yo'nalishlarda xam qatnov vaqti 2 sotdan kam bo'lsa, yo'lovchilarni turib ketishiga ruxsat beriladi, ammo shu bilan birga, bu avtobuslarda albatta bagaj bo'limi bo'lishi shartligi ta'kidlanadi.

Shaharlararo yo'nalishlarda avtobuslarda tashishni tashkil etish

O'zbekiston Respublikasining "Avtomobil transporti to'frisida"gi Konunining 7-moddasiga binoan shaxarlararo tashishlar jumlasiga shaxar yoki shahar posyolkasi chegaralari doirasidan 50 km dan ortiq masofada amalga oshiriladigan tashishlar, shuningdek, yo'nalish masofasidan kat'iy nazar O'zbekiston Respublikasining ikki yoki undan ortiq viloyati xududida amalga oshiriladigan tashishlar kiradi.

Shaxarlararo avtobus yo'nalishlari viloyatlararo va viloyat ichidagi yo'nalishlarga ajratiladi.

Viloyat ichidagi shaharlararo yo'nalishlarda avtobuslar xarakati (yangi yo'nalishlarni ochish - viloyatlar hokimliklari yoki Qorakalporiston Respublikasi Vazirlar kengashi xamda viloyatlar va Toshkent shaxar xokimligi departamenti tomonidan, viloyatlararo-shaxarlararo yo'nalishlarda O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi tomonidan tasdiqlangan jadvallar bo'yicha amalga oshiriladi.

Viloyatlararo avtobuslarda tashishda yo'nalish masofasi 300—400 km va undan ortiq bo'ladi.

Avtobuslarning xarakat intervali yo'lovchi o'kimi qiymatiga borliq bo'ladi. Ko'pchilik xolatlarda kuniga bir yoki ikki marta avtobuslar oxirgi bekatdan jo'natiladi.

Ushbu yo'nalishlardagi tashishlar xajmi mavsum bilan borliq bo'lib, yoz oylarida o'sadi.

Viloyat ichidagi avtobuslarda tashishda yo'nalish masofasi 100 km gacha va undan ortiq bo'ladi. Xarakat intervali esa yo'lovchi o'kimining taqsimlanish xarakteriga qarab 30 minutdan 3—5 soatgacha bo'ladi.

Shaxarlararo avtobus yo'nalishlarida yumshoq o'rindikli, yo'lovchilarga yaxshi kulayliklar yaratilgan avtobuslardan foydalaniladi.

Shaxarlararo avtobuslarda tashish xajmi viloyatlardagi (avtonom respublika) avtobus, temir yo'l, xavo va suv transportining o'tgan 5—10 yil ichidagi xaqikiy rivojlanishini ta'xli qilish natijasida aniqlanadi. Bunda yo'l tarmoqining rivojlanishi

va obodonlashtirilishi (viloyat, respublika, avtonom respublika), aholisi sonining o'sishi va mavsumiy notekislikni hisobga olib aholining shaharlararo avtobus aloqasini muntazam taminlash darajasi hisobga olinadi.

Shaharlararo avtobus yo'nalishlarida aholining xarakatchanligi deb viloyat (respublika, avtonom respublika) aholisining bittasiga to'g'ri keluvchi yo'lovchi kilometrga aytiladi. Aholining xarakatchanligini aniqlaganda maxalliy sharoitni hisobga olish zarur.

Shaharlararo yo'nalishlarda qatnaydigan avtobuslarning o'rtacha sifimi o'tiradigan o'rindiklarga qarab hisoblanadi va bu avtobuslarda albatta bagaj uchun bo'limlar mavjud bo'lishi kerak.

Haydovchining avtobusni boshqarish vaqti 9 soatdan yoki yo'nalish uzunligi 400 km va undan ortiq bo'lganda avtobusda yo'lovchilarni tashishni tashkil etishda avtomobilda haydovchining dam olishi uchun joy jixozlanishi va qatnovga ikki haydovchi yuborilishi kerak.

Shaharlararo avtobus yo'nalishlarida yo'lovchilar oqimini o'rganish sotilgan chiptalar asosida amalga oshiriladi.

Yo'lovchilar oqimini o'rganishda so'rovnoma, jadval va ko'z bilan kuzatish usullaridan foydalaniladi.

Shaharlararo avtobus yo'nalishlarini tanlashda va ularni asoslashda quyidagilar hisobga olinadi:

- shaharlar orasida yo'lning mavjudligi, ularning holati, yo'l ko'plamasining turi, obodonlashtirilganligi;

- shaharlar orasidagi transport qatnovi tafsilotlari va oralik aholi yashash punktlariga borishi;

- kutilayotgan yo'lovchi oqimi va yo'lovchilarning o'rtacha yurish masofasi;

- yo'lovchilar oqimining yil mavsumi, oy va hafta kunlari bo'yicha o'zgarishi;

- yo'lovchilarning oxirgi bekatga qatnov vaqti, qatnov vaqtining tashish sharoitiga va qulayligiga tasiri;

- shu yo'nalishda boshqa turdagi transportlarning mavjudligi, tashish vaqti va qulayligi;

- avtobus yo'nalishi bo'yicha xarakat xavfsizligining taminlanishi;

- yo'nalishlar bo'yicha tashish rentabelligining taminlanishi;

- yo'nalishlarni tanlashda xar xil turdagi transport vositalarida tashish sharoiti va tannarxi ham taqqoslanadi.

Temir yo'l va boshqa transport turlari yetarlicha rivojlanmagan tumanlarda shaharlararo avtobus yo'nalishlari masofasi 1000 km va undan ortiq bo'ladi. Yo'lovchilarning safarda bo'lishi bir kundan oshib ketadi. Shuning uchun ham yo'nalishni tanlash va asoslash uchun transport turlarida yo'lovchilarga yaratilgan sharoit va tashish xaqi taqqoslanadi.

Xalqaro yo'nalishlarda yo'lovchilar tashish

O'zbekiston Respublikasining "Avtomobil transporti to'g'risida"gi qonunining 7-moddasiga binoan xalqaro tashishlar jumlasiga yo'nalish masofasidan qat'iy nazar, O'zbekiston Respublikasi davlat chegarasidan tashqariga yoki davlat chegarasi tashqarisidan ichkariga amalga oshiriladigan tashishlar kiradi.

Bugungi kunda xalqaro yo'nalishda yo'lovchilar tashish Evropa

mamlakatlarida ko'proq rivojlangan.

Xalqaro yo'nalishlarda yo'lovchilarni tashish davlatlarning xalqaro yo'nalishlarda yo'lovchilarni tashishni amalga oshirish bo'yicha o'zaro kelishuv shartlari va me'yoriy xujjatlari asosida amalga oshiriladi.

Xalqaro yo'nalishlarda avtomobillarda yo'lovchilarni va bagajlarni tashishni tashkil etish bo'yicha me'yoriy xujjatlarni ishlab chikish bilan Birlashgan millatlar tashkiloti Evropa iqtisodiy komissiyasining Ichki transport bo'yicha ko'mitasi shuqullanadi va u tayyorlagan xujjat "Xalqaro yo'nalishlarda avtomobillarda yo'lovchilarni va bagajlarni tashish Konvensiyasi" (KAPP) deb ataladi.

Avtobuslarda xalqaro tashish muntazam, muntazam bo'lmagan, mayatnik va mulkiy turlarga bo'ladi.

Muntazam xalqaro yo'naliishda yo'lovchilar tashish avvaldan belgilangan yo'nalish, xarakat jadvali va tariflar asosida amalga oshiriladi. Xarakat jadvalida yo'nalishda yo'lovchilarning avtobusga chikish va tushish bekatlari xam ko'rsatiladi.

Muntazam bo'lmagan xalqararo avtobus yo'nalishida xar bir tashish uchun ayrim kelishuv shartnomasi tuziladi. Bunday tashishlar ko'proq ekskursiyalar, ziyoratlar uyushtirilganida yoki sport musobaqalari tashkil etilganida amalga oshiriladi.

Mayatnik turida bir davlatdan ikkinchi davlatga dastlabki xarakatlanish boshlangan davlatga kaytarib olib kelish sharti bilan bir gurux yo'lovchilarni tashish tashkil kilinadi.

Mulkiy xalqaro yo'lovchilar tashishda yo'lovchilarni tashish tadbirkorlik maksadida emas, balki tashkilotlarning ishchi va xizmatchilarini olib borib ko'yish maksadida amalga oshiriladi. Bunda korxonalar o'z avtobuslaridan yoki boshqa tashkilotlardan ijaraga olingan avtobusardan foydalanadilar.

Xalqaro yo'nalishlarni ochish O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligining boshliri boshchilik kiladigan va O'zR IIV Yo'l xarakati xavfsizligi bosh boshqarmasi," O'zavtoyo'l " davlat-aksiyadorlik kompaniyasi", O'zbekiston temir yo'llari davlat-aksiyadorlik kompaniyasi va tasarrufida temir yo'llar bo'lgan boshqa tuzilmalarning rahbarlarini xamda yo'nalish o'tishi mo'ljallanayotgan davlatning vakolatli organining ana shunday vakillarini o'z ichiga oladigan O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi va xududidan yo'nalish o'tishi mo'ljallanayotgan davlatning vakolatli organining karori asosida tashkil etiladigan komissiyalar tomonidan bajariladi.

Xalqaro yo'naliishda yo'lovchilar tashishda yo'lovchilarni bir davlat xududida avtobusga chikarish va shu davlat xududida tushirish ta'kiklanadi. Avtobusda ketayotgan xar bir yo'lovchida yo'nalish o'tgan davlat xududiga kirish uchun ruxsatnomasi bo'lishi kerak.

1997 yili MDX vakillari Bishkek shaxrida MDX xududida Xalqaro yo'nalishlarda yo'lovchilar va bagajni tashish bo'yicha Konvensiya (KMAPP - . **Konvensiya o mejdunarodnix avtomobilnix perevozkax passajirov i bagaja stran SNG**) kabul kildilar va uni tasdikladilar.Xozirgi kunda bizning mamlakatimiz bilan ko'shni xamdo'stlik davlatlari: Kozofiston, Kirfiziston, Tojikiston bilan xalqaro yo'nalishlar tashkil kilinib yo'lovchilar tashilmokda.

YO'LOVCHILARGA XIZMAT KO'RSATISH SIFATI

Reja:

1. Avtobuslarda yo'lovchilarni tashishda ko'yiladigan talablar
2. Avtobuslarning texnik xolati
3. Yo'lovchilar tashishni tashkil etish
4. Sayoxat-ekskursiya, maxsus va bir martalik buyurtmalar bo'yicha tashishlar
5. Bolalarni tashish
6. Avtobus bekatlari

1. Avtobusda yo'lovchilar tashishni tashkil etishda xaydovchilarga kuyiladngan talablar

Yo'lovchilar tashishga mo'ljallangan avtobuslarni boshqarishga tegishli toifaga (malakaga) ega bo'lgan, 21 yoshga to'lgan va tibbiy ko'rikdan o'tgan xaydovchilar ko'yiladi.

Shaxarlararo, to'f yo'nalishlariga, shuningdek, bir martalik buyurtmalar bo'yicha sayyoxat-ekskursiya tashishlariga va bolalarni tashishga keyingi uch yilda avtobus xaydovchisi bo'lib ishlayotgan xaydovchilar ko'yiladi.

Xalkaro yo'nalishlarga keyingi uch yilda avtobus xaydovchisi bo'lib ishlayotgan va xalkaro avtomobillarda yo'lovchilar tashish soxasida kasb vakolati to'frisida guvoxnomaga ega bo'lgan shaxslar ko'yiladi.

Avtobusning xaydovchisi Dst 974/2000 O'zbekistan Davlat standartlari talablariga, Avtomobil transportida yo'lovchilar va bagaj tashish koidalariga muvofik bo'lishi kerak.

2.Avtobuslarning texnik xolati va ulardan foydalanish

Avtobuslarning texnik xolati va ularning jixozlari tegishli standartlar talablariga, texnik foydalanish koidalariga, avtomobil transporti xarakatdagi qismiga texnik xizmat ko'rsatish va uni tuzatish to'frisidagi Nizomga, tayyorlovchi korxonalarning yo'riknomalariga va boshqa normativ-texnik xujjatlarga javob berishi kerak.

1-Sh toifadagi avtomobil yo'llarida barcha tur va rusumdagi avtobuslar ishlashiga ruxsat beriladi.

1U-U toifadagi avtomobil yo'llarida o'k nagruzkasi 6 tonnagacha bo'lgan avtobuslar ishlashiga ruxsat beriladi.

To'f yo'nalishlarida va ularga tenglashtirilgan yo'nalishlarda foydalanadigan avtobuslar oldingi tumanga qarshi chiroklar va orqa chiroklar, rildirakning ostiga tashlash uchun kamida 2 ta tayanchga ega bo'lishi kerak.

Sayoxat-ekskursiyalarga ajratilgan avtobuslarning old tomonida «sayoxatchi» va «ekskursiya» degan ko'rsatkich, bir martalik buyurtmalar bo'yicha maxsus tashishlar uchun esa «buyurtma» degan ko'rsatkich o'rnatiladi.

Bolalarni tashiydigan barcha avtobuslarda yo'l xarakati koidalarida nazarda tutilgan tanitish belgisi o'rnatilishi kerak.

Yo'lovchilarni shaharlararo-viloyatlararo va xalqaro tashuvchi avtobuslar servis ustaxonasi plombasi bulgan nazorat priborlari (taxograf) bilan jixozlangan, xalqaro tashishlarda esa O'zbekiston Respublikasining tanitish belgisiga xam ega bo'lishlari kerak.

Texnik bazaga ega bo'lmagan, tijorat asosida yo'lovchilar tashuvchi avtobuslarning egalari bulgan jismoniy shaxslar 1-2 texnik kurik utkazish uchun, shuningdek avtobuslarni kunlik texnik ko'rikdan o'tkazish va xaydovchilarni yo'nalishga chikishdan oldin tibbiy ko'rikdan o'tkazish uchun avtoxo'jaliklar bilan shartnomalar tuzishlari shart.

1. Yo'lovchilar tashishni tashkil etish

Avtobusda yo'lovchilar va bagajni tashish Avtomobil transportida yo'lovchilar va bagajni tashish koidalariga va boshqa konun xujjatlariga rioya kilgan xolda amalga oshiriladi.

Yo'lovchilarni muntazam (yo'nalishli) tashish yo'nalishlari mulkchilik shakllaridan kati nazar tashuvchilar urtasida tender asosida joylashtiriladi.

Yo'lovchilarni muntazam (yo'nalishli) tashish yo'nalishlarida ishlash xukukiga Yo'lovchilar tashishni tashkil etish bo'yicha xududiy komissiya yoxud boshqa vakolatli organ bilan tender kontrakta tuzgan tashuvchi ega buladi.

Yo'lovchilarni muntazam (yo'nalishli) tashish yo'nalishlarida tender kontrakti tuzmasdan ishlashga yo'l kuyilmaydi.

Avtobuslarda yo'lovchi tashish tashkilotchilari (avtokorxonalar raxbarlari, yakka tartibdagi tadbirkorlar) avtomobilda tashishlari soxasida kasb vakolati tugrisida O'zbekiston avtomobil va dare transporti agentligi tomonidan belgilangan tartibda berilgan tegishli guvoxnomaga ega bulishlari kerak.

Shaharlararo-viloyatlararo va xalqaro yo'nalishlar xaydovchilarining yo'l kuyiladigan boshqarish, tanaffuslar, xar kunlik va xaftalik dam olish vakti xalqaro normalarga muvofik belgilanadi.

Avtobuslarda yo'lovchilar tashish jadvali avtotashuvchi tomonidan yo'nalishlarning ayrim boskichlarida normativ tezliklar asosida, ushbu tezliklar yo'l xarakati koidalarida, yo'l belgilarida ruxsat berilgan tezlikka muvofik bulishi sharti bilan tuzilishi kerak.

Shahar va shahar atrofidagi yo'nalishlarda yo'lovchilar tashishda avtobusdagi yo'lovchilar soni avtobuslarning to'lik sig'imidan ortik bo'lmasligi, shaharlararo, tog, sayohat-ekskursiya yo'nalishlarida, bolalarni tashishda va bir martalik tashishlarda esa – o'tirish uchun belgilangan joylar sonidan ortik bulmasligi kerak.

Shaharlararo-viloyatlararo va xalqaro yo'nalishlarda ishlash uchun fakat bagaj bulimlari mavjud bulgan avtobuslarga kuyiladi.

Xaydovchining avtobusni boshqarish vakti 9 soatdan ortik bulganda yoki yo'nalish uzakligi 400 km va undan ortikni tashkil etganda avtobusda yo'lovchilar

tashishni tashkil etishda avtomobilda xaydovchining dam olishi uchun joy jixozlanishi va katnovga ikki xaydovchi yuborilishi kerak.

Shaharlararo-viloyatlararo va xalqaro yo'nalishlarda 400 km va undan uzok yo'nalishlarda avtobusda yo'lovchilar tashishni bir xaydovchi bilan, shuningdek tungi katnovlarni tashkil etish takiklanadi, tender kontraktida boshqacha xol nazarda tutilmagan bulsa.

Shaxarlararo-viloyatlararo va xalkaro yo'nalishlarda, sayoxat-ekskursiya yo'nalishlarida avtobuslar xarakati jadvalida avtobusni xar 1,5 soat boshqarishdan keyin xaydovchining kamida 15 minut yoxud 4,5 soat boshqarishdan keyin 45 minut dam olishi majburiy tartibda nazarda tutiladi.

Avtobus xaydovchisi nazorat punktlarida (avtovokzallar, avtostansilar, nozimlik punktlari), xarakat jadvalida nazarda tutilgan xollarda, chipta-xisobga olish varakasida kelgan va junab ketgan vakti tugrisida belgi kuydirishi kerak.

Avtobusda xarakat xavfsizligiga xavf tugdiruvchi nosozliklar paydo bulganda, shuningdek xaydovchi uzini yomon xis etganda avtobus xarakati darxol tuxtatilishi kerak. Bu xakda eng yakin avtovokzal (avtostansiya) nozimiga yoxud avtobus yoki xaydovchini almashtirishi, tashishning bajarilishini ta'minlash choralarini kurishi majburiy bulgan tashuvchiga xabar kilinadi.

Muntazam xalkaro avtobus yo'nalishi xujjatlari yo'nalish xududlari orkali o'tadigan davlat vakolatli organlarida xamda tashuvchilarda bir nusxadan saklash uchun yetarli bo'lgan nusxalarda tuziladi.

Yo'nalish xujjatlari zaruriyatga ko'ra, yo'lovchi okimlarini o'rganish asosida, xarakat sxemasi va avtobuslarning texnik tavsifi o'zgarganda qayta ko'rib chikiladi va tasdiklanadi.

4. Sayoxat-ekskursiya, maxsus tashishlar va bir martalik buyurtmalar bo'yicha tashishlar

Sayoxat-ekskursiya, maxsus yoki bir martalik tashishlar uchun tashkilotlar, korxonalar va fuqarolarga avtobuslar ajratishga shartnomalarni va bir martalik buyurtmalarni rasmiylashtirish avtomobil transportida yo'lovchilar va bagaj tashish qoidalariga, boshqa normativ xujjatlarga muvofik tashuvchilar tomonidan amalga oshiriladi.

Shartnomalar va buyurtmalar buyurtmachidan borish joyi, borish yo'nalishi, to'xtash joyi, tashilayotgan yo'lovchilar soni, tashish uchun mas'ul shaxs (gurux raxbari, ekskursovod) to'grisidagi ma'lumotlar olingandan keyin rasmiylashtiriladi. Avtobusning buyurtmachida bo'lishi muddati, tashish uchun mas'ul shaxsning familiyasi yo'l varasasiga kiritilishi kerak.

Xar biriga 30 kishidan ortik odam siradigan ikki yoki undan ortik avtobuslarda, xar biriga 30 kishidan kam odam siradigan yo'lovchilar tashilganda ularning xarakati kolonna bilan amalga oshiriladi. Tashuvchi tomonidan yo'lovchilar va bagaj tashish qoidalariga, avtobuslardan foydalanish qoidalariga, boshqa normativ xujjatlarga, xarakat xavfsizligi va xavfsizlik texnikasi talablariga rioya kilinishi ustidan nazorat kilish uchun mas'ul bulgan shaxs belgilanadi.

Kolonnalarni Yo'llarda xarakatlanish xavfsizligi davlat xizmati transport vositalari bilan kuzatib borish xaqidagi qaror ichki ishlar boshqarmalari rahbarlari, xarakat xavfsizligi xizmati avtomobillari bilan kuzatib borish xaqidagi qaror esa - tashuvchilar tomonidan qabul qilinadi.

Sayoxat-ekskursnya, maxsus tashishlar va bir martalik buyurtmalar bo'yicha tashishlar

Sayoxat-ekskursiya, maxsus yoki bir martalik tashishlar uchun tashkilotlar, korxonalar va fukarolarga avtobuslar ajratishga shartnomalarni va bir martalik buyurtmalarni rasmiylashtirish avtomobil transportida yo'lovchilar va bagaj tashish koidalariga, boshqa normativ xujjatlarga muvofiq tashuvchilar tomonidan amalga oshiriladi.

Shartnomalar va buyurtmalar buyurtmachidan borish joyi, borish yo'nalishi, tuxtash joyi, tashilayotgan yo'lovchilar soni, tashish uchun mas'ul shaxe (gurux rahbari, ekskursovod) to'frisidagi ma'lumotlar olingandan keyin rasmiylashtiriladi. Avtobusning buyurtmachida bo'lishi muddati, tashish uchun mas'ul shaxsning familiyasi yo'l varakasiga kiritilishi kerak.

Xar biriga 30 kishidan ortiq odam siradigan ikki yoki undan ortiq avtobuslarda, xar biriga 30 kishidan kam odam siradigan yo'lovchilar tashilganda ularning xarakati kolonna bilan amalga oshiriladi. Tashuvchi tomonidan yo'lovchilar va bagaj tashish koidalariga, avtobuslardan foydalanish koidalariga, boshqa normativ xujjatlarga, xarakat xavfsizligi va xavfsizlik texnikasi talablariga rioya qilinishi ustidan nazorat qilish uchun mas'ul bulgan shaxs belgilanadi.

Kolonnalarni Yo'llarda xarakatlanish xavfizligi davlat xizmati transport vositalari bilan kuzatib borish xaqidagi qaror ichki ishlar boshqarmalari rahbarlari, xarakat xavfsizligi xizmati avtomobillari bilan kuzatib borish xaqidagi qaror esa - tashuvchilar tomonidan qabul qilinadi.

Tashuvchi avtobuslari xarakatining tasdiklangan yo'nalishlariga muvofiq kelmaydigan maxsus tashishlar (vaxta, mexnatkashlarni ishlab chikarish ob'ektlariga, qishlok xo'jaligi ishlariga tashib borish) YXXDX xududiy organlari ruxsati bilan amalga oshiriladi.

Bir martalik tashishlarga buyurtmalar tashuvchi mo'ljallanayotgan yo'nalishning yo'l sharoitlari xaqida axborot mavjud bo'lgan yoki bunday axborot buyurtmachidan olingandan keyin qabul qilinadi. Buyurtmachi berilgan ma'lumotlarning ishonchlili uchun to'liq javob beradi.

Agar yo'nalishdagi yo'l sharoitlari yo'lovchilar tash xavfsizligini ta'minlamasa, avtobuslar ajratilmaydi.

Bir martalik buyurtmalar bo'yicha sayoxat-ekskurs tashishlarida buyurtmachi tashkilot rahbarlari:

gurux rahbarini tanlash, tayyorlash va xarakat xavfsizligi texnika xavfsizligi masalalari bo'yicha yo'l-yo'rik berilishini;

sayyoxlar, bolalar guruxlari bilan yo'lda o'zini tutish avtobusdan foydalanish koidalari bo'yicha yo'l-yo'rik berilishini;

gurux rahbarini yo'lovchilarning tasdiklangan ruyxati YXXDXni bolalar tashilishi to'frisidagi bildirishnoma nusxasi bilan;

xaydovchilarni joy bilan (gurux xususiy sektori joylashtirilganda aloxida xona bilan);

avtobusni uning saklanishini ta'minlovchi sharoitlar tuxdash joyi bilan ta'minlashlari shart.

Ko'rsatib utilgan shartlar bajarilmaganda tashishlar ruxsat berilmaydi.

Viloyat (respublika) tashkarisiga sayoxat-ekskursiyalar muntazam olib borilgan xollarda buyurtmachi tashkilot (tashuvchi avtobusning saklanishini, orqaga qaytishga tayyor ekanligini, boshqa viloyatlar (respublikalar) xududida avtobusga texnik xizmat ko'rsatish imkoniyatini nazarda tutishi kerak.

Guruxlarning raxbarlari avtobus xarakati, unga chikish-tushish paytida xamda bekatlarda yo'lovchilar orasida, ayniksa bolalar orasida zarur tartibni ta'minlashga majburdirlar.

Tashuvchi:

xaydovchilarga yo'nalish xususiyatlari to'frisida yo'l-yo'rik berishga, xarakat xavfsizligini ta'minlashga, sayoxat-ekskursiya tashishga - shuningdek sayyoxlar va ekskursiyachilarga xizmat ko'rsatma koidalari, bolalarni tashishda - bunday tashishlarni amalga oshirish koidalari to'frisida yo'l-yo'rik berishga, bu xakda yo'l varakasi xamda xaydovchilar tarkibiga yo'l-yo'rik berish jurnalida kayd etishga;

avtobusning korxonaga qaytishining nazorat vaktini tayinlashga, nazorat vakti tamom bo'lgandan keyin ikki soatdan so'ng avtobus kayerde ekanligini aniklash chora-tadbirlarini ko'rishga majburdir.

Sayoxat ekskursiyalarga olib boruvchi yoki bir martalik buyurtmalar bo'yicha tashishlarni amalga oshiruvchi xaydovchilar, agar ular yo'lovchilar tashish koidalariga, yo'l xarakati koidalariga zid bulmasa, yo'nalish o'zgarishi bilan borlik bulmasa, tashish uchun mas'ullarning (gurux raxbarlarining) ko'rsatmalarini bajarishga majburdir.

Maxsus tashishlarni tashkil etishda tashuvchi: yo'nalishni tanlashga (imkoni boricha kattik qoplamali yo'llar bo'yicha);

buyurtmachi bilan birgalikda tashish uchun avtobus modelini tanlashga, yo'nalish masofasini belgilashga va xarakat tezligini normallashtirishga, xavfsizlik ta'minlanishini, xaydovchilarning mexnati va dam olishi belgilangan rejimini xisobga olgan xolda avtobuslar xarakati jadvalini tuzishga va tasdiklashga;

mazkur Talablarni xisobga olgan xolda tashish uchun zarur bulgan avtobuslar sonini aniklashga;

buyurtmachi bilan birgalikda yo'nalish xujjatlarini tuzishga, ularni davlat avtomobil nazorati bilan kelishishga majburdir.

5. Bolalarni tashish

Bolalarni (16 yoshgacha bulgan) tashishni tashkil etish Avtomobil transportida yo'lovchilar va bagajni tashish koidalariga xamda mazkur Talablarga muvofik ravishda amalga oshiriladi.

Bolalarni avtobuslarda tashish sutkaning yoruf paytida yakin masofani yoritadigan chiroqlar yoqilgan xolda amalga oshirilishi kerak. Xarakat tezligi yo'l, meteorologiya va boshqa sharoitlarga ko'ra xaydovchi (kuzatib borilganda - uning ta'minlanishi uchun mas'ul bulgan shaxs) tomonidan tanlanadi. Bunda barcha xollarda xarakat tezligi soatiga 60 kilometrdan oshmasligi kerak.

Sayoxat-ekskursiyalarga olib borishga va bolalarni tashishga bir martalik buyurtmalarga shartnomalar tashuvchilar tomonidan guruxga o'kituvchilar yoki maxsus tayinlangan katta yoshdagi kishilar xamkorlik qilishi sharti bilan tuziladi. Avtobuslar kolonnasi bilan tashilayotgan bolalarga xamroxlik qilish uchun tibbiy xodimlar ajratish tugrisidagi masala joylarda soglikni saklash organlari tomonidan qabul qilinadi.

Maktab yoshigacha bo'lgan bolalarni shaxarlararo sayoxat-ekskursiyalarga olib borish ta'kiklanadi.

Kishloq joylarda muntazam ravishda bolalarni avtobuslarda tashishni tashkil etishda tashuvchilar:

bolalarni borish joyiga uz vaktida yetkazishni ta'minlovchi maxsus katnovlarni nazarda tutishga, ushbu katnovlar kup bulishiga yo'l kuymaslikka majburdir. Bunday tashishlar bajarilishini, avtomobil yo'llari xolatini, bolalarni tushirish va chikarish punktlarini muntazam nazorat qilishga;

yo'nalishlarda bolalarni tashiyotgan avtobuslarning o'tish vaqti ko'rsatilgan maxsus to'xtash belgilari o'rnatishga majburdir.

YO'L HAQQI VA BAGAJNI TASHISH

2. Tashishlarning turlari va ularni tashkil etish
3. Yo'l haqqi yo'lash.
4. Shaxar, shaxar atrofi, shaxarlararo va xalkaro yo'nalishlarda yo'lovchilar va
5. Yurish shartlari, ko'l yuki va bagajni tashish

- yo'lovchilarni, bagajni tashishga mo'ljallangan va xaydovchi o'rnini xisoblamaganda 8 tadan ortik o'rindikka ega bo'lgan avtotransport vositasi;

- transport-ekspeditsiya, tashish faoliyatini amalga oshiruvchi va yo'lovchilarga boshqa xizmatlar ko'rsatuvchi tashkilot;

- yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishga mo'ljallangan avtomobil yo'lidagi inshoot;

bagaj avtomobili - bagaj tashishga mo'ljallangan avtomobil;

bagaj - jo'natish uchun idishga joylangan va yo'lovchi tomonidan ushbu avtobusda olib ketiladigan buyumlar;

bagaj kvitansiyasi - bagajning tashish uchun kabul kilib olinganligini tasdiklovchi xujjat;

chipta - yo'lovchining xak to'lagan xolda avtobusdan foydalanishga bo'lgan xukukini xamda yo'lovchi va tashuvchi o'rtasida tashuvlar yuzasidan oshkora shartnomalar tuzilganligini tasdiklovchi belgilangan shakldagi xujjat;

xaydovchi - avtotransport vositasini boshqaruvchi shaxs;

yo'l - qurilgan va transport vositalarining xarakatlanishi uchun foydalaniladigan yer polosasi yoxud sun'iy inshoot yuzasi;

ko'l yuki - yo'lovchi tomonidan bepul tashiladigan tashish uchun idishga joylangan buyumlar;

yengil avtomobil - yo'lovchilar va bagajni tashishga mo'ljallangan xamda xaydovchi o'rnini xisobga olmaganda 8 tadan ko'p bo'lmagan o'rindikka ega bo'lgan avtotransport vositasi;

yo'nalishsiz taksilar - yo'lovchilarning buyurtmanomalariga ko'ra taksometr (xisoblagich) ko'rsatkichi bo'yicha xak to'lash xisobiga tashish xizmatlari ko'rsatuvchi avtotransport vositasi;

yo'nalishli avtobus - belgilangan yo'nalish bo'yicha yo'lovchilar va bagajni tashishga mo'ljallangan avtobus;

yo'nalishli taksilar - yo'lovchilarning talabiga ko'ra to'xtab o'tadigan muntazam yo'nalishlarda yo'lovchilarni tashishga mo'ljallangan avtotransport vositasi (avtobus yoki yengil avtomobil);

yo'nalish - avtotransport vositalarining muayyan manzillar oralifida belgilangan katnov yo'li;

yo'nalish pasporti (yo'nalish xujjatlari) - yo'nalish to'frisidagi asosiy ma'lumotlarni tavsiflovchi xujjatlar;

yo'lovchi - tuzilgan tashish shartnomasiga muvofik tashish xizmatlaridan foydalanuvchi jismoniy shaxs;

supacha - yo'l koplamasi satxidan balandroq bo'lgan, avtovokzallarda (avtostansiyalarda)gi yo'lovchilarni transportga chikarish va undan tushirishga mo'ljallangan maydoncha;

tashuvchi - mulk xukuki yoki boshqa ashyoviy xukuklar asosida bilan avtotransport vositasiga ega bo'lgan, tijorat asosida yo'lovchilar, bagaj, yuklar tashish xizmatini ko'rsatadigan xamda bunga maxsus ruxsatnomasi (litsenziyasi) bo'lgan yuridik yoki jismoniy shaxs;

katnov jadvali - reysni bajarish vaqti, joyi va izchilligi to'frisidagi ma'lumotlar mavjud bo'lgan grafik (jadval);

reys - avtotransport vositasining yo'nalishning boshlanishidan oxirgi manziligacha bo'lgan yo'li;

maxsus yo'nalishlar - tashkilotlarning xodimlarini ish joyiga va ish joyidan tashish;

yo'nalish sxemasi - yo'nalishning shartli belgilar ko'yilgan grafik tasviri;

tarif - yo'lovchilar va bagajni tashish uchun belgilangan to'lov mikdori;

trafaret - yo'lovchilarni yo'nalish to'frisida xabardor qilishga mo'ljallangan ko'rsatkich.

2. Tashishlarning turlari va ularni tashkil etish

Yo'lovchilarni tashish quyidagi turlarga bo'linadi:

- shaharda tashish;
- shahar atrofida tashish;
- shaharlararo tashish;
- xalqaro tashish.

Yo'lovchilarni tashish amalga oshiriladi:

- yo'nalishli avtobuslarda;
- yuridik va jismoniy shaxslarga ularning buyurtmalariga yoki tashishning boshqa shartnomalari bo'yicha beriladigan avtobus va yengil avtomobillar;
- yo'nalishsiz taksilarda;
- yo'nalishli taksilarda.

Yo'nalishli avtobuslar va yo'nalish taksilari xarakati:

shahardagi yo'nalishlarda - *shaharlarning xokimliklari yoki shaharlar xokimliklari* tomonidan tashkil etiladigan shahar yo'lovchilar tashish transportini boshqarish organlari tomonidan;

shaharlar atrofida va viloyatlar ichidagi shaharlararo yo'nalishlarda - *viloyatlar xokimliklari yoki Qoraqalpoviston Respublikasi Vazirlar Kengashi* hamda viloyatlar va *Toshkent shahar xokimliklari* tomonidan tashkil etiladigan yo'lovchilar tashish transportini boshqarish organlari tomonidan;

viloyatlararo-shaharlararo va xalqaro yo'nalishlarda - *O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligining Yo'llarda xarakatlanish xavfsizligi bosh boshqarmasi bilan kelishgan xolda O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi* tomonidan tasdiqlanadigan jadvallar bo'yicha tashkil etiladi.

Yo'lovchilarning ayrim toifalariga transportda imtiyozli (shu jumladan bepul) yurish xukuki beriladi.

Avtomobil transportida imtiyozli yurish xukukiga ega bo'lgan yo'lovchilar toifalari va ushbu imtiyozlarni berish tartibi konun xujjatlariga muvofiq belgilanadi.

Muntazam yo'lovchilar tashish yo'nalishlaridagi avtotransport vositalarida yurishda yo'lovchi yo'l chiptasi sotib olishi, uni butun yo'lda yurish vaqti davomida saqlashi va uni nazoratchining birinchi talabiga ko'ra ko'rsatishi shart.

Yo'lovchilar yo'l chiptalarini kassalardan yoki konduktordan (xaydovchidan) sotib oladi.

Yo'nalishdagi avtotransport vositasi nosoz bo'lgan takdirda yo'lovchilarga berilgan yo'lda yurish xujjatlari aynan shu yo'nalishdagi boshqa avtotransport vositasida yurish uchun xaqikiy xisoblanadi. Yo'lovchilarni boshqa avtotransport vositasiga o'tkazish nosoz avtotransport vositasining xaydovchisi tomonidan amalga oshiriladi.

Yo'lovchilar yo'qotib ko'ygan chiptalar tiklanmaydi, ular uchun to'langan pul kaytarib berilmaydi.

Yo'lovchilar yo'qotib ko'ygan chiptalar tiklanmaydi, ular uchun to'langan pul kaytarilmaydi.

Avtobusda yo'lovchilarning mast xolda yurishi, yo'lovchilar yoki xaydovchining chekishi, xaydovchi (konduktor) ning ruxsatisiz oynalarni ochish, oynadan tashqariga osilish, tez yonuvchi, portlovchi, zaxarli, ko'lansa xidli,

radiaktiv moddalar va ashyolarni, filofsiz o'q otar qurol, tirli va keskir ashyolarni, o'lchami 100x50x30 sm dan katta yoki bitta o'rin uchun o'irligi 60 kg dan, uzunligi 200 sm ortiq buyumlarni olib yurish, salonni yoki yo'lovchilarning kiyimlarini iflos qiluvchi buyumlarni, tumshukbofsiz itlar va boshqa xayvonlarni olib yurish ta'qiqlanadi. **Qo'l yuki va bagajni tashish**

Yo'lovchi xajmi 60 sm x 40 sm x 20 sm va o'irligi 20 m dan ortiq bo'lmagan qo'l yuki xamda musiqa asbobini, 150 santimetrgacha uzunlikdagi buyumlarni, shuningdek kafasga solingan mayda xayvonlar va parrandalarni, aravachani (bolalar, nogironlar va boshqalarning aravachalarini), mayda bo'dorchilik inventari, bolalar chanalarini o'zi bilan birga bepul olib yurish xukukiga ega.

Xajmi 60 sm x 40 sm x 20 santimetrdan 100 sm x 50 sm x 30 santimetrgacha bo'lgan va uzunligi 150 santimetrdan 200 santimetrgacha bo'lgan buyumlarni, shuningdek, o'lchamidan katiy nazar, o'irligi 20 kilogrammdan ortiq bo'lgan bagajni olib yurish tarifga muvofiq xaq to'lagan xolda amalga oshiriladi.

Bagajning joylanishi va tashilishi yo'lovchilarga va avtotransport vositasiga biron-bir zarar yetkazish imkoniyatini to'liq istisno qilishi kerak.

Bagajni olib yurish qiymati yo'lovchining yo'l xaqi qiymati kabi tartibda belgilanadi.

ar atrofi yo'nalishlarida

Umumiy koidalar

Axoliga xizmat ko'rsatish xususiyatiga muvofiq shaxar atrofi, shaxarlararo va xalqaro yo'nalishlar quyidagi bir nechta ish rejimiga ega bo'lishi mumkin:

- a) sutka, xafta kunlari, oylarning belgilangan davri mobaynida amal kiladigan doimiy yo'nalishlar;
- b) dam olish zonalari, sport-soflomlashtirish komplekslari, yarmarkalar va shu kabilar faoliyat ko'rsatadigan davrda tashkil etiladigan mavsumiy yo'nalishlar;
- v) ishchilar, mutaxassislar va xizmatchilarni ish joyiga va uyga tashish uchun tashkilotlar tomonidan tashkil etiladigan maxsus yo'nalishlar.

Shahar atrofi yo'nalishlarida to'xtab o'tish manzillari yo'lovchilar uchun eng qulay joylarda bo'lishi kerak:

- a) shahar atrofi yo'nalishlarining shaxardagi so'nggi bekatlari yo'lovchilar gavjum bo'ladigan yirik manzillar (temir yo'l vokzallari va stansiyalari, daryo portlari, bozorlar, metropolitenning oxirgi bekatlari va shu kabilar) yonida bo'lishi kerak;
- b) shaharda shahar atrofi yo'nalishlarining to'xtab o'tish manzillari shaxar yo'lovchi tashish transporti yo'nalishlari to'xtab o'tish manzillari bilan bir joyda bo'lishi va shaxarning transportni boshqarish bo'yicha vakolatli organlari bilan kelishilgan bo'lishi kerak;
- v) aholi yashash joylari chegaralarida joylashgan shaxar atrofi yo'nalishlari to'xtab o'tish manzillari oralifidagi masofa 1,0 km atrofida, kolgan xollarda - o'rtacha 1,5 km bo'lishi kerak;
- g) shahar atrofidagi bekatlar yo'nalish trassasida joylashgan xar bir axoli yashash joyida bo'lishi kerak.

Yo'l haqqi to'lash

Shahar atrofi yo'nalishlarida

Shahar atrofi yo'nalishlaridagi avtobuslarda yurish chiptalari xaydovchilar (mavjud bo'lganda - konduktorlar) tomonidan, chipta sotish kassalari tashkil etilgan yo'nalish to'xtab o'tish manzillarida esa kassirlar tomonidan sotiladi.

Avtobusdagi yo'lovchi yetti yoshgacha bo'lgan bolalarni o'zi bilan birga bepul olib yurish huquqiga ega.

Yo'lovchi tomonidan shahar atrofi yo'nalishlariga joriy sotish kassalaridan sotib olingan chiptalar, agar chiptani sotish cho'rida va chiptada o'zgacha xol aytilmagan va ko'rsatilmagan bo'lsa, avtobus jo'nashidan 5 minut oldin kaytarib berilishi mumkin.

Shaharlararo va xalharo yo'nalshilarda

Yo'lovchi avtotransport vositasida yurish uchun chiptalarni:

- a) joriy kungi reyslarga - shaharlararo (xalkaro) yo'nalishlarning boshlan'ich manzillaridagi kassalardan avtobus jo'naydigan kunda;
- b) oraliq manzillardagi kassalardan - avtobusda bo'sh o'rinlar mavjudligi to'frisida ma'lumot olingan vaktan boshlab;
- v) kassadan chiptalar sotish tashkil etilmagan to'xtab o'tish manzilida avtobus jo'nagungacha unga chikish vaktida - xaydovchidan;
- g) oldindan chipta sotish kassalaridan (boshlan'ich va oxirgi manzillarda, shuningdek transport-ekspeditorlik va boshqa manfaatdor tashkilotlar tomonidan tashkil etilgan manzillarda) -oldindan chipta sotish jo'nash kuni arafasida to'xtatilgan xolda, avtotransport vositasi jo'nashidan 10 sutka oldin sotib olish xukukiga egadir.

Boshlan'ich va oraliq manzillardagi kassalarda joriy kungi katnovlarga chiptalar sotish avtobus jo'nashidan 5 minut oldin to'xtatiladi.

Avtotransportda yurish shartlari

Yo'lovchilarni transportga chikarish va undan tushirish fakat to'xtab o'tish manzillarida amalga oshirilishi mumkin. Yo'nalishda «talabga ko'ra» to'xtash joylari mavjud bo'lganda yo'lovchi xaydovchiga avtotransport vositasini to'xtatish zarurligi to'frisida oldindan ma'lum qilishi kerak.

Maktabgacha yoshdagi bolali yo'lovchilar, xomilador ayollar, nogironlar va keksa fuqarolar uchun avtobus salonida, uning yo'lovchi sirimiga karab, 6 ta oldingi joylar ajratiladi. Ushbu joylarni egallagan boshqa yo'lovchilar ularni mazkur shaxslar uchun bo'shatishlari kerak.

Xaydovchi avtobusni to'xtash joyidan fakat eshiklarni yopgan xolda, yo'lovchilar to'lik tushirib va chikarib bo'lingandan so'ng yurgizishi, bekatlarni anik va to'fri e'lon qilishi, katnov yo'nalishi o'zgargan takdirda esa bu to'frida xar kaysi bekatda e'lon qilishi shart. Avtobus salonini avtobusning muayyan turi uchun belgilangan umumiy sirimidan ortikcha to'ldirishga yo'l ko'yilmaydi.

Shaharlararo yo'nalishlarda tashishda avtotransport vositasidagi yo'lovchilar soni o'rindiklar sonidan oshmasligi kerak.

Xaydovchining ish va'kti davomiyligi 9 soatdan ortik yoki yo'nalish masofasi 400 km va undan ko'p bo'lganda yo'lovchilar tashilayotgan avtobusda xaydovchining dam olishi uchun joy jixozlangan bo'lishi va katnovga ikki nafar xaydovchi chikarilishi kerak.

Avtotransport vositasi xaydovchisi katnov jadvalida nazarda tutilgan avtovokzallar (avtostansiyalar)dagi nazorat shoxobchalarida va avtokassalarda yoxud oxirgi manzillarda chiptalarni xisobga olish varakasida kelish va ketish vakti, shuningdek sotilgan chiptalar soni to'rtisida belgi ko'ydirishi shart. Shaxarlararo yo'nalishlarda tashishda avtotransport vositasidagi yo'lovchilar soni o'rindiklar sonidan oshmasligi kerak.

Xaydovchining ish vakti davomiyligi 9 soatdan ortiq yoki yo'nalish masofasi 400 km va undan ko'p bo'lganda yo'lovchilar tashilayotgan avtobusda xaydovchining dam olishi uchun joy jixozlangan bo'lishi va katnovga ikki nafar xaydovchi chikarilishi kerak.

Avtotransport vositasi xaydovchisi katnov jadvalida nazarda tutilgan avtovokzallar (avtostansiyalar)dagi nazorat shoxobchalarida va avtokassalarda yoxud oxirgi manzillarda chiptalarni xisobga olish varakasida kelish va ketish vakti, shuningdek sotilgan chiptalar soni to'rtisida belgi ko'ydirishi shart.

Tashish avtovokzallar (avtostansiyalar) orkali amalga oshirilganda tashuvchi kuyidagilarga majbur:

avtobuslarni ularning jo'nashidan kechi bilan 20 dakika oldin avtovokzal (avtostansiya)ga chikarish;

navbatchi nozimga xaydovchilarning avtobusni boshkarish xukukiga guvoxnomani, yo'l va chiptalarni xisobga olish varakalarini, katnov jadvalini va yo'nalish sxemasini ko'rsatish;

ishda foydalaniladigan avtotransport vositasiga litsenziya (litsenziya kartochkasi) mavjud bo'lishini ta'minlash.

Avtovokzal (avtostansiya)ning navbatchi nozimi xaydovchi xujjatlarini tegishlicha tekshirgandan keyin:

kuyidagi ko'rsatmalarni beradi:

kassirlarga - transport vositasiga chiptalar sotish;

diktorga - yo'lovchilarga zarur axborotlarni xabar qilish;

supacha bo'yicha navbatchilarga - yo'lovchilarni chikarish uchun joylarni tayyorlash;

Shuningdek, navbatchi nozim maxsus katnov yo'nalishi, jo'natilayotgan yo'lovchilar soni va katnovga chiptalar sotishdan jami tushum summasini ko'rsatgan xolda daftarda xaydovchi(lar) va avtotransport vositasi to'rtisidagi ma'lumotlarni ro'yxatdan o'tkazishi shart.

Qo'l yuki va bagajni tashish

Tashishga topshiriladigan bagaj puxta o'rab-joylangan bo'lishi kerak. Tashishga kabul qilib olingan bagaj uchun bagaj chiptasi beriladi.

Avtomobilning bagaj bo'limi parametrlariga ko'ra tashuvchi, avtomobilning umumiy sifimi va yuk ko'taruvchanligini oshirmasdan, tashishga kabul qilib olinayotgan bagaj o'rinlari soni va o'irligini ko'paytirishga xaklidir.

Shaxar atrofi yo'nalishlarida:

Yo'lovchi xajmi 60 sm x 40 sm x 20 santimetr gacha va o'irligi 20 kilogrammdan ortiq bo'lmagan, 150 santimetr gacha uzunlikdagi qo'l yukini,

shuningdek kafasga solingan xoldagi mayda xayvonlar va parrandalarni, aravachani (bolalar, nogironlar aravachalari va boshqalarning aravachalarini), kichik bog jixozlarini, bolalar chanalarini o'zi bilan birga bepul olib yurish xukukiga ega.

Shahar atrofida tashishlarni xamda aviayo'lovchilarni aeroportlarga va aeroportlar o'rtasida tashishlarni amalga oshiruvchi, bagaj bo'limi (otseki) mavjud bo'lgan avtobuslarda yo'lovchi ikkita bagaj o'rni uchun xak to'lagan xolda xar birining xajmi 100 sm x 50 sm x 30 santimetrdan ortik bo'lmagan va 150 dan 200 santimetr gacha uzunlikdagi buyumlarni o'zi bilan birga olib yurish xukukiga ega.

O'lchami 69-bandda ko'rsatilgan eng katta xajmlarning xatto bittasidan ortik bo'lgan bagaj belgilangan parametrlarga nomuvofik xisoblanadi.

Shahar atrofi yo'nalishlaridagi avtotransport vositalarida bagajni olib yurishga chiptalar xaydovchilar (mavjud bo'lganda - konduktorlar) tomonidan, chipta sotish kassalari tashkil etilgan yo'nalishlarning oxirgi manzillarida esa kassirlar (perron nazoratchilari) tomonidan sotiladi.

Shaharlararo va xalharo yo'nalishlarda

Yo'lovchi shaxarlararo (xalqaro) yo'nalishlardagi avtotransport vositalarida o'zi bilan birga:

a) xajmi 60 sm x 40 sm x 20 santimetr bo'lgan va o'irligi 30 kilogrammdan ortik bo'lmagan ko'l yukini, shu jumladan kafasga solingan xoldagi mayda xayvon va parrandalarni yoki bir juft chanfini (bolalar chanalarini), 150 santimetr gacha uzunlikdagi buyumni — bepul;

b) bagaj bo'limi (otseki) mavjud bo'lmagan avtobuslarda -xajmi 100 sm x 50 sm x 30 sm. dan ortik bo'lmagan va o'irligi 60 kilogrammdan ko'p bo'lmagan bagajni bitta joy uchun tarif bo'yicha xak to'lagan xolda;

v) bagaj bo'limi (otseki) mavjud bo'lgan avtobuslarda xajmi 100 sm x 50 sm x 20 santimetrdan ortik bo'lmagan, xar birining o'irligi 60 kilogrammdan ko'p bo'lmagan bagajni va 150 santimetrdan 200 santimetr gacha uzunlikdagi buyumlarni - ikkita joy uchun xak to'lagan xolda olib yurish xukukiga ega.

Bagajning o'lchamlari yuqorida ko'rsatilgan eng katta o'lchamlaridan bittasining o'lchamidan ohsa, belgilangan parametrlarga nomuvofik xisoblanadi.

Yo'lovchi o'zi bilan birga besh yoshgacha bo'lgan bir bolani bepul - aloxida o'rinsiz, besh yoshdan o'n yoshgacha bo'lgan bolani chiptaning to'lik baxosi 50 foiz chegirilgan xolda - aloxida o'rin berilgan xolda olib yurish xukukiga egadir, o'n yoshgacha bo'lgan ikki nafar va undan ko'prok bolalar olib yurilganda ulardan bittasi bepul, qolganlari - chipta to'lik baxosining 50 foizi chegirilib, aloxida o'rin berilgan xolda olib yuriladi.

YO'LOVCHILAR AVTOVOKZALLARI VA AVTOSTANSIYALARI

Reja

1. Asosiy tushunchalar
2. Avtovokzallar, avtostansiyalarning funksiyalari
3. Avtovokzallar, avtostansiyalarning ish rejimi va texnologik jarayoni

4. Avtotransport vositalari xarakatini tashkil etish va yo'lovchilarga madaniy-maishiy xizmat ko'rsatish
5. Avtovokzallar, avtostansiyalarning axborot xizmatini tashkil etish

1. Asosiy tushunchalar

«Avtomobil transporti to'rtisida»gi O'zbekiston Respublikasi Konuni, O'zbekiston Respublikasida avtomobil transportida Yo'lovchilar va bagaj tashish qoidalarida belgilangan tushunchalar va atamalar bilan birgalikda mazkur Nizomda quyidagi tushunchalar va atamalar ko'llaniladi:

avtovokzal - qoidaga ko'ra, yirik shaharlarda xalqaro, shaharlararo va shahar atrofi yo'nalishlariga xizmat ko'rsatuvchi, xodimlarni joylashtirish va yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishga, xaydovchilarni reys oldi tibbiy ko'rikdan o'tkazishga mo'ljallangan zarur xizmat, ijtimoiy-maishiy va sanitariya-gigiyena inshootlariga ega bo'lgan, ichki transport xududi, yo'lovchilar avtobuslarga chikariladigan va tushiriladigan perronlarni xamda avtotransport vositalarini qabul qilish va jo'natish uchun perronlarni, reyslar o'rtasida avtotransport vositalari to'xtab turadigan maydonchalarni, xarakatlanadigan tarkibni texnik ko'raikdan o'tkazish va supurib-sidirish postlarini xamda shahar transporti kirib kelishi va to'xtab turishi uchun mo'ljallangan vokzal oldi maydonini o'z ichiga oluvchi inshootlar majmui;

avtostansiya - qoidaga ko'ra, shaharlararo va shahar atrofi yo'nalishlariga xizmat ko'rsatuvchi, avtobuslarni qabul kilib olish va jo'natish, yo'lovchilarni avtobuslarga o'tkazish va tushirish, xizmat ko'rsatish va xizmat ko'rsatuvchi xodimlarni joylashtirish, xaydovchilarni reysdan oldin tibbiy ko'raikdan o'tkazishga mo'ljallangan, sanitariya-gigiyena inshootlari, reyslar o'rtasida avtotransport vositalari to'xtab turadigan maydonchalar bilan jixozlangan liniyali inshoot;

kassa punkti — yo'lkira chiptalari sotish va yo'lovchilarga ma'lumotnoma-axborot xizmatlari ko'rsatishga mo'ljallangan inshoot;

avtotransport vositalarini jo'natish - belgilangan yo'nalish bo'yicha avtovokzallar, avtostansiyalardan avtotransport vositalarini yo'lovchilari bilan reysga jo'natish;

kassa zali - zarur kassa apparatlari (kompyuterlar) va ma'lumotnoma - axborot ma'lumotlari bilan jixozlangan yo'lovchilarga chipta sotadigan kassirlarning ishlashi uchun mo'ljallangan joy;

yo'lovchilar oqimi - vaqt birligida muayyan yo'nalishda xaqikatda tashiladigan yo'lovchilar soni;

avtovokzal, avtostansiyaning yo'lovchilarni qabul qilish imkoniyati - mavjud texnika bilan jixozlanganlik va amaldagi texnologiya jarayonida bir sutkada avtovokzal, avtostansiya jo'natishi mumkin bo'lgan avtotransport vositalarining eng ko'p soni.

Avtovokzallar, avtostansiyalar shahar, shahar atrofi, shaharlararo va xalqaro avtomobil katnovi yo'nalishlarida yo'lovchilar tashish xarakatiga tezkor raxbarlik qilish maksadida yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish uchun shaharlar, axoli yashash

manzillari va avtomobil yo'llari trassalarida, yo'lovchilar to'planadigan va oxirgi to'xtash manzillarida tashkil etiladi.

Xar bir avtovokzal va avtostansiya avtovokzalning toifasi va avtostansiyaning darajasini tavsiflovchi o'z pasportiga ega

bo'lishi kerak. Pasportni olish uchun avtovokzal, avtostansiyaning tashkil etuvchi xo'jalik yurituvchi sub'ekt, O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligiga mazkur Nizomga ko'ra talab etilgan shakl bo'yicha ariza beradi, unga quyidagilar ilova kilinadi:

a) davlat ruyxatidan o'tkazilganligi to'g'risidagi guvoxnomaning nusxasi;

b) avtovokzal, avtostansiya tarxlari;

avtovokzal uchun-ma'muriy binoning tarxi, avtostansiya uchun xizmat xonalarining tarxi;

yo'lovchilar avtobuslarga chikariladigan maydonchalar ko'rsatilgan xolda umumiy tarx;

v) avtovokzal, avtostansiyaning qiskacha tavsifi. O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi tegishli ariza berilgan kundan boshlab 15 kun mobaynida mazkur Nizomga ko'ra talab etilgan shakl bo'yicha pasport beradi yoki pasport berishni rad etadi.

Agar ariza beruvchi tomonidan mazkur Nizomda keltirilgan xujjatlar takdim etilmasa, yoxud agar arizada ko'rsatilgan avtovokzal mazkur Nizomdagi avtovokzallarga ko'yiladigan talablarga muvofiq bo'lmasa, avtostansiya arizada ko'rsatilgan eng kam darajali avtostansiya klassiga ko'yiladigan talablarga muvofiq bo'lmasa, pasport berish rad etilishi mumkin. Boshqa sabablarga ko'ra rad etishga yo'l ko'yilmaydi. Ariza beruvchi O'zbekiston avtomobil va dare transporti agentligining sabablari ko'rsatilgan rad javobidagi muloxazalar bartaraf etilgandan keyin pasport olish uchun tegishli xujjatlarni takroran takdim etishga xaklidir.

Pasportda ko'rsatilgan avtovokzal, avtostansiya tavsifi o'zgargan takdirda yangi pasport beriladi. Bunda yangi pasport olish uchun O'zbekiston avtomobil va dare transporti agentligiga oldin berilgan pasport va avtovokzal, avtostansiyaning tegishli tavsifi o'zgarganligini tasdiqlovchi boshqa xujjatlar ilova qilingan xolda ariza beriladi. Yangi pasport mazkur Nizomda nazarda tutilgan tartibda beriladi.

2. Avtovokzallar, avtostansiyalarning funksiyalari

Quyidagilar avtovokzallar, avtostansiyalarning asosiy funksiyalari xisoblanadi:

a) *nozimlik raqbarligi* - xar bir avtotransport vositasining o'rinlar sonidan samarali foydalanishni xisobga olgan, yo'lovchilar tashish xavfsizligi normalari va qoidalariga rioya kilgan xolda avtovokzal, avtostansiya bo'yicha avtotransport vositalarining xarakatlanishi jadvaliga rioya kilinishini tashkil etish va ta'minlash, avtotransport vositalari xarakatini tartibga solish, yo'l varakalari va nozimlik xujjatlarini rasmiylashtirish, xarakatlanadigan tarkibni jixozlash va uni zarur sanitariya xolatiga keltirish, yo'lovchilarda chiptalar bo'lishini xamda yo'lkira va bagaj uchun to'g'ri xaq to'lanishini ta'minlash;

b) *axborot ishlari* - yo'lovchilarni avtovokzallar, avtostansiyalardan foydalanish va avtotransport vositasida sayoxat qilish masalalaridan o'z vaqtida va ishonchli xabardor qilish, axolini yangi ochilayotgan yo'nalishlar, avtotransport vositalari xarakatlanish jadvalidagi o'zgarishlar, ko'rsatiladigan yangi xizmat turlaridan xabardor qilish (maxalliy matbuot, radio, televideniye va xokazolar orkali), shaxar (axoli manzili) korxonalari va muassasalari bo'yicha avtotransport vositalari xarakatining reklama jadvallarini tarkatish, avtovokzallar, avtostansiyalarni jo'natilayotgan avtotransport vositalaridagi bo'sh va bo'shayotgan o'rinlar, yo'ldagi sharoitlarning o'zgarishi va avtotransport vositalarining xarakatlanish jadvalidan chetga chikishlar to'frisida o'zaro xabardor qilish;

v) *tijorat operatsiyalari* — yo'lkira chiptalari sotilganligi va bagaj tashilganligi uchun yirimlar to'plash, reysga katnaydigan avtotransport vositalarida pochta jo'natmalarini kabul kilib olish va jo'natish, bagajni yo'lovchilardan aloxida tashish uchun kabul kilib olish va rasmiylashtirish (yuk va bagaj avtomobillari xarakati tashkil etilgan yo'nalishlarda), sotilgan chiptalar va ko'rsatilgan xizmatlar uchun tashuvchilar bilan o'zaro xisob-kitob qilish (shu jumladan chiptalarni oldindan sotish, chiptalarni uyga yetkazib berish, bagajni saklash xizmatlari);

g) *yo'lovchilarga maishiy xizmat ko'rsatish* - yo'lovchilar avtovokzal, avtostansiyada bo'lgan davrda ularning maishiy extiyojlarini kondirish maksadidagi tadbirlarni amalga oshirish, madaniy-maishiy va yo'lovchilarga sanitariya-gigiyena xizmati ko'rsatishga mo'ljallangan binolarda xizmat ko'rsatish madaniyati yuksak darajada bo'lishini ta'minlash;

d) *xaydovchilarning turmushi va dam olishini tashkil etish* -kafe, yemakxona, sartaroshxona, yuvinish joylari xizmatini tashkil etish; dam olish uchun mebel bo'lgan xonalar takdim etish (ishda kamida 4 soat reyslararo tanaffusga ega bo'lgan xaydovchilar uchun), avtovokzal, avtostansiya koshida o'zokrok vakt dam olish uchun xona berish (ishda 4 soatdan ortik tanaffus kiladigan va dam olish rejimili xaydovchilar uchun);

ye) *texnik operatsiyalar* - xarakat xavfsizligini ta'minlaydgan o'zellar va agregatlarni tekshirish uchun avtotransport vositalarini reyslar o'rtasida texnik ko'raikdan o'tkazish postini tashkil etish; avtotransport vositalari salonlarini saranjomlash; avtotransport vositalarini ko'raiklash; xaydovchilarni reysdan oldin tibbiy ko'raikdan o'tkazishni tashkil etish;

j) *tashishlar xisobini yuritish va ularni o'rganish* — yo'lovchilar okimini urganish, xizmat ko'rsatiladigan yo'nalishlarda avtotransport vositalari ishini yaxshilash masalalari bo'yicha yo'lovchilarning takliflarini tuplash, xisobga olish va taxdil qilish, mana shu asosda tegishli organlarga yangi yo'nalishlar ochish, xarakat jadvalini o'zgartirish, u yoki bu yo'nalishda reyslar sonini kupaytirish, avtotransport vositasining turi yoki markasini o'zgartirish, tranzit avtotransport vositalarining to'xtab turish vaktini kiskartirish yoki kupaytirish, reysni bajarish uchun vakti kiskartirish yoki kupaytirish, yo'nalishga chikmaslik, kechikib chikishlar to'frisidagi ma'lumotlarni o'z vaktida takdim etish, yo'nalishlar va reyslar bo'yicha yo'lovchilarning tuldirilishini taxlil qilish va xokazolar;

b) *xonalar, binolar, xududlarni saqlash* - inshootlar, perronlarni o'z vaktida va sifatli ta'mirlash bo'yicha kompleks tadbirlarni bajarish, vokzal oldidagi xududni obodonlashtirish ishlari, yonginga karshi tadbirlarni amalga oshirish, avtovokzal, avtostansiyaning sakdashning sanitariya shart-sharoitlarini bajarilishi.

Avtovokzallar, avtostansiyalar va tashuvchilar o'rtasidagi o'zaro munosabatlar shartnomalar asosida ko'riladi. Bunda chiptalar sotilganligi va xizmat ko'rsatilganligi uchun tashuvchilar tomonidan avtovokzallar, avtostansiyalarga ajratmalar miqdori avtovokzal, avtostansiyaning rentabelligidan kelib chikib tashkiliy-xukukiy shakli va mansubligidan kat'i nazar tashuvchilar (shu jumladan yakka tartibdagi tadbirkorlar) uchun bir xil miqdorda belgilanishi kerak.

Chiptalar sotilganligi va xizmat ko'rsatilganligi uchun o'z vaktida xisob-kitob qilish (avtotransport vositasi reysga junatilgandan keyin 3 kun mobaynida) avtovokzal, avtostansiyaning majburiyatlaridan biri xisoblanadi.

3. Avtovokzallar, avtostansiyalarning ish rejimi va texnologik jarayoni

Avtovokzallar, avtostansiyalar uchun ish kunining boshlanish va tamom bo'lish vaqti avtobuslarning xarakatlanish jadvalidan kelib chikkan xolda avtovokzallar, avtostansiyalar raxbari tomonidan tasdiqlanadi.

Kecha-kunduz ishlamaydigan avtostansiyalar binosi yo'lovchilar kirishi uchun birinchi avtotransport vositasi jo'nashidan kamida 30 minut oldin ochik bo'lishi va xarakatlanishning sutkalik jadvali bo'yicha oxirgi avtotransport vositasi kelgandan (yoki jo'nagandan) keyin kamida 30 minutdan so'ng yopilishi kerak.

Avtovokzal, avtostansiyada uzoq vaqt dam olinadigan xonalar mavjud bo'lgan takdirda avtovokzal, avtostansiya ishining umumiy rejimidan kat'i nazar ularga kecha-kunduz kirish ta'minlanadi.

Tushki tanaffus paytida yoki yirishtirish uchun avtovokzal, avtostansiyaning yopib qo'yilishiga yo'l qo'yilmaydi. Kutish zali, ona va bola xonasi va tibbiyot punkti avtovokzal, avtostansiyaning belgilangan butun ish kuni mobaynida yo'lovchilar uchun ochik bo'lishi kerak.

Chiptalar joriy sotiladigan kassalarning ish vaqti avtovokzal, avtostansiyaning ish rejimiga muvofiq belgilanadi. Bu avtotransport vositalarining xarakatlanish jadvali bilan belgilanadi va chiptalarning barcha reyslarga o'z vaqtida va to'liq sotilishini ta'minlashi kerak.

Chiptalarni oldindan sotish kassalarining ish rejimi yo'lovchilarga kulay bulishi xisobga olinib va avtotransport vositalari xarakatlanish jadvali bilan moslashtirilmasdan maxalliy sharoitlardan kelib chikib belgilanadi.

Navbatchilik qiladigan xamda xisobotlarni kabul qilish, tushumni inkassatsiya qilish bilan bo'rluk xodimlarning ish vaqti va dam olish kunlari avtovokzal, avtostansiya ishining texnologik jarayoni asosida rejalashtiriladi.

Avtovokzal, avtostansiya raxbari, uning o'rinbosari va katta nozimning ish kuni tartibi avtotransport vositalari xarakatining jadalligiga va yo'lovchilar oqimining o'zgarib turishiga qarab mexnat to'frisidagi konunlarga muvofiq tabaqalashtirilishi mumkin.

Avtovokzal, avtostansiya ishining texnologik jarayoni avtovokzal, avtostansiya xizmatlari ishining o'qilona tashkil etilishi xamda bir sutkada avtobuslarni qabul qilish va jo'natish va yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish bo'yicha bajariladigan operatsiyalarning o'zaro aloqasi va izchilligi asosida ko'riladi.

Avtovokzal, avtostansiyaning xarakat sxemasi orkali avtobuslarning stansiya zonasiga kirishi, unda xarakat qilishi va undan chikishi belgilanadi. Xarakat sxemasini ishlab chikishda quyidagilarni nazarda tutish zarur;

- a) chikish va kirishda o'ng tomonga burilishlarni ko'llash;
- b) xarakatning xar bir yo'nalishi uchun avtotransport vositalarining atrofda ko'chalardan qayrilib kelish manzillari;
- v) avtotransport vositalarining yo'lovchilarni chikarish va tushirish platformalariga o'ng tomoni bilan (xarakat bo'yicha) ko'yish;
- g) avtotransport vositalari berilishi va jo'nab ketishida eng kam manyovr qilish;
- d) avtotransport vositalari xarakati yo'llarining yo'lovchilar o'kimi yo'li bilan kesishmasligi.

Yo'lovchilar xarakati sxemasini o'z ichiga olgan avtovokzal, avtostansiya tarxida quyidagilarning joylashishi aks ettirilishi kerak:

- a) xizmat binolari, yo'lovchilarga xizmat ko'rsatadigan binolar va yordamchi binolar, ularning vazifasi va tartib raqami;
- b) kirish va chikish eshiklari va ularning vazifasi;
- v) yo'lovchilarga ma'lumot beradigan asosiy elementlar (avtotransport vositalarining jo'nash va kelish jadvallari, chiptalar narxi jadvali, shaxarlararo katnov yo'nalishlari sxemasi).

Stansiya zonasi tarxida mavjud inshootlar va binolardan tashqari quyidagilar belgilanadi:

- a) avtotransport vositalari kirishi va chikishi yo'nalishlari va yo'lovchilarning shaxarga chikishi yo'nalishlari ko'rsatkichlarini joylashtirish punktlari ;
- b) avtotransport vositalarining reyslar oraligida to'xtab turishi uchun belgilangan joylar (postlar)ning konturlari;
- v) yo'lovchilarni chikarish va tushirish uchun avtotransport vositalari to'xtash joylari (postlar) tartib raqami bilan belgilangan xolda platformalar (perronlar)ning vazifasiga ko'ra (kelish, jo'nash, tranzit) ixtisoslashtirilishi;
- g) avtotransport vositalarini yuvish uchun zaxira postlar va ular majburiy texnik ko'rakdan o'tkaziladigan punktlar konturlari; d) yengil taksilar va boshqa avtomobillar to'xtab turish joylari va ko'rsatkichlari konturlari.

Avtovokzal, avtostansiyaning asosiy kirish joyiga tutashib ketgan stansiya zonasining bir kismi, qoidaga ko'raa, avtotransport vositalari to'xtashi uchun mo'ljallanmaydi.

Texnologik jarayonga stansiya xizmatlarining ish jadvali kiritiladi. Unda smena tarkibida navbatchilik kilayotgan xar bir xodim uchun ish va tanaffus soatlari belgilanadi.

Ichki va tashqi nozimlik aloqasi vositalari sxemasi avtovokzal, avtostansiyada mavjud bo'lgan aloqa vositalari va signalizatsiyaning (telefonlar,

teletayp, radiostansiya, selektor aloqa va xokazolar) xaqikatda joylashganligini va ularning ish vaqtini belgilaydi.

Axborot va xabar berish sxemasi avtovokzal, avtostansiya xamda avtostansiyalar o'rtasidagi avtomobil yo'llarida iqlim va yo'l sharoitlari to'frisida tezkor va shoshilinch ma'lumotlar berish tartibi, vaqti va ularning vazifalarini belgilab beradi. Favkulodda vaziyatlarda va yonfin paytida yo'lovchilar va avtovokzal, avtostansiya xodimlarini evakuatsiya qilish rejasi odamlar va moddiy boyliklarni avtovokzallar, avtostansiyalar binolaridan evakuatsiya qilish yo'llari va tartibini belgilab beradi.

Avtovokzallar, avtostansiyalar ishining texnologik jarayoni quyidagilarni tavsiflaydi:

a) xarakatni tashkil etish va yo'lovchilarga madaniy-maishiy xizmat ko'rsatish;

b) axborot xizmatini tashkil etish;

v) chipta sotilishini tashkil etish;

g) yo'lovchilarning bagaji, ko'l yuki saklanishini tashkil etish;

d) nozimlik xizmatini tashkil etish;

ye) avtovokzal, avtostansiyaning saqlash.

Avtovokzal, avtostansiya ishining texnologik jarayoni tartibiga quyidagilar ilova kilinadi:

a) xar bir platforma bo'yicha avtotransport vositalarining kelishi va jo'nashi jadvali:

b) yo'nalishlar ro'yxati, yil davrlari bo'yicha avtotransport vositalarining nozimlik xarakati jadvali;

v) barchaning e'tibori uchun osib ko'yiladigan avtotransport vositalari kelishi va jo'nashining stansiya bo'yicha jadvali.

4. Avtotransport vositalari xarakatini tashkil etish va yo'lovchilarga madaniy-maishiy xizmat ko'rsatish

Yo'lovchilarning avtovokzal, avtostansiya xududi bo'ylab xarakat qilish yo'li eng kiska bo'lishi, yo'lovchilar okimi kesishmasligi xamda shaxarlararo va shaxar atrofi yo'nalishlari uchun aloxida bo'lishi zarur.

Yo'lovchilarning jo'nash platformasi tomon xarakatining maqbul yo'nalishi binodan avtotransport vositasiga o'tishning to'liq xavfsizligi ta'minlanishini nazarda tutishi kerak.

Kutish zali avtotransport vositalari kelishi va jo'nashini kutayotgan yo'lovchilar uchun mo'ljallagan, u kulay va gigiyenik mebel bilan jixozlangan, ventilyatsiya bilan ta'minlangan bo'lishi kerak.

Ona va bola xonasi kichik yoshdagi bolalari va nogiron bolalari bo'lgan yo'lovchilar va xomilador ayollarga xizmat ko'rsatishga mo'ljallangan. Ona va bola xonasini jixozlash gigiyena talablariga javob berishi kerak. Ona va bola xonasidan foydalanganlik uchun to'lov undirilmaydi, choyshablardan foydalanganlik bundan mustasno. Kichik yoshdagi bolalari va nogiron bolalari bo'lgan yo'lovchilar chipta bilan ona va bola xonasi navbatchisi orkali navbatdan tashkari ta'minlanadilar.

Xaydovchilar uzok dam olishi uchun mo'ljallangan xonalar, shuningdek, yo'lkira xujjatlari va pasport ko'rsatilgan taqdirda to'lov evaziga tranzit yo'lovchilarga xam takdim etilishi mumkin.

5. Avtovokzallar, avtostansiyalarning axborot xizmatini tashkil etish

Axborot ishlari yo'lovchilarning avtotransport vositalarining katnoviga tegishli masalalardan tezlikda va aniq xabardor bo'lishini nazarda tutadi.

Yo'lovchilarga axborot berish quyidagilar orkali amalga oshirilishi mumkin:

a) avtovokzal, avtostansiya binosiga sxemalar, jadvallar, telema'lumotlar ko'rinishida joylashtirilgan ma'lumotnomalar vositasida;

b) ikki tomonlama aloqa orkali savollarga javob berish (radio, ma'lumotnoma);

v) avtomatik ma'lumotlar berish qurilmasi;

g) shaxar telefon tarmogi orkali ma'lumotlar berish;

d) turfun radio uzatish tarmogi orkali e'lon berish;

ye) yo'lovchilarning savollariga xodimlarning shaxsan javob berishi (ma'lumotnoma byurosi).

Barcha ma'lumotlar yo'lovchilarga bepul ma'lum kilinadi.

Yo'lovchilarning xodimlarga murojaat kilmasdan turib zarur axborotni mustakil ravishda olishiga imkoniyat yaratish bunday ma'lumotlar berishning maksadi xisoblanadi.

Quyidagilar bunday ma'lumotlar berishning asosiy elementlari xisoblanadi:

a) mazkur avtovokzal, avtostansiya tomonidan xizmat ko'rsatiladigan avtotransport katnov yo'nalishlari sxemasi va avtotransport vositalari salonlaridagi o'rindiklarning tartib rakami;

b) platformalar va postlar ko'rsatilgan xolda avtotransport vositalari jo'nashi va kelishi jadvali;

v) yo'lovchilarning yo'lkira va bagaj tashish narxi jadvali;

g) O'zbekiston Respublikasida avtomobil transportida yo'lovchilar va bagaj tashish qoidolari xamda beriladigan imtiyozlar ro'yxatidan ko'chirmalar;

d) chipta kassalari va boshqa xizmatlarning ishi, avtobuslar jo'naydigan va keladigan platformalarga chikish to'frisidagi ma'lumotlar mavjud bo'lgan ko'rsatkichlar va jadvallar.

Sxemalar, jadvallar va ko'rsatkichlarni yo'lovchilarda ayniksa paydo bo'lishi e'timoli bo'lgan savollarga tatbikan ularning avtovokzal, avtostansiyada xarakatlanishlari yo'nalishlarini xisobga olgan xolda joylashtirish zarur.

Ma'lumotnoma byurosi zarur qo'llanmalar va ma'lumot berish uchun zarur materiallar bilan ta'minlanishi zarur.

Radioretranslyatsiya tarmogi orkali quyidagi masalalar bo'yicha yo'lovchilarga axborot muntazam ravishda berib boriladi:

a) avtobuslarning kelishi;

b) avtobusga chikarish boshlanishi vakti (15 va 10 minut oldin) va avtotransport vositalari reysga jo'nashi to'frisida 5 va 3 minut oldin;

v) avtotransport vositalarining qo'shimcha reyslari ko'yilishi va ularga chiptalar sotish;

g) tranzit avtotransport vositalarining to'xtab turish vaqtlarining o'zgarishi;

d) avtotransport vositalarida bo'sh joylar borligi. Radioretranslyatsiya tarmog'i bo'yicha e'lon berish navbatchi

nozimga yuklanadi. Radioeshittirish uchun jixozlangan xona mavjud bo'lgan taqdirda ushbu majburiyatlar suxandonga yuklatilishi mumkin. Bu xolda nozimning xonasi suxandon bilan aloqa qilish uchun jixozlangan va translyatsiya tarmog'iga ulanish uchun aloxida mikrofonga ega bo'lishi kerak.

Transport xarakati va chipta kassalarining ishlashi masalalaridan tashkari radioretranslyatsiya tarmog'idan katta yoshdagi yo'lovchilar qarovisiz qolgan bolalar, yo'lovchilar unutib koldirgan ashyolar, topilgan xujjatlar to'rtisidagi singari bir martalik e'lonlar uchun foydalaniladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. B.A.Xo‘jaev «Avtomobillarda yuk va passajirlar tashish asoslari». T.: «O‘zbekiston», 2002
2. V.S.Mun «Passajirskie avtomobilnye perevozki». T.: «Ukituvchi», 1990
3. N.Arifjanova, M.YOqubov «Avtomobillarda yuk va passajirlar tashish asoslari». T.: «Fan», 2007
4. Avtomobil va daryo transportini davlat tomonidan boshqarish, tartibga solish va nazorat qilish bo‘yicha normativ-huquqiy hujjatlar to‘plami. T.: 2006

Mundarija

KIRISH	3
O`ZBEKISTON YO`LOVCHI TRANSPORTI VA UNI RIVOJLANTIRISH MASALALARI	5
YO`LOVCHILARNI TASHISH UMUMFOYDALANISH TRANSPORTI.....	16
YO`LOVCHI TRANSPORTI TURLARI VA ULARDAN FOYDALANISH DOIRASI.....	20
AVTOBUSLAR ISHINING TEXNIK-EKSLUATATSION KO`RSATKICHLARI	25
AVTOBUS YO`NALISHLARINI TANLASH VA ASOSLASH	26
AVTOBUSLAR HARAKAT JADVALI VA ULARNI TUZISH USULLARI....	31
AVTOMOBILLARDA YO`LOVCHILARNI TASHISHNI BOSHQARISH....	35
HAYDOVCHI VA CHIPTACHILAR MEHNATINI TASHKIL QILISH	40
YO`LOVCHILARNI TASHISHGA EHTIYOJ.	45
YO`L VARAQASI VA UNI QAYTA ISHLASH	46
AVTOBUSLAR RNING ISHGA CHIQISHINI TASHKIL ETISH	52
YENGIL AVTOMOBIL –TAKSILAR ISHINI TASHKIL ETISH.....	63
UMUMIY QOIDALAR.....	69
TUSHUNCHALAR VA ATAMALAR.....	69
YAGONA TANISH BELGILARI	71
SHAHAR ATROFI, SHAHARLARARO VA XALQARO YO`NALISHLARDA YO`LOVCHILAR TASHISHNI TASHKIL ETISH	71
YO`LOVCHILARGA XIZMAT KO`RSATISH SIFATI.....	78
YO`L HAQQI VA BAGAJNI TASHISH	83
YO`LOVCHILAR AVTOVOKZALLARI VA AVTOSTANSIYALARI	89
FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR	98