

Б. А. Хўжаев

# АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ ИҚТИСОДИЁТИ

*Ўзбекистон Жумҳурияти Олий ва ўрта махсус  
таълим вазирлиги олий ўқув юртларининг авто-  
транспорт мутахассислиги талабалари учун дарс-  
лик сифатида тавсия этган*

Тошкент «Ўқитувчи» 1992

Дарсликда фондлар, меҳнат ресурслари, ишлаб чиқариш чиқимлари, таннарх, баҳо, даромад, фойда, хўжалик ҳисоби сингари иқтисодий категориялар ва уларнинг автомобиль транспортида амал қилиш механизмлари, шунингдек бозор иқтисодиётига ўтиш масалалари баён қилинган.

*Тақризчилар:* иқтисод фанлари номзоди,  
профессор **Р. В. Набиев**,  
иқтисод фанлари номзодлари,  
доцентлар **Г. Т. Зокиров**,  
**А. Шоназаров**.

3203050000 — 120  
X ————— 48—92.  
353(04) — 92  
ISBN 5—645—01568—1.

© «Ўқитувчи» нашриёти, 1982 й.  
© Издательство «Ўқитувчи», 1987 г.,  
© «Ўқитувчи» нашриёти, 1992 й.,  
қайта ишланган ва тўлдирилган  
учинчи нашри.

# **1 - Б О Б .    АВТОМОБИЛЬ    ТРАНСПОРТИ    ИҚТИСОДИЁТИ ФАНИНИНГ МАҚСАДИ ВА ВАЗИФАСИ**

## **1. ТРАНСПОРТНИНГ ХАЛҚ ХЎЖАЛИГИДАГИ АҲАМИЯТИ**

Ҳамдўстлигимизда қайта қуриш йўлини амалга ошириш янгича фикрлаш ва ҳаракат қилишни тақозо этади.

Маълумки, ҳар бир тарихий давр ўзига ҳос бўлиб, конкрет мазмунга эга бўлади. Айни вақтда янги тажрибаларни, ҳаёт сабоқларини ҳисобга олиш зарур, чунки бутун умрга жавоб берувчи тўғри ва ўзгармас назарий ҳамда амалий ечимлар бўлмайди.

Айтилганларга кўра, турғунлик даврида ўрганилиб қолинган фикрлаш ва ҳаракат тарзига бутунлай барҳам бериш зарур. Барча касблардаги мутахассислар, айниқса иқтисодчилар ҳар қандай муаммони комплекс тарзда, диалектикага асосланган ҳолда, яъни ўзаро бир-бирига боғлиқликда кўриб чиқишга ўргатилмоғи лозим.

Ҳамдўстликни иқтисодий ва социал ривожлантиришнинг кенг дастурини рўёбга чиқаришда фан-техника тараққиётини жадаллаштириш, ишлаб чиқаришни техника жиҳатдан қайта қурулантириш ва қайта қуриш асосида кенгайтириш, барпо этилган ишлаб чиқариш имкониятидан жадал фойдаланиш, бошқарув системасини, хўжалик механизмини такомиллаштириш негизда иқтисодий ривожлантириш суръатлари ва самарадорлигини ошириш энг зарур вазифа бўлиб турибди.

Юксак даражада тараққий этган ҳозирги замон транспортсиз ривожланган жамият негизини яратиб бўлмайди. Чунки транспорт мамлакат ишлаб чиқарувчи кучларининг муҳим таркибий қисмидир.

Транспорт ҳар қандай ижтимоий тузумнинг зарур воситасидир. Ишлаб чиқарувчи кучларнинг ўсиши, ижтимоий тузумнинг ўзгариши билан транспорт воситалари ҳам ўзгаради, ривожланади. Бундай ўзгариш баъзан умумий ривожланишдан илгаридека борса, баъзида орқада қолади. Транспорт воситалари ўсиши умумий ривожланишдан орқада қолганда жамият ривожига тўсиқ бўлади ва бу нарса транспорт воситалари тараққиёти суръатларини жадаллаштириш заруриятини вужудга келтиради.

Бизнинг ҳамдўстлигимиздек катта ҳудудда транспорт алоҳида муҳим роль ўйнайди. Айтганларидек, ҳам иқтисодий, ҳам сиёсий, таъбир жоиз бўлса, ҳам психологик роль ўйнайди.

Транспорт халқ хўжалигининг буюмлар ишлаб чиқариш жараёнини давом эттириб, уни ниҳоясига, яъни истеъмол доирасигача етказувчи соҳасидир. Демак, транспортнинг умумжамят ишлаб чиқаришидаги асосий вазифаси саноат, қишлоқ хўжалиги ва бошқа тармоқларни ўзаро

бирлаштиришдан иборатдир. Бир томондан, ташиш ҳажми, юк оқимлари йўналишлари ва транспорт техникаси воситаларининг ривожӣ, халқ ҳўжалиги тармоқларида ишлаб чиқариладиган маҳсулотлар миқдори, уларни ишлаб чиқариш ва истеъмол қилиш жойларининг ҳамдўстликда жойлашганлигига, иккинчи томондан, мавжуд йўлларнинг ўткази олиш қобилияти маҳсулотлар ишлаб чиқариш ҳажмига ва уларнинг қаерда жойлашганлигига боғлиқдир. Шунингдек, транспорт ишлаб чиқаришнинг улкан истеъмолчи соҳаси бўлиб, унинг ишлаб чиқарилган маҳсулотлар ҳажми ва таркибига ўтказадиган таъсири ҳам каттадир.

Транспортнинг яхши ишлашини белгилловчи муҳим омиллардан бири унинг юк ташиш мунтазамлигидир. Зарур маҳсулот, хом ашё, эҳтиёт қисмлар, ёнилғилар ўз вақтида ва мунтазам ташилгандагина уларнинг омбордаги жамғармаси энг кам миқдорда бўлиши мумкин.

Табиат бойликларидан фойдаланиш ва уларни ташишда ҳам транспорт алоҳида ўрин тутати. Агар замонавий транспорт воситалари ва ривожланган йўллар бўлмаса, табиат бойликларидан унумли фойдаланиш кийин бўлади.

Транспорт нуқул ҳўжалик вазифаларини ҳал этишдагина муҳим бўлмай, балки йўл тармоғини ривожлантириш, қишлоқни шаҳарга яқинлаштириш, масалан, кадрларнинг қишлоқда мустақкам ўрнашиб қолишига ҳам кўп даражада кўмаклашади. Бундай қилиш катта социал вазифани ҳал этишга — меҳнат ресурсларидан оқилона фойдаланишга ҳам ёрдам беради.

Давлат мудрофаа қудратини оширишда ҳам транспортнинг роли муҳимдир. Бу соҳада темир йўл ва автомобиль транспортларининг аҳамияти айниқса каттадир, чунки армия қисмлари ва мудрофаа воситаларини бир жойдан иккинчи жойга кўчириш асосан транспортнинг шу икки тури ёрдамида бажарилади. Ҳозирги кунда автомобиль транспорти армиядаги барча техника бўлинмаларининг ажралмас қисми бўлиб қолган.

Транспорт ҳамдўстликда ғоят кўп ва хилма-хил ишларни бажаради. У одамларнинг кундалик алоқаларини, барча жумҳуриятлар, вилоят, ўлка ва ноҳиялар ўртасидаги мунтазам алоқаларни таъминлайди, одамларнинг маданият ютуқларидан кенг баҳраманд бўлишига хизмат қилади. Транспорт тармоқларининг кенг ривожланганлиги, юқори ташиш тезлиги ва уларнинг замонавий бўлиши пассажирлар ташиш даражасининг ўсишига катта таъсир кўрсатади. Пассажирлар ташувчи транспортларнинг ўсиш даражасини белгилашда уларнинг иқтисодий кўрсаткичларигина эътиборга олиниб қолмай, балки масаланинг ижтимоий томонларига ҳам катта эътибор берилиши лозим. Пассажирлар ташувчи транспортларнинг муҳим вазифаси — кишиларнинг ўзаро алоқасини кенгайтириш, тажриба алмашиш, уларнинг маданий савиясини оширишга хизмат қилишдан иборат бўлиши керак. Қишлоқларни шаҳарлар билан бирлаштирувчи пассажир транспорти ишини кенг йўлга қўйиш шаҳар билан қишлоқ ўртасидаги муҳим тафовутларни камайтиришнинг катта омили ҳисобланади.

Турли хил ва ҳажмдаги юкларни ташишда транспорт халқ ҳўжалигида жуда катта ўрин тутати. Ҳамдўстликдаги транспортнинг

барча турдаги воситалари билан бажарилган юк ташиш иши (юк обороти ўлчами ткм) 1990 йилда 8173,4 млрд. ткм ни ташкил этди ва у 1940 йилдаги даражадан 16,5 баравар кўп бўлди (шу йиллар ичида саноатнинг ялпи маҳсулоти 20,5 баравар ошди). Ўзбекистонда эса 1990 йилдаги транспорт юк обороти 1940 йилдагига нисбатан 20 баравардан зиёд ортиқ бўлди.

Хом ашёлар, асбоб-ускуналар, ярим тайёр маҳсулотлар, ёкилғи ва бошқа турли хил маҳсулотларни саноат тармоқлари ва корхоналар ўртасида ташиш транспорт ёрдамида амалга оширилади. Кишлоқ хўжалигига минерал ўғитлар, машиналар, ёкилғи, истеъмолчиларга кишлоқ хўжалик маҳсулотлари етказиб беришда транспорт катта роль ўйнайди.

Саноат ва кишлоқ хўжалиги тармоқларининг узлуксиз ривожланиши, хўжаликлараро иқтисодий алоқалар кўлами ва турларининг ортиб бориши транспорт воситаларининг мунтазам ишлашини тақозо этади.

Корхоналар ишлаб чиқариш жараёнида транспортдан кенг фойдаланади. Унинг ёрдамида корхона ичида турли хил хом ашёлар, ярим тайёр маҳсулотлар, ёкилғи сингарилар омборлардан иш жойига, тайёр маҳсулотлар эса иш жойидан омборларга ташилади ва ҳоказо.

Корхоналарнинг ишлаб чиқариш қуввати, оғир меҳнат талаб қиладиган ишлар қанчалик механизациялаштирилганлиги ва технологик жараёнлар қандай ташкил этилганлигини корхона ичида транспорт воситаларининг қайси турларидан фойдаланилаётганлигига қараб билиб олиш мумкин.

Аҳолини бир ердан иккинчи ерга ташишда транспортнинг аҳамияти йилдан-йилга ортиб бормоқда. Бу ишни асосан пассажир транспорти амалга оширади.

Ҳамдўстлик бўйича 1990 йилда барча турдаги транспорт воситалари ёрдами билан 1315,8 млрд. пасс. км ўлчамидаги иш бажарилган бўлиб, бу 1940 йилдагига нисбатан 11 бараварга яқин кўпдир.

Пассажирлар транспортининг асосий вазифаларидан бири меҳнаткашларни ўз вақтида иш жойига ва ишдан уйларига элтиб қўйиш, иш давомида ишчи ва хизматчиларни корхоналар ўртасида ташишдан иборатдир. Бундан ташқари, пассажир транспорти аҳолининг бевосита ишлаб чиқариш билан боғлиқ бўлмаган кўпдан-кўп юмушларини бажаришларида, уларни дам олиш уйлари ва санаторияларга қисқа муддат ичида элтиб қўйишда катта аҳамиятга эгадир. Сўнгги йилларда турли транспорт воситалари ёрдамида ҳамдўстлигимиз бўйлаб ва чет эл давлатларига саёҳат қилиш меҳнаткашлар орасида кенг тарқалди.

Халқаро алоқаларни кенгайтириш ва мустаҳкамлаш ишида ҳам транспортнинг роли катта. Халқаро савдо, сайёҳлик ва бошқа алоқаларнинг ривожланиши, фан ва техника, маданият ҳамда спорт соҳаларидаги муносабатларнинг юксалиши транспорт воситалари ва алоқа йўлларининг ривожланганлигига кўп жиҳатдан боғлиқдир.

Булардан ташқари, ҳамдўстликчи ва давлатлараро товар оборотининг ривожланишида ҳам транспортнинг аҳамияти жуда муҳимдир. Аҳолини саноат ва озиқ-овқат моллари билан ўз вақтида таъминлаш транспортнинг асосий вазифаларидан биридир.

Кишиларни ва турли хил юкларни бир ердан иккинчи ерга элтишда транспорт хизмат қилиб, ҳамдўстлик иқтисодиётига ҳар тарафлама ижобий таъсир кўрсатади.

Шу билан бирга транспорт металл, тошқўмир, нефть, ёғоч, электр қуввати ва хоказо хом ашё ва қувватларни қўплаб истеъмол қилувчи йирик тармоқлардан биридир.

Ҳамдўстликда саноат ва транспорт турларининг кенг қўламда ва юқори даражада ривожланиши натижасида локомотивсозлик, кема-созлик, автомобилсозлик, самолётсозлик каби янгидан-янги саноат-транспорт тармоқлари вужудга келиб, улар фан ва техниканинг сўнгги ютуқлари негизида муттасил юксалиб бормоқда.

Ҳамдўстлик транспорт корхоналарида 8,7 миллиондан ортиқ ишчи ва хизматчилар банд бўлиб, улар халқ хўжалигида хизмат қилувчи барча меҳнаткашларнинг 7 фоизга яқинини ташкил қилади. 1990 йил 1 январда халқ хўжалигининг алоқа ва транспорт тармоғида банд бўлган асосий ишлаб чиқариш фондлари 396 миллиард сўмдан ортиқ бўлиб, халқ хўжалиги асосий ишлаб чиқариш фондининг 14,1 фоизини, ишлаб чиқариш айланма фондлари эса 23,9 миллиард сўмдан ортиқ бўлиб, халқ хўжалиги ишлаб чиқариш айланма фондларининг 2,5 фоизини ташкил қилди.

Кейинги йилларда мамлакат миқёсида барча турдаги транспорт воситалари билан халқ хўжалиги юкларини ташиб беришга йилига 50 миллиард сўмдан ортиқ маблағ сарф қилинмоқда, бу саноат ва қишлоқ хўжалигида ишлаб чиқарилаётган жами маҳсулот қийматининг 4,7 фоизига тенг келади.

## **2. ТРАНСПОРТНИНГ МОДДИЙ НЕЪМАТЛАР ИШЛАБ ЧИҚАРИШДАГИ ЎЗИГА ХОС ХУСУСИЯТЛАРИ**

Ишлаб чиқарувчи кучларнинг ривожлана бориши ва ижтимоий меҳнат тақсимоли натижасида турли ишлаб чиқариш тармоқлари вужудга келади. Ишлаб чиқариш тармоқларига ундирма (фойдали қазилма бойликлар ишлаб чиқариш) саноат, қишлоқ хўжалиги, ишлама саноати, транспорт ва шу кабилар қиради.

Иқтисодиётда транспортнинг аҳамиятини кўрсатиб бериш билан бирга унинг одамлар фаолиятига оид ишлаб чиқариш соҳаларидан бири эканлигига катта аҳамият бериб, К. Маркс бундай дейди: «Ундирма саноат, қишлоқ хўжалиги ва ишлама саноатидан ташқари моддий неъматлар ишлаб чиқаришнинг тўртинчи соҳаси ҳам борки, бу соҳа ҳам ривожланиш жараёнида ишлаб чиқаришнинг турли босқичларини — хунармандчилик, мануфактура ва машиналашган ишлаб чиқариш босқичларини босиб ўтади. Бу транспорт саноати бўлиб, у одамларни ташийдими ёки товарлар ташийдими, барибир»<sup>1</sup>.

Ҳар бир саноат ўзига хос моддий-техника базасига ва ишлаб чиқаришнинг технологик хусусиятларига эгадир. Бу хусусиятлар ишлаб чиқаришда меҳнат воситалари, ишлаб чиқариш жараёнининг

<sup>1</sup> Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения, 26-том, II қисм, 422-бет.

характери, меҳнатни ташкил қилиш, ишчилар малакаси, ишлаб чиқариладиган маҳсулотларнинг халқ хўжалигида касб этадиган аҳамиятида ўз ифодасини топади.

Транспортнинг моддий-техника базаси ва иқтисодий хусусияти бошқа тармоқлардагидан жиддий фарқ қилади.

Саноат ва қишлоқ хўжалик тармоқларида яратилган тайёр маҳсулот ишлаб чиқариш жараёнларида истеъмол қилинадиган маҳсулотлардан ажралиб туради. Бу тармоқларда меҳнат воситалари (бинолар, машиналар, ускуналар ва ҳоказо) ва меҳнат ашёлари (ҳом ашё, ярим фабрикат маҳсулотлар ва шу кабилар) ишлатилади. Ишлаб чиқариш жараёни тугагандан сўнг улар қиймат ва истеъмол қиймати сифатида ўзгаради, фақат ташқи белгиларинигина ўзгартириб қолмасдан, янги жисмоний ва кимёвий хусусиятларга ҳам эга бўлади.

Саноат ва қишлоқ хўжалик тармоқларида ишлаб чиқарилган маҳсулот сотилгунга қадар жамғарилиб бориши ва омборларда сақланиб турилиши мумкин. Ишлаб чиқариш жараёнини тугаллаш учун тайёр маҳсулотларни истеъмолчиларга етказиш ва сотиш лозим. Бу эса асосан муомала доирасида амалга оширилади. Транспорт ишлаб чиқаришнинг муомала соҳасидаги давоми бўлиб, у ҳар бир ишлаб чиқариш жараёнини ниҳоясига етказди.

Тайёр маҳсулотларни ишлаб чиқариш доирасидан муомала доирасига етказишда транспорт ҳал қилувчи аҳамиятга эгадир. Ишлаб чиқариш жараёнининг давоми сифатида транспорт вазифасига К. Маркс катта аҳамият бериб, бундай дейди: «... бир жараён маҳсулотининг ишлаб чиқариш воситалари тарикасида бошқа жараёнга ўта олиши транспорт ва алоқа воситаларининг қанчалик ривожланганлигига боғлиқдир. Бунда транспортнинг арзон бўлиши катта роль ўйнайди»<sup>1</sup>.

Транспорт муомала доирасида тайёр маҳсулотни ташиш билан ишлаб чиқаришнинг барча тармоқлардаги моддий неъматлар ишлаб чиқариш жараёнини давом эттиради ва ишлаб чиқариш доираси билан истеъмол доирасини бир-бирига боғловчи восита бўлади.

Транспорт тармоғида ҳам ишлаб чиқариш жараёни киши меҳнати ва ишлаб чиқариш воситаларидан унумли фойдаланиш орқали амалга оширилади, натижада маҳсулотнинг янги қиймати вужудга келади. Демак, транспорт ҳам моддий ишлаб чиқариш соҳасига қиради. Лекин транспортнинг ишлаб чиқариш фаолияти қуйидаги хусусиятларга кўра бошқа ишлаб чиқариш тармоқларидан жиддий фарқ қилади. Транспорт соҳасидаги ишлаб чиқариш жараёнида моддий неъматлар ишлаб чиқарувчи бошқа тармоқлар сингари ҳом ашё ва ярим тайёр маҳсулотлар, бир ердан иккинчи ерга ташилиши лозим бўлган маҳсулотлар транспортнинг меҳнат ашёси ҳисобланади. Бу маҳсулотлар ташилганда истеъмол қиймати сифатида кўпаймайди, балки уларнинг қийматига қиймат қўшилади. Транспортнинг бу асосий хусусиятларини К. Маркс бундай ифодалаган: «... бу ерда ишлаб чиқариш жараёнидан ажратилиши мумкин бўлган маҳсулот учун эмас, балки ана шу ишлаб чиқариш жараёнининг ўзи учун ҳақ тўланади

<sup>1</sup> Маркс К. «Капитал». Тошкент, «Ўздавнашр», 1958, 2-том, 153-бет.

ва унинг ўзи истеъмол қилинади. Фойдали эффектдан фақат ишлаб чиқариш жараёни вақтидагина фойдаланиш мумкин; бу эффект ана шу жараёндан фарқ қилувчи истеъмол сифатида мавжуд бўлмайди<sup>1</sup>.

Транспорт янги маҳсулот яратмаса ҳам, лекин ишлаб чиқариш соҳаларидан бири эканлигини исботлаш учун К. Маркснинг «Капитал» асарига мурожаат қиламиз. Асарда бундай дейилган: «Ҳар қандай ишлаб чиқариш жараёнида меҳнат буюмларининг ва бунинг учун зарур бўлган меҳнат воситалари ва иш кучларининг жойдан-жойга қўчиши катта роль ўйнайди, масалан, пахта кардировка ишхонасидан ип йиғириш ишхонасига ташилади, қўмир кондан ер юзига чиқарилади»<sup>2</sup>.

Бинобарин, транспорт иштирокисиз бирорта ҳам ишлаб чиқариш жараёни бўлиши мумкин эмас, транспорт ҳар қандай ишлаб чиқариш жараёнининг ажралмас қисмидир. Транспорт ишлаб чиқариш жараёни ичидагина қатнашиб қолмайди. Бу тўғрида К. Маркс бундай дейди: «Тайёр товар тариқасида товар маҳсулоти бир мустақил ишлаб чиқариш жойидан масофа жиҳатдан ундан узокроқдаги бошқа жойга ташилганида ҳам худди шундай ҳодиса бўлади, лекин каттароқ масштабда бўлади. Маҳсулотни бир ишлаб чиқариш жойидан бошқа жойга ташишдан кейин тайёр маҳсулотларни ишлаб чиқариш соҳасидан истеъмол соҳасига ташиш лозим бўлади. Маҳсулот шу ҳаракатларни охирига етказишдагина истеъмолга тайёр бўлади»<sup>3</sup>. Бошқача қилиб айтганда, агар транспорт бирон маҳсулотни ишлаб чиқариш жараёнидан истеъмол жараёнига етказиб бермаса, маҳсулотни тайёр деб бўлмайди, чунки бу тақдирда истеъмол талаби қондирилмаган бўлади. Яна шуни айтиб ўтиш керакки, ишлаб чиқаришнинг ҳар қандай маҳсулот ишлаб чиқарувчи соҳа учун характерли бўлган қуйидаги уч таркибий қисми транспортдаги ишлаб чиқаришга ҳам тааллуқлидир. Буларга меҳнат ёки транспорт воситалари, меҳнат ашёлари ёки транспортдаги юк ва пассажирлар ҳамда кишиларнинг мақсадли фаолияти, яъни меҳнат киради.

Транспорт ишлаб чиқариш соҳаларидан бири бўлиши устига ўзига хос ишлаб чиқариш жараёнига ва ўз маҳсулотига эга бўлган тармоқ ҳамдир. Бу тўғрида К. Маркс бундай дейди: «Одамлар ва товарлар транспорт воситалари билан бирга ҳаракат қиладилар ва уларнинг ана шу ҳаракати, уларнинг бир жойдан иккинчи жойга қўчиши транспорт воситалари вужудга келтирадиган ишлаб чиқариш жараёнидир»<sup>4</sup>. Демак, транспортдаги ташиш жараёни ҳам транспорт маҳсулоти ҳисобланади.

Модомики, транспортда моддий шаклдаги янги маҳсулот (истеъмол қиймати) яратилмас экан, транспорт маҳсулотини сотиш учун ҳам қўшимча маблағ талаб қилинмайди. Транспорт маҳсулотини истеъмол қилиш транспорт ишлаб чиқариш жараёни билан бир вақтда амалга

---

<sup>1</sup> Маркс К. «Капитал». Тошкент, «Ўздавнашр», 1958, 2-том, 58—59-бетлар.

<sup>2</sup> Ўша жойда 161-бет.

<sup>3</sup> Ўша жойда, 161—162-бетлар.

<sup>4</sup> Маркс К. «Капитал», Тошкент, «Ўздавнашр», 2-том, 58-бет.

ошади. Юклар транспорт воситалари билан бирга ҳаракатда бўлади ва унинг ана шу ҳаракати бир жойдан иккинчи жойга кўчиришда намоён бўлади. Шу нуқтаи назардан қаралганда, транспорт ҳар қандай истеъмол маҳсулоти яратувчи ишлаб чиқариш соҳаларига нисбатан анча мураккаб соҳадир.

Транспортнинг яна бир ўзига хос хусусияти ишлаб чиқариш воситаларининг доимий ҳаракатда бўлишидир (яъни динамиклигидир). Бунга қуйидагича таъқослаш орқали кўрсатиш мумкин. Ҳар қандай (ишлама ёки ундирма) саноат соҳасининг асосий ишлаб чиқариш воситалари (қувват жиҳозлари, айрим двигателлар, ҳар хил машина ва дастгоҳлар ва ҳоказо) бир ерда доимий ўрнатилган бўлиб, ўз маҳсулотларини корхона ичида ишлаб чиқаради. Транспортда эса ишлаб чиқариш жараёнининг асосий қисми бўлган ҳаракатланувчи составлар ҳар доим юк ва пассажирларни жўнатиш жойидан етказиб бориш жойига ташиши шарт, ваҳоланки, ташиш жараёни тугаллангандан сўнг транспортнинг шу жой учун кераги ҳам бўлмаслиги мумкин. Бундай ҳолларда ҳаракатланувчи составлар юк ва пассажирлар ташиш учун бошқа жойларга юборилади. Транспорт воситалари мунтазам маршрутларда юк ортилган ҳолда ёки салт ҳаракат қилади. Ишлаб чиқариш жараёнида транспортнинг бу хусусияти кўпинча янги муаммоларни туғдириши мумкин.

Ҳамдўстлик ҳудудида тарқоқ ҳолда жойлашган, кўп турли ҳаракатланувчи составлари бўлган транспорт корхона ва хўжаликлари-ни жуда катта динамик система дейиш мумкин. Таркиби бўйича транспорт соҳалари барча моддий буюмлар ишлаб чиқарувчи соҳалардан фарқ қилувчи мураккаб системадир. Шунга ҳам айтиб ўтиш керакки, транспортнинг иши ва ривожланиши, аввало, моддий буюмлар ишлаб чиқариш соҳаларининг самарадорлигини оширишга қаратилган бўлиши керак.

Юқорида айтилганидек, юк ва пассажирларни бир жойдан иккинчи жойга ташиш транспортнинг асосий маҳсулотидир.

Транспорт ишини ўлчаш учун ўлчов бирлиги қилиб юк ташишда тонна-километр ва тонна, автобусларда пассажирлар ташишда эса пассажир-километр ва пассажирлар сони қабул қилинган.

Транспортда юк ва пассажирлар ташиш асосий ишлари қуйидаги уч таркибий қисмга бўлинади:

- 1) транспорт воситаларига юк ортиш ёки пассажирлар чиқариш;
  - 2) юк ва пассажирларни бир жойдан иккинчи жойга ташиш жараёнининг ўзи;
  - 3) транспорт воситаларидан юк ёки пассажирларни тушириш,
- Юк ва пассажирларни бир жойдан иккинчи жойга ташишда уларни ортиш (чиқариш) ва тушириш таркибий қисмлари ташиш жараёнининг ажралмас қисмидир.

Юк ва пассажирларни транспортда бир жойдан иккинчи жойга ташиш ҳам ишлаб чиқариш, ҳам муомала доирасига тааллуқлидир. Ҳар бир корхона ичидаги юкларни ташиш корхонанинг ички транспорти (кран, конвейер, корхона ичидаги автомобиль ва темир йўл каби транспорт воситалари) ёрдамида амалга оширилади. Корхона ичидаги

транспорт ёрдамида бажариладиган иш шу корхона ишлаб чиқаришининг таркибий қисми ҳисобланади.

Муомала доирасидаги транспорт турли корхона тармоқлари ўртасида ишлаб чиқариш алоқаларини ўрнатувчи восита ҳисобланади. Бундай алоқалар мустақил транспорт корхоналари ва ҳўжаликлари томонидан амалга оширилади.

Транспортнинг қай ҳолатда эканлиги ва унинг иш бажариш даражаси муомала вақтига ва муомала ҳаражатиға жиддий таъсир этади. Юкнинг йўлда кам ёки узок вақт давомида бўлиши транспорт воситасининг иш тезлигига боғлиқ бўлиб, у муомала ҳаражатларининг кўп ёки оз бўлишиға таъсир кўрсатади.

Транспорт маҳсулотининг қиймати ҳам моддий ишлаб чиқаришнинг бошқа ҳамма тармоқларига ҳос бўлган иқтисодий конунлар билан белгиланади. Юк ташиш учун транспорт воситаларидан моддийлаштирилган эски меҳнат ва транспортда сарф қилинган ижтимоий меҳнат қиймат ҳосил қилади. Юк ташиш натижасида ҳосил бўлган қиймат ташилган буюм қийматиға қўшилади. Демак, маҳсулотнинг ишлаб чиқарилган жойидаги қийматиға нисбатан истеъмол қилинадиган жойидаги қиймати ҳийла кўпроқ бўлади. Бу икки қиймат ўртасидаги фарқнинг (бошқа ҳаражатларни ҳисобға олмаганда) бир қисми муомала доирасидаги чиқимға тенг, иккинчи қисми эса транспорт корхоналари ва ҳўжаликларининг соф даромадини ташкил этади.

Транспортда қилинадиган ҳаражатларнинг миқдори, баъзи сабабларға кўра, унинг техника билан қай даражада жиҳозланганлигига ҳам боғлиқ. Ҳозирги замон транспорт воситалари киши меҳнатини ортиқча сарф қилишни талаб қилмайди, чунки улар юксак техник-эксплуатацион кўрсаткичларға эгадирлар. Шунинг учун сарфланадиган вақт ва ҳаражатлар нисбатан оз бўлади. Транспорт чиқими миқдори унда банд бўлган ишчилар меҳнатининг унумдорлигига ҳам анча боғлиқдир. Меҳнат унумдорлиги қанча юқори бўлса, ҳаражат шунча кам бўлади.

Юк ва пассажирлар ташиладиган масофанинг узок-яқинлиги, юklar ҳажми ва вазни қилинадиган ҳаражатнинг ошиши ёки камайишининг объектив сабаблари ҳисобланади. Юк миқдори ва пассажирлар сони қанча кўп ва ташиладиган масофа қанча узок бўлса, ташиш учун шунча кўп меҳнат ва маблағ сарф қилинади. Ишлаб чиқарувчи кучларнинг мамлакат ҳудудида режали жойлаштирилиши транспорт ҳаражатларига бевосита таъсир этади. Саноат ва қишлоқ ҳўжалик корхоналарининг ривожланиб бориши, хом ашё, ёкилғи, қувват манбаларига яқинроқ жойлашиши, иш кучларининг ҳамдўстлик ҳудуди бўйича тўғри тақсимланиши иқтисодий нўҳиялараро ҳамда ҳар қайси иқтисодий нўҳия ичида янги алоқалар пайдо бўлишиға қулай шароит яратиб беради. Бу эса, ўз навбатида кўрсаткичли транспорт турларининг ривожланишиға имконият туғдиради.

### 3. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ ИҚТИСОДИЁТИ ФАН СИФАТИДА

Иқтисодий фанлар асосини ижтимоий ишлаб чиқариш муносабатларини ўрганадиган сиёсий иқтисод фани ташкил қилади. Бу

муносабатлар мулкчилик, тақсимот, айирбошлаш ва истеъмол муносабатларини ўз ичига олади. Халқ хўжалигининг ҳамма тармоқлари сиёсий иқтисод қонунлари, яъни иқтисодий тараққиёт қонунлари талабига мувофиқ равишда ривожланади. Хўжаликларнинг конкрет соҳаларида объектив иқтисодий қонунлар ҳаракати хусусиятларини бошқа иқтисодий фанлар — аниқ соҳа иқтисодий фанлари ўрганади. Буларга саноат иқтисодиёти, қишлоқ хўжалик иқтисодиёти, транспорт иқтисодиёти каби фанлар киради. Аниқ соҳа иқтисодиёти фанлари ҳар бир тармоқ доирасидаги ишлаб чиқариш муносабатларини ўрганиб, ишлаб чиқаришнинг ҳамма босқичларида энг кам маблағ ва меҳнат сарфлаб, энг кўп маҳсулот олиш учун хўжаликка раҳбарлик қилиш ва уни режалаштириш усуллари текширади.

Моддий ишлаб чиқаришнинг ҳар қайсиси, ўз навбатида, унинг таркибига кирувчи талай айрим тармоқлардан ташкил топади. Масалан, саноатнинг 30 дан ортиқ тармоғи бўлиб, шулардан транспорт — темир йўл транспорти, сув транспорти, автомобиль транспорти, ҳаво транспорти, қувур транспорти каби турларга бўлинади.

Бу хилма-хил транспорт турлари тараққиёти қонунларининг умумийлиги, ишлаб чиқариш жараёни ва яратилган маҳсулот хусусиятининг ўхшашлиги туфайли улар ягона ишлаб чиқариш-транспорт системасига бирлаштирилган.

Лекин транспортнинг айрим турлари ўртасида баъзи тафовутлар ҳам мавжуддир. Ҳар бир транспорт турининг ҳамдўстлик ягона транспорт системасида тутган ўрни ва аҳамияти меҳнатни ташкил қилиш ва ишчилар малакаси, моддий-техника базасининг тузилиши, ишлаб чиқариш бўлимларининг қувват билан таъминланиши, юк ва пассажирлар ташиш хусусияти билан, шунингдек турли алоқа йўлларидан фойдаланиш, ишлаб чиқариш фаолиятининг сон ва сифати каби кўрсаткичлар билан белгиланади.

Транспорт жараёни таркибий қисмларининг ўзаро таъсири ёки муносабати масалалари, техника тараққиёти ва ҳар бир транспорт туридан тежамкорлик билан фойдаланиш каби масалалар транспорт турлари шохобчалари иқтисодиёти, яъни темир йўл транспорти иқтисодиёти, сув транспорти иқтисодиёти, автомобиль транспорти иқтисодиёти каби фанларнинг мақсади ва вазифаси ҳисобланади.

Демак, автомобиль транспорти иқтисодиёти фани транспорт иқтисодиёти умумий фанининг таркибий қисми бўлиб, ҳамдўстлигимизда автомобиль транспортининг ривожланиш қонуниятлари ва хусусиятларини, жамият қурилишининг турли босқичларида автомобиль транспорти олдида давлат қўйган аниқ сиёсий-хўжалик вазифаларини амалга ошириш усуллари ва йўллари ўрганади.

Ҳамдўстликдаги ягона транспорт системасининг асосий таркибий қисми бўлган автомобиль транспорти транспортнинг бошқа турларидан фарқ қилиб, ўзига ҳос ишлаш доирасига эга. Автомобиль транспорти асосан қисқа масофаларда қатнаб, ташиш қобилияти унча катта бўлмаган транспорт воситалари ёрдамида шаҳарлар ичида ва шаҳар атрофида, ноҳия ва вилоят ҳудудларида юк ва пассажирлар ташийди. Ташиш қобилияти унча катта бўлмаган автомобиль транспорти воситалари ёрдамида юк ва пассажирларни қисқа

масофада бир жойдан иккинчи жойга ташиш бажарилган иш бирлигига нисбатан кўп маблағ ва меҳнат сарфлашни талаб қилади. Шу сабабли автомобиль транспорти бошқа транспорт турларига нисбатан кўпроқ меҳнат ва маблағ сарфланадиган транспорт ҳисобланади.

Автомобиль транспорти иқтисодиёти фани ҳўжалик ишлаб чиқариш фаолиятини режалаштириш ва бошқариш усулларини такомиллаштиришга, автомобиль транспорти корхоналари ишчиларининг иш ҳақи ва меҳнатини ташкил қилишни яхшилашга, меҳнат унумдорлигини оширишга, ҳаракатланувчи составларни ишлатиш харажатларини тежашга, тўла ҳўжалик ҳисобини жорий қилиш ва автомобиль транспорти корхоналари фаолиятининг фойдалилигини оширишга катта аҳамият беради.

Автомобиль транспортининг моддий-техника базаси йил сайин такомиллаштирилиб, янги-янги автомобиль моделлари ва турлари кенг жорий қилинмоқда. Автомобиль ва тиркамаларга техник хизмат кўрсатиш ва уларни тузатишдаги оғир меҳнат жараёнлари механизациялаштирилмоқда, юқори сифатли асфальт ва цемент-бетон ётқизилган автомобиль йўллари қурилмоқда.

Ҳар томонлама ўсиб бораётган техника тараккиёти автомобиль транспорти иқтисодиётини чуқур ўрганишни тақозо этмоқда. Асосий ва айланма фондлардан самарали фойдаланиш, биринчи навбатда ҳаракатланувчи составларни ишлатишнинг иқтисодий самарасини ошириш автомобиль транспорти корхоналарининг асосий вазифаларидан биридир. Шу билан бирга янги техникага, иш жараёнларини механизациялаш ва автоматлаштиришга сарф қилинадиган капитал маблағларнинг самарадорлигини ошириш, илғор иш усулларини жорий этиш ҳам муҳим аҳамиятга эга бўлиб, автомобиль транспорти иқтисодиётининг таркибий қисмларидан ҳисобланади.

Автомобиль транспорти иқтисодиёти фани ташиш жараёнини ташкил қилишни ва транспортда ишлаб чиқарувчи кучлар тараккиётини ўрганувчи фанлар билан чамбарчас боғлиқдир.

Автомобиль транспортининг ривожланиши мамлакатимиздаги ягона транспорт системаси ривожига бевосита ижобий таъсир этади ҳамда шу системанинг ривожланиш қонуниятларига бўйсунди. Шунинг учун ҳам ушбу транспорт системасида автомобиль транспортининг тутган ўрни шу система таркибий қисмлари техник-иқтисодий хусусиятларини ўзаро боғлаб ўрганиш йўли билан аниқланади.

Транспорт айрим турлари фаолиятини ўзаро мослаштириш, улардан ҳар бирининг ишлаш доирасида юк ва пассажир ташиш ишини оқилона тақсимлаш, транспорт воситаларидан самарали фойдаланиш ва бошқалар автомобиль транспорти иқтисодиёти фанини ўрганишдаги асосий вазифалардан ҳисобланади.

Ишлаб чиқарувчи кучларни оқилона жойлаштириш юк ташишнинг ўртача масофасини қисқартиради ва маҳаллий транспорт турларининг, аввало, мавжуд автомобиль транспортининг аҳамиятини оширади.

Автомобиль транспорти иқтисодиёти фанини чуқур ўрганиш юк ва пассажир ташишда меҳнат ҳамда маблағ кам сарфланадиган транспорт турларини танлашга, транспорт воситаларидан самарали фойдаланишга ёрдам беради. Давлатлар халқ ҳўжалигига раҳбарликнинг

илмий даражасини оширишга катта эътибор бермоқда. Хўжаликни бошқариш усуллари илмий жиҳатдан қанчалик асосланган бўлса, ривожланган жамият қуриш, ҳамдўстлигимиз иқтисодий ва мудофаа қудратини мустаҳкамлаш, халқ фаровонлигини ошириш соҳасидаги вазифаларимиз шунчалик муваффақиятли бажарилади.

## **2 - Б О Б . ХАЛҚ ХЎЖАЛИГИНИ РИВОЖЛАНТИРИШ АСОСИЙ БОСҚИЧЛАРИДА ТРАНСПОРТНИНГ РОЛИ**

### **1.1917—1940 ЙИЛЛАРДА АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИНИНГ ТАРАҚҚИЁТИ**

Автомобиль транспорт воситаси сифатида XIX асрдан қўлланила бошлади. Ўтган асрнинг 80-йилларида автомобилнинг узил-кесил ҳал қилинган конструктив лойиҳаси йўқ эди. Автомобиль саноати XX аср бошларида пайдо бўлди ва тез суръатлар билан ривожланди.

Ҳамдўстлигимизда 1917 йилдан илгари мустақил автомобиль саноати йўқ эди, автомобиллар чет эллардан келтириларди. Автомобиль парклари Англия, Франция, Италия ва бошқа мамлакатлардан келтирилган автомобиллар билан тўлғазилар эди. Кўпроқ турли хил енгил автомобиллар келтириларди. Аввал четдан келтирилган қисмлар асосида автомобиль йиғишга уриниб кўрилди. Шу йўл билан Орёлда 1909 йилда биринчи марта 5 та автомобиль йиғилди. Ригадаги Рус-Балтика вагон заводларида ҳам енгил автомобилларни йиғиш ташкил этилди. 1915 йилгача жами 451 автомобиль йиғилган эди.

Биринчи жаҳон урушидан илгари Россияда 10 мингдан ортиқ автомобиль бўлиб, булардан 2 мингтаси юк автомобиллари бўлган. Биринчи жаҳон уруши йилларида чет элдан 17 мингга яқин автомобиль келтирилди, ўша йиллари юк автомобиллари чиқарадиган бир қанча заводлар қурила бошлади, Москвадаги АМО заводи 1,5 тонна, Ярославлдаги завод эса 3 тонна юк кўтарадиган автомобиль ишлаб чиқариши керак эди. Ростов-Донда, Рибинскда автомобиль заводлари қуриш мўлжалланди. Бу заводларда бир йилда 1500—3000 автомобиль ишлаб чиқариш назарда тутилган эди. Лекин уларнинг қурилиши чала қолди.

Автомобиль йўллари қурилиши ҳам ёмон аҳволда бўлиб, 1913 йилда Россияда фақат 1450 минг км автомобиль йўли бор эди, шундан фақат 24,3 минг километри каттиқ қопламали йўл бўлиб, у Франциядагига нисбатан 16 марта, Англия ва Германиядагига нисбатан 7 марта кам эди.

1917 йилга келиб, Россияда ишдан чиққан ёки тузатишни талаб қилувчи 18,5 минг автомобиль қолган эди. Асосан Россия ғарбий қисмида бўлган автомобиль йўллари уруш туфайли деярли вайрон бўлиб кетган эди.

1917 йилдан сўнг иқтисодиётни барпо этиш, жаҳон ва гражданлар урушларида вайрон бўлган халқ хўжалигини, жумладан, транспортни

тиклаш ишлари бошлаб юборилди. Бу даврда транспортга, хусусан, темир йўл транспортига алоҳида эътибор берилди. Автомобиль транспорти ишларини ташкил этишдаги дастлабки вазифа мавжуд автомобилларни қайта тузатиш ва уларни юрадиган ҳолатга келтиришдан иборат бўлди. Совет ҳокимияти дастлабки йиллардан бошлаб тарқоқ ҳолда бўлган от-арава, автомобиль транспортини бирлаштиришга ва ундан фойдаланишни яхшилашга, автомобиль саноатининг моддий-техника базасини ривожлантиришга катта эътибор берди.

Индустриалаштириш йилларида собиқ иттифокда ишлаб чиқарилган биринчи автомобиллар пайдо бўла бошлади. 1924 йилда Москвадаги АМО заводида 1,5 тонна юк кўтарадиган АМО-Ф15 маркали 10 та автомобиль чиқарилди. 1925 йилда Ярославль заводида ЯГ-3 маркали уч тонна юк кўтарадиган автомобиль ишлаб чиқариш бошланди. 1926 йилда Москвадаги «Спартак» заводи енгил автомобиль чиқара бошлади. 1928 йилда собиқ иттифокнинг автомобиль заводларида ҳаммаси бўлиб 841 та автомобиль чиқарилган эди.

Автомобиль транспорти халқ ҳўжалигини ривожлантиришнинг биринчи беш йиллик планини амалга ошириш даврида анча тез ривожланди. Автомобиль транспортини ривожлантириш беш йиллик режаси топшириқларини бажариш янги автомобиль заводлари қуришдан бошланди.

1929 йилда Совет ҳукумати Нижегород шаҳрида 1,5—3,0 тонна юк кўтарадиган автомобилдан йилига 100 мингта ишлаб чиқариш қувватига эга бўлган, Москвада 2,5-3,0 тонна юк кўтарадиган автомобилдан йилига 25 мингта ишлаб чиқариш қувватига эга бўлган заводлар қуриш ҳақида қарор қабул қилди. Ярославлдаги заводни қайта қуриб кенгайтириш ва уни 5 тонна юк кўтарадиган автомобиль ишлаб чиқаришга ихтисослаштириш ҳақида кўрсатма берилди. Бу вақтга келиб, Узоқ Шарқ, Сибир ва Ўрта Осиёда янги автомобиль йўллари фойдаланишга топширилди.

Собиқ иттифокда автомобиль йўллари қурилишини ривожлантириш билан бирга автомобилларни катта тузатиш (капитал ремонт) корхоналари ҳам ташкил қилина бошлади. 1924 йилга қадар автомобилларни катта тузатиш заводлари йўқ эди ва катта тузатиш ишлари кичик устахоналарда бажариларди. 1924 йилда Москвада йилига 150-200 та автомобилни катта тузатишдан чиқара оладиган завод қурилди. 1929 йилда Москвада «АРЕМЗ» автомобиль катта тузатиш заводи ишга туширилди. Бу корхона узлуксиз катта тузатиш усули билан йилига 500 юк автомобилни катта тузатишдан чиқариш қувватига эга эди.

1933 йилга келиб, автомобилларни катта тузатиш заводлари Санкт-Петербург, Киев, Харьков, Саратов, Иркутск, Хабаровск, Тбилиси ва бошқа шаҳарларда қурилди.

Шу вақт ичида автомобиль транспортига раҳбарлик қилиш шакллари ҳам такомиллашди. 1930 йилда махсус ташкилот — Бутуниттифок омбор ва транспорт-экспедиция ишлари бирлашмаси — «Союзтранс» ташкил қилинди. У собиқ иттифокдаги транспорт ва ташишни ташкил этиш ташкилотларига раҳбарлик қиларди. «Союзтранс» ихтиёрига Темир йўл халқ комиссарлигига ва акционер

жамиятларга қарашли автомобиллар, автомобиль транспорти корхоналарининг асбоб-ускуналари, омборлар, транспорт ва ташишни ташкил этиш ҳамда автомобиль, от-арава корхоналари, дарё ва денгиз кемасозлиги корхоналари топширилди. «Союзтранс» — темир йўл станцияларида, дарё ва денгиз портларида юк ташиш ишларини ташкил қилишни бажарар эди. «Союзтранс» ташкил топиши билан автомобиль-от-арава, темир йўл-сув транспортларида юк ташиш жараёнлари такомиллашди. «Союзтранс» шаҳарларда ва шаҳарлараро масофаларда — Чуйск, Сергиопольск, Хорог, Кяхта, Усинск ва бошқа катта йўлларда юк ташиш ишларини бажарди, 1933 йилда қайта тузилгандан кейин Москва, Санкт-Петербург, Харьков, Ростов-Дон, Свердловск, Тбилиси, Иркутск ва бошқа катта шаҳарларда ва темир йўл узел (туташган жой) ларда юк ташиш ишларини бошқарди, Қора денгиз бўйларига, Крим ва Кавказ курортларига хизмат кўрсатди. Худудлар ичида юк ташиш учун вилоят, ўлка ижроия қўмиталари қошида ва мухтор жумҳуриятларнинг халқ комиссарлари кенгашлари ҳузурида автомобиль-от-арава трестлари ташкил қилинди.

1936 йилда «Союзтранс» тугатилди ва унга қарашли корхоналар ўлка ва вилоят ижроия қўмиталарига, собиқ иттифокдош ва мухтор жумҳуриятларнинг халқ комиссарлари Кенгашлари ихтиёрига топширилди. Собиқ иттифокда бундан кейинги йилларда автомобиль транспортининг аҳамияти тобора ўса борди. Лекин автомобиллардан фойдаланиш ва уларнинг юк ташиш кўрсаткичлари ҳали паст эди. Бунга асосий сабаб автомобилларнинг айрим вазирликлар, бошқармалар ва корхоналар қошидаги майда автомобиль хўжаликларида бўлганлиги эди. 1937 йил охирида фақат Москвада 4000 га яқин ана шундай автомобиль хўжаликлари бўлиб, уларнинг энг йирикларида 10-15 тадан автомобиль бор эди, холос.

Халқ хўжалиги вазифаларини муваффақиятли бажариш автомобиль транспортидаги ташкилий ишларни тубдан ўзгартиришни талаб қиларди.

Автомобиль ишлатиладиган корхоналарда йирик тузатиш базаси қуриш, ҳаракатланувчи составларга ўз вақтида техника хизмати кўрсатадиган корхоналарни қўпайтириш, юк ортиш ва туширишни механизациялаш зарур бўлиб қолди.

Автомобиль транспортини ривожлантиришни режалаштириш ва бошқаришни такомиллаштириш, юк эгалари билан автомобиль транспорти ташкилотлари ўртасидаги алоқани тартибга солиш, ягона техника хизмати кўрсатиш системаси ва ҳаракатланувчи составларни тузатишни ташкил қилиш, автомобиль транспорти учун малакали ишчи кадрлар тайёрлаш талаб қилинарди. 1939 йил 29 жавза (май)да иттифокдош жумҳуриятларда Автомобиль транспорти халқ комиссарликлари ташкил қилиниши билан автомобиль транспортига раҳбарлик қилиш анча яхшиланди. Автомобиль транспортининг бир қисми мухтор жумҳурият, ўлка ва вилоят ижроия қўмиталари ихтиёридан собиқ иттифокдош жумҳуриятлар Автомобиль транспорти халқ комиссарликлари қошидаги умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналари ихтиёрига ўтказилди. Халқ хўжалигининг айрим тармоқларидаги

автомобиль транспортини бошқариш уларнинг транспорт бошқармалари ихтиёрида қолдирилди.

Собиқ иттифокдош жумҳуриятларнинг Автомобиль транспорти халқ комиссарликлари таркибига автомобилни ишлатиш корхоналари билан бир қаторда ўша вақтларда Автотрактор саноати халқ комиссарлиги ихтиёридаги автомобилларни катта тузатиш ҳамда гараж ускуналари заводлари ҳам берилди. Умум фойдаланадиган юк автомобиллари корхоналарига давлат, жамоа хўжалиги ва жамоат ташкилотларига ҳамда собиқ иттифок аҳолисига умум хизмат қилиш вазифаси топширилди. Автобус ва таксомоторлар ўша даврда асосан шаҳар аҳолисига хизмат қиларди. Улуғ Ватан уруши арафасида собиқ иттифокда юк автомобиллари кўплаб ишлаб чиқарила бошланди. 1938 йилда собиқ Иттифок юк автомобиллари ишлаб чиқаришда Европада биринчи, дунёда иккинчи ўринга чиқди.

1941 йилга қадар Москва, Нижегород ва Ярославлда автомобиль ишлаб чиқарадиган учта асосий (таянч) база мавжуд эди. Нижегород шаҳридаги автомобиль заводи енгил автомобиллар ва 1,5-2,5 т юк кўтара оладиган юк автомобиллари, 10—17 ўринли автобуслар, Москвадаги автомобиль заводи енгил автомобиллар билан бир қаторда 2,5—4 т юк кўтара оладиган юк автомобиллари ва 21—26 ўринли автобуслар, Ярославль автомобиль заводи эса 3—8 т юк кўтарадиган юк автомобиллари ишлаб чиқарарди.

Ўша вақтда юк автомобилнинг асосий турлари собиқ иттифокдаги юк автомобиллари умумий сонининг 65,6 фоизини ташкил қилган 1,2—2, 0 т юк кўтарадиган автомобиллар эди; 3 т юк кўтара оладиган автомобиллар 32, 5 фоизни ташкил қиларди; 5 т ва ундан ортиқ юк кўтара оладиган автомобиллар улуши 1,9 фоизга тўғри келарди. Урушдан олдинги йилларда ихтисослаштирилган автомобиллар — уйиб ташиладиган ва сочиловчан юкларни ўзи ағдариб туширишга мосланган самосвал-автомобиллар (1935 йилда Ярославлдаги завод биринчи марта 5 та самосвал-автомобиль ишлаб чиқарди), цементни автоматик тушириш учун шнек асбоб-ускунали автомобиллар ишлаб чиқариш йўлга қўйилган эди. Булардан ташқари, ёпиқ кузовли (фургон) автомобиллар, бензин ташувчи автомобиллар, 7 т юк кўтарадиган ярим тиркамали тягачлар (шатак автомобиллар), уч ўқли автомобиллар ишлаб чиқариш ташкил қилинди. Ўтин ва торф ёқилғиси билан ишлайдиган ГАЗ-42 ва ЗИС-21 маркали газогенераторли автомобиллар ҳам ўша йиллари пайдо бўлди. Сикилган ва суюлтирилган газда ишлайдиган автомобиллар ишлаб чиқариш ҳам йўлга қўйилди.

Собиқ иттифокда автомобиль парклари тармоғининг ривожланиши юк ташиш ҳажмининг ўсишига олиб келди. 1940 йилда 1928 йилдагига нисбатан юк ташиш ҳажми 42 мартадан ортиқроқ, юк обороти эса 44,5 марта ўсди, 1940 йилда 1932 йилдагига нисбатан автобусларда пассажирлар ташиш 1,9 марта кўпайди, пассажир ташиш иши эса 4,9 марта ўсди.

Тош, асфальт ва цемент ётқизилган қаттиқ қопламали автомобиль йўллари 1940 йилда 1928 йилдагига нисбатан деярли 4,5 баравар кўпайди.

## 2. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ УЛУҒ ВАТАН УРУШИ ВА УНДАН КЕЙИНГИ ЙИЛЛАРДА

Собиқ иттифокнинг тинч ривожланиш даври 1941 йилда фашистлар Германиясининг хиёнаткорона бостириб кириши натижасида узилиб қолди. Уруш даврида бутун халқ хўжалиги сингари транспорт ҳам фашизм устидан ғалаба қозониш эҳтиёжларига бўйсундирилди. Мавжуд автомобилларнинг асосий қисми фронтга сафарбар қилинди. Собиқ иттифокда ишлаб чиқарилган автомобиллардан ҳарбий автомобиль транспорти қўшилмалари тузилди.

Автомобиль транспорти уруш йиллари фронт учун ўқ-дори, озиқ-овкат, яроғ-аслаҳа, қўшинларни ташиш, аҳоли ва саноат корхоналарини мамлакат ичкарасига кўчириш каби катта ишларни бажарди. Москва, Ленинград муҳофаазида, Волга соҳилларидаги катта жангларида автомобиль транспортининг аҳамияти айниқса катта бўлди.

Автомобиль транспортини ривожлантириш ишлари оғир уруш шароитида олиб борилди.

Уралда (Миасс шаҳри), Волгада (Ульяновск шаҳри), Кавказда (Кутаиси шаҳри) ГАЗ-ММ, ЗИС-5 автомобиллари ва уларнинг модификацияларини чиқарадиган автомобиль заводларини куриш бошлаб юборилди. Йўлларни тиклашда ва янги йўл тармоқларини куришда йўл курувчи хўжаликлар катта ишлар қилдилар. Уруш йилларида 20 минг км га яқин янги йўллар курилди ва мавжудлари қайта куриб яхшиланди, 54 минг км йўл, бир неча минг кўприк ва бошқа кўпгина йўл иншоотлари тузатилди.

Уруш бутун халқ хўжалигига жуда катта зарар келтирди, автомобиль парклари деярли 2 марта қисқариб кетди. Кўп автомобиль транспорти корхоналари батамом вайрон бўлди.

Автомобиль транспортининг юк обороти 1940 йилдаги 8,9 млрд. ткм дан 1945 йилда 5,0 млрд. ткм га тушиб қолди. Ташилган юклар ҳажми 2 марта, пассажирлар ташиш эса 7 марта қисқарди.

Урушдан кейинги тўртинчи беш йиллик даврида автомобиль транспорти ва йўл хўжаликлари тезда тикланди ва ривожланди. Бу ҳол кўп юк кўтара оладиган янги автомобиллар ишлаб чиқаришда, автомобиллар динамик хусусиятларининг яхшиланишида ва ишлатиш харажатларининг тежалишида намоён бўлди. 1940 йилда автомобиль паркларининг юк кўтариш қобилияти ўрта ҳисобда 2,4 т бўлган бўлса, 1950 йилда 3,0 т ни ташкил қилди.

Автомобиль саноатининг ишлаб чиқариш базаси сезиларли даражада кенгайди. Автомобиль ишлаб чиқариш Уралда, Белоруссия, Грузия ва Украинада ташкил қилинди.

1950 йилга келиб 1945 йилга қараганда автомобиль транспортининг юк обороти 4 марта, ташиладиган юклар ҳажми деярли 4,5 марта кўпайди. Умум фойдаланадиган автобусларда пассажирлар ташиш иши 1940 йилдагига қараганда 1,5 марта ошди. Қаттиқ қопламали автомобиль йўллари анча узайди, янги йўллар курилди.

Урушдан кейинги йилларда автомобиль транспортини бошқариш системаси ҳам такомиллаштирилди. Умум фойдаланадиган Автомобиль транспорти халқ комиссарлиги собиқ иттифокдош жумҳурият-

лар автомобиль транспорти вазирликларига айлантириб, қайта тузилди.

Автомобиль транспорти ва йўл хўжалиги ишларини мувофиқлаштириб туриш мақсадида 1953 йили иттифок-жумҳурият Автомобиль транспорти ва тош йўллар вазирлиги ташкил қилинди. Бу вазирликка умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналари билан бирга маҳаллий ва жумҳурият аҳамиятига эга бўлган йўллар ҳам бўйсундирилди. Собик иттифок ички ишлар вазирлиги қарамоғидаги умумиттифок аҳамиятига эга бўлган йўл тармоқлари собик Автомобиль транспорти ва тош йўллар вазирлиги ихтиёрига ўтказилди.

Кейинги йилларда автомобиль транспортининг иш кўрсаткичларини яхшилаш ишлари йўлга қўйилди.

1951 йилдан бошлаб умум фойдаланадиган автомобиль транспортида марказлаштирилган юк ташиш усули қўлланила бошлади. Бундай илғор усулда юк ташишда, одатда, автомобиль транспорти корхоналари битта ёки бир неча юк жўнатувчилар юklarини барча қабул қилувчиларга етказиб беради.

Марказлаштирилган усулда юк ташиш автомобиль транспортида ташиш жараёнини ўзгартирди. Бундай ташиш усулини қўллаш ҳаракатланувчи составларнинг катъий жадвал асосида ишлашига имконият яратиб беради ва шу билан юк ташиш вақти қисқаради, марказлаштирилган юк ташиш усулидан фойдаланиш натижасида экспедиторлар ва юкловчи ишчиларга, тиркамаларни кенг қўллаш натижасида ҳаракатланувчи составларга бўлган эҳтиёж камаяди, ихтисослаштирилган автомобиллар кенг жорий қилинади, ҳаракатланувчи составларнинг бекор туришини камайитириш учун юк жўнатувчи ва юк қабул қилувчи корхона ва ташкилотларнинг масъулияти ортади. Марказлаштирилган тартибда юк ташиш меҳнат унумдорлиги ошишига ва юк ташиш ҳаражатлари камайишига олиб келади. Собик иттифок Давлат режа қўмитаси қошидаги Комплекс транспорт муаммоси институти (КТМИ)нинг ҳисоб-китоби бўйича, темир йўл станцияларидан, денгиз ва дарё портларидан марказлаштирилган усул билан автомобиль транспортида 1 млн.т юк ташишни ташкил этиш автомобилларга бўлган эҳтиёжни 2,7 марта, экспедиторларга бўлган эҳтиёжни 4,3 марта, юк ташиш ишларига бўлган эҳтиёжни 2,1 марта қисқартириш имконини беради. Марказлаштирилган усулда юк ташиш ортиш ва тушириш ишларида механизация воситаларини кенг қўллашга шароит яратиб беради.

Кейинги беш йилликлар даврида (1960—1985 йиллар) умум фойдаланиладиган автомобиль транспорти корхоналари бутун автомобиль транспортида олдинги ўринларни мустаҳкам эгаллаб олди. Бу корхоналар ҳаракатланувчи составлардан унумли фойдаланиш мақсадида илғор усулларни жорий этиб, юк ва пассажирлар ташиш жараёнини оқилона ташкил қиладиган йирик корхоналарга айланди.

Шу йилларда баъзи бир вазирлик ва бошқармаларга қарашли автомобиль корхоналари ҳам йириклаштирилди. Улардаги автомобиль паркиннг кўп қисми умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналарига ўтказилди. Бу ҳол ҳаракатланувчи составларнинг ўз вақтида тузатилиши ва яхшиланишига, корхоналар қурилиши учун

кетадиган капитал маблағларнинг тежалишига ва автомобиль корхоналарини бошқариш харажатларининг камайишига ёрдам берди.

Умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналарида автомобилларни тузатишда агрегат усулидан кенг фойдаланишга ўтилиб, автомобилларнинг тузатиш вақтида бекор туришини 35—40 фоиз қискартиришга, кўп меҳнат талаб қиладиган ишларни камайитиришга, устахонанинг тузатиш қувватини оширишга, ишлаб чиқариш участкаларидан унумли фойдаланишга ва натижада кўплаб давлат маблағларини тежаб қолишга эришилди.

1990 йилда умум фойдаланиладиган автомобиль транспортида бажарилган юк ташиш иши 1960 йилдагига нисбатан 4,5 марта ошиди ва юк ташишнинг ўртача масофаси 15,8 км дан 21,0 км гача кўпайди.

Ана шу йилларда автомобиль транспортида пассажирлар ташиш ҳам тўхтовсиз ортиб борди. 1990 йилда пассажирлар ташиш иши 1960 йилга нисбатан 7,9 марта ошиб, 1 пассажирнинг ўртача йўл босиш масофаси шаҳарлар ичида 5,7 км ни ва шаҳарлараро ташишда — 55,3 км ни ташкил этди. Магистрал автомобиль йўлларини қайта қуришга ва автомобилларда шаҳарлараро юк ташишни ривожлантиришга катта эътибор берилди. 1962 йилда умумиттифок аҳамиятига эга бўлган 900 километрли янги Тошкент-Фрунзе-Олма-ота автомобиль магистрал йўли ишга туширилди. Кейинчалик Москва-Горький, Москва-Минск, Москва-Харьков-Ростов, Ростов-Минеральные Воды-Оржоникидзе, Тошкент-Ангрен-Қўқон, Тошкент-Чиноз-Самарқанд, Бухоро-Нукус ва бошқа кўпгина шаҳарлараро юк ва пассажирлар ташиладиган автомобиль йўллари қурилди.

Йўл тармоқларини қайта қуриб яхшилашда ҳам катта ишлар қилинди. Каттик қопламали йўллар 1990 йилга келиб, 868,3 минг км ни ташкил қилди, бу 1960 йилдагига нисбатан 600 минг км кўп демакдир. Бу йўлларнинг 550,0 минг км такомиллаштирилган қопламали йўллардир. Кўпчилик автомобиль йўллари янги ўзлаштирилган ноҳияларда қурилди.

Урушдан кейинги йилларда мамлакатимиз автомобилсозлигида мавжуд бўлган муҳим камчиликларга барҳам бериш йўлида катта ишлар қилинди.

Майда ва таркок автомобиль хўжаликларини йирик автомобиль корхоналарига бирлаштириш давом эттирилди. 1956-1960 йилларда 60 мингдан ортиқ фойда олмай ишловчи майда автомобиль хўжалиги тугатилди. Асосан Москва, Тошкент ва бошқа йирик шаҳарлардаги майда автомобиль хўжаликлари жадал суръатларда йириклаштирилди. Ўзбекистоннинг умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналаридаги юк автомобилларининг ўртача миқдори 118 дан 184 тага кўпайди.

Кейинги йиллар мобайнида марказлаштирилган усулда юк ташиш умумий ҳажми анча кўпайди, унинг ўсиш суръатлари эса умум фойдаланадиган автомобиль транспортида айниқса юқори бўлди.

Кейинги йилларда умум фойдаланадиган автомобиль транспортида юкларни шаҳарлараро узоқ масофаларга марказлаштирилган усулда ташиш ҳам кенгайтирилди. Бунинг ҳисобига темир йўллар орқали қисқа масофага юк ташишлар анча камайди. Бу, ўз навбатида, юкларни

етказиб бериш муддатини қискартиришга ва ташиладиган юкларнинг бузилмаслигига ёрдам берди.

Марказлаштирилган усулда шаҳарлараро юк ташиш асосан икки усулда — юк жўнатиладиган шаҳарлардан юк қабул қилинадиган шаҳарларгача транзит усулда (қайта тушириб-ортмай катнаш) ва «юк ташиш елкалари» («тяговое плечо») усулида амалга оширилади. Юкларни юк ташиш елкалари усулида ташиш айниқса илғор усул хисобланади. Бу усул шофёрлар меҳнати шароитини яхшилади, ҳаракатланувчи составлар иш унумини оширади, юк етказиб бериш муддати ва ташиш харажатларини қискартиради.

Ўзбекистоннинг умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналари, биринчи навбатда Катта Ўзбек тракти Тошкент-Гулистон-Самарканд-Бухоро-Термиз трактида мунтазам равишда марказлаштирилган усулда шаҳарлараро юк ташишга киришди. Ҳозирги кунда мунтазам равишда марказлаштирилган усулда шаҳарлараро юк ташиш Тошкент-Самарканд-Бухоро, Қўқон-Гулистон-Самарканд-Бухоро, Фарғона кичик халқа йўли ва бошқа автомобиль йўлларида ташкил қилинган. Марказлаштирилган усулда шаҳарлараро юк ташиш бошқа мустақил жумҳуриятларда ҳам кенг йўлга қўйилган.

Умум фойдаланадиган автомобиль транспорти ишларини такомиллаштириш юк ташишни илдам (оператив) режалаштиришда иктисодий-математика усуллари қўлланиш туфайли янада кенг қўлам касб этди.

Кўпгина автомобиль транспорти корхоналарида автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва тузатиш ишлари механизациялаштирилган бўлиб, такомиллаштирилган ювиш машиналари, мойлаш постлари ишлаб турибди, ҳаракатланувчи составларга техника хизмати кўрсатиш эса конвейер усулида ташкил қилинган.

Умум фойдаланадиган автомобиль транспортининг ҳаракатланувчи составлари асосан ихтисослаштирилган йирик автомобиль корхоналарида тўпланган бўлиб, улар хўжалик ҳисоби асосида ишлайди. Юк жўнатувчи ва қабул қилувчилар билан автомобиль транспорти корхонасининг ўзаро алоқалари шартномалар билан расмийлаштирилади. 1990 йилда жумҳуриятимиз бутун халқ хўжалигидаги автомобиль транспортининг умум юк обороти 18,2 млрд. ткм ни ташкил этган бўлса, умум фойдаланилган автомобиль транспортининг юк ташиш иши 5,9 млрд. ткм ни ташкил қилди. Юк ташиш ҳажми бутун халқ хўжалигидаги автомобиль транспортида 927,2 млн. т ни ташкил этган бўлса, умум фойдаланадиган автомобиль транспортида 282,9 млн. т. дан иборат бўлди.

Умум фойдаланадиган автомобиль транспорти бутун халқ хўжалигидаги автомобиль транспортига нисбатан тез суръатлар билан ривожланмоқда. 1990 йилда бутун халқ хўжалигидаги автомобиль транспортининг юк ташиш иши 1960 йилдагига нисбатан 5,1 марта ошган бўлса, умум фойдаланадиган автомобиль транспортида 5,3 марта ўсди. Ташилган юклар ҳажми шу давр мобайнида бутун халқ хўжалигидаги транспортда 3,3 марта, умум фойдаланадиган автомобиль транспортида 4,0 марта кўпайди. Умум фойдаланадиган автомобиль

транспорти бутун халқ хўжалигидаги автомобиль транспортига нисбатан узокроқ масофаларга юк ташийди.

Пассажирлар ташиш ҳам тез суръатлар билан ўсиб бормоқда. 1990 йилда автобусларда пассажирлар ташиш 1960 йилдагига нисбатан 4,5 марта, пассажирлар ташиш иши эса 7,9 марта кўпайди. 1990 йилда автобусларда 2,3 млрд. пассажир ташилиб, пассажир ташиш иши 19,9 млрд. пасс.км га етди. Таксиларда пассажирлар ташиш ҳажмида ҳам юқори кўрсаткичларга эришилди. 1990 йилда енгил таксиларда пуллик катнаш 19200 млн.км ни ва бир суткада ўртача юриш масофаси 300 км ни ташкил қилди.

Собиқ иттифокда каттиқ қопламали автомобиль йўлларининг кўпайиши юк ва пассажирлар ташишнинг анча ўсишига имкон берди. Лекин шунга қарамай, автомобиль транспортида фойдаланилмаётган имкониятлар ҳали кўп. Юк ташиш ишларида контейнер ва таглик (поддон)лардан кам фойдаланилмоқда, автомобиль тиркамалари ва ихтисослаштирилган ҳаракатланувчи составлар кам қўлланилмоқда. Босиб ўтилган йўлнинг фойдали коэффиценти анча паст, ҳаракатланувчи составлар иш вақти суткада 10 соатдан ошмаётир, юк ортиш ва туширишда кўп вақт зое кетмоқда. Ҳаракатланувчи пассажир автомобиль составлари ҳамма талабларга ҳам тўла жавоб бераётгани йўқ. Айниқса шаҳарлараро йўлларда пассажирлар учун зарур қулайликлар етарли даражада яратилмаган.

Ҳаракатланувчи составлардан фойдаланиш кўрсаткичларини яхшилайдиган катта имкониятлар бор. 1989 йилда юк автомобили паркларидан фойдаланиш коэффиценти анча паст бўлиб, умумий босиб ўтилган йўлнинг 37 фоизи юксиз юришга тўғри келди. Кўрсатиб ўтилган ҳамма имкониятлардан тўла фойдаланиш автомобиль транспорти иш самарасини кўтаришга ёрдам беради.

### **3. ЎЗБЕКИСТОН ЖУМҲУРИЯТИНИНГ ҲОЗИРГИ АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ**

Ўзбекистон жумҳурияти майдони 447,4 минг квадрат километр бўлиб, майдони жиҳатдан Россия Федерацияси, Қозоғистон, Украина ва Туркменистондан кейин бешинчи ўринда туради. Аҳолиси 20 739 минг киши бўлиб, ҳамдўстлик аҳолисининг 7 фоизини ташкил қилади.

1990 йилда ишлаб чиқаришнинг энг муҳим тармоқларида Ўзбекистоннинг ҳамдўстликдаги салмоғи электр қуввати ишлаб чиқариш бўйича 3,0 фоиз, электр қуввати билан ишловчи кўприкли ҳамда махсус кранлар ишлаб чиқариш бўйича 24 фоиз, минерал ўғитлар бўйича 5,8 фоиз, сульфат кислота бўйича 6,9 фоиз, қишлоқ хўжалиги машиналари ишлаб чиқариш бўйича 4,9 фоиз, экскаватор ишлаб чиқариш бўйича 3,8 фоиз, пахта толаси бўйича 61,0 фоиз, ўсимлик мойи бўйича 15,9 фоизни ташкил қилди.

1990 йилда халқ хўжалиги маҳсулотларини ишлаб чиқариш ноҳияларидан истеъмол қилиш ноҳияларигача ташиш ўртача 20,7 км ни, ташишнинг умумий ҳажми 927,2 млн. т ни ташкил этди. Ялпи юк та-

чиши иши 18,2 млрд. ткм. ни, жумладан, умум фойдаланадиган автомобиль транспортида 5,9 млрд. ткм ни ташкил этди.

Ўзбекистоннинг автомобиль транспорти бутун жумҳурият ҳудудига жойлашган катта ва мураккаб халқ ҳўжалик комплексида иборатдир. Унга 78,4 минг километр автомобиль йўли (унинг 67,0 минг километридан ортиқроғи тош, бетон ва асфальт йўл), 600 дан ортиқ ихтисослаштирилган йирик автомобиль транспорти корхонаси киради. Бу корхоналардан 280 таси Автомобиль транспорти вазирлиғи, 27 таси Сув ҳўжалиғи вазирлиғи, 22 таси Қурилиш вазирлиғи, 12 таси «Главташкентстрой» системасидадир. Бундан ташқари, автомобиль транспортининг меъёрли ишлашига кўмаклашадиган бошқа бир қанча корхона ва ташкилотлар ҳам мавжуддир.

Автомобиль йўллари тармоқларини таққослашда бу тармоқларнинг транспорт билан бандлик кўрсаткичларидан фойдаланиш зарур. Бунда автомобиль йўллари тармоқларининг юк ташиш ва пассажирлар қатнови билан бандлик даражаси инобатга олинади. Бу кўрсаткичга кўра Ўзбекистон жумҳурияти кўрсаткичи ҳамдўстлигимиздаги ўртача кўрсаткичдан камроқдир. Аммо Ўзбекистон жумҳуриясида йўл қурилишини янада кенгайтириш лозимлигини қолган Ўрта Осиё жумҳуриятлари автомобиль йўллари юкланиши билан изоҳлаш мумкин.

Ўзбекистон жумҳурияти тош, бетон ва асфальт йўлларининг ҳар километрга тўғри келадиган юк ва пассажирлар салмоғи жиҳатдан ҳамдўстликдаги ўртача даражадан бирмунча орқададир. Буни автомобиль транспортини янада ривожлантириш, ҳаракатланувчи составларнинг иш умумдорлигини ошириш имкониятларининг мавжудлиғи билан изоҳлаш мумкин.

Ўзбекистон жумҳуриясида автомобилларда юк ташиш таннархи бутун ҳамдўстликдаги даражадан бирмунча пастдир.

#### **4. ЎЗБЕКИСТОН ЖУМҲУРИЯТИ АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ- НИ РИВОЖЛАНТИРИШ МУАММОЛАРИ**

1991-1995 йилларда жумҳуриятда автомобиль транспортини анча ривожлантириш, жумладан, умум фойдаланиладиган автомобиль транспортининг юк ва пассажир ташиш ишлари ҳамда енгил таксиларда пассажирлар ташишни ошириш кўзда тутилган.

Ҳаракатланувчи составлар миқдорини ошириш билан бирга автомобиль парклари таркибини яхшилаш, жумҳурият автомобиль транспорти корхоналари қувватини ошириш ва бошқа техника-иктисодий кўрсаткичларига муҳим ўзгартишлар киритиш режалаштирилмоқда. Бу масалани ҳал қилишнинг яқин келажакдаги йўлларида бири дизель ёнилғи билан ишлайдиган автомобилларни қўлланишни кенгайтиришдир.

Ҳозир Автомобиль транспорти вазирлиғи системасидаги юк ташиш автомобиллари таркибида дизель двигателли автомобиллар фақат 28,30 фоизни ташкил қилади. Бизнинг фикримизча, бу миқдор камдир. Шу туфайли дизель двигателли юк автомобиллари салмоғини орттириш зарур масалалардан биридир.

Ўзбекистон жумҳурияти учун юкларни йирик-йирик партиялаб ҳамда кўплаб ташиш характерлидир. Бундай юкларни ташишда кўп юк кўтарадиган автомобиллар ва автопоездларни қўллаш жуда фойдалидир. Шу муносабат билан кўп ўкли, кўп юк кўтарадиган автомобиль транспорти воситаларини ва, айниқса, уч ўкли ва икки ўкли эгарли (седлоли) тягачлар базасида тузилган автопоездларни янада кенг қўллаш кўзда тутилади. Меҳнат унумдорлигини оширишга ва ташиш таннархини камайтиришга мўлжалланган бундай такомиллаштиришлар автомобиль транспортидаги техника тараккиётининг асосий масалаларидан биридир. Агар ўтган беш йилликда ҳамма турдаги йўлларда 16—20 тоннагача юк кўтара оладиган ярим тиркамалар билан ишлашга мўлжалланган автопоездлар ўзлаштирилган бўлса, янги беш йилликда бундай автопоездлар асосан шаҳарлараро юк ташишни бажарувчи автомобиллар сифатидагина эмас, шунингдек шаҳарлар ичида юк ташишда ҳам кенг ишлатилиши керак.

Келажакда магистрал ва маҳаллий йўлларга, шунингдек фақат магистрал йўлларга мўлжалланган автотранспорт воситаларининг юк кўтариш қобилиятини янада ошириш керак бўлади. Бу ярим тиркама ва тиркамали тягач ёки ғилдираги электр юритгичли бир неча тиркамалардан иборат қудратли автопоездлар бўлиши лозим. Келажакдаги автомобиль транспорти воситаларининг конструкциялари жуда хилма-хил бўлиши мумкин. Чунончи, катта партияли юкларни шаҳарлараро ташиш, қисқа масофали темир йўлларда ташиладиган юкларни автомобиль транспорти зиммасига ўтказиш ҳисобига автомобиль транспорти хизмат доирасини кенгайтириш, автомобилларнинг юк кўтариш қобилиятини имкони борича ортириш, мавжуд автомобиль йўллари имкон берадиган ўқ оғирликларини сақлаб қолган ҳолда автопоездларга ўтиш зарурлиги яққол кўриниб турибди.

Умум фойдаланадиган йўл тармоқларида юкларни кўплаб ташишни амалга ошириш билан бирга ишлар очик усулда олиб борилаётган тоғ-руда конларида (Олмалик тоғ-металлургия комбинати, Ангрен қўмир кони), Чорвоқ ва Ангрендаги гидротехника иншоотлари қурилишларида, карьер ва конлар (цемент, шағал, қум ва ҳоказо) ташишда улкан самосвал-автомобиллар қўлланилади. Бундай ишларда қудратли экскаваторлар ва чўмичининг ҳажми 4-6-2 м<sup>3</sup> ва бундан ҳам каттароқ бўлган юк ортиш механизмлари тобора кенг қўлланилади. Шунинг учун катта ҳажмли кўп юк кўтарадиган (65,80, 120 ва 200 т) самосвал-автомобилларни кўпайтириш зарурдир.

Қишлоқ хўжалигида юкларни автомобилларда ташиш кенг ривож топади. Қишлоқ хўжалигида юк ташишнинг ўзига хос хусусияти катновнинг мавсумийлиги ва катнаш қийин бўлган намлиги юқори тупроқ йўлларда бажарилишидир. Ўзбекистонда энг кўп ташиладиган қишлоқ хўжалик юки пахта ҳам ашёси ва минерал ўғитдир. Келажакда пахта ташишни кўпчилик ҳолларда дала — автомобиль поезди — пахта заводи схемасида оқилона ташкил этиш лозим. Ўзбекистонда ишлаб чиқариладиган минерал ўғитлар ҳам қоп-қанорсиз, завод — автомобиль транспорти — пахта даласи (колхоз ва совхозларнинг бўлим ва бригада оғборлари) схемасида ташилиши лозим. Пахта ҳам ашёси ва минерал ўғитларнинг бир қисмини

айтилган схемада ташишни жорий қилиш йилига бир неча миллион сўмлик харажатни тежайди.

Келажак йилларда оғирлиги 1,0—2,0 тоннадан ортмайдиган кичик партиядаги юкларни автомобилларда бир йўла ташиш ҳам ўсади. Бундай ташиш дўконлар, ошхоналар, маиший хизмат кўрсатиш, маҳаллий саноат корхоналари, почта ва ҳоказоларга хизмат қилиш учун зарурдир.

Меҳнаткашлар турмуши яхшилана борган сари бундай юklar ташишга бўлган эҳтиёж ҳам орта боради. Бундай юкларнинг ҳажми умумий автомобиль юк ташиш ишида ҳозирча 2—4 фоизни ташкил қилса-да, лекин бундай кам юк кўтарадиган автомобиллар салмоғини ошириш зарур ва улар ишини ташкил қилишга ҳам катта эътибор бериш лозим. Бу муаммо асосан келгуси ўн йил давомида ҳал қилинади. Кейинчалик кам юк кўтарадиган автомобиллар конструкциясини юк ортиш ва туширишга мослаб, янада такомиллаштириш зарур бўлади.

Автобусларнинг пассажирлар ташишни яхшилашни таъминлайдиган янги турлари ишлаб чиқарилади. Меҳнаткашлар ишга бораётган ва ишдан қайтаётган пайтда автобуслар ҳозир деярли ҳамма ерда тикилинч бўлади. Жумҳуриятимизнинг йирик шаҳарларида аҳолига автобус хизмати кўрсатишдаги камчиликлар яққол сезилиб турибди. Қишлоқ жойларда пассажирларга транспорт хизматини жиддий равишда яхшилаш зарур бўлиб қолди.

Шаҳар аҳолисига пассажир транспортида хизмат кўрсатишни яхшилаш борасида Автомобиль транспорти вазирлиги автобус маршрутларини кўпайтириш ва, аввало, шаҳарлар ва шаҳар атрофидаги пассажирларни ташиш ҳажмини ошириш режасини ишлаб чиқди.

Шаҳарлараро йўлларда пассажирларга хизмат кўрсатиш маданиятини автобус вокзаллари ва пассажир автомобили бекатларининг кенг тармоғини қуриш ҳисобига ошириш асосий вазифалардан биридир.

Маршрутлар тармоғини ривожлантириш жумҳуриятнинг ҳамма қишлоқ марказлари ва йирик аҳоли яшаш жойларига пассажирлар ташишни амалга оширишга имкон беради. Техника-иқтисодий таҳлиллар ҳамма жойларда пассажир автомобиль транспорти корхоналари қуриш баъзи ҳолларда пассажир ташиш иши камлиги сабабли мақсадга мувофиқ эмаслигини кўрсатади. Шу муносабат билан Ўзбекистон Жумҳурияти Автомобиль транспорти вазирлиги бундай жойларда йирик автобус ва автобус-таксомотор парклари қошида автомобиль транспорти корхоналари филиалларини ташкил этишни кўзда тутмоқда. Бундай филиалларда автобусларни сақлаш, биринчи техника хизмати кўрсатиш жойлари билан бирга автомобилларни майда тузатиш ишларини уюштириш ҳам мўлжалланмоқда. Шу билан бирга хизмат кўрсатилаётган ноҳия талабларига мувофиқ автобус бекатлари қуриш кўзда тутилади.

Юк автомобиллари ва автобусларда юк ва пассажирлар ташишнинг тез ўсиши, шахсий автомобиллар кенг тарқалиши муносабати билан аниқса қишлоқ ноҳияларида автомобиль йўллари қурилишини

авж олдириш автомобиль транспортини ривожлантиришнинг асосий масалаларидан биридир.

Автомобиль йўллари тармоғини ривожлантириш аввало қишлоқ ҳўжалик ишлаб чиқаришини тез суръатлар билан ўстириш ва қишлоқ аҳолисининг турмуши ва маданий даражасини кўтаришни тақозо этади. Чет ва узоқ ноҳияларнинг транспорт билан ҳали етарли даражада таъминланмаганлиги қишлоқ аҳолиси турмуш даражасининг шаҳар аҳолиси турмуш даражасига яқинлашувига ҳалал бераётган тўсиқлардан биридир.

Ўзбекистон жумҳурияти 1991 йил 1 январда 78,4 минг км автомобиль йўллариға, шу жумладан 67,0 минг км қаттиқ қопламали йўللарға эға эди.

Йўл қурилиши соҳасида амалға оширилган муҳим ишлардан бири жумҳуриятнинг асосий йўлларини такомиллаштирилган асфальт-бетон ва цемент-бетон билан қоплаш, текисланган тупроқли йўлларни анча қисқартиришдир.

Автомобиль траспортининг янада ривожлантирилиши автомобиль транспорти иш унумдорлигини ҳар томонлама оширишни ва ташиш харажатларини қисқартиришни тақозо қилади. Бунинг учун қуйидаги тадбирларни амалға ошириш кўзда тутилади:

*Автомобиль паркиннг техника тайёрлигини ошириш.* Бу соҳада янги техникани ва илгор технологик усулларни жорий қила бориш, автомобилларға техника хизмати кўрсатиш ва тузатиш ишидаги сермехнат жараёнларни механизациялаш лозим. Бу тадбир тузатувчи ишчиларнинг иш унумдорлигини анча оширади. Беш йилликда тузатишнинг агрегат ва агрегат-участка усулини умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналарида кенг жорий қилиш кўзда тутилади. Асосий сермехнат жараёнларни механизациялашни (шина тузатиш, ювиш-тозалаш ва мойлашни) ташкил этиш керак. Автомобиль транспорти корхоналарининг ишлаб чиқариш-техника ва тузатиш базаларини янада мустаҳкамлаш тадбирлари кўрилади.

*Энг илгор усулда юк ташишни жорий қилиш.* Беш йиллик давомида марказлаштирилган юк ташишни янада ривожлантириш зарур. Саноат корхоналари, қурилиш ва йўл қурилиши оммавий юкларини ташишни марказлаштириш мақсадида юк автомобилларининг 20—25 фоизини оқилона маршрутларда ишлатиш кўзда тутилади. Бу эса қатнов йўлидан фойдаланиш коэффицентини кўтариш имконини беради.

Ўзбекистон жумҳурияти Автомобиль транспорти вазирлигидаги электрон-ҳисоблаш машинаси (ЭХМ) дан юк ташишни илдам режалаштириш, автомобиль транспорти ишини ҳисобға олиш ва уни таҳлил қилишда кенг фойдаланиш кўзда тутилади. Бу автомобилларнинг салт ва умумий юришини анча қисқартиришға, иш унумдорлигини оширишға ва ишлатиш харажатларини камайитиришға ёрдам беради.

*Юкларни автомобилларда ташишни яхшилашнинг асосий йўллари.* Булардан бири жумҳуриятда шаҳарлараро юк ташиш ва, биринчи навбатда, темир йўлда қисқа масофали ташилувчи юкларни автомобиль транспортига ўтказиш ҳисобига янада ривожлантиришдир.

*Юк ортиш ва тушириш ишларини механизациялаш.* Бу транспорт воситаларининг бекор туришини камайтириш ва меҳнат унумдорлигини оширишдаги муҳим тадбирдир. Буни ҳал қилиш учун юкларни пакетлаб ва контейнерда ташишни янада ривожлантириш зарур. Шунда юк ортиш-тушириш ва ташиш жараёнларининг ҳамма босқичларида омборчи ишларини комплекс механизациялашни кенг жорий этиш мумкин бўлади. Бу ишларда турли хил юклагичларни, ўзи юрар аравачаларни, ясси, тик ва контейнер типдаги тагликларни, кўчма кузовларни кенг қўллаш мўлжалланмоқда. Юк ортиш-туширишда автомобилларнинг бекор туришини қисқартириш ва бу ишни юқори даражада механизациялаш мақсадида Ўзбекистон жумҳурияти Автомобиль транспорти вазирлиги яқин йилларда жумҳуриятнинг юк ташиш автомобиль транспортларида юк ортиш-тушириш ишлари билан шуғулланувчи хўжаликлар ташкил қилишни мўлжалламоқда. Бундай хўжаликлар тармоғини барпо этиш автомобилларнинг юк ортиш-туширишда бекор туриш вақтини қисқартирибгина қолмай, балки автомобиллар иш кунини ҳам узайтиради.

Жумҳуриятимизда автомобиллардан янада самарали фойдаланиш комплекс тадбирларини муваффақиятли амалга ошириш, янги техника ва меҳнатни уюштиришнинг илғор усулларини жорий қилиш автомобиль транспорти иш кўрсаткичларини янада яхшилаш ҳамда белгилаб қўйилган вазифаларни шараф билан бажариш имконини беради.

### **3- Б О Б. ФАН-ТЕХНИКА ТАРАҚҚИЁТИНИНГ ИҚТИСОДИЙ МАСАЛАЛАРИ**

#### **1. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДА ФАН-ТЕХНИКА ТАРАҚҚИЁТИ**

Халқ хўжалиги тармоқларидаги, жумладан, автомобиль транспортидаги тараққиёт ва ишлаб чиқариш самарадорлиги аввало фан-техника тараққиётини тезлаштириш ва унинг иқтисодий натижалари, фан ва техника янги ютуқларидан фойдаланишни жадаллаштириш билан боғлиқдир.

Фан-техника тараққиёти — бу амалдаги ишлаб чиқариш воситалари ва меҳнат буюмларини узлуксиз такомиллаштириш, янгиларини яратиш ҳамда кувватларнинг янги турларини барпо этиш, технологик жараёнларни ва ишлаб чиқаришни бошқаришни такомиллаштириш, ишлаб чиқариш самарадорлигини оширишдир.

Фан-техника тараққиётининг иқтисодий ва социал аҳамияти шундан иборатки, у ҳозирги фан ва техника тараққиёти ютуқларидан ишлаб чиқаришда кенг фойдаланиш ҳисобига меҳнат унумдорлигини оширишнинг асосий омилдир. Меҳнат унумдорлигини эса келгуси 15 йил давомида 2,3—2,5 баравар ошириш мўлжалланмоқда.

Янги техника киши меҳнати унумдорлигини кўп марта ошириши билан бирга маҳсулот бирлигига сарфланадиган жонли меҳнатни узлуксиз камайтиради ва ҳар бир ишловчи бошига маҳсулот ишлаб чиқаришни оширади. Автомобиль-транспортида меҳнат унумдорлигини оширишнинг асосий йўлларида бири ҳаракатланувчи составлар

иш унумини оширишга қаратилган техника жиҳатдан қайта қуроллантиришдир. Бунда ортиш-тушириш ишларини комплекс механизациялаш, ташиш жараёнини ташкил этиш ва бошқаришни илғор технологиялар ҳамда иктисодий-математика усуллари ва ЭХМ ни қўллаш ҳисобига такомиллаштириш ҳал қилувчи аҳамиятга эгадир. Дизель двигателли ҳаракатланувчи составларнинг такомиллаштирилган конструкцияларидан фойдаланиш, юқори сифатли ёнилғи ва бошқа самарали материалларни ишлатиш, тежамкорлик маҳсулот таннархини арзонлаштиришга анча ёрдам беради. Бу соҳада ҳамдўстлигимизни келгуси даврда иктисодий ва социал ривожлантириш, автомобиль саноатида халқ хўжалик эҳтиёжларига ва ёнилғини тежаш вазифаларига тўлароқ жавоб берадиган автомобиллар ишлаб чиқаришни кўпайтириш ва улар таркибини яхшилаш, ёнилғини солиштирама сарфи (бензинда ишловчи двигателга нисбатан) 25—30 фоизга камайтирилган дизель двигателли юк автомобиллари ва автопоездларини ялпи ишлаб чиқаришни 40—45 фоизга етказиш ёрдам беради.

Янги техникани жорий этиш ва ундан тўла фойдаланиш фонд самарадорлигини оширади ва ташиш технологик жараёнини такомиллаштириш ҳисобига айланма маблағлардан самара билан фойдаланишга ёрдам беради, хом ашё ва бошқа ишлаб чиқариш материаллари сарфларини камайтиради. Юқори самарали хом ашё ва материаллар ишлатиш, ўта чидамли ҳаракатланувчи составлар конструкцияси ва уларга техника хизмати кўрсатиш, жорий тузатишларда такомиллаштирилган ускуналардан фойдаланиш, технологик жараёнларни автоматлаштириш буларнинг ҳаммаси биргаликда автомобиль транспорти корхонаси иш натижаларини яхшилаш имконини беради.

Фан-техника тараққиёти қўл кучи билан бажариладиган ишларни камайтириш ҳисобига социал ўзгаришлар киритиб, ишловчилар касбкорлиги ва умумтехника-маданий даражасини оширади ва уларнинг иш вақтини камайтиради. Буларнинг ҳаммаси биргаликда меҳнаткашларнинг турмуш даражасини яхшилайди ва кишиларнинг муттасил камол топишига ёрдам беради.

## **2. ФАН-ТЕХНИКА ТАРАҚҚИЁТИНИНГ АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДАГИ ЙЎНАЛИШ ВА ШАКЛЛАРИ**

Ҳамдўстлик иктисодиёти ривожланишида фан ва техниканинг айрим ютуқларигина эмас, балки умуман жамият ишлаб чиқаришида қўлланилаётган фан-техниканинг юқори даражаси ҳал қилувчи аҳамиятга эгадир. Ишлаб чиқаришни тараққиётнинг асосий ва истикбол йўналиш ва шаклларига қаратиш лозим бўлади. Автомобиль транспортида техника тараққиёти йўналишларига қуйидагилар киради: автомобиль транспорти моддий-техника базасини ривожлантириш ва такомиллаштириш; ишлаб чиқариш жараёнларини, аввало ташиш жараёнини такомиллаштириш; ишлаб чиқаришни режалаштириш ва бошқаришни такомиллаштириш.

Биринчи йўналишга автомобиль транспорти корхоналарини жисмоний ва маънавий эскирган автомобилларни янги ва такомиллаштирилган моделлари билан алмаштириш ҳисобига қайта қуроллантириш;

юк автомобиллари ва автобуслар парки таркибини яхшилаш; тармок корхоналари ишлаб чиқариш-техника базасини оқилона жойлаштириш, уларни йириклаштириш, ихтисослаштириш ҳисобиға такомиллаштириш; автомобиль йўллари ривожлантириш ҳамда автомобиль транспорти моддий-техника базасини мустаҳкамлаш билан боғлиқ масалаларни ҳал қилиш киради.

Автомобиль транспортида асосий эътибор транспорт воситалари, аввало улар двигателларини такомиллаштиришга қаратилиши лозим.

Автомобиль двигателларининг техника даражасини яхшилаш заруратини уларни халқ хўжалигида ишлатиш қўлами билан изоҳлаш мумкин. Халқ хўжалигида ишлатилаётган двигателлар паркиннинг қуввати жуда катта бўлиб, автомобиль двигателларига тобора кўп суюқ ёнилғи сарф бўлмоқда. Шунинг учун автомобиль двигатели тежамлилигини ошириш ва автомобилларда ташиш моддий ҳаражатларини камайтиришнинг асосий йўлларида бири — транспорт бу турининг қувват сиғимини камайтиришдир. Бу масалани ҳал қилишда бошқа техника ечимлари билан бир қаторда юк автомобилларини дизеллаштириш ва тиркамалар билан ишловчи автопоездларни кенг қўлланиш алоҳида аҳамият касб этади. Карбюраторли двигателлар ўрнига дизелларни ишлатиш автомобиль транспорти воситалари турлари ва уларни ишлатиш шароитларига кўра ёнилғи сарфини ўрта ҳисобда 15—30 фоизга камайтириш имконини беради. Автомобилларни тиркамалар билан ишлатиб, кўп массалик юкларни ташиш-ни ташкил этиш ҳам ёнилғи нисбий сарфини кескин камайтиради.

Автомобиль транспорти ва автомобиль саноати илмий-текшириш институтлари ишлаб чиққан тавсияларга биноан ҳамдўстлик автомобиль транспорти паркидаги юк автомобилларининг оқилона таркиби кичик юк кўтаришга қобилиятлилари (яъни 2 т гача) 22—24 фоизни, ўртача юк кўтаришга қобилиятлилари (яъни 2,1—5,0 т гача) 40—42 фоизни ва катта юк кўтаришга қобилиятлилари (яъни 5,1 т дан ортик) — 32—36 фоизни, шу жумладан 8 т дан ортик бўлганлари 19—21 фоизни ташкил этиши зарур. Тегишлича 2000 йилга бориб, кам юк кўтариш қобилиятига эга автомобилларга бўлган талаб ўзгармаган ҳолда, ўртача юк кўтарувчи автомобиллар улуши 31—33 фоизгача камайиши, уларнинг тиркама билан ишловчилари 8 фоиз ва ярим тиркамали тягачлари 2—3 фоизни ташкил этиши мақсадга мувофиқ деб топилган. 5,1—8,0 т гача юк кўтариш қобилиятига эга бўлган автомобилларга талаб 13—15 фоиз, 8,0 т дан ортик юк кўтариш қобилиятига эгалари 26—28 фоизга, бунда тиркама билан ишловчилари 5—6 фоиз ва ярим тиркамали тягачлар 8—9 фоиз микдорида бўлиши мўлжалланган.

Мутахассисларнинг ҳисобларига кўра, юк автомобиль воситалари таркибларини такомиллаштириш халқ хўжалиги бўйича уларни ишлатиш ҳаражатларини 16 фоизгача, ёнилғига талабга нисбатан 27 фоизга ҳамда ишловчиларга бўлган талабга нисбатан 35 фоизгача иктисодий самара беради.

Шу даврга келиб, тиркамалар сони юк кўтариш қобилиятлари 3—5 т бўлган автомобиллар сонига нисбатан 25—30 фоиз, 5 т бўлган

автомобиллар сонига кўра 2—3 марта ортик ва ҳар бир тягач автомобиллари учун учтадан ярим тиркама бўлиши мўлжалланган.

Автомобиль транспорти илмий-текшириш институтининг тадқиқотларига биноан, 70 фоизгача умум ҳажмда ташилаётган юклар самосвал-автомобилларда, 23—24 фоизгачаси универсал бортли ва бошқа автомобилларда ҳамда қолганлари цистерна ва фургон кузовли автомобилларда ташилиши мақсадга мувофиқ деб топилган. Амалда эса самосвал-автомобилларда 65 фоиз ва фургон автомобилларда 60—65 фоизгача (юқорида белгиланган тавсиядан кам) миқдорда юк ташилаётир. Бунинг натижасида халқ ҳўжалиги тармоқлари кўшимча чиқимдор бўлишлари билан бирга автомобиль транспорти корхоналари ҳамда юк эгалари набудгарчиликка йўл қўймоқдалар.

Узоқ даврлар мобайнида юк автомобиллари парки асосан юк кўтариш қобилияти ўрта (2,1—5,0 т) ва универсал бортли автомобиллар билан тўлдирилганлиги ҳисобига уларнинг улуши тавсияларга нисбатан анча каттадир.

Собиқ иттифок Давлат режа қўмитаси қошидаги комплекс транспорт муаммолари институтининг (КТМИ-ИКТП) кўрсаткичларига кўра, автомобиль транспорти паркида катта юк кўтариш қобилиятига эга автомобиллар етишмаслиги сабабли тармоқда 1 млн. гача ортик ишловчилар бордир. Бундан ташқари, юк ташиш умумий транспорт харажатлари халқ ҳўжалигига 2,5 млрд. сўмга яқин қимматга тушаётир.

Юк автомобиллари парки таркибини такомиллаштириш муаммосининг ажралмас қисмларидан бири — бу уларни тиркамалар билан тўлдиришдир. Автомобилларни тиркама билан қўшиб ишлатиш меҳнат унумдорлигини бир ярим баробар ошириши билан бирга, ташиш таннарҳини 25—30 фоизга арзонлаштиради. Бундан ташқари, тиркамалар қўшимча двигатель талаб қилмаслиги махсулот бирлигига нисбатан ёнилғи ва ҳаракатланувчи составларга техника хизмати кўрсатиш ва жорий тузатиш сарфларини анча камайтиради.

Лекин автомобилларни тиркама билан фаол ишлатиш тиркамалар мавжудлиги ва автомобиль транспорти ходимлари хоҳишларигагина боғлиқ бўлиб қолмай, бу ечимни тўғри ҳал қилиш кўпроқ автомобиль саноатига боғлиқдир. Чунки автомобилларнинг тиркамалар билан муваффақиятли ишлаши учун улар двигательларини зарур тортиш динамикаси ва ҳар бир тонна автопоезд умумий массасига тўғри келувчи нисбий қувват 8—10 от кучи атрофида бўлиши лозим. Текис йўлларда ишловчи автопоездларнинг ҳар бир тонна умумий массасига эса двигатель нисбий қуввати 4—6 от кучи атрофида бўлиши кифоя.

Автомобиль транспорти самарадорлигини оширишда юк кўтариш қобилияти катта бўлган автомобиллар улушини кўпайтириш билан бирга кам юк кўтарувчи автомобилларни кўплаб ишлаб чиқариш муаммосини ҳам ҳал қилиш лозим. Бу муаммони контейнерларни кенг қўлланиш ҳисобига ечиш мумкин, деган баъзи бир мутахассислар фикрини жуда ҳам тўғри деб бўлмайди. Бундай фикрлар дунё бўйича юк ташиш автомобилларини ишлатишнинг амалдаги кўрсаткичларига ҳам мос келмайди. Масалан, ривожланган капиталистик мамлакатларда юк кўтариш қобилияти 2 т гача автомобиллар сони

уларнинг умумий миқдориға нисбатан — АҚШда — 70 фоизни, ГФРда — 60 фоизни, Италияда — 70 фоизни ва Францияда — 73 фоизни ташкил этади.

Ўзбекистон умум фойдаланиладиган автомобиль транспорти паркида бундай автомобиллар улуши 5 фоизга яқин бўлса, бу рақам халқ хўжалиги бўйича ундан ҳам кам. Агар юқорида келтирилган мамлакатлардаги рақамларни майда фермер хўжаликларини ҳисобга олиб бир-икки марта камайтирганимизда ҳам бизнинг мамлакатимиздаги кам юк кўтарувчи автомобиллар сонини етарли деб бўлмайди. Кам юк кўтарувчи автомобиллар самараси амалда бир шофёрга тўғри келувчи юк массасининг камлиги билан эмас, балки бундай юкларни ўрта ва катта юк кўтариш қобилиятли автомобилларда ташиш халқ хўжалигига қиммат тушиши билан белгиланади. Айни вақтда яна шуни кайд қилиш зарурки, кейинги йилларда қабул қилинган янги мулкчилик сиёсати мамлакатимизда ҳам шахсий деҳқончилик ва фермер хўжаликлари қўпайишига олиб келади.

Кам юк кўтарувчи автомобиллар конструкцияси бошқаришнинг соддалиги, ихчамлиги ва ташиш таннархининг арзонлиги билан алоҳида ажралиб туриши лозим.

Автомобиль транспорти самарасини ошириш ва халқ хўжалиги тармоқларига сифатли хизмат кўрсатиш муаммосини ҳал қилиш мамлакат автомобиль паркинн иxtисослаштирилган ҳаракатланувчи составлар ва мамлакатимизнинг айрим континентал иқлим шароитларига мос автомобиллар билан тўлдириш билан ҳам боғлиқдир.

Бу ерда шуни таъкидлаш зарурки, иxtисослаштирилган ҳаракатланувчи составларнинг бир хил шароитларда универсал бортли автомобилларни ишлатишга нисбатан уларга ўрнатилган махсус узел ва агрегатлар массаси ҳисобига юк кўтариш қобилияти бир оз камаяди. Натижада иxtисослаштирилган автомобиллар иш унуми бирмунча кам бўлади ва ҳар бир тонна ташилган юкка нисбатан ўзгарувчан харажатлар ортиқ бўлади.

Шу билан бирга иxtисослаштирилган автомобилларни қўллашда ортиш-тушириш ишларида уларнинг бекор туриб қолиши ҳамда юкларнинг камайиш миқдорлари кескин пасаяди, юкларни ташишда тара ва ўров-боғлов материаллари харажатлари иқтисод қилинади ва таралашга қилинадиган меҳнат сарфлари тежаллади.

Иxtисослаштирилган ҳаракатланувчи составларни ишлатишнинг иқтисодий самараси кўп ҳолларда транспорт соҳасига нисбатан хизмат қилинаётган истеъмол соҳасига кўп даражада тўғри келади. Лекин шу билан бирга юқорида айтилган юкларни ортиш-тушириш, ташишга тайёрлаш ишларини камайтириш ҳисобига транспорт корхоналари ҳам бирмунча иқтисодий самара олади.

Автомобиль транспорти илмий-текшириш институтининг ҳисобларига кўра шаҳар шароитида ишловчи автобус паркларининг мақсадга мувофиқ таркиби 2000 йилга бориб келтирилган харажатларнинг камлик мезонига нисбатан кичик классли автобуслар (пассажирлар сифими 40 гача) улуши 33 фоиздан ошиқроқ, ўрта классли автобуслар (пассажирлар сифими 70 гача) 17,2 фоиз, катта классли автобуслар (пассажирлар сифими 90 гача) ва алоҳида катта классли автобуслар

(пассажи́рлар сиғими 145 дан ортик) 27,4 фоиз бўлиши тавсия этилади. Тегишлича бу рақамлар шаҳар атрофи пассажирларига хизмат қилишда 30, 29, 36 ва 5 фоизда бўлиши ҳамда шаҳарлараро пассажирларни ташишда эса 26, 24 ва 50 фоизда бўлиши тавсия этилади. Шаҳарлараро пассажирларга хизмат қилишда алоҳида катта классли автобусларга эҳтиёж бўлмайди.

*Иккинчи йўналиш* ишлаб чиқаришни, биринчи навбатда ташиш жараёнини такомиллаштириш бўлиб, қуйидагичадир: иш ҳаракатланувчи составларни самарали ишлатиш, юк эгалари ва пассажирларга хизмат қилиш маданиятини ошириш, ташиш технологияси илғор шаклларини жорий этиш ва шофёрлар ҳамда тузатувчи ишчилар меҳнатини илмий ташкил этиш, ортиш-тушириш ишларини механизациялаш даражасини ошириш, марказлаштирилган усулда юк ташишни янада ривожлантириш, юк ташишда контейнер ҳамда тагликлардан кенг фойдаланиш, моддий-техника таъминотини яхшилаш ҳисобига бажарилади.

*Учинчи йўналишга* ишлаб чиқаришни режалаштириш ва шу жумладан режалаштиришни такомиллаштиришга, самарадорлик ва иш сифатини яхшилашга ҳўжалик механизми таъсирини кучайтириш; бозор иқтисодиётига монанд ҳўжалик механизми системасини ривожлантириш ва мустаҳкамлаш; режалаштириш системасини илмий асосланган меъёрлар билан такомиллаштириш; меҳнат унумдорлигини оширишга рағбатлантирувчи меҳнатга ҳақ тўлаш, тарифлар аҳамиятини ошириш ва уларнинг илғор шакллари ривожлантириш; моддий ва маънавий рағбатлантириш шакллари такомиллаштириш; иқтисодий-математика усуллари ва ЭХМ дан фойдаланиш ҳамда режалаштириш илғор (автоматлаштиришга асосланган системали, мақсадли дастур) усуллари қўлланиш кабилар қиради.

### 3. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДАГИ ФАН-ТЕХНИКА ТАРАҚҚИЁТИНИНГ АСОСИЙ МАСАЛАЛАРИ

Автомобиль транспортидаги фан-техника тараққиёти масалаларига қуйидагилар қиради: юк ва пассажирларни манзилларга етказишни тезлаштириш ҳамда автомобилларнинг ортиш-тушириш ишларида бекор туришларини қисқартириш; автомобиль транспорти корхоналарининг ишлаб чиқариш базасини, ҳаракатланувчи составларга техника хизмати қўрсатиш ва жорий тузатиш ишларидаги ишларни механизациялашни ошириш; такомиллаштирилган ҳаракатланувчи составлар, ускуна ва механизмлар, ишлатиш материалларини яратиш ва жорий этиш.

Транспортнинг бошқа турларидаги каби автомобиль транспортида ҳам меҳнат унумдорлиги, ташиш тезлиги ҳаракатланувчи составларнинг унумсиз туришини камайитиш билан боғлиқдир. Эксплуатацион тезликни 1,0 фоизга ошириш амалда меҳнат унумдорлигини юк ташишда 0,75 фоизга, автобусда пассажирлар ташишда 0,70 фоизгача ва енгил такси автомобиллар билан пассажирлар ташишда 0,77 фоизгача оширади. Бу ерда шуни элатиб ўтиш зарурки, транспортнинг

ҳар бир турида ҳам юк ва пассажирларни манзилларга тез етказиб бериш фақат техника муаммосигина бўлмай, балки ташкилий муаммо ҳамдир.

Юк ташиш жараёнида умумий меҳнат унумдорлиги ҳаракатланувчи составларнинг юриш вақти ва ортиш-тушириш ишларида бекор туришлари билан боғлиқдир. Узоқ манзилларга (шаҳарлараро) юк ташишда умумий меҳнат унумдорлигини шофёрларнинг ҳаракат хавфсизлигига риоя қилган ҳолда йўлда дам олиш, ухлаш ва овқатланиш вақтларини зичлаш ҳисобига ошириш мумкин.

Автомобиль транспорти илмий-текзириш институти кўрсаткичларига биноан ишни ташкил этишнинг ҳозирги даврида:

— шаҳаричи юк ташишида ҳаракат вақти 56—61 фоиз, ортиш-тушириш вақти 21—23 фоиз ва бошқа вақт йўналишлари 15—22 фоизни ташкил этади.

— шаҳарлараро юк ташишларда тегишлича 56—58, 14—16 ва 9—33 фоизни ташкил этади.

Илғор автомобиль транспорти корхоналари тажрибаларига кўра, шаҳарлараро юк ташишда юклар «ташиш елкалари» системаси билан ташилганда уларни манзилларга етказиб бориш вақтини 2—2,5 марта, ҳаракат тезлигини меъёрлаш эса 10—15 фоиз, ортиш-тушириш ишларини механизациялаш ва контейнер ҳамда тагликлардан фойдаланиш 30 фоизгача қисқартириши мумкинлигини кўрсатади.

Юкларни манзилларга етказиб беришни тезлатиш уларнинг транспорт соҳасидаги бир қисмини камайтириш имконини беради. Бу ҳол эса жамғармадаги буюмларга бўлган заруриятни камайтириш ҳисобига уларнинг айна вақтда ишлаб чиқариш миқдорини оширган-дек бўлади. Юкларни манзилларга тез етказиб бориш, ўз навбатида, уларга зарур бўлган, айниқса қимматбаҳо буюмларни ташишда айланма маблағларга бўлган талабни камайтиради.

Собиқ иттифок Давлат план қўмитаси қошидаги КТМИ нинг кўрсаткичларига биноан юкларни манзилларга етказиб беришни атиги бир суткага камайтириш 2 млрд. сўмдан ортик айланма маблағларга бўлган талабни камайтиради.

Автомобилларнинг ҳаракат тезлиги кўп жиҳатдан йўлларнинг аҳволига, юкларни узоқ манзилларга автомобилларда етказиб бериш йўл тармоқларининг ривожланганлиги ва сифатига боғлиқ бўлиши ҳисобга олинганда юкларни манзилларга етказиб бериш вақтини қисқартиришда автомобиль йўлларининг аҳамияти яққол кўриниб туради.

Лекин шуни қайд қилиш лозимки, каттик қопламали автомобиль йўлларининг ўсиш суръатлари автомобиль транспортининг ўсиши ва сифатидан анча орқада қолаётир. Шундай экан, автомобиль транспортдаги фан-техника тараққиётининг асосий йўналишларидан бири каттик қопламали автомобиль йўл тармоқларини ўстириш суръатини тезлаштиришдир.

Автомобилларнинг ортиш-тушириш ишларида бекор туриш вақтини камайтиришнинг аҳамияти ҳам кам эмас. Чунки бундай ишларда автомобилларнинг бекор туриш вақти ўрта ҳисобда улар иш куни давомидаги вақтнинг учдан бир қисмини ташкил этади. Бу ҳол

автомобилларнинг иш унуми пасайишига, натижада эса меҳнат унумдорлиги камайишига олиб келади.

Юк ортиш-тушириш ишларини комплекс механизациялаш ва ундаги технологик жараёнларни такомиллаштириш меҳнат унумдорлигини оширишнинг асосий омилларидан бири бўлиб, автомобиль транспортида меҳнат ва моддий харажатларни камайтиради ва натижада юк ташиш таннарни арзонлашади.

Кам массали юкларни ташишдаги ортиш-тушириш ишларини ташкил этишнинг қониқарсизлиги умум фойдаланадиган автомобиль транспортида махсус ортиш-тушириш ишларини механизациялаш база ёки колонналари ташкил этишни тақозо этади. Юк ортиш-тушириш вақтида автомобилларнинг бекор туриш вақтини камайтиришда майда ва доналанган юкларни контейнер ва тагликларда йириклаштиришнинг аҳамияти жуда каттадир. Лекин контейнер ва тагликлар амалда жуда кам, улар, айниқса ихтисостирилганлари сифатсиз ишлаб чиқарилади.

Контейнерларда юк ташишнинг иқтисодий самараси юклар камайишини йўқотиш, тара харажатларини камайтириш ва ортиш-тушириш ишлари сермеҳнатлиги камайиши билан боғлиқдир.

Автомобиль транспортида юкларни контейнерларда ташишда уларни ишлаб чиқариш учун зарур бўлган қўшимча капитал сарфлари ҳам ҳисобга олинганда ҳар бир тонна юк учун ўрта ҳисобда 1 сўмлик иқтисодий самара олинади ва ҳаракатланувчи составларнинг ортиш-тушириш ишларида бекор туриш вақти кескин қисқаради.

Узоқ манзилларга катта ҳажмли (масалан, брутто вазни 20 тонна-ли) контейнерларни автомобилларда юк ташишда қўллашнинг иқтисодий самараси юқорида келтирилган тежам миқдоридан анча кўпдир.

Автомобиль транспорти самарасини оширишнинг яна бир йўналиши автомобиль транспорти корхоналарини меъёри билан йириклаштиришдир. Автомобиль транспорти корхоналарини йириклаштириш ҳаракатланувчи составларга техника хизмати кўрсатиш ва уларнинг жорий тузатиш ишларида бекор туришларини камайтириш ҳамда қилинадиган ишларни сифатли қилиб бажариш ҳисобига иш унумини оширишнинг реал йўналишларидан бири ҳисобланади.

Автомобиль транспорти корхоналари биноларини катта тузатиш, реконструкция қилиш ҳисобига кенгайтириш уларни тез ўзгариб турувчи ҳаракатланувчи составларга мослаш имконини беради. Амалда мавжуд корхоналарни реконструкция йўли билан кенгайтириш уларнинг янгиликларини қуришга нисбатан қисқа вақт ва кам капитал харажатлар талаб қилиб, ҳаракатланувчи составлар техника-фойдаланиш кўрсаткичларини яхшилаш имконини беради.

Лекин, амалда мавжуд корхоналарни реконструкция қилиш билан кенгайтиришни янги корхоналар қуришга қарши қўйиш ҳам тўғри бўлмайдиган. Янги корхоналар қуришда барча омилларни, шу жумладан келажакда ташишга эҳтиёжнинг ўсиши, юк ташишнинг узоклиги ва уни яқинлаштириш имкони, ташиладиган юк характери ва бошқаларни ҳисобга олиш лозим бўлади. Пассажирларга хизмат кўрсатувчи

корхоналарни қуришда ҳаракат мунтазамлиги юқори даражали бўлиши ва пассажирларга сифатли хизмат қилиш кабиларни ҳисобга олиш керак.

Автомобиль транспорти ишининг самарадорлигини ошириш, техника хизмати кўрсатиш ва жорий тузатиш ишларида меҳнатни тежаш борасидаги асосий омил — бу ҳаракатланувчи составларга техника хизмати кўрсатиш билан боғлиқ бўлган ишларни механизациялаш ва автоматлаштириш даражасини кўтариш ҳамда ҳозирги давр талабига жавоб берувчи ускуналар, асбоблар ва бошқа қурилмалар билан жиҳозлашдир.

Автомобиль транспорти илмий-текшириш институти ҳисобларига кўра, ҳар бир автомобиль ўрта ҳисобда 150—200 сўмли замонавий ускуналар билан жиҳозланган бўлиши керак.

Айтилганларга қарамай, гараж ускуналари ишлаб чиқариш суръати автомобил ишлаб чиқаришга нисбатан анча орқада бўлиб, уларга бўлган эҳтиёжлар тўла қондирилмаётир.

Автомобиль транспортида ишлаб чиқаришни ва унинг техника базасини ривожлантиришда янги автомобиль транспорти корхоналари қуриш лойиҳалари сифатини яхшилаш ҳам катта аҳамиятга эга. Амалдаги намунали лойиҳалар, техника хизмати кўрсатиш ва жорий тузатиш ишларини механизациялаш даражаси уларда ишловчилар меҳнатининг санитария эҳтиёжи ҳамда ҳаракатланувчи составларга техника хизмати кўрсатишда меҳнатни тежаш кабилар бўйича давр талабига жавоб бермаётир.

Автомобилларда юк ташишни ташкил этишдаги меҳнат ва қувватга талабни камайтириш, ҳаракатланувчи составлар самарадорлигини ошириш мураккаб тармокичи муаммоларинигина эмас, балки тармоқлараро баъзи муаммоларни ечишни ҳам талаб қилади.

Автомобиль транспортида самарадорликни оширишни серунум иқтисодий ҳаракатланувчи составларсиз тасаввур қилиш қийин. Автомобиллар конструкциясини такомиллаштириш фойдаланувчиларнинг қуйидаги талабларига жавоб бериши керак: ортиш-тушириш ишларини бажаришни осонлаштириш; автобусларга **пассажир** чиқиши ва тушишига ўнғайлик туғдириш; уларни ҳар хил **иқлим** шароитлари талабига мослаштириш; автомобиллар, улар агрегат ва узеллари чидамлилиги ва юқори сифатли бўлишини таъминлаш; техника хизмати кўрсатиш ишларининг сермеҳнатлигини камайтириш; ёнилғи ва мойлаш материаллари тежамкорлигига эришиш; ноанъанавий ёнилғилардан фойдаланишга мослаштириш ва бошқалар.

Автомобиль транспортида техника тараққиёти йўналишининг энг асосийси — бу ташиш жараёнини такомиллаштириш бўлиб, бунда халқ ҳўжалиги тармоқларига марказлаштирилган усулда ва комплекс тарзда транспорт хизмати кўрсатишни кенгайтириш зарур. Бундай илғор транспорт хизматидан фойдаланиш автомобиллар ва ортиш-тушириш механизмларини ягона иш жадвали билан ишлатишни, бригада пудратини жорий этишни, ташишни ташкил этишда алмашиб ишлашга мўлжалланган тиркамаларни («моки усули»ни) қўлашни талаб қилади.

Юк ташиш ишларини такомиллаштириш борасида бир неча тур

транспортлараро узеллардаги ишларни мослаштириш ҳам йирик муаммолардан биридир.

Автобусларда пассажирлар ташишни ташкил қилишнинг илғор йўналишларига қуйидагилар киради:

— йирик саноат корхоналарига аҳолини ташиш учун махсус рейслар ташкил этиш;

— шаҳаричи ва шаҳар атрофи маршрутларига қўшимча тезюар (экспресс) маршрутлар ташкил этиш;

— мактаб ва мактабгача муассасаларга болаларни ташиш учун махсус маршрутлар ташкил этиш;

— шаҳарлардаги автобус маршрутларининг окилона схемаларини жорий этиш;

— автобуслар ишини транспортнинг бошқа турлари маршрутлари иши билан мувофиқлаштириш ва ҳоказо.

Автобус ва енгил такси автомобиллари ҳаракатини бошқариш системасини такомиллаштиришда қуйидаги йўналиш ҳисобга олинади: марказлаштирилган диспетчерлик хизматини ташкил этиш ва автоматлаштирилган ёки қисман автоматлаштирилган системали автобус ҳамда такси автомобиллари ҳаракатини диспетчерлик йўли билан бошқариш (АСДБ-АСДУ-А ҳамда Т).

Юк ва пассажирлар ташиш жараёнларини такомиллаштиришнинг асосий йўналишларидан бири иктисодий-математика усуллари ва ЭХМ дан кенг фойдаланишдир.

Ортиш-тушириш ишларини комплекс механизациялаш даражасини кўтаришнинг амалий масалаларига ихтисослаштирилган ҳаракатланувчи сўставлар ҳамда ортиш-тушириш механизмлари ва бошқаларни кўпроқ ишлаб чиқариш киради.

#### **4- Б О Б. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ МОДДИЙ-ТЕХНИКА БАЗАСИНИНГ РИВОЖЛАНИШИ**

##### **1. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ МОДДИЙ-ТЕХНИКА БАЗАСИНИНГ ХАРАКТЕРИСТИКАСИ**

Асосий фондлар ва айланма маблаглар, шунингдек бошқа моддий бойликлар ва молиявий ресурслар корхонанинг моддий-техника базаси ҳамда маблагларини, яъни унинг мулкни ташкил этади.

Корхона илғор усуллари қўллаб, ўз моддий-техника базасининг такрорий ва кенгайтирилган ишлаб чиқарилишини муттасил таъминлаб бориши, ишлаб чиқариш қувватлари ва асосий фондлардан самарали фойдаланиши зарур.

Автомобиль транспортининг моддий-техника базаси автомобилларни ишлатиш корхоналари ва уларни катта тузатиш заводлари, ҳаракатдаги состав (юк автомобиллари, автобуслар, енгил автомобиллар, тягачлар, тиркамалар, ярим тиркамалар ва бошқалар), йўл ва йўл иншоотлари, шунингдек меҳнат буюмлари (ёнилғи, ёрдамчи материаллар, эҳтиёт қисмлар, шиналар ва ҳоказолар) дан ташкил топади.

*Автомобиль транспорти корхоналари.* Автомобиль транспорти корхоналари автомобилларни ишлатиш корхоналари, техника хизмати кўрсатиш бекатлари, юк ва пассажир автомобиль бекатлари, автовокзаллар, гараж-мехмонхоналар, ёнилғи қуйиш бекатлари, шинани кайта тиклаш заводлари, аккумулятор тузатиш-зарядлаш бекатларини ва ҳоказоларни ўз ичига олади.

Автомобилларни ишлатиш корхоналари юк ва пассажирлар ташиш учун белгиланган асосий корхоналардир. Кўпчилик автомобиль ишлатиш корхоналари ҳаракатланувчи составларни сақлаш, улардан фойдаланиш, уларга техника хизмати кўрсатиш ва жорий тузатиш ишлари билан шуғулланадилар.

Ҳаракатдаги состав маҳсус ускуналанган очик майдонларда, шунингдек усти ёпиқ биноларда сақланади. Автомобилларни очик майдонда сақлаганда қишнинг совуқ кунларида двигателларни юргазиб юборишни осонлаштирадиган маҳсус мосламаларни (буғ, сув, газ ёки электр иситкичларни), ускуналар ва тегишли мойлаш материалларини танлашга алоҳида аҳамият бериш зарур.

Одатда барча автомобиль корхоналарида автомобилларга кундалик техника хизмати кўрсатилади. Бунинг учун уларда маҳсус устахоналар ва ускуналар бўлиши керак.

Автомобилларни ишлатиш корхоналарининг кўпчилиги юк ёки пассажирлар ташишга ихтисослаштирилган. Қишлоқ ва узоқ ноҳияларда жойлашган айрим автомобиль корхоналари аралаш типда ташкил этилган бўлиши, яъни улар таркибда юк автомобиллари, автобуслар ва таксилар бўлиб, юк ҳамда пассажирлар ташиш билан шуғулланишлари мумкин.

Умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналарининг кўпчилиги йирик корхоналар бўлиб, уларда ўрта ҳисобда 150—200 гача автомобиль бўлади. Айрим автомобиль корхоналарида 500 ва ундан ҳам кўп автомобиль бўлади. Автомобиллар сони 100 дан кам бўлса, умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхонаси ташкил этилмайди.

Бир неча ўзаро яқин жойлашган автомобиль корхоналаридан 600—1200 автомобилга эга бўлган йирик автомобиль қўшма ташкил қилиниб, улар иккинчи техника хизмати кўрсатиш ва жорий тузатиш ишлари, битта марказий техника хизмати ва тузатиш базасига бирикитилади. Бундай базалар кўрсатилган ишларни бажаради ва кичик автомобиль корхоналарини ҳамда филиалларни эҳтиёт қисмлар билан таъминлаб туради.

*Техника хизмати кўрсатиш бекати* автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва жорий тузатиш ишларига ихтисослаштирилган корхонадир. Умум фойдаланадиган техника хизмати кўрсатиш бекати граждандарнинг ва ўзида техника хизмати кўрсатиш цехлари бўлмаган кичик корхоналар, муассаса ҳамда ташкилотларнинг автомобилларига хизмат қилади.

*Умум фойдаланадиган техника хизмати кўрсатиш бекати* жойлашувига кўра шаҳарлар ва автомобиль йўллари ёқасидаги бекатларга бўлинади. Тўла техника хизмати кўрсатадиган ва фақат маҳсус ишларни (ювиш, тузатиш ва қувват бериш асбобларини ҳамда электр

ускуналарини созлаш, аккумуляторларни тузатиш ва зарядлаш, автомобиллар техника ҳолатини текшириш ва ҳоказоларни) бажарадиган ихтисослаштирилган бекатлар бор.

Умум фойдаланадиган техника хизмати кўрсатиш бекати ўз ишлаб чиқариш қуввати бўйича шартли равишда кичик (5 машина-ўрингача), ўртача (25 машина-ўрингача) ва катта (25 машина-ўриндан кўп) бекатларга бўлинади.

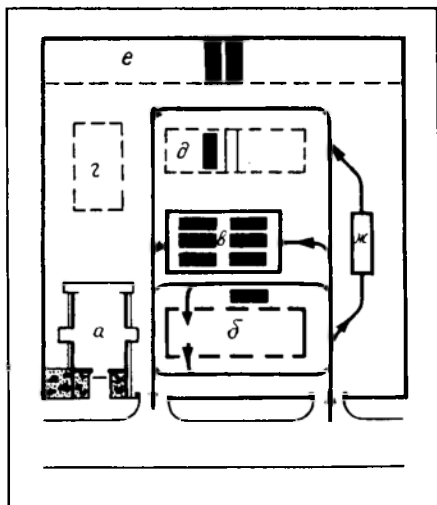
Шаҳарлардаги умум фойдаланадиган техника хизмати кўрсатиш бекатлари граждандар, давлат ва кооператив ташкилотларининг энгил ҳамда юк автомобилларига хизмат қиладиган икки типдаги бекатларга ажратилади.

*Автомобиль йўллари ёқасидаги техника хизмати кўрсатиш бекатлари* умум фойдаланадиган корхоналар бўлиб, улар асосан автомобилларнинг ташқи парвариши билан, маҳкамлаш-созлаш ва мойлаш, шунингдек жорий тузатиш ҳамда мойлаш материаллари қуйиш ишлари билан шуғулланади.

Автомобиль йўллари ёқасидаги бекатлар фақат автомобилларга хизмат қилиш билан чекланадиган бекатлар ҳамда мижозларга қўшимча равишда хизмат кўрсатадиган бекатларга ажралади. Иккинчи ҳолда бу бекатлар тунда дам олиш (меҳмонхона), овқатланиш (каҳвахона ва буфет) ва автомобилларни сақлаш учун айвонлар каби қўшимча бинолар билан таъминланади. Одатда бундай бекатлар йўл ёқасида, аҳоли яшайдиган жойга кириш ёки чиқиш жойларида қурилади. Автомобиль йўллари ёқасидаги бекатлар орасидаги масофа йўлнинг серкатновлиги билан белгиланади, улар ўртасидаги энг узок масофа 250—300 км атрофида қабул қилинган.

Ўзбекистон жумҳурияти ҳудудида фақат техника хизмати кўрсатиш учун мўлжалланган бекатлар Тошкентда, Нукусда, барча вилоят марказларида ва Қўқон, Каттақўрғон ҳамда бошқа шаҳар ва кишлоқ (ноҳия) марказлари, йирик совхоз ҳамда колхоз марказий кишлоқларида кенг ривожланган.

Юк автомобили бекатлари (ЮАБ) умум фойдаланадиган автомобиль транспорти системасида шаҳарлараро юк ташиш учун ташкил қилинади.



1-расм. Юк автомобили бекатининг типовой плани:

а) маъмурий бино; б) ёпик омбор биноси; в) ҳаракатдаги составни сақлаш айвони; г) очик омбор; д) ярим прицеплар майдончаси; е) автомобиль поездлари тузиш майдони; ж) автомобиль тарозиси.

ЮАБ йирик шаҳарлар ва саноат марказларида, шаҳарлараро мунтазам маршрут узеллари, денгиз ва дарё бекат ҳамда портлари олдида жойлашади. Одатда ЮАБ бинолар ва қурилмалар комплексига эга бўлади.

ЮАБ нинг асосий вазифаси юкларни шаҳарлараро мунтазам ташишни ташкил қилиш; контейнерларда кам миқдорли юкларни етказиб бериш ва жўнатиш; транспорт-экспедицион ва омбор ишларини бажариш; ўз омборларида ортиш-тушириш ишларини бажариш; темир йўлларда қисқа масофага ташиладиган юкларни автомобиль транспорти зиммасига ўтказиш; юк эгаларидан юкларни қабул қилиб олиш ва уларни йўналишларга мослаб йириклаб қайта тўплаш; юкларни эгаларига етказиб бериш; ҳаракатланувчи составларни ўз майдончаларида қисқа вақт давомида юк билан бирга сақлаш; кузовларни ювиш ва тозалаш; контейнер ва ярим тиркамаларни жорий тузатиш; шаҳарлараро катнайдиган шофёрларнинг ҳордиқ чиқаришини таъминлаш; ҳаракатланувчи составларнинг ҳаракат жадвалини назорат қилиш; ташилган юк учун жўнатувчилар билан ҳисоб-китоб қилиш ва ҳоказо.

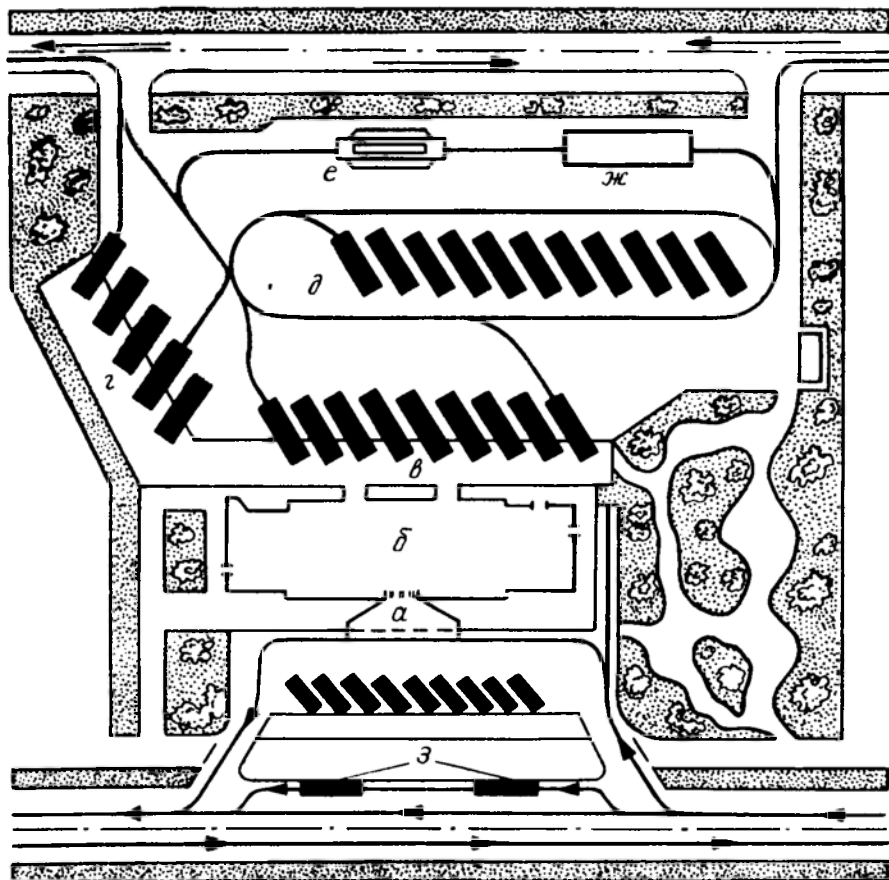
ЮАБ ташиладиган юкларни шартномалар ва буюртмалар асосида қабул қилади. Кам миқдорли юклар йиғилиб, ЮАБ омборига келтирилади ва йўналишлар бўйича гуруҳланади. ЮАБ нинг ўз ҳаракатланувчи составлари йўк. Кам миқдорли юкларни йиғиб келтириш ва эгаларига топшириш, шунингдек шаҳарлараро юк ташиш ишларини бажариш учун ЮАБ буюртмасига мувофиқ умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхонасидан ҳаракатланувчи составлар берилади.

ЮАБ ихтиёрида ҳаракатланувчи составлар ишини назорат қилиб туриш ва унинг мунтазам ишлашини таъминлаш учун телефон, телетайп ёки радио алоқа воситалари бўлиши керак.

ЮАБ ҳўжалик ҳисобидаги ташкилот бўлиб, юк жўнатувчилар ва юкни тайинланган жойга етказиб бериш билан боғлиқ барча ишлар учун тўла ҳисоб-китоб қилади.

ЮАБни ташкил этиш кўп юк кўтарадиган ҳаракатланувчи составлардан фойдаланиш, ишнинг илғор шакллари қўллаган ҳолда улардан унумли фойдаланиш имкониятини беради.

*Автобуслар вокзали.* Шаҳарлараро пассажирларга хизмат қилиш учун автобус вокзаллари қурилади. Одатда автобус вокзаллари комплекс иншотлар бўлиб, катта шаҳарларда шаҳар транспорт ҳаракатидан алоҳида ҳолда қурилади. Унинг таркибига қуйидагилар қиради: пассажирлар зали ва хизмат бинолари билан бирга вокзал биноси; пассажирларни автобусга чиқариш ва тушириш учун алоҳида перронлар; рейсга кетадиган автобуслар турадиган майдон; автобусларни тозалаш, ювиш ва техника хизмати кўрсатиш жойлари. Автобуслар вокзалининг бош плани шаҳар транспорти келадиган ва таксиларнинг туриши учун вокзал олди майдонини ўз ичига олади. Автобус вокзалининг ички майдони билан вокзал олди майдони бири бири билан шундай боғланган бўлиши керакки, пассажирлар перронга вокзал биноси орқали ҳам, бинога кирмасдан ҳам чиқа олсинлар.

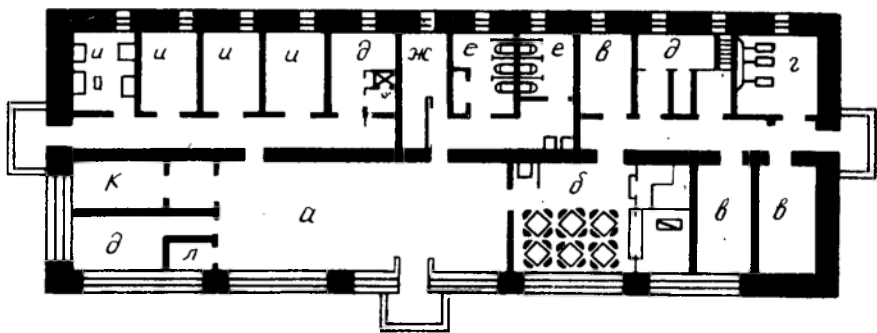


2- расм. Автобус вокзалининг типовой бош плани:

а) такси автомобиллари жойи; б) вокзал биноси; в) жўнатиш перрони; г) келиш перрони; д) автобуслар жойи; е) автомобилларни текшириш эстакадаси; ж) автобусларни ювиш жойи; з) шаҳар автобуслари жойи.

Одатда автобуслар вокзали биносида қуйидагилар бўлиши зарур: билет кассалари ва бошқа тур транспорт агентликлари бўлган пассажирлар зали, болали пассажирлар учун алоҳида хона, юк (багаж) сақлаш ва жўнатиш хонаси, қаҳвахона, табибиёт пункти, почта ва шаҳарлараро телефон бекати, хизмат хона (диспетчерлик), идора алоқа узели, шофёрларнинг хордик чиқариш хонаси, шамоллатиш хонаси. Автобуслар вокзаллари автоматик сигнализация воситалари, автобуслар ҳаракатини бошқариш учун радио алоқа ҳамда телевизион қурилмалар билан жиҳозланади. Автобусларнинг келиши ва жўнаб кетиши ҳақида пассажирларга радио узеллари ёки сигнализация ёрдамида хабар қилинади.

Ўзбекистон ҳудудида автобуслар вокзаллари Тошкент, Самарканд, Андижон ва бошқа вилоят марказлари ва йирик шаҳарлар — Қўқон, Каттақўрғон, Ангрен каби шаҳарларда бор. Ҳозир Тошкентда



3- расм. Автобус бекатининг типовой бош плани:

а) кутиш зали; б) овқатланиш жойи; в) ёрдамчи хоналар ва ошхона; г) иссиқлик узели; д) хизмат хонаси; е) санитария узеллари; ж) болали пассажирлар хонаси; з) душ; и) меҳмонхона; к) багаж камераси; л) касса.

суткасига 10 мингдан ортиқ пассажирга хизмат кўрсатадиган замонавий автобуслар вокзаллари ишлаб турибди. Келажақда замонавий автобуслар вокзаллари жумҳуриятнинг барча шаҳарларида қурилади.

Пассажир автобус бекатлари (ПАБ) автомобиль йўлларида кичик шаҳар ва аҳоли яшайдиган жойларда қурилади ва автомобиль йўлларидаги иншоотлар комплексига киради. Пассажир автобус бекатларининг асосий вазифаси — шаҳарлараро автобус алоқаси ўрнатиш, пассажирларга хизмат қилишдир. ПАБ пассажирлар биноси ва пассажирларни автобусга чиқариш ва тушириш учун ёпик перрондан иборат бўлади.

Бино пассажирлар зали, касса, буфет, санитария хизмати ва буғ қозони ўрнатилган хонани ўз ичига олади. Сайёҳлар кўп қатнайдиган йўлларда ПАБ биносига қўшимча равишда меҳмонхона билан ресторан ҳам қўшиб қурилади.

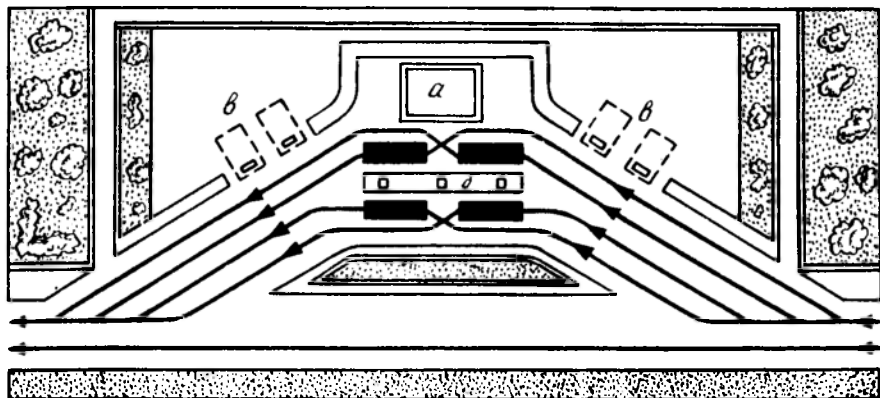
Автосайёҳлар кўп қатнайдиган йўлларда суткасига 250 гача пассажирга хизмат кўрсатишга мўлжалланган ПАБ бинолари қурилади.

Айрим автовокзал ҳамда ПАБлар темир йўл вокзали билан бирга қурилади. Бу пассажирларга бир транспорт туридан иккинчисига ўтишда қулайлик туғдиради, майдон ва бошқа қурилиш харажатларини тежайди. Бу ҳолда кутиш ва кассалар зали, буфет, ошхона, болали пассажирлар хонаси, багаж хонаси умумий бўлиши мумкин.

Автомобиль ёнилғиси қўйиш бекати (АЁКБ) автомобиль ва бошқа ўзи юрар машиналарни суюқ ёнилғи, мой, сув кабилар билан таъминлаш, шунингдек қадокланган нефть маҳсулотларини, автомобиль буюмлари ва эҳтиёт қисмларни сотиш учун хизмат қилади.

Агар ортиқча жой бўлса, АЁКБ ҳудудида автомобилларни ювиш учун майдонча, шаҳар ташкарасидаги АЁКБ ларда эса қаҳвахона, дам олиш хонаси ва бошқалар қурилади.

АЁКБ автомобиль йўлларида ва аҳоли яшайдиган жойларда, автомобилларнинг кириши ва чиқиши қулай жойда автомобилларнинг



4- расм. Автомобилга ёнилғи қуйиш бекатининг типовой бош плани:  
а) АЁҚБ биноси; б) колонкали ёнилғи қуйиш майдончаси; в) ёнилғи резервуарлари.

тўғри йўлдан кириб келишини ва чиқиб кетишини, ёнилғи қуйиш ва мойлаш мосламаларининг энг қисқа масофада бўлишини таъминлаши керак. Хусусан, ер ости идишлари ва тақсимлаш колонкаларидан АЁҚБ гача бўлган масофа камида 5 метр бўлиши керак. АЁҚБ электр қурилмалари портламайдиган ерларда бўлиши шарт.

АЁҚБ ускуналари ёнилғи ва мой қуйиш, ҳаво бериш ва сув қуйиш мосламаларидан, ҳаво компрессоридан, ёнилғи ва мой сақланадиган катта идишлар ҳамда коммуникациялардан иборат. Бундан ташқари, АЁҚБда солидол ҳайдаш насослари, қадоқланган нефть маҳсулотларини сақлаш учун жавонлар, ёнғинга қарши воситалар бўлади. Бензин ва мой қуйиш колонкаларида, қуйиш оролчаларида, яъни автомобиллар ўтадиган йўлдан баландроқ (15—20 см) қилиб, эни 2 м ва бўйи 10—15 м бетонланган майдончаларда жойлаштирилади. Майдончаларга устунлар ўрнатилиб, усти ёпилади.

*Шинани қайта тиклаш заводи* асосан янги протектор қоплаш усули билан автомобиль шиналарини тиклайдиган корхонадир. Тикланган шиналар янги шинанинг хизмат қилиш муддатига нисбатан 60—70 фоизни ташкил қилади. Тиклаш таннархи эса янги шина нархидан анча арзондир.

Сўнгги йиллар мобайнида МДХ да йилига 250, 100 ва 50 минг шинани протектор қоплаш усулида тиклайдиган бир қанча шина тузатиш заводлари ишга туширилди. Масалан, Тошкентда қуввати йилига 80 минг шина тиклайдиган, Самарқандда қуввати йилига 50 минг шина тиклайдиган ва Урганчда қуввати 30 минг шина тиклайдиган заводлар ишлаб турибди.

*Автомобилларни катта тузатиш заводлари.* Автомобилларни катта тузатиш заводлари капитал тузатиш йўли билан ҳаракатланувчи составларнинг ишлаш қобилиятини қайта тиклаш учун хизмат қилади.

Автомобилларни катта тузатиш заводларининг кўпчилиги йилига 500 автомобилни катта тузатиш қувватига эга. Йирик автомобилларни тузатиш заводларида ишлаб чиқариш режаси бўйича йилига 3—5 минг автомобилни катта тузатиш кўзда тутилади. Йирик автомобилларни катта тузатиш заводлари автомобилсозлик заводлари типига бўлади. Улар бир хил маркали автомобиль ва агрегатларни тузатиш учун ихтисослаштирилган. Бундай заводларда асосий ва ёрдамчи ишлар механизациялаштирилган, қисмларга ажратиш ва йиғиш ишларида поток усули қўлланилади. Кўпчилик автомобилларни катта тузатиш заводларида илмий лабораториялар, тажриба ва синаш цехлари мавжуд.

*Ҳаракатланувчи составлар.* Автомобиль транспорти моддий-техника ишлаб чиқариш базасининг асосий таркибий қисми ҳаракатланувчи составлардир. Уларнинг улушига барча капитал маблағларнинг 60—62 фоизи тўғри келади (автомобиль йўллари бундан истисно).

Агар ташиладиган юклар таркиби ва ҳозирги юк ташиш иши ҳолати кўриб чиқилар экан, ҳаракатланувчи составларнинг юк кўтариш қобилияти билан унга бўлган халқ хўжалиги эҳтиёжлари ўртасида катта тафовут борлиги равшан бўлади.

Кейинги йилларда ишлаб чиқарилган автомобиллар конструкциясида юк автомобилларининг юк кўтариш қобилиятини оширишга, автобуслар сифимини кенгайтиришга, уларнинг тортиш сифатларини ва ишончилигини яхшилашга катта эътибор берилган.

Конструкциянинг пухталиги автомобилнинг яхши ва узоқ вақт ишлаши ҳамда тузатишга қулайлиги билан белгиланади.

Кейинги йилларда ишлаб чиқарилган автомобилларнинг мустаҳкамлиги техникавий хизмат кўрсатиш даври ва катта тузатишгача йўл босиш меъёрлари ортганлиги билан, шунингдек техника хизмати кўрсатишда ва тузатишда кам меҳнат ва оз вақт талаб қилиши билан характерланади (1-жадвал).

Автомобиллар вазнини камайтириш борасида ҳам катта ишлар амалга оширилаётир. Бунга қора металлдан тайёрланган деталларни енгил қотишмалар ҳамда бошқа хил қотишма, пўлат деталлар билан алмаштириш, қуйиш ўрнига штамповка қилиш ва пайвандлаш, металл буюмларни пластмасса, капрон, синтетик материаллар ва шу кабилар билан алмаштириш йўли билан эришилади. Автомобиллар узунлиги улар кабинасини двигатель устига ўрнатиш ҳисобига қисқартирилади.

*Автомобиль йўллари.* Автомобиль транспорти моддий-техника базаси таркибига автомобиль йўллари ҳам киради. Ҳаракатланувчи составлардан фойдаланишнинг самарадорлиги йўлларга ва уларнинг ҳолатига боғлиқдир. Йўлсизлик ёки йўлларнинг кониқарсиз ҳолатда бўлиши ҳаракатланувчи составлар тезлигини ва уларнинг иш унумини кескин пасайтиради ҳамда шу муносабат билан юк ташиш таннархи ошади.

Автомобилларнинг эскириши хизмат муддатига, тузатиш харажатларига ва йўлларнинг ҳолатига боғлиқдир. Ҳаракатланувчи составларнинг юк кўтариш қобилиятидан фойдаланиш даражаси ҳам йўл қопламасининг ҳолатига боғлиқ (2-жадвал).

**Илгари (1977 йилгача) ишлаб чиқарилган ва янги ишлаб чиқарилаётган  
автомобилларга техника хизмати кўрсатишнинг такрорланиши  
ва катта тузатишгача йўл босиш ва уларнинг сермеҳнатлиги**

| 1                                             | 2                   | 3              | 4                     |
|-----------------------------------------------|---------------------|----------------|-----------------------|
|                                               | Юк<br>автомобиллари | Автобуслар     | Енгил<br>автомобиллар |
| ТХК-1 такрорланиши, км                        |                     |                |                       |
| Илгари ишлаб чиқарилган автомобиллар<br>учун  | 2000-2200           | 2600           | 3500                  |
| Янги ишлаб чиқарилган автомобиллар<br>учун    | 2500-4000           | 2400-4000      | 4000                  |
| ТХК-2 такрорланиши, км                        |                     |                |                       |
| Илгари ишлаб чиқарилган автомобиллар<br>учун  | 10000-11000         | 13000          | 14000                 |
| Янги ишлаб чиқарилган автомобиллар<br>учун    | 12000-12500         | 12000-16000    | 16000                 |
| Капитал ремонтгача йўл босиб ўтиш, км         |                     |                |                       |
| Илгари ишлаб чиқарилган автомобиллар<br>учун  | 135000              | 270000         | 155000                |
| Янги ишлаб чиқарилган автомобиллар<br>учун    | 140000-200000       | 300000-3600000 | 150000-250000         |
| Меҳнат сарфи, киши/соат ҳисобида,<br>ТХК-1 да |                     |                |                       |
| Илгари ишлаб чиқарилган автомобиллар<br>учун  | 3,5                 | 7,8            | 3,8                   |
| Янги ишлаб чиқарилган автомобиллар<br>учун    | 2,2-4,1             | 3,4-7,3        | 2,4-3,2               |
| Илгари ишлаб чиқарилган автомобиллар<br>учун  | 13,5                | 24,5           | 12,5                  |
| Янги ишлаб чиқарилган автомобиллар<br>учун    | 7,2-19,3            | 13,8-24,0      | 9,7-14,6              |

**ГАЗ-51 автомобиллари ишига йўл шаронгларининг таъсири**

| Кўрсаткичлар                                          | Такомил-<br>лашти-<br>рилган<br>қопламали<br>йўлларда | Тош<br>ётқизилган<br>йўлларда | Яхшилланган<br>тупроқ<br>йўлларда |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| Иш унуми, ткм/соат . . . . .                          | 18,1                                                  | 16,5                          | 11,6                              |
| 100 км га ёнилғи сарфи, л . . . . .                   | 27,0                                                  | 27,4                          | 33,2                              |
| Тузатишлараро йўл босиш, минг км . . . . .            | 90,0                                                  | 75,0                          | 60,0                              |
| Шиналарнинг ўртача йўл босиб ўтиши, минг км . . . . . | 45,0                                                  | 36,0                          | 30,0                              |
| Техник тезлик, км/соат . . . . .                      | 42,0                                                  | 34,0                          | 26,0                              |
| 10 ткм таннарни, тийин . . . . .                      | 53,2                                                  | 63,6                          | 82,3                              |

Автомобиль транспортнинг ҳаракатланувчи составлари йўллар ҳолатига ва сақланишига таъсир кўрсатади. Кўп юк кўтарадиган (7—10 т) автомобиллар ҳаракати натижасида 2—3 т юк кўтарадиган автомобиллар ҳаракатига нисбатан йўллар кўпроқ ва тез бузилади. Шу муносабат билан йўлларнинг техник кўрсаткичларига асосланиб, автомобиль ёки автопоездлар учун улар ўқиға тўғри келувчи максимал оғирлик чекланади.

Техник шартларга кўра йўллар 5 табақага бўлинади (3- жадвал).  
Мамлакат автомобиль йўлларининг техника кўрсаткичлари 3-жадвал

| Йўл табақаси | Йўл қўдаланг кесими-<br>дан бир суткада ўтади-<br>ган автомобиллар сони | Тўпроқ қатламнинг<br>кенглиги, м | Автомобиллар қат-<br>найдиган қисм кенгли-<br>ги, м | Ҳаракат полосалари сони | Ҳаракат полосаси кенг-<br>лиги | Ҳисобий ҳаракат тезлик-<br>лари, км/соат | $\frac{\min R_m}{\max i}$ | Йўл қопламалари типн                                                  |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| I            | 5000<br>дан<br>ортиқ                                                    | 27,5                             | 14,0<br>дан<br>ортиқ                                | 4                       | 3,5                            | 120                                      | $\frac{600}{4}$           | Тақомиллашти-<br>рилган, капитал                                      |
| II           | 5000-<br>3000                                                           | 15,0                             | 7,0                                                 | 2                       | 3,5                            | 100                                      | $\frac{400}{5}$           | Тақомиллашти-<br>рилган, капитал<br>ва енгиллашти-<br>рилган          |
| III          | 3000-<br>1000                                                           | 12,0                             | 7,0                                                 | 2                       | 3,5                            | 80                                       | $\frac{250}{6}$           | Тақомиллашти-<br>рилган, капитал,<br>енгиллаштирил-<br>ган ва ўткинчи |
| IV           | 1000-<br>200                                                            | 10,0                             | 6,0                                                 | 2                       | 3,0                            | 60                                       | $\frac{125}{7}$           | Тақомиллашти-<br>рилган, енгиллан-<br>ган, ўткинчи, паст<br>сифатли   |
| V            | 200<br>дан<br>ортиқ                                                     | 0,8                              | 6,0                                                 | 2                       | 3,0                            | 40                                       | $\frac{60}{0}$            | Ўткинчи ва паст<br>сифатли                                            |

Э с л а т м а :  $\min R_m$  — минимал бурилиш радиуси, м  
 $\max i$  — максимал бўйлама инчаб, фоиз

Йўлларнинг аҳамияти фақат автомобиллар юриши учун яхши шароитлар яратиш билан чекланмайди. Йўллар мамлакатнинг иқтисодий ва маданий ривожланишида, янги ноҳияларни ва табиий бойликларни ўзлаштиришда катта аҳамиятга эгалир. Ҳамма жойда йўллар қуриш мамлакатда транспорт алоқасини яхшилаиди, шунингдек халқаро алоқаларнинг ривожланишига ҳам ёрдам беради.

Ҳамдўстликда йўллар тармоғи тўхтовсиз ўсиб бормоқда.

Сўнгги йилларда асосан тақомиллаштирилган қопламали йўллар қурилмоқда. Масалан, узунлиги 109 км Москва айлана йўли, узунлиги 130 км дан ортиқ Тошкент — Жиззах йўли қурилди. Янги автомобиль

йўллари замонавий иншоотлардир. Темир йўллар ва магистраль автомобиль йўллари кесишган жойлар турли баландликда ишланади.

Ўз вазифаси нуктаи назаридан автомобиль йўллари шаҳар ва шаҳар ташқариси йўлларига бўлинади. Шаҳаричи йўллари умумий йўллар тармоғи ҳисобига кирмайди, улар шаҳарларга қарашли бўлиб, километрлар билан эмас, балки квадрат метр коплама ётқизилганлиги билан ўлчанади. Шаҳар ташқарисидagi йўллар техник шароитларга ва маъмурий аҳамиятга кўра тўрт гуруҳга бўлинади: умумҳамдўстлик, жумҳурият, вилоят ва маҳаллий аҳамиятга эга бўлган йўллар.

1960 йилдан бошлаб йўл қурилишига маблағ ажратишда автомобиль транспорти корхоналари ҳам иштирок эта бошлади. Улар олинган даромаднинг 2 фоизини йўл қурилишига махсус ажратади.

Автомобиль транспортининг ривожланиши ва ишлаш сифати юқори бўлган автомобиллар яратиш такомиллаштирилган йўллар қуришни тақозо этади.

Меҳнат ашёлари (ёнилғи, ёрдамчи материаллар ва ҳоказо) дан иборат моддий-техника базасининг бошқа қисмлари характеристикаси VI бобда кўриб чиқилади.

## 2. ОРТИШ-ТУШИРИШ ИШЛАРИНИ МЕХАНИЗАЦИЯЛАШНИНГ АҲАМИЯТИ

Ортиш-тушириш ишларини бажариш юк ташиш жараёнининг ажралмас қисмидир. Ортиш-тушириш ишлари ўз характериға кўра огир меҳнат жараёни бўлиб, аксарият ҳолларда иш кучидан ташқари мураккаб машина ва механизмлардан фойдаланишни талаб қилади.

Автомобиль транспортида юк ортиш-тушириш ишларини механизация ёрдамида бажариш даражаси ҳозир жуда пастлигини амалдаги ташиш жараёнининг ташкилий томони билан изоҳлаш мумкин. Ташишнинг ўзи автомобиль транспорти корхоналарига юкланган бўлиб, ортиш-тушириш ишлари эса юкларни марказлаштирилган усул билан ташиш низомига биноан юк эгалари томонидан бажарилиши кўзда тутилган. Автомобиль транспортида ташиш жараёни бундай ташкил этилганлиги ортиш-тушириш ишларини бажаришга мўлжалланган моддий-техника базаси йўқлиги билан изоҳланади. Автомобиль транспорти ишини такомиллаштиришда майда ва тарқоқ ортиш-тушириш ишлари билан боғлиқ моддий-техника базасини бирлаштириб, уларни автомобиль транспорти тармоғи ягона бошчилигига ўтказиш мақсадга мувофиқдир.

Халқ хўжалигининг кўпчилик тармоқларини техника билан қайта қурулантиришни жадаллаштириш автомобиль транспортида ортиш-тушириш ишларини механизациялашни реал амалга ошириш имконини бериши лозим. Кейинги йилларда ортиш-тушириш ишларини бажаришда экскаваторлар, автомобиль юклагичлари ва кранлари, ўрнатилган ҳамда кўчирилиб юрувчи ҳар хил кранлар ва бошқа машиналардан кенг, муваффақиятли фойдаланилаётир. Самосвал ва ихтисослаштирилган автомобиль парklarининг кўпайиб бориши ҳам ортиш-тушириш ишларини бажаришни анча енгиллаштиради.

Юқорида айтилганларга қарамай, автомобилларнинг ортиш-тушириш ишларида бекор туриб қолиши улар иш вақтининг учдан бир

қисмини ташкил этади. Баъзи юкларни, масалан, пахта хом ашёсини ташишда бу миқдор 50—60 фоиздан ортиқ вақтни талаб қилади.

Автомобилларнинг ортиш-тушириш ишларидаги бекор туриш вақтини иложи борича қисқартириш меҳнат унумдорлигини ошириш имконини бериш билан бирга юкларни манзилларга етказиб бериш вақти ва харажатини камайтириш ҳисобига ташиш таннархини арзонлаштиради, натижада халқ ҳўжалигининг транспорт харажатлари камаяди.

Ортиш-тушириш ишларини механизациялаш иш кучи имкониятларини тежашга ёрдам беради. Бу ҳол айниқса автомобиль транспорти учун жуда катта аҳамиятга эга, чунки юк ташиш ва ортиш-тушириш ишларини бажаришда бир неча миллион киши банддир.

### **3. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДА КАПИТАЛ САРФЛАРНИ РЕЖАЛАШТИРИШ**

Капитал сарфларга ишлаб чиқариш асосий фондларини, ишлаб чиқаришдан ташқари фондларни тўлдириш (қайта тиклаш), кенгайтириш ва такомиллаштиришга йўналтириладиган жами сарфлар киради. Улар янги техника ва фан ютуқларидан фойдаланиш негизда асосий фондларни кенгайтирилган ишлаб чиқаришнинг энг муҳим шароитидир.

Автомобиль транспортида қуйидаги харажатлар капитал сарфлар ҳисобланади:

- қурилиш-монтаж ишлари харажатлари;
- асбоб-ускуналар, транспорт воситалари (ҳаракатланувчи соствлар), қиймати 100 сўмдан ортиқ ҳамда хизмат муддати бир йилдан кам бўлмаган ва асосий фондларга кирувчи анжом ва инвентарлар сотиб олиш ва асбоб-ускуналарни ўрнатиш харажатлари;
- қурилиш билан боғлиқ лойиҳа-излов ва бошқа турдаги ишларга (ер ажратиш ва ҳоказо) харажатлар;
- атроф-муҳитни муҳофаза қилиш харажатлари;
- ўз навбатида барча турдаги асосий фондларни капитал ремонт ва модернизация қилишга кетадиган харажатлар;
- қурилиш корхоналари дирекцияси, техника назорати ва қурилаётган корхоналарда ишлашга зарур кадрлар тайёрлаш харажатлари.

Автомобиль транспорти ходимлари ва улар оилаларини социал ривожлантириш планига қўра капитал сарфлар бўйича катта миқдорда уй-жой қурилиши, маориф, соғлиқни сақлаш ва маданий-оқартув объектлари қурилишига ҳам капитал маблағлар ажратилади.

Асосий фондларни қайта тиклаш шаклларига биноан капитал сарфлар қуйидагича бўлинади: янги қурилиш харажатлари, мавжуд корхоналарни кенгайтириш ва реконструкция қилиш харажатлари ва капитал тузатиш ишлари харажатлари.

Ҳар хил технологияларни бажариш учун махсус капитал сарфлар қуйидагича йўналтирилади: қурилиш-монтаж ишлари учун; лойиҳа-излов ишлари учун.

Ўз харажатларини беш йилдан кўп вақт ичида қопловчи янги қурилишлар капитал сарфлари давлат бюджети ҳисобига марказлаштирилган усулда пул маблағи билан таъминланади. Бунда ташқари, баъзи капитал харажатлар корхоналарнинг ўзига тегишли бўлиб, улар асосий фойда ҳисобига пул маблағи билан таъминланишлари мумкин.

Капитал сарфларнинг марказлаштирилган режасида кўрсатилган мавжуд корхоналарни кенгайтириш ва реконструкция қилиш ёки янгиларини қуриш учун МДХ банклари системаси ўз кредитлари орқали пул маблағлари бериши ҳам мумкин.

Марказлаштирилмаган капитал сарфлар асосан корхона, фан ва техникани ривожлантириш ҳамда социал ривожланиш фондининг бир қисми ҳисобига бажарилади. Автомобиль транспортида ҳам мана шундай марказлаштирилмаган капитал сарфларни пул маблағи билан таъминлашдан кенг фойдаланилади. Бу эса янги техникани жорий этиш, автомобиль транспорти корхоналарини кенгайтириш ва реконструкция қилиш имконини беради. Банк системалари кредитидан фойдаланганлик учун албатта ҳақ тўланади.

Капитал сарфлар учун тасдиқланган лойиҳа-смета ҳужжатлари бўлиши шарт ва буни банк муассасалари пул маблағи билан таъминлашда текшириб борадилар. Банк муассасаларига тасдиқланган қурилишларнинг титул рўйхати (лойиҳа бўйича қуввати кўрсатилган қурилиш объектлари рўйхати, қурилиш жойи, қурилишни бошлаш ва тугаллаш вақти, смета қиймати, планлаштирилган йил учун капитал сарфлар миқдори), смета ва тасдиқланган лойиҳа топшириғи тўғрисидаги ҳужжат, қурилиш ташкилотлари билан тузилган бир йиллик ва бош шартномалар берилиши лозим.

Ҳар бир қурилиш объекти учун қуйидаги уч бош қисм — лойиҳанинг технологик, қурилиш ва иқтисодий қисмлари топширилади.

Лойиҳанинг технологик қисмида ишни ташкил қилиш, қурилиш усулларини танлаш, мамлакат ва чет эл илғор тажрибаларига асосланган ҳолда корхонани техника билан қуроллантириш кўрсатилган бўлади.

Лойиҳанинг қурилиш қисмида жойларни планлаштириш ва бинолар конструктив ечимлари, қурилиш-монтаж ишлари ҳажми, қурилиш материалларига талаб белгиланилади.

Лойиҳанинг иқтисодий қисмида ишлаб чиқариш қувватининг асоси, қурилиш жойи, ҳўжалик алоқалари ва корхонанинг келажакдаги иш кўрсаткичлари берилади.

Лойиҳа ечимларининг иқтисодий самарадорлигини ошириш учун қурилишнинг зарурлиги тўғрисида техника-иқтисодий асос тузилади. Бунда лойиҳадаги корхона ишга тушиши ҳисобига тармоқ қувватининг амалдаги ўсиши; корхонанинг қувват миқдори ва ихтисосланлиги, қурилиш жойи, бошқа халқ ҳўжалиги тармоқлари корхоналари ривождаги аҳамияти; ташишни ташкил этиш асосий усуллари ва автомобиль транспорти корхоналари қуролланиши, капитал сарфлар ҳажми ва қурилиш даври, капитал сарфлар иқтисодий самарадорлиги кабилар асосланади.

Лойиҳанинг асосий қурилиш қиймати унинг сметасида белгиланади.

Капитал сарфлар ҳажмини ва тармокни ривожлантириш учун зарур капитал сарфларни аниқлашда ҳисобдаги ҳар бир автомобиль учун автомобиль транспорти корхонаси қурилишига капитал сарфлар нисбий меъёридан фойдаланилади (4-жадвал).

4-жадвал

Ҳисобдаги ҳар бир автомобиль учун капитал сарфлар нисбий меъёрлари

| АТК қувватлари (очиқ майдонда сақлан) бўйича гуруҳлаш | Капитал сарфлар нисбий меъёри, минг сўм | Шу жумладан             |                        |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------|------------------------|
|                                                       |                                         | Қурилиш-монтаж ишларига | Ускуналар сотиб олишга |
| Юк автомобиллари учун                                 |                                         |                         |                        |
| 200 та бўлганда                                       | 6,60                                    | 5,58                    | 1,02                   |
| 500 та бўлганда                                       | 4,65                                    | 4,01                    | 0,64                   |
| Автобуслар учун                                       |                                         |                         |                        |
| 200 та бўлганда                                       | 11,73                                   | 10,08                   | 1,65                   |
| 500 та бўлганда                                       | 8,47                                    | 7,39                    | 1,08                   |
| Енгил автомобиллар учун                               |                                         |                         |                        |
| 200 та бўлганда                                       | 4,64                                    | 3,86                    | 0,78                   |
| 500 та бўлганда                                       | 3,68                                    | 3,09                    | 0,59                   |

Айрим АТК учун меъёрлар белгилашда қуйидагилар ҳисобга олинади:

— юк автомобилларининг қўтариш қобилияти 5 т, бир кунлик (тиркамасиз) ўртача йўл юриши 250 км;

— автобусларнинг катта класс, яъни узунлиги 12 м, бир кунлик ўртача йўл босиши 250 км;

— енгил автомобиллар — ўрта классли такси автомобиллари, бир кунли ўртача йўл босиши 250 км;

Бошқа шароитлар учун, масалан, ҳаракатланувчи составларнинг таъсири, уларнинг очиқ ёки ёпиқ жойларда, тиркама билан ишлаши, ўртача бир кунлик йўл босиши, йўл шароити, автомобиллар парки таркиби, қаерда жойлашиши (табиат таъсири) кабилар ҳисобга олиниб, ўзгартишлар киритиш қўэффицентлари мавжуддир.

Капитал сарфлар умумий ҳажмининг катта қисми ҳаракатланувчи составларни сотиб олиш ва модернизация қилиш харажатларидир. Шу сабабли капитал сарфларни тўғри белгилаш учун уларга бўлган умумий талаб, яъни улар сифими, ихтисосланганлиги, двигатели турлари ва ҳоказолар аниқланиши зарур.

#### 4. КАПИТАЛ САРФЛАР САМАРАДОРЛИГИ

Капитал сарфлар самарадорлиги меҳнат унумдорлиги ошиши, таннарх арзонлашиши ва маҳсулот ҳажми кўпайиши, айланма маблағлар айланиши тезлашиши, ишлаб чиқариш қувватидан фойдала-

ниш даражаси яхшиланиши, юклар миқдорини камайтирмасдан, пассажирларни манзилларига етказиш жадаллашиши, ташиш сифати ошиши ва шу каби кўрсаткичлар билан аниқланади. Ишловчиларни меҳнат унумдорлигини яхшилашга рағбатлантириш, меҳнат хавфсизлигини ошириш, ишчиларнинг ишлаб чиқариш маданиятини ошириш ва ҳоказолар ҳам кўп жиҳатдан сарфлар самарадорлигини оширишга киради.

Амалда капитал сарфлар иқтисодий самарадорлигини ошириш келажак даврни ҳисобга олиб режалаштирилади, чунки капитал сарфлардан қанча иқтисодий самара олинишини олдиндан билиш лозим.

Капитал сарфларнинг иқтисодий самарадорлигини аниқлашда уларнинг абсолют (умумий) ва қиёсий самарадорлиги кўрсаткичларидан фойдаланилади. Абсолют самарадорлик соф маҳсулот ёки миллий даромад ўсишининг капитал маблағ сарфларига нисбатидан иборатдир. Абсолют самарадорлик барча босқичларда — халқ хўжалиги, тармоқлар ва кичик тармоқлар, бирлашмалар ва корхоналар бўйича ҳисоблаб чиқилади. Капитал маблағларнинг ўсиши эвазига одатда харажатлар камаяди ва унинг ўрни муайян вақт давомида қопланади. Абсолют самарадорликнинг ошиши ишлаб чиқариш ҳажмлари ўсиши, маҳсулот сифатининг яхшиланиши, қурилишларга қилинадиган харажатлар ва уларнинг муддатлари қисқариши, қувватларни ўзлаштириш ҳамда лойиҳадаги техника-иқтисодий кўрсаткичларга эришишнинг жадаллашуви, шунингдек инсон омилидан — ишчилар, инженерлар ва техниклар малакаси, тажрибаси, онглилигидан, уларнинг янги резервларни топиш ва ишга солишга интилишидан яхшироқ фойдаланиш натижасидир. Ноишлаб чиқариш соҳасига сарфланган капитал маблағлар ва бошқа харажатлар самарадорлиги улар таъминлаган натурал кўрсаткичларда (маориф, соғлиқни сақлаш, фан, маданият бўйича), қисман эса қиймат ўлчовларида (масалан, истеъмол бўйича) ифодаланган натижа билан белгиланади.

Абсолют самарадорлик, ўз навбатида, капитал сарфларнинг ҳар бир сўми ҳисобига маҳсулот ишлаб чиқаришнинг ошиши, фойда, таннархнинг камайиши билан ҳам аниқланади.

Конкрет корхоналарда абсолют самарадорлик кўрсаткичи олинган фойданинг қилинган капитал сарфларга нисбати шаклида, қуйидаги формула билан аниқланади:

$$C_a = (D - X) / K$$

бунда  $C_a$  — абсолют самарадорлик коэффиценти;

$D$  — даромад;

$X$  — харажат;

$K$  — асосий ишлаб чиқариш фонди ва айланма маблағларни оширишга қилинган сарфлар суммаси.

Қиёсий капитал сарфлар иқтисодий самараси капитал сарфларнинг режадаги ва лойиҳадаги мумкин бўлган энг яхши вариантларини танлаб олиш учун қўлланилади. Бунинг учун таққосланилаётган вариантлар бўйича капитал сарфлар ва жорий харажатлар қиёсланади. Уларнинг

ўзаро оқилона нисбатини берадиган вариант танлаб олинади. Бунда капитал сарфлар ҳам, жорий харажатлар ҳам, бошқаларникидан кўпроқ бўлган вариантлар рад этилади, капитал сарфлар ўртасидаги фарқнинг ўрни белгилаб қўйилган муддатдан ортиқ бўлмаган энг қисқа муддат ичида жорий харажатларни тежаш йўли билан қопланадиган вариантлар қабул қилинади. Вариантлар келтирилган харажатлар миқдори бўйича ҳам таққосланиши мумкин. Бунинг учун капитал сарфлар улар самарадорлигини аниқлашнинг намунали усулда қабул қилинган самарадорлик меъёрларига кўпайтирилади. Самарадорлик меъёрига тармоқлар ва ноҳиялар бўйича иш ҳақи даражасидаги фарқларни, шунингдек меҳнатнинг техника билан қуролланганлик даражасини, иқлим шароитларининг хусусиятлари ва ҳоказоларни ҳисобга олган ҳолда тузатишлар киритилиши мумкин.

Капитал сарфларнинг қиёсий самарадорлиги вақт давомида қопланиши самарадорлик коэффиценти билан аниқланади.

Вақт давомида қопланиши конкрет муддат бўлиб, у янги техникани жорий этиш ҳамда қурилишлар учун қилинган қўшимча капитал сарфлар, ҳар йилги маҳсулот таннархини камайитиришдан олинadиган иқтисод билан қоплаш муддатидир. У қуйидаги формула билан аниқланади

$$T = \frac{(K_1 - K_2)}{(X_2 - X_1)} \text{ йил}$$

бунда  $K_1$ ,  $K_2$  — таққосланаётган вариантларга қилинган капитал харажатлар, минг сўм;

$X_1$ ,  $X_2$  — таққосланаётган вариантларга сарфланадиган бир йилги маҳсулот харажатлари (таннарх бўйича).

Бу формула қуйидаги шарт бажарилгандагина, яъни  $K_1 > K_2$  ҳамда  $X_1 < X_2$  бўлгандагина тўғри бўлади.

Бу формула билан ҳисоблаб аниқланган муддат меъёр билан белгиланган муддат кўрсаткичи билан таққосланилади.

Автомобиль транспортида меъёр билан белгиланган муддат қиёсий самарадорлик кўрсаткичи олинган жамғармаларнинг қилинган капитал сарфларга нисбати билан белгиланилади.

Автомобиль транспорти иншоотлари учун меъёр билан белгиланган муддат 10 йил, ҳаракатланувчи составлар учун эса 7-10 йил.

Капитал сарфлар, қиёсий самарадорлик бошқа кўрсаткичи самарадорлик меъёрий коэффиценти ( $E_n$ ) бўлиб, у таннархни арзонлаштириш иқтисодининг капитал сарфларга нисбати қилиб аниқланади. Самарадорлик меъёрий коэффиценти меъёр билан белгиланган муддатнинг акс миқдори сифатида, яъни қуйидагича аниқланади:

$$E_m = X_2 - X_1 / K - K_2 \text{ ёки } E_m = 1/T$$

Халқ хўжалигининг барча тармоқларида ва шу жумладан, автомобиль транспортида ҳам самарадорликнинг меъёрий коэффиценти 0,15 га тенг қилиб олинган.

Бир неча (икки ва ундан ортиқ) вариантдаги капитал сарфлардан қайси бирининг иқтисодий самарадорлиги энг яхшилиги ҳар бир

вариант учун жорий (ишлатиш) харажатлар ва капитал сарфларнинг жорий харажатларга келтирилган умумий суммасини таққослаш билан аниқланади. Бунда энг яхши ёки оқилона вариант энг кам келтирилган умумий сумма бўлиб, қуйидаги формула билан аниқланган вариант бўлади:

$$X_{\text{келт.}} = X_{\text{йил}} + E_{\text{м}} K$$

бунда  $X_{\text{келт.}}$  — йиллик келтирилган харажатлар, сўм;

$X_{\text{йил}}$  — бир йиллик жорий (ишлатиш) харажатлар, сўм;

$K$  — бажарилган вариантга қилинган капитал сарфлар, сўм;

$E_{\text{м}}$  — тармок бўйича иқтисодий самарадорлик меъёрий коэффициенти.

Масалан, бешта вариантдан энг яхшисини аниқлаш зарур бўлса:

Капитал сарфлар

Жорий (ишлатиш) бир  
йилги харажатлар

I вариант 10 млн. сўм;

1,0 млн. сўм;

II вариант 9 млн. сўм;

1,2 млн. сўм;

III вариант 8 млн. сўм;

1,5 млн. сўм;

IV вариант 7 млн. сўм;

1,7 млн. сўм;

V вариант 6 млн. сўм;

2,0 млн. сўм.

Иқтисодий самарадорлик меъёрий коэффициентини 0,15 бўлганда бир йилги келтирилган харажатлар умумий суммаси қуйидагича бўлади:

I вариантда  $1,0 + 10 \times 0,15 = 2,50$  млн. сўм;

II вариантда  $1,2 + 9 \times 0,15 = 2,55$  млн. сўм;

III вариантда  $1,5 + 8 \times 0,15 = 2,70$  млн. сўм;

IV вариантда  $1,7 + 7 \times 0,15 = 2,75$  млн. сўм;

V вариантда  $2,0 + 6 \times 0,15 = 2,90$  млн. сўм.

Бунда бир йиллик келтирилган харажатлар умумий суммасига кўра энг яхшиси биринчи вариантдир.

Халқ хўжалиғи нуктаи назаридан самарадорлигини таққослашда ҳар бир вариантга қилинган харажатлар берилган вариант харажатлари билан қуйидагича таққосланилади:

$$C = (X_1 + E_{\text{м}} K_1) - (X_2 + E_{\text{м}} K_2)$$

бунда  $X_1$ ,  $K_1$  — берилган вариант ва  $X_2$ ,  $K_2$  — таққосланаётган вариант кўрсаткичлари бўлиб,  $C$  — таққосланаётган вариантларни жорий этиш бир йилги тежамидир.

Юқоридаги мисолдаги I вариант II га кўра  $2,55 - 2,50 = 0,05$  млн. сўмлик иқтисодий самарага эга, тегишлича III вариантга кўра  $2,70 - 2,50 = 0,20$ ; IV вариантга кўра  $2,75 - 2,50 = 0,25$  ва ниҳоят,

V вариантга кўра  $2,90 - 2,50 = 0,40$  млн. сўмлик иктисодий самарага тенгдир.

Келтирилган харажатлар тежамига кўра янги техника ва илғор технологияларни, комплекс механизацияни жорий этиш учун мукофотлар миқдори ҳам аниқланади. Бунда фақат тежам қийматигина аниқланиб қолмай, уларни жорий этиш билан боғлиқ натурал кўрсаткичлар (ёнилғи, материаллар, хом ашё, электр қуввати, иш кучлари тежами ва ҳоказо) ҳам аниқланиши зарур.

Капитал сарфлар самарадорлигини аниқлашда маҳсулот ишлаб чиқариш муддатининг камайиши (транспортда юк ва пассажирларни манзилга етказиб боришда)га алоҳида аҳамият берилиши лозим. Капитал сарфлар самарасини аниқлашда намунали усулда белгиланганига кўра фақат техникани такомиллаштириш вариантларини таққосланибгина қолмай, балки уларни амалда ишлаб турган ҳаракатланувчи составлар билан ҳам таққослаш, масалан, автомобилни тиркама билан ишловчи автопоездлар билан таққослаш ҳам мақсадга мувофиқдир.

Бундай ҳолларда ҳисоблар лойиҳадаги вариантларга кўра анча аниқ бўлиши керак. Бунинг учун кўп чиқариладиган транспорт воситаларининг тажриба билан чиқарилганидан реал шароитларда фойдаланиш техника-иктисодий ва фойдаланиш кўрсаткичларини ҳисобга олиш лозим. Айтилганларга кўра автопоездларнинг автомобилларга нисбатан самарадорлигини аниқлаш учун (проф. Д. П. Великанов таъбири) ташишда келтирилган харажатлар ўзгаришини таққослашни асосий мезон қилиб олиш лозим. Бунда капитал сарфлар самарадорлигининг (ташиш йиллик харажатлари ва капитал сарфларнинг бир йилга тўғри келувчи суммаси) транспорт иши бирлигига тўғри келадиган миқдори қуйидаги формула билан аниқланади:

$$C_{\text{келт}} = X_{\text{йил}} + \frac{(E_m \cdot K - K_k) \cdot 100}{P_{\text{йил}}}, \text{ тий/ткм ёки тий./пасс. км}$$

бунда  $X_{\text{йил}}$  — ташиш жорий харажатлари;  
 $E_m$  — тармоқ иктисодий самарадорлик меъёри коэффициенти;  
 $K$  — автомобиль ёки автопоездлар жорий этиш капитал сарфлари, сўм;  
 $K_k$  — транспорт воситаси қолдиқ қиймати, сўм;  
 $P_{\text{йил}}$  — транспорт воситаларининг ўртача йиллик унумдорлиги, ткм ёки пасс. км.

Маълумки, айрим ташишларда келтирилган харажатлар кўп бўлган автомобилларни ишлатиш яхшироқ бўлади, дейилади. Бундай ҳоллар амалда кўп харажат ҳисобига юкларни юқори сифат билан ва миқдор жиҳатдан камайтирмай ташишларда, масалан, пахтани ёки цементни ихтисослаштирилган автопоездларда копис ташишда учрайди (бунда коп харажати йўқолади ва ортиш-тушириш ишлари комплекс механизациялашган бўлади-ю, лекин автопоездларнинг орқага юриши-

да бошқа юклар ташиш имкони чекли бўлиши ҳисобига ташиш таннархи қиммат бўлади). Ташиш таннархи қиммат бўлишига қарамай, махсус ихтисослаштирилган автопоездларда юкларни ташиш халқ хўжалиги нуқтаи назаридан самаралидир. Чунки бунда ортиштириши ишлари энг кўп даражада механизация ердамида бажарилади, копча эҳтиёж бўлмади ҳамда ташилаётган юкнинг йўқотилиши ёки ифлосланиши энг оз микдорга туширилади.

Тайёр қўйлак ёки костюмларни ёпиқ кузовли фургонларда илгакларда осилган ҳолда ташишда автомобилларнинг юк кўтара олиш қобилиятидан жуда кам фойдаланиш ҳисобига маҳсулот бирлигини ташиш таннархи кўпаяди, той (тюк)лаб ташишда буюмлар ёғжимланиб (баъзи ҳолларда ифлосланиб) боради ва уларни қайтадан дазмоллаш талаб қилинади. Бу эса савдо корхоналари харажатларини ташилган маҳсулот бирлигига нисбатан анча кўпайтириб юборади. Кийимларни фургонларда илгакларда осиб ташиш автомобиллар юк кўтариш қобилияти жуда кам бўлишига қарамай, халқ хўжалиги харажатларини арзонлаштиради ва ҳоказо.

Худди шундай ҳолни пассажирларни енгил автомобилларда ташиш харажатлари автобусларда ташишга нисбатан анча кўплигида ҳам кўрамиз. Лекин енгил автомобилларда пассажирлар ташишда уларни манзилга етказиш тезлиги ошади, харажатлар юқори даражали қулайлик билан манзилга етказиб борилиши билан ўзини коплайди.

Демак, транспорт воситалари самарадорлигини келтирилган харажатлар билан таққослаш, уларнинг ташиш сифатлари бир хил бўлган шароитларгагина тааллуқлидир.

Айтилганларга кўра, автомобиль транспорти ва у ишлаётган халқ хўжалиги тармоқлари ёки пассажирлар билан ўзаро муносабатлар транспорт жараёни сифатига кўп жиҳатдан боглик бўлиб, уни ташиш тарифлари ўзгариши ҳисобига мезонлаб бориш талаб қилинади.

Автомобилларни ишлатиш самарадорлигини келтирилган ташиш харажатлари билан аниқлашга қўшимча натурал кўрсаткичлар самарасини қўллаш ҳам баъзи ҳолларда зарурдир. Масалан, транспорт воситаларига таққослаб баҳо беришда қуйидаги иш кўрсаткичлари мустақил аҳамиятга эга бўлиши мумкин: транспорт воситалари унумдорлиги, улардан фойдаланишдаги сермехнатлик, материаллар ва қувватлар кўп ёки кам ишлатилиши ва ҳоказо.

Ҳозирги давр янги муаммолар ечими тежамли бўлишни, хўжалик механизмини ҳар томонлама ва чуқур қайта қуришни, бошқаришнинг самарали ва тадбиркор системасини қўллаш ҳисобига кишилар ижодий имкониятларидан тўлароқ фойдаланишни такозо этади.

Бунинг учун қуйидагиларни бажариш лозим:

— капитал сарфларни иложи борица йириклаштириш, аини вақтда қурилаётган корхона ва объектлар сонини камайтириш ҳисобига уларни тезроқ ишга тушириб, тармоқ ёки корхона қувватларини ошириш;

— қурилиш муддати ва қувватини ишга туширишни кискартириш;

— янги қурилишларни нисбатан кам харажати ва киска муддатда амалга оширилувчи ишлаб чиқаришни реконструкция қилиш ҳисобига кенгайтириш, янги техника ва илгор технологияларни кенг жорий этиш,

ускуна ва жиҳозлар билан қайтадан қуроллантириш ёки борларини модернизациялаш ва ҳоказо. Хулоса қилиб шуни айтиш зарурки, капитал сарфлар самарасини ошириш имкониятлари кўп қиррали муаммодир.

### **5. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ КОРХОНАЛАРИНИ ЙИРИКЛАШТИРИШ ВА ЮКЛАРНИ МАРКАЗЛАШТИРИЛГАН УСУЛДА ТАШИШНИ ТАШКИЛ ЭТИШ ИҚТИСОДИЙ САМАРАДОРЛИГИ**

Автомобиль транспортида капитал сарфларнинг иқтисодий самарадорлиги автомобиль транспорти корхоналари меъёрича йириклаштирилганда сезиларли даражада бўлади. Кўпчилик вазирликлар ва бошқармалар 50-чи йиллардан бошлаб майда ва тежами кам автомобиль корхоналарини йўқота бошладилар. Юк ташувчи автомобиль транспорти йирик корхоналаридаги ҳаракатланувчи составлардан фойдаланиш юқори даражада бўлиб, уларга ажратилган капитал сарфлар самарали бўлиши билан бирга меҳнат унумдорлиги юқори ва ташиш таннархи арзон бўлади. Бундай корхоналарда бошқаришнинг нисбий харажатлари ҳам камроқ бўлади. Майда корхоналарга нисбатан йириклаштирилган корхоналарда ҳар бир ҳаракатланувчи состав йил давомида 100 кундан кўпроқ ишлайди. Юк автомобилларининг ҳар бирига тўғри келадиган унумдорлик корхона йириклаштирилган сари ошиб боради. Айрим тадқиқотчиларнинг кўрсатишича, автомобиль транспорти корхоналаридаги ҳаракатланувчи составлар сони 10 тадан 24 гача бўлганида улар унумдорлиги 100 фоиз деб қабул қилинса, автомобиллар сони 24—49 тагача йириклаштирилганда улар унумдорлиги тахминан 116—118 фоиз, 51—99 тагача йириклаштирилганда 135—140 фоиз, 100 ва ундан ортиқ қилиб йириклаштирилганда 170—175 фоиз бўлар экан.

Юкларни марказлаштирилган усулда ташиш аксарият ҳолларда йирик автомобиль транспорти корхоналарида амалга оширилади, уларда технологик жараёнларни механизациялаш имконлари кўпроқ бўлади, ишлаб чиқаришни такомиллаштириш, меҳнат шароитларини яхшилаш ва ҳоказоларни жорий этиш анча енгиллашади. Ўз навбатида юкларни марказлаштирилган усулда ташишни ташкил этиш майда ва кам жиҳозланган автомобиль хўжалиқларини кескин суратда қисқартириш ҳамда улардаги ҳаракатланувчи составларни йирик автомобиль транспорти корхоналарига ўтказишни тезлаштиради. Юкларни марказлаштирилган усулда ташиш ортиш-тушириш ишларини механизациялаш даражасини ошириш имконини беради. Бундай системада юк ташишнинг биринчи босқичида юк жўнатувчилар ва қабул қилувчилар бажарадиган ортиш-тушириш ишларини механизациялаш даражасини ошириш талаб қилинади. Ҳозирги кунда марказлаштирилган усулда юк ташиш кенг қўламли ихтисослаштирилган юк ортиш-тушириш ишларини механизациялаш базалари ёки механизмларни ижарага бериш ташкилотлари тузиш ва улар ёрдамида майда ҳажмли юк эгалари жойларидаги ортиш-тушириш ишларини механизациялашни тақозо этаётир. Шундай ташкилотларгина ортиш-тушириш ишларини иқтисодий самара билан механизация ёрдамида бажаришлари мумкин.

## **6. АВТОМОБИЛЛАРГА ТЕХНИКА ХИЗМАТИ КЎРСАТИШ ВА ЖОРИЙ ТУЗАТИШ ИШЛАРИНИ МЕХАНИЗАЦИЯЛАШ ИҚТИСОДИЙ САМАРАСИ**

Харакатланувчи составларга техника хизмати кўрсатиш амалда механизацияланган узлуксиз конвейер усулини жорий этишни талаб қилади. Бундай усулни қўллаш натижасида барча ишлар (ювиш-тозалаш, қаров-назорат, мойлаш, созлаш ва маҳкамлаш) махсус жиҳозланган иш жойларида техника хизмати кўрсатиш технологияларида белгилангандек, қатъий равишда ва кетма-кет бажарилади. Автомобилларни бир иш жойидан иккинчисига суриш конвейер ёрдамида бажарилади.

Амалда автомобиллар ҳар бир иш жойида белгиланган вақтда бўлиши узлуксиз конвейерлари автоматика ёрдамида бошқарилади. Бундай автоматика уланиши ва узилиши натижасида конвейердаги автомобиллар барча техника хизмати кўрсатиш жойлари бўйича бир вазнда сурилади. Айрим йирик автомобиль транспорти корхоналарида бундай усулда конвейерларда техника хизмати кўрсатиш ишларини телевизор экрани орқали назорат қилиб бориш мумкин бўлади.

Автомобилларга техника хизмати кўрсатишни узлуксиз конвейер усулида бажариш ундаги автомобилларни бир иш жойидан иккинчисига ўтказиш қобилиятини тахминан 25—30 фоиз оширади. Бундан ташқари, бажариладиган ишлар сермехнатлиги 30—35 фоиз, техника хизмати кўрсатиш ишларида автомобиллар бекор туриб қолиши 1,5—2,0 марта камаёди, тузатувчи ишчилар меҳнат унумдорлиги ўрта ҳисобда 45 фоизгача ошади, айрим ишлаб чиқаришдаги ишчиларнинг касбкорлик маҳорати ўсади ва ҳоказо.

Комплекс механизациялаш натижасида қўлда бажарилувчи асосий ёки ёрдамчи ишлар механизация ёрдамида бажарилади. Ҳозирги кунда кўпчилик ёрдамчи ишлар, масалан, автомобилларни ювиш-тозалаш, мойлаш, созлаш ишлари қўл ёрдамида бажарилаётир. Ихтисослаштирилган ювиш ускуналарини жорий этиш, мойлаш, созлаш, ёнилғи бериш, аккумулятор батерейаларини тузатиш ёки уларга хизмат кўрсатиш жойларида механизацияни қўллаш автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва жорий тузатиш ишлари таннархини камайтириш имконини беради.

Автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва жорий тузатиш ишларини агрегат-участка усулида бажариш автомобиллар техника тайёргарлиги коэффицентини оширади, тузатувчи ишчилар меҳнат унумдорлиги ошиши ҳисобига улар сонини камайтириш имконини беради.

## **5- Б О Б. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ АСОСИЙ ФОНДЛАРИ**

### **1. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДА АСОСИЙ ФОНДЛАР ТУШУНЧАСИ**

Ишлаб чиқариш жараёнида меҳнат ашёлари (хом ашё, материаллар, ярим фабрикатлар ва ҳоказолар) ҳамда меҳнат воситалари катнашади. Меҳнат воситаларига аввало меҳнат қуролилари, яъни ҳар хил машина, дастгоҳлар, қувват қурилмалари, транспорт воситалари ва асбоб-ускуналар киради. Бундан ташқари, ишлаб чиқаришда бевосита

катнашмайдиган, лекин ишлаб чиқариш жараёнига самарадорлик шароити яратиб берадиган бинолар, ҳар хил иншоот ва қурилмалар ҳам шулар қаторига киради. Ишлаб чиқариш меҳнат воситаларининг воситалар ва меҳнат ашёларига ажратилиши уларни ишлаб чиқариш жараёнида қатнашиш характерига қўра белгиланса, асосий ва айланма фондлар янгидан яратилган маҳсулот қийматида қандай қатнашишига қараб ажратилади.

«Асосий ва айланма фондлар» тушунчаси «меҳнат воситалари» тушунчасига нисбатан тор маънода бўлиб, уларга ишлаб чиқариш жараёнида қатнашувчи ва қийматга эга ишлаб чиқариш воситаларигина киради. Меҳнат воситаларига айтилганлардан ташқари, одам меҳнати қўшилмаган меҳнат воситалари ҳам киради. Масалан, айтилганлар қаторига ер, ўрмон, дарё кабилар меҳнат воситалари тарзида кирса-да, лекин асосий фондлар таркибига киритилмайди, чунки бундай меҳнат воситалари одам меҳнати ёрдамида яратилмаган ва улар қиймат сифатига эга эмаслар.

Асосий ишлаб чиқариш фондлари жонли меҳнат таъсирида ишлаб чиқариш жараёнида аста-секин ўз қийматини янги яратилаётган маҳсулотга ўтказиб бориши натижасида улар қиймати иккига бўлингандек бўлади. Унинг бир қисми асли шаклида қолиб, амалдаги асосий фондларга кирса, бошқа қисми амортизация ажратмаси тариқасида янги маҳсулот қийматига ўтади. Ишлаб чиқариш жараёнида асосий фондларнинг биринчи қисми аста-секин қийматига қўра камайиб боради, иккинчи қисми, аксинча, ошиб боради. Айтилганларга қўра, асосий фондлар ишлатилиш сўнггида ўз қийматини тўла, пул шаклида ишлаб чиқарилган маҳсулотга ўтказиб, амортизация жамғармаси сифатида фондларни қайтадан тиклашда ишлатилади.

Меҳнат ашёлари — хом ашё, материаллар, ёнилғи ва электр қуввати кабилар бошқача бўлади. Улар ишлаб чиқаришнинг биргина циклида қатнашади ва янги маҳсулотга айланиб, ишлаб чиқариш соҳасидан муомала соҳасига ўтади.

Демак, меҳнат воситалари меҳнат ашёларидан фаркланади. Меҳнат воситалари маҳсулотлар яратишда ишлаб чиқаришнинг бир неча циклларида қатнашади. Меҳнат воситалари ҳар бир иш циклида ўз истеъмол қийматини сақлаб қолса, меҳнат ашёлари тўла сарфланади. Меҳнат ашёлари ишлаб чиқариш жараёнида ўз истеъмол қиймати билан муомалага кирмай, факат ўз қийматининг бўлаги билангина қатнашади, яъни ўз истеъмол қийматидан айрим бўлагини ажратиш хусусиятига эга бўлиб, унинг бир қисмини янги маҳсулот қийматига ўтказса, иккинчи қисми ишлаб чиқариш соҳасида қолади.

Асосий ишлаб чиқариш фондларининг айрим қисмлари ишлаб чиқариш жараёнида ҳар хил вазифада бўлади. Шунинг учун уларни икки қисмга, яъни актив ва пассив қисмларга ажратиш қабул қилинган.

Асосий фондларнинг актив қисми маҳсулот яратишга бевосита таъсир этади ва қўп жиҳатдан уларни ишлаб чиқариш микдорини (қўламини) белгилайди.

Машинасозликда асосий фондлар асосий қисмига корхона асосий цехларига ўрнатилган машина ва дастгоҳлар кирса, транспортда ҳаракатланувчи составлар киради.

Асосий фондлар пасив қисмига ишлаб чиқаришда бевосита қатнашмайдиган ва унинг актив қисмини самарали ишлатишга зарур шароит яратувчи бўлаги киради. Буларга бинолар, иншоотлар, куч ва узатиш қурилмалари киради. Халқ хўжалиги бўйича асосий фондларни актив ва пасивга ажратиш кўп жиҳатдан шартлидир. Масалан, машинасозлик, қурилиш, қурилиш материаллари саноати кабиларда транспорт воситалари асосий фондларнинг пасив қисми бўлса, транспорт соҳасида у асосий фондларнинг актив қисмидир. Лекин ишлаб чиқариш конкрет соҳаларида бундай ажратиш жуда зарурдир. Чунки мана шундай ажратиш билан улар актив ва пасив қисмларининг ўзаро тўғри нисбати аниқланади, бу эса улар пасив қисми кўпаймаслигига олиб келади.

Халқ хўжалигида асосий фондлар кенгайтирилган такрор ишлаб чиқариш жараёнида қатнашадилар ва улар, ўз навбатида, узлуксиз янгиланадилар, такомиллашиб бориладилар. Бу нарса эса такрор ижтимоий ишлаб чиқаришларни мақсадга мувофиқ, мутаносиблик билан ривожлантиришда асосий фондларни янгилаш зарурияти ва аҳамиятини янада кучайтиради.

Меҳнат воситалари асосий ишлаб чиқариш фондларининг, меҳнат ашёлари эса айланма фондларнинг моддий асосидир.

Автомобиль транспорти асосий ишлаб чиқариш фондлари халқ хўжалиги моддий-техника базасининг ажралмас қисмидир. Агар барча халқ хўжалиги тармоқлари бўйича меҳнат воситалари улушининг тахминан 67 фоизи ва қолган қисмининг 33 фоизи меҳнат ашёларига тўғри келса, бу нисбат автомобиль транспортида тегишлича 90—95 фоиз ва 5—10 фоизни ташкил этади.

Барча асосий фондлар ишлаб чиқариш борасида бевосита қатнашувчи ва бавосита қатнашувчиларга (уй-жойлар, касалхоналар, болалар муассасалари, ётоқхоналар ва бошқа маданий-оқартув бино ва иншоотлари) бўлинади. Уй-жой, маориф, соғлиқни сақлаш муассаса ва ташкилотларидаги бино ҳамда иншоотлар ва ҳоказолар ишлаб чиқариш жараёнида бевосита қатнашмайди, улар меҳнатқашларнинг маиший ва маданий талабларини қондиришга хизмат қилади. Фондларнинг бу қисми асосий ишлаб чиқариш фондларига қирмайди.

Қуриш ва ўрнатишдаги, омборлардаги ўрнатилмаган машина ва асбоблар ҳамда шу кабилар ҳам корхона базисида бўлишига қарамай, асосий ишлаб чиқариш фондларига қиритилмайди. Асосий фондлар ишлаб чиқариш жараёнида қатнашиб, маҳсулот чиқара бошлангандан кейингина, яъни маҳсулот қиймати ярата бошлангандан сўнггина меҳнат воситаларига қиритилади.

Халқ хўжалигидаги асосий фондлар 1985 йилда 1970 йилдагига нисбатан уч бараварга яқин ўсган бўлса, уларнинг асосий ишлаб чиқариш фондлари уч баравар ва ишлаб чиқаришда бевосита қатнашадиган қисми эса 2,3 баравар ўсди. Асосий ишлаб чиқариш фондлари энг кўп миқдорда саноатда ва қурилишда ўсди. Масалан, саноатга тўғри келувчи ўсиш 1985 йилда 1940 йилдагига нисбатан 32,7 баравар ва 1970 йилдагига нисбатан уч баравар ўсди. Тегишлича бу миқдор қурилишда 8,6 ва 3,6 баравар, қишлоқ хўжалигида (қора-

молларсиз) 23,5 ва 3,5 ҳамда транспортда 17,2 ва 2,8 бараварни ташкил этди.

Юқорида айтилганларга кўра, мамлакат ишлаб чиқарувчи кучларининг жойлашуви анча яхшиланди, ишлаб чиқариш корхоналарининг хом ашё манбаларига яқинлашиши транспорт алоқаларини яхшилади, натижада транспорт воситаларидан самаралироқ фойдаланила бошланди.

Шу билан бирга айрим йирик иқтисодий ноҳияларда, масалан, Сибирь, Шимолий Кутб ва Узоқ Шарқда халқ ҳўжалиги ривожланишининг зарур мутаносиблигига эришилмаганлиги натижасида саноат корхоналарининг хом ашё ва материалларга, аҳолининг юк ва пассажирлар ташишга бўлган талаблари қондирилмаётир. У ерларда темир йўл ва автомобиль йўллари қуриш жуда орқададир.

Юқларни ишлаб чиқариш жойларидан истеъмолчиларга оралик жойларда туширмасдан катта тезликда етказиб беришга кенг ривожланган автомобиль йўллари бўлгандагина эришилади. Фақат шундай шароитлар яратилгандагина ташиш таннархи арзонлашади ва халқ ҳўжалигидаги умумий юк ташиш ишида автомобиль транспортининг улуши ортади. Қишлоқ жойларда яхши автомобиль йўллари бўлиши ҳаёт талабидир, уларнинг бўлиши ҳосилдорликни ошириш ва йиғилган ҳосилни саноатда қайта ишлашга бузилмасдан етказиб бериш имконини яратади.

Шунинг учун ҳам янги темир йўллар қуриш ва уларни кенгайтириш билан бирга автомобиль йўллари тармоқларини қуриш ҳамда борларини такомиллаштириш мақсадга мувофиқдир. 1991—1995 йилларда 226 минг километр ҳўжаликлараро каттик қопламали автомобиль йўллари қуриладик, бу ўн иккинчи беш йилликдагига нисбатан 2,5 баравар кўпдир, бунда колхоз ва совхозлар марказий қўрғонларини ноҳия марказлари билан боғлаш ҳамда улар ўртасида мунтазам транспорт алоқаларини ташкил этиш кўзда тутилади.

## **2. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДАГИ АСОСИЙ ИШЛАБ ЧИҚАРИШ ФОНДЛАРИ ТАСНИФИ ВА УЛАРНИНГ ТАРКИБИ**

Турли хил асосий фондларни ишлаб чиқариш вазифалари уларни таснифлаш (классификациялаш) заруриятини туғдиради. Асосий фондлар таснифи кўп ҳолларда айрим меҳнат воситаларининг ишлаб чиқариш жараёнидаги аҳамияти, улар таркиби ва асосий фонд элементлари нисбий ўрнининг ўзгариши ва бошқа омилларга боғлиқдир. Турли хил меҳнат воситалари нисбий ўрнини аниқлаш ва улар ўзгаришини таҳлил қилиш кўпинча асосий фондларни тўғри таснифлаш заруриятини тақозо этади. Бундай таҳлиллар капитал харажатлар иқтисодий самарадорлигини тўғри баҳолашда катта аҳамиятга эга бўлиб, асосий фонд билан ишлаб чиқарилаётган маҳсулотлар ўсиш даражаси ўртасидаги мутаносиблик ҳамда амортизация ўртача меъёрининг ўзгариш қонуниятларини аниқлашга ёрдам беради.

Автомобиль транспортидаги асосий ишлаб чиқариш фондларини таснифлаш халқ ҳўжалиги асосий фондларини намунали таснифлаш қондасига асосланади.

Асосий воситаларни аниқ ҳисоблаш ва планлаштириш ҳамда таҳлил қилишда тўғри таснифлашнинг аҳамияти каттадир. Бу ҳол асосий фондлар таркибини ва автомобиль транспорти техника билан жиҳозланганлик даражасини аниқлашга ёрдам беради.

Автомобиль транспортининг асосий фондлари қуйидаги 9 та гуруҳ ва 5 та кенжа гуруҳга бўлинади: бинолар, иншоотлар, узатиш қурилмалари; машина ва ускуналар, ўз навбатида, қуйидаги кенжа гуруҳларга бўлинади: куч машина ва ускуналари, иш машиналари ва улар жиҳозлари, ўлчаш ва мослаш асбоблари (буларга лабораториё ускуна ва қурилмалари ҳам киради), ҳисоблаш техникаси, бошқа машиналар ва улар жиҳозлари; транспорт воситалари, асбоблар, ишлаб чиқариш анжом ва буюмлари, хўжалик анжомлари, бошқа турли асосий фондлар (шу жумладан, атроф-муҳитни тоза сақлашга мўлжалланган асосий фондлар).

Асосий фондларни турлари бўйича гуруҳлаш улар бажарадиган вазифа ва ишларга боғлиқдир. Масалан, техника ёрдами автомобилларининг асосий вазифаси — ҳаракатланувчи составларга ишлаётган жойларига бориб техника ёрдами кўрсатиш ёки уларни тузатишдир. Шунинг учун бундай автомобиллар «иш машинаси ва унинг жиҳозлари» гуруҳига киритилади. Ташиш ишлари билан боғлиқ барча автомобиллар ва тиркамалар «транспорт воситалари» гуруҳига киритилади ва ҳоказо.

Транспорт воситаларига автомобиллар, тиркамалар ва ярим тиркамалар кирса, биноларга ишлаб чиқариш ва бошқа хизматлар билан банд бўлган цех, устахона, ҳаракатланувчи составлар сақлангани усти ёпиқ жой, омбор, маъмурий бино ва қурилишлар киради. Биноларнинг вазифаси яхши иш шароити яратиш, ишловчиларга социал-маданий хизмат кўрсатиш ҳамда буюм ва материалларни сақлашдир. Бинолар таркибига улар ичидаги қуйидаги коммуникациялар ҳам киради: иситиш системаси, сув, газ қувурлари ва канализация, куч ва ёритиш электр ўтказгичлари, телефон ва сигнализация тармоқлари, шамоллатиш қурилмалари, юк кўтаргичлар (лифтлар). Иншоотларга кўприklar, эстакада, йўл ва йўл иншоотлари, сақлагичлар, ёнилғи қуйиш колонкалари, сув минораси ва ҳовузи, сув оқизгичлар, автомобиль, тиркама, ярим тиркама ҳамда ортиш-тушириш механизмларини сақлаш очик майдончалари ва деворлар киради. Узатиш қурилмаларига очик жойлардаги электр, сигнализация ва алоқа тармоқлари, сув ва газ қувурлари ҳамда улар қурилмалари ва ҳоказолар киради. Куч машиналари ва ускуналарига электр двигатели ва генераторлари, ҳар хил қувватни механик қувватга ўтказувчи буг қозони ва қурилмаси, компрессорлар киради. Техника хизмати кўрсатиш ва автомобилларни жорий тузатиш жойлари ускуналари иш машиналари ва улар жиҳозлари кенжа гуруҳига киради. Бу кенжа гуруҳга яна дастгоҳлар ва бошқа ускуналар (электр пайвандлаш аппарати, пресслар-механик тўқмоқлар, темирчилик ўчоғи, ювиш машиналари), яъни меҳнат воситалари — механик, иссиқлик ва кимёвий ишлов бериш ускуналари киради. Ўлчов асбоблари, жиҳозланган иш жойлари, диагностика станцияси, лаборатория ускуна ва асбоблари, электр ўлчогичлар ҳамда махсус қурилмалар ўлчов ва мослаш кенжа гуруҳига киради. Ҳисоблаш техникасига электрон-

хисоблаш машиналари, перфорация ва бошқа ҳисоблаш машиналари киради. Бошқа турли машиналар ва улар жиҳозларига автоматик телефон станцияси, ўт ўчириш машиналари ва ҳўжалик автомобиллари киради.

Асосий фонд таркибидаги асбобларга қиймати юз сўмдан ва ишлаш муддати бир йилдан ортиқ бўлган механик ҳамда номеханик умум меҳнат қуроллари ва қайта ишловчи (чархловчи) маҳсулотлар киради. Буюмларга электр дрели (бурама), электр вибратор, иш қискичлари (қискалар) ва шунга ўхшашлар киради. Иш тахталари, верстаклар, машиналар атрофини ўраб қўйиш ускуналари, ишлаб чиқаришдаги шкафлар, жавонлар ишлаб чиқариш инвентарларига киради.

Ҳўжалик инвентарларига идораичи буюмлари — кийим илгич, гардероб, шкафлар, тахталар, сейф ва ёнмайдиган шкафлар, ёзув машиналари, кўпайтириш ва номерлаш аппаратлари, капалар, қараватлар, гиламлар ва бошқа ҳўжалик анжомлари ҳамда ёнғинга қарши анжомлар — гидропулт, қўл нарвони ва ҳоказолар киради. Бошқа асосий фондларга ер участкаларига қилинган харажатлар (кўп йиллик дарахтлар, ер участкасини ажратиш харажати) ва пудратга олинган асосий фондларга қилинган капитал харажатлар киради.

Асосий ишлаб чиқариш фондлари таснифига кўра улар қийматларини алоҳида гуруҳ (кенжа гуруҳ)ларга бўлишнинг фоизли нисбатлари аникланади (5-жадвал).

Жадвал материалларидан кўриниб турибдики, Ўзбекистон жумҳурияти Автомобиль транспорти вазирлигига қарашли корхоналардаги асосий ишлаб чиқариш фондларининг 60 фоиздан зиёди транспорт воситаларига тўғри келиб, қолган қисми 40 фоиз атрофида экан. Транспорт воситалари транспорт маҳсулотини яратиш асосидир. Асосий ишлаб чиқариш фондлари қолган қисми нисбий ўрнининг кичиклиги автомобиль транспорти корхоналарининг моддий-техника базаси камлиги билан изоҳланиши мумкин. Буни қуйидаги кўрсаткичлар билан тушунтириш мумкин. Лойиҳа (меъёрлаш) кўрсаткичларига биноан корхонадаги ҳар бир автомобилга тўғри келувчи асосий ишлаб чиқариш фонди юк автомобиллари бўйича 8 минг сўмлик ва автобуслар бўйича 12 минг сўмлик бўлиши керак. Амалда эса Ўзбекистон жумҳурияти Автомобиль транспорти вазирлиги корхоналарига қарашли ҳар бир автомобилга тўғри келувчи асосий ишлаб чиқариш фондлари қийматига 4 минг сўм тўғри келади, бу эса лойиҳа кўрсаткичларидагидан 2—3 марта кам.

Умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналарида асосий ишлаб чиқариш фондларидаги бинолар қиймати улуши 23 фоиз бўлса, бу кўрсаткич саноатда 30 фоизга тенгдир. Яна шунга таъкидлаш зарурки, 1980 йилдан буён асосий ишлаб чиқариш фондларидаги бинолар улуши умумий таркибига нисбатан ўзгармай келаётир.

Демак, ташиш ҳажмининг ўсишига ҳаракатланувчи составларнинг кўплиги, корхоналарнинг йириклаштирилиши, автомобиллар иш кўрсаткичларининг яхшиланиши ҳисобига, гаражлар, устахоналар ва бошқа бинолар қурилиш даражаси ўзгармаган ҳолда эришилаётир. Бинолар улуши амалда автомобиллар сони ва ҳаракатланувчи состав

## Ўзбекистон жумҳурияти Автомобиль транспорти вазирлиги корхоналари бўйича асосий ишлаб чиқариш фондлари таркибининг 25 йиллик динамикаси

| Асосий фонд элементлари                         | 1965 й. |       | 1970 й. |       | 1975 й. |       | 1980 й. |       | 1985 й. |       | 1990 й. |       |
|-------------------------------------------------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|
|                                                 | 1       | 2     | 1       | 2     | 1       | 2     | 1       | 2     | 1       | 2     | 1       | 2     |
| Бинолар                                         | 14725   | 12,60 | 20856   | 12,66 | 58986   | 20,94 | 115168  | 23,5  | 152710  | 22,60 | 216690  | 23,30 |
| Иншоотлар                                       | 7472    | 6,45  | 10488   | 6,34  | 21588   | 7,70  | 40260   | 3,2   | 49703   | 7,40  | 66718   | 7,18  |
| Узатиш қурилмалари                              | 331     | 0,28  | 447     | 0,27  | 3295    | 1,20  | 5036    | 1,0   | 6150    | 0,90  | 8632    | 0,93  |
| Машина ва улар ускуналари                       | 1531    | 1,30  | 2091    | 1,26  | 1025    | 0,30  | 3487    | 0,70  | 4528    | 0,70  | 11781   | 1,27  |
| а) куч машина ва ускуналари                     | 2639    | 2,22  | 3891    | 2,36  | 10103   | 3,60  | 18051   | 3,70  | 24567   | 3,64  | 28110   | 3,02  |
| б) иш машина ва улар жиҳозлари                  | 324     | 0,28  | 115     | 0,10  | 100     | 0,03  | 885     | 0,20  | 1049    | 0,15  | 2795    | 0,31  |
| в) ўлчов ва мослаш асбоблари                    | —       | —     | —       | —     | 1426    | 0,50  | 5995    | 1,20  | 2705    | 0,40  | 12444   | 1,34  |
| г) ҳисоблаш техникаси                           | —       | —     | —       | —     | 727     | 0,20  | 1793    | 0,40  | 2115    | 0,31  | —       | —     |
| д) бошқа машина ва улар жиҳозлари               | 88693   | 75,34 | 123904  | 75,20 | 181317  | 64,40 | 292155  | 59,70 | 421613  | 62,5  | 568761  | 61,15 |
| Транспорт воситалари                            | 1800    | 1,53  | 2986    | 1,80  | 3003    | 1,06  | 6684    | 1,40  | 9669    | 1,40  | 13990   | 1,50  |
| Ишлаб чиқариш анжомлари ва хўжалик инвентарлари | —       | —     | —       | —     | 2       | —     | 700     | 0,14  | 700     | 0,10  | —       | —     |
| Атроф-муҳит тозалитини сақлаш асосий фондлари   | —       | —     | —       | —     | —       | —     | —       | —     | —       | —     | —       | —     |

Эслатма: 1-устун, минг сўм ҳисобида  
2-устун, фоиз ҳисобида

парки таркиби, улар жойланиши ерларидаги иқлим шароитлари, иш кўни давоми ва бошқаларга кўра фаркланади.

Умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналаридаги асосий ишлаб чиқариш фондларининг актив қисми 60 фоиз (Ўзбекистон жумҳурияти мисолида) бўлса, бу рақам саноат корхоналарида 35 фоизни ташкил этади.

Бундай катта фарқни автомобиль транспорти ишлаб чиқариш жараёнининг ўзига хос хусусияти билан изоҳлаш мумкин. Бу хусусият шундан иборатки, ташиш жараёни асосан бинолардан, корхона худудидан ташқарида бажарилади. Лекин масаланинг иккинчи ва асосий томони шундаки, автомобиль транспорти корхоналари кўпинча ишлаб чиқариш бино ва иншоотлари ҳамда ускуналар етарли бўлмаган ҳолларда ҳам ишга туширилиб юборилади. Улардаги баъзи қурилишлар ва жиҳозлар иш жараёнида қўшиб борилади ёки яна кейинги даврларга қолдирилади.

Саноат корхоналари барча зарур қурилиш бинолари қурилиб бўлиб, улар ускуналар, иш машиналари ва бошқалар билан жиҳозлангандан сўнггина ишга туширилади. Шунинг учун ҳам саноат корхоналари ишга туширилган давридаёқ лойиҳада кўрсатилган асосий ишлаб чиқариш фондлари актив ва пасив қисмлари зарур нисбатига эга бўладилар. Иш жараёнида бу кўрсаткичлар янзала яхшиланиб боради.

Лекин бу автомобиль транспорти корхоналарида кўпинча амалга оширилмайди.

Иншоотлар элементи бўйича асосий ишлаб чиқариш фондлари улуши 8 фоиздан ошмаётир. Бундай нисбий миқдорнинг камлигини автомобиль йўллари ва улардаги иншоотлар автомобиль транспорти тармоғи ҳисобига киритилмагани билан изоҳлаш мумкин.

Умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналари асосий ишлаб чиқариш фондларининг қолган қисмига бу улуш 7,5 фоиз тўғри келади. Улар ичида иш машиналари ва улар ускуналари гуруҳи улуши бирмунча ошган. Буни техника хизмати кўрсатиш ва автомобилларни жорий тузатиш ишларини механизациялаш даражаси ўсгани билан изоҳлаш мумкин. Сўнгги йилларда асосий ишлаб чиқариш фондлари таркибида ўлчов ва лаборатория асбоблари улуши бирмунча ўсганлиги улар ёрдамида атроф-муҳит тозаллиги учун кураш йўлга қўйилаётганлигидан дарак беради. Албатта, бу ҳол замон талабига мос келади. Илмий тадқиқотлар ва илғор автомобиль транспорти корхоналари тажрибаларига, автомобиль транспорти асосий ишлаб чиқариш фондлари оқилона таркибига кўра транспорт воситалари улуши 40—50 фоиз ва ишлаб чиқариш-техника базаси 50—60 фоиз бўлиши мақсадга мувофиқдир.

### 3. ЖИСМОНИЙ ВА МАЪНАВИЙ ЭСКИРИШ

Автомобиль транспортининг асосий фондлари аста-секин эскиради ва ўз қийматини йўқота боради. Эскириш миқдори бир қанча омилларга — ишлатилиш даражаси (бир суткадаги иш сменалари, бир йилдаги иш кунлари сони, ишнинг жадаллиги ва ҳоказо) ва асосий фондларнинг сифатига боғлиқдир. Эскириш даражасига жиҳозларни сақлаш, техника хизмати кўрсатиш, тузатиш, табиат таъсиридан сақлаш, ишчилар малакаси ва ҳоказолар таъсир кўрсатади.

Асосий фондларнинг ишлаб чиқариш жараёнида ҳамда табиат таъсирида тўзиши ва емирилишига жисмоний эскириш дейилади. Жисмоний, ёки К. Маркс ибораси билан айтганда, «моддий ейилиш» асосий фондларнинг «ишлатилишидан», ёки улар айрим элементларининг истеъмол хусусиятлари мунтазам йўқолишидан келиб чиқади.

К. Маркс таъбирича, «машиналарнинг жисмоний ёки моддий ейилиши» икки хил бўлади. Биринчиси — танга муомалада юриб, ейилганидек, машинанинг ишлатилиши натижасида рўй беради, иккинчиси қилич қинида ётиб занглаганидек, ишлатилмаганлиги нагжасида рўй беради. Иккинчи ҳолда машина табиат қурбони бўлади. Биринчи ҳолдаги ейилиш машинанинг ишлатилишига оз ёки кўп даражада тўғри мутаносиб бўлади, иккинчи ҳолдаги ейилиши — машинанинг ишлатилишига маълум даражада тескари мутаносибда бўлади»<sup>1</sup>

Асосий фондларнинг жисмоний эскирганлигини билиш уларни реал қолдиқ қийматларини аниқлаш, эскирган машина, ҳаракатланувчи составларни янгилари билан алмаштиришни тўғри планлаштириш ва эскирган қисмни қопловчи амортизация ажратмаларини ҳисоблаш учун зарурдир.

Жисмоний эскиришни қуйидаги формула билан аниқлаш мумкин:

$$\Xi = T_x / T_m \cdot 100 \text{ фоиз}$$

бунда  $\Xi$  — эскириш (фоизда);

$T_x$  — ҳақиқий хизмат муддати (йил);

$T_m$  — жорий этилган меъёр бўйича хизмат муддати (амортизация даври).

Эскиришнинг бошқа турига маънавий эскириш дейилади. Машина моддий ейилишдан ташқари, маънавий жиҳатдан ҳам эскиради. Айни конструкциядаги машина арзон баҳо билан такрор ишлаб чиқарилади ёки яхшироқ машиналар рақобати натижасида ўз алмашув қийматини йўқотади. Бошқача қилиб айтилганда, меҳнат воситалари ўзининг тўла жисмоний эскиришидан аввалроқ маълум даражада ўз қийматини йўқотади. Бундай ҳол техника тараққиёти натижасида мавжуд машина ўрнига сермахсул ва унумлироқ янги машина сотиб олиш мумкин бўлганда ёки меҳнат унумдорлигининг ўсиши натижасида машинанинг ишлаб чиқариш қиймати пасайганда ҳамда уни арзонроққа сотиб олиш мумкин бўлганда юз беради.

Асосий фондларнинг янгилари омборларда узоқ туриб қолса ёки ишлаб чиқариш жараёнида қатнашмаса ҳам маънавий жиҳатдан эскириб боради. Мана шундай эскиришни К. Маркс «ишлатилмаслик» натижасидаги эскириш деб атаган эди. Бундай эскиришга иложи борица йўл қўймаслик лозим, чунки у халқ хўжалиги тармоқларига катта зарар етказиши.

Маънавий эскириш асосан техника тараққиёти туфайли меҳнат сарфини камайтирадиган янги, яхшироқ ишлаб чиқариш воситалари

<sup>1</sup> К. Маркс. «Капитал». 1-том, 447-бет.

яратиш ва жорий тузатиш натижасида ҳосил бўлади. Маънавий эскиришни меҳнат воситаларини модернизация (такомиллаштириш) қилиш йўли билан камайтириш мумкин. Модернизация деб мавжуд асбоб-ускунани унинг иш кўрсаткичларини техника ва иқтисод жиҳатдан замонавий даражага кўтарадиган конструктив такомиллаштиришга айтилади. Фан-техника тараққиёти шароитида ишлаб турган асбоб-ускуналарни модернизациялаш муттасил амалга оширилиши керак.

Автомобиль транспортида ҳаракатланувчи составлар узлуксиз модернизация қилиб турилади. Масалан, ЗИЛ-164 автомобилига ЗИЛ-164А конструкцияли бир дискали тишлашиш муфтасини ўрнатиш, узатмалар қутисини такомиллаштириш, барабан типдаги қўл тормозини жорий қилиш каби такомиллаштиришлар киритилди. Ўз навбатида, ЗИЛ-164А ўрнини саккиз цилиндрли ва кўп қувватли V-симон двигателли янги ЗИЛ-130 автомобили олди. МАЗ-200М ва МАЗ-200Р тягачлари МАЗ-200В дан фарқ қилиб, икки тактли двигателларнинг тўрт тактлиси билан алмаштирилди. Илгари Горький автомобиль заводи чиқарган ГАЗ-51 ва Ярославль автомобиль заводи чиқарган ЯАЗ-210 ва ЯАЗ-210 Е автомобилларига қараганда ГАЗ-53 Ф, КраЗ-221, КраЗ-222 автомобиллари янада мукамалроқдир. Бу автомобилларнинг двигатели, трансмиссияси, юриш қисми, бошқарма системаси модернизация қилинган. Буларнинг ҳаммаси автомобиль тортиш-динамика сифатларини оширди, фойдаланиш кўрсаткичларини яхшилади ва уларнинг хизмат муддатини узайтирди.

Енгил автомобиллар (масалан, ГАЗ-М-20, ГАЗ-М-21, ГАЗ-24, ГАЗ-31 ва ҳоказо) ва автобус парклари, гараж ускуналари ҳамда бошқа ишлаб чиқариш воситалари, ўз навбатида, модернизацияланиб борилди.

Ҳаракатланувчи составларни модернизация қилиш меҳнат сарфини камайтирган ҳолда фойдаланиш кўрсаткичларини орттиради. Модернизация қилишда ҳаракатланувчи составларнинг хизмат муддати ва эскириш даражаси эътиборга олинади.

Одатда асосий фондларни модернизациялашни катта тузатиш (капитал ремонт) билан бирга қўшиб олиб бориш иқтисодий жиҳатдан мақсадга мувофиқдир.

Асосий фондларни модернизация қилишни катта тузатиш билан қўшиб олиб боришда энг кам қўшимча маблағлар сарфлаб, ускуналар иш унуми ва ишлаб чиқарилган маҳсулот сифати янги ускуна кўрсаткичларига яқинлашадиган кўрсаткичларга эришиш мумкин. Шу сабабли катта тузатиш учун ажратилган маблағларнинг амортизация меъёрини ҳисоблашда меҳнат воситаларини модернизация қилиш ҳам маълум даражада ҳисобга олинади.

#### **4. АСОСИЙ ИШЛАБ ЧИҚАРИШ ФОНДЛАРИ АМОРТИЗАЦИЯСИ**

Асосий фондларнинг моддий кўриниши бўлган меҳнат воситалари ишлаб чиқариш жараёнида муттасил эскира боради. Асосий фондлар эскирган сари ҳар ойда маълум миқдорда пул ажратилади ва бунга амортизация ажратмаси дейилади. Бу ажратмалар корхонанинг банкдаги махсус ҳисоб-китобида сақланади ва у амортизация фонди

деб аталади. Демак, амортизация асосий фондларни кейинчалик тўла ёки қисман тиклаш мақсадида маблағ йиғиш учун асосий фондлар қийматини режали равишда янги яратилган маҳсулотга ўтказишдир.

Ҳозир амалдаги амортизация меъёрлари асосий фондларнинг фақат жисмоний эскиришинигина ҳисобга олиб қолмай, балки маънавий эскиришини ҳам ҳисобга олади: а) асосий фондларни қайта тўла тиклаш (реновация қилиш) меъёрлари ва б) асосий фондларни катта тузатиш ва модернизация қилишга (транспорт воситалари ва ускуналарга нисбатан) мўлжалланган меъёрлар. Умуман улар биргаликда амортизация ажратмаларининг умумий меъёрини ташкил қилади.

Ишлаб чиқариш жарёни натижасида эскирган асосий фондлар амортизация ажратмалари ҳисобига тикланиб, бунга асосий фондларнинг оддий тикланиши дейилади.

Оддий тиклаш жараёнида эскирган меҳнат воситалари янгилари билан, алмаштирибгина қолмай, балки амалдаги ишлаб чиқариш жараёнида уларнинг иш қобилияти қисман тикланилади. Ишлаб чиқариш фондларининг айрим турлари улар ишланган материалларнинг бир хил бўлмаслиги ва уларга нисбатан ҳар хил миқдордаги қуллар таъсири натижасида ейилиш даражаси ҳам ҳар хил бўлади. Бундай ҳолларда бутун ҳаракаланувчи состав қайта тикланмасдан, балки унинг ейилиб, ишдан чиққан қисмигина (ёки агрегатигина) тикланиб, ҳаракатланувчи состав иши давом этади. Ҳаракатланувчи составнинг ейилган қисми ёки агрегатини ўзгартиришга асосий фондларни қисман тиклаш дейилади.

Асосий фондларни қисман тиклашда улар катта тузатилади, ишдан чиққан қисмлари ёки агрегатлари алмаштирилади. Вақт ўтиши натижасида асосий фондларнинг ҳар бир қисми — ҳаракатланувчи составлар, техника иншоотлари иш ҳолатини сақлаш учун жорий тузатиш ва техника хизмати кўрсатиш харажатларидан ташқари, уларни қисман тиклаш учун харажатлар ҳам талаб қилинади.

Асосий фондларни катта тузатиш, улар ейилган қисмини тиклаш уларни оддий тиклашнинг бир шаклидир. Меҳнат воситаларини катта тузатиш билан қисман тиклаш улар ишлаш муддатини узайтиради. Асосий фондларни қайта тиклаш умумий харажатларининг кўпчилик қисми катта тузатиш харажатлари улушига тўғри келади.

Катта тузатиш асосий фондлар ейилган қисмини тиклаш бўлса, модернизациялаш меҳнат воситаларини техника жиҳатдан такомиллаштиришдир. Модернизациялаш ҳаракатланувчи составлар қуввати ва иш унумдорлигини ошириш, ортиш-тушириш ишларини механизациялаш даражасини кўтаришга ҳам ёрдам бериши мумкин ва ҳоказо.

Катта тузатиш билан ҳаракатланувчи составларни модернизациялашни бирга ўтказиш иқтисодий жиҳатдан ўзини тўла оқлайди. Бу иккала ишни биргаликда олиб бориш бажарилган ишлар фойдалилигини оширади ва кам қўшимча харажатлар билан машиналар (ҳаракатланувчи составлар) юқори иш унумдорлигига эришиш ва маҳсулот сифатини яхшилаш имконини беради. Бунда эски ҳаракатланувчи

составларни янгилари даражасига кўтариш имконини кўришимиз мумкин бўлади.

Фан-техника тараққиёти амалда асосий фондларнинг янгиларини ишлаб чиқаришда уларни эскирганларига нисбатан қийматлари арзон бўлишини тақозо этади. Демак, амортизация ажратмалари йиғилиб бориши билан улар суммасига аввалгидан кўпроқ дастгоҳлар, жиҳозлар, автомобиллар ва бошқа ишлаб чиқариш воситалари сотиб олиш имкони бўлиши лозим. Эскирган меҳнат воситаларини алмаштириш ва уларни орттириб бориш натижасида ишлаб чиқариш маҳсулоти миқдорини ва меҳнат унумдорлигини ошириш кенгайтирилган ишлаб чиқариш шакли бўлади.

Амортизация ажратмалари миқдорини тўғри аниқлаш ниҳоятда муҳимдир. Бир йиллик қайта тиклаш амортизация ажратмаларини қуйидаги формула бўйича ҳисоблаш мумкин:

$$A_{\text{к.т.}} = \frac{D_{\text{к}} - K_{\text{к}} + L_{\text{х}}}{T_{\text{ўрт.}}}$$

бунда  $A_{\text{к.т.}}$  — қайта тиклаш (реневация) йиллик амортизация ажратмалари суммаси;

$D_{\text{к}}$  — асосий фондларнинг дастлабки ёки тикланган қиймати;

$K_{\text{к}}$  — асосий фондлар ҳисобдан чиқарилгандан кейин қолган қиймат (баланс қийматининг 10 фоизиди қабул қилиб олинади);

$L_{\text{х}}$  — асосий фондларни демонтаж қилиш учун харажатлар;

$T_{\text{ўрт.}}$  — асосий фондларнинг ўртача хизмат муддати (йил).

Амортизация меъёри — бу қонуний тартибда белгиланган асосий фондлар қийматининг бир қисмини қоплаш миқдоридир. Бу тушунча орқали асосий фондларнинг вақт мобайнидаги эскириши ифодаланади. 1991 йилдан бошлаб давлат томонидан белгиланиладиган амортизация меъёрлари фақат тўла қайта тиклаш (реневация) учунгина (6-жадвал) қолдирилган бўлиб, автомобилларни катта тузатиш учун амортизация меъёрларини белгилаш корхоналарнинг ўз ихтиёрларига берилди. Амортизация меъёрлари бир қисмини белгилашни корхоналар ихтиёрига бериш заруриятга қараб маҳсулот бирлиги таннархи айни моддасини арзонлаштириш имконини беради. Маҳсулот таннархига йил давомида бир хил миқдорларда ажратма белгилаш мақсадида корхоналарга заруратга қараб катта тузатиш фонди ташкил этиш рухсат этилди.

Бу янги меъёрлар илгари белгиланганларидан ўз миқдори ва тузилиш усули билан жиддий фаркланади. Транспорт воситаларини тўла тиклашга ажратмалар асосан ҳаракатланувчи составлар босиб ўтган масофага боғлиқ бўлади. Аммо баъзи бир гуруҳ автомобилларнинг йил давомида босиб ўтган йўли улар ишлари ҳисобга олинганда жуда кам бўлади. Бундай автомобилнинг маънавий эскириши ҳисобга оlinиб, қайта тиклаш амортизация ажратмалари учун меъёр сифатида, бир йил вақт ўтиши қабул қилинган. Улар

**Автомобиль транспорти ҳаракатланувчи составларини қайта тиклаш (реневация)  
амортизация меъёрлари (1991 йилдан кучга киради)**

|                                                                                                      | Ҳаракатланувчи составларнинг<br>қийматига нисбатан, фоиз ҳисобида |                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
|                                                                                                      | бир йил учун                                                      | ҳар 1000 км.<br>босилган масофа<br>учун |
| <b>I. Транспорт автомобиллари, тиркама ва яримтиркамалар.</b> Автомобилларнинг юк кўтариш қобилияти: |                                                                   |                                         |
| 0,5 т гача бўлган                                                                                    | 20,0                                                              | —                                       |
| 0,5—2,0 т гача бўлган                                                                                | 14,3                                                              | —                                       |
| 2,0 т дан ортиқ ва катта тузатишгача юриш<br>ресурси 200 минг км гача                                | —                                                                 | 0,37                                    |
| 200—250 минг км гача                                                                                 | —                                                                 | 0,30                                    |
| 250—350 минг км гача                                                                                 | —                                                                 | 0,20                                    |
| 350—400 минг км гача                                                                                 | —                                                                 | 0,17                                    |
| Самосвал-автомобилларнинг юк кўтариш қобилияти:                                                      |                                                                   |                                         |
| 27—50 т                                                                                              | 16,7*                                                             | 0,37                                    |
| 50—120 т                                                                                             | 14,3*                                                             | 0,30                                    |
| 120—220т                                                                                             | 12,5*                                                             | 0,22                                    |
| 220 т дан ортиқ                                                                                      | 11,1*                                                             | 0,20                                    |
| Самосвал-тиркамалар                                                                                  | 14,3                                                              | —                                       |
| Юк кўтариш қобилиятига кўра қолган<br>тиркама ва ярим тиркамалар:                                    |                                                                   | —                                       |
| 8 т гача                                                                                             | 12,5                                                              | —                                       |
| 8 т дан ортиқ                                                                                        | 10,0                                                              | —                                       |
| <b>II. Енгил автомобиллар</b>                                                                        |                                                                   |                                         |
| Жуда кичик классли (двигатель иш ҳажми 1,2<br>л гача)                                                | 18,2                                                              | —                                       |
| Кичик классли (двигатель иш ҳажми 1,2—<br>1,8 л):                                                    |                                                                   |                                         |
| таксидан ташқари                                                                                     | 14,3**                                                            | —                                       |
| такси                                                                                                | —                                                                 | 0,5**                                   |
| Ўрта классли (двигатель иш ҳажми 1,8 л дан<br>ортиқ)                                                 | 11,1                                                              | —                                       |
| таксидан ташқари                                                                                     | —                                                                 | 0,22                                    |
| такси                                                                                                |                                                                   |                                         |
| <b>III. Автобуслар</b>                                                                               |                                                                   |                                         |
| Жуда кичик классли (узунлиги 5 м гача):                                                              |                                                                   |                                         |
| Умум фойдаланмайдиган автотранс-<br>порт корхоналарида                                               | 14,3                                                              | —                                       |
| Умум фойдаланадиган автотранспорт<br>корхоналарида (маршрут таксисида)                               | —                                                                 | 0,22                                    |

|                                                                                              |      |      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|
| Кичик классли (узунлиги 7,5 м гача):                                                         |      |      |
| Умум фойдаланмайдиган автотранспорт корхоналарида                                            | 10,0 | —    |
| Умум фойдаланадиган автотранспорт корхоналарида                                              | —    | 0,22 |
| Ўрта, катта ва жуда катта классли (узунлиги 8 м дан ортиқ);                                  |      |      |
| Умум фойдаланмайдиган автомобиль транспорти корхоналарида                                    | 9,1  | —    |
| Умум фойдаланадиган автотранспорт корхоналарида                                              | —    | 0,17 |
| <i>IV. Махсус автомобиллар</i>                                                               |      |      |
| Ёнгинга қарши, санитария автомобиллари, кран ёки устахона ўрнатилган автомобиллар ва ҳоказо: |      |      |
| Юк автомобили шассисидагилар                                                                 | 10,0 | —    |
| Ёнгил автомобиль ва автобус шассисидагилар                                                   | 14,3 | —    |
| Махсус тягачлар                                                                              | 12,5 | —    |

\* 1 км гача масофада ишловчи самосвал-автомобиллар учун  
 \*\* 1990 йилгача чиққан «Москвич» 2140 (2141) автомобиллари учун 1,3 коэффициентга ва ўқув автомобиллари учун эса 1,8 коэффициентга кўпайтирилади.

қаторига қуйидаги автомобиллар гуруҳи киради: юк автомобилларининг кўтариш қобилияти 2 т дан кам бўлганлари, такси автомобилларидан ташқари барча ёнгил автомобиллар, карьерларда ишловчи юк кўтариш қобилияти 27 т дан ортиқ бўлган самосвал-автомобиллар, умум фойдаланмайдиган автокорхоналардаги автобуслар ва махсус автомобиллар.

Амортизация меъёри асосий фондларнинг эскирган қисмига мос келиши керак. Агар амортизация ажратмалари кам бўлса, у асосий воситаларнинг эскириш ўрнини қоплай олмайди. Аксинча, агар амортизация ажратмалари ошиб кетса, харажатлар кўпайиб, ишлаб чиқарилаётган маҳсулот таннархи сунъий равишда кўтариб юборилади.

Асосий фондларнинг ҳар бир тури бўйича амортизация меъёрлари қайси бошқарма ва халқ хўжалигининг қайси тармоғига қарашли эканлигидан қатъи назар, алоҳида тузилган. Масалан, ишлаб чиқариш бинолари (конструкциясига боғлиқ равишда) амортизация ажратмаларининг умумий меъёри 2,4—3,1 фоиз, шу жумладан, катта тузатишга 1,4 фоиз, тўла тиклашга 1,0—1,7 фоиз этиб белгиланган. Амортизация ажратмаларининг тегишли меъёрлари асосий фондларнинг бошқа турлари бўйича ҳам белгиланган (иншоотлар, узатиш қурилмалари, куч ва иш машиналари, ускуналар, транспорт воситалари, асбоб-анжомлар).

Умум фойдаланадиган автомобиль йўллари учун амортизация маблағи ажратилмайди. Уларни тузатиш ва қуриш учун харажатлар давлат бюджетида кўзда тутилади. Амортизация ажратмалари меъёри ускуналар учун улардан сутка давомида икки сменада фойдаланиш ҳисобга олиб тузилган. Бундан ортиқ ёки кам сменада ишлатиладиган ускуналар учун тегишли тузатиш коэффициенти кўзда тутилади. Улар асосан катта тузатишга (ускуналарни қайта тиклаш учун эмас) мўлжалланган амортизация ажратмаларини ҳисоблашда қўлланилади.

Ихтисослаштирилган кузовли автомобиль ва тиркамалар, битта ярим тиркама билан ишловчи тягачлар ҳамда юк кўтариш қобилияти 27 т гача бўлган самосвал-автомобиллар учун уларнинг белгиланган гуруҳи бўйича амортизация меъёри қабул қилинади. 70 фоиздан ортиқ умумий масофада тиркамалар улаб ишлаган юк автомобилларига (КамаЗдан ташқари) амортизация меъёри 1,1 коэффициенти билан оширилади. Муттасил оғир йўл шароитларида, яъни карьерларда, ер иншоотлари қурилишида, тупрок, тоғ жинслари, кўмир ва бошқалар ташиладиган конларда, қумли чўллар, баланд тоғли ноҳияларда ишловчи автомобиллар учун амортизация меъёрлари 30 фоизгача оширилади. Соатбай ҳақ тўлаш шарти билан ишловчи ГАЗ-52, ГАЗ-53 ва ЗИЛ-130 автомобиллари амортизация ажратмалари бир йил вақт учун улар баланс қийматининг 10 фоизида қабул қилинади.

Харакатланувчи составларнинг амортизация меъёрларидаги икки омилнинг ўзаро мувофиқлиги уларни янада мукаммаллаштиради.

Жадвалдан кўринишича, автомобиль транспортининг ҳаракатланувчи составлари учун амортизация ажратмалари меъёри 4 гуруҳ бўйича тузилган. Биринчи гуруҳни умумий иш бажарувчи барча автомобиллар, тиркамалар ва ярим тиркамалар ташкил этади. Бу гуруҳ ичидаги меъёрлар автомобиллар юк кўтаришига қараб табақаланади — 0,5 т гача, 0,5 т дан 2 т гача, 2 т дан ортиқ, 27 т ва ундан ортиқ юк кўтарувчи самосвал-автомобиллар. 18 т дан ортиқ оғир юк кўтаргичлар ва ҳамма маркадаги тиркама ва ярим тиркамалар алоҳида ажратилган. Иккинчи гуруҳга енгил автомобиллар киритилган, шу жумладан, уларга мўлжалланган меъёрлар уларнинг ишлашига қараб, умум фойдаланадиган автомобиллар ва таксилар тарзида табақаланган. Учинчи гуруҳни автобуслар ташкил этади; меъёрлар автобуслар классига (узунлигига ва ишлаш жойига) қараб белгиланади. Ниҳоят, тўртинчи гуруҳга ёнғинга қарши автомобиллар, санитария автомобиллари, автомобиль кранлари, оғир юк кўтаргичлар ва ҳоказолар қиради.

Автомобиль ҳисобдан тамоман чиқариб юборилгунча бўлган амортизация масофаси юк ва енгил автомобиллар учун 200—400 минг км ва автобуслар учун 300—600 минг км жорий этилган.

Харакатланувчи составларни қайта тиклаш амортизация ажратмалари янги автомобилларга улар сотиб олинганидан кейинги ойнинг биринчи кунидан бошлаб ажратила бошлайди, ҳисобдан чиқарилган автомобилларга эса ҳисобдан чиқарилган ойдан кейинги ойнинг биринчи кунидан бошлаб тўхтатилади.

1991 йилдан бошлаб ҳаракатланувчи составларнинг ишлатилишига белгиланган муддат тугаган бўлса ҳамда улар баланс қийматлари тўла миқдорда амортизация қилиниб, маҳсулот харажатларига ўтказилган

бўлса, уларнинг муддатдан ортиқ ишлашига амортизация пули ажратилмайди.

Катта тузатиш учун мўлжалланилган ҳамма харажатлар амортизация ажратмалари ҳисобида бўлади. Бунга автомобиль ремонтни корхоналарига юборилган ходимларнинг командировка харажатлари (уларнинг командировка вақтидаги ўртача иш ҳақи, йўл харажатлари, суткалик ва командировка ҳақлари) ҳам киради.

Катта тузатиш учун мўлжалланган амортизация ажратмаларидан самарали фойдаланиш мақсадида автомобиль корхоналари бу ажратмаларнинг 10 фоизгачасини юқори ташкилотларга беради. Бу катта тузатиш учун ўз маблағлари етмайдиган корхоналарга ёрдам ҳисобланади. Бундан ташқари, амортизация ажратмаларининг (улар умумий ҳажмидан 10 фоизгача) катта тузатишга мўлжалланган қисми жумҳурият ҳукумати қарори билан автомобиль корхоналаридаги воситаларни қайта тиклаш учун сарфланадиган марказий маблағни тўлдиришга ўтказилиши мумкин.

Кейинги йилларда ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш фондларидан фойдаланиш капитал харажатлар салмоғида жуда сусайиб кетди. Натижада амортизация ажратмаларининг 10 фоизидан ками мақсадга биноан ишлаётир. Албатта, бу нарса умумий йўналиш талабларига мос келмайди. Бинобарин, автомобиль транспорти ходимлари йўл қўйилган хатоларни бартараф қилиш ва ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш фондидан самарали фойдаланишлари лозим.

Ҳаракатланувчи составлар бўйича амортизация ажратмалари суммасини ҳисоблаш тўғрисида мисоллар келтирамыз.

*1-мисол.* Ишбай ҳақ билан ишловчи ЗИЛ-130-80 автомобили учун қайта тиклаш амортизация ажратмалари суммасини ҳисоблаб чиқиш зарур. Автомобилнинг катта тузатишгача ресурси 350 минг км. Унинг йиллик босиб ўтган йўли 45 000 км ни ташкил қилади, унинг баланс қиймати<sup>1</sup> эса 4213 сўм.

Қайта тиклаш учун амортизация ажратмалари меъёри 1000 км масофа босиш учун баланс қийматининг 0,2 фоизига тенг. Автомобилни қайта тиклаш учун амортизация ажратмалари суммаси

$$A_{\text{х.т.}} = \frac{45.000 \times 0,2 \times 4213}{1000 \times 100} = 379,2 \text{ сўм.}$$

*2-мисол.* Катта тузатишгача ресурси 300000 км бўлган ЗИЛ-ММЗ-555 самосвал-автомобили учун амортизация ажратмалари суммасини аниқлаш керак. Автомобилнинг йиллик босиб ўтган йўли 20000 км, баланс қиймати 4433 сўм.

---

<sup>1</sup> Ҳаракатдаги составнинг баланс қиймати саноат маҳсулоти улгуржи нархи билан уни ишлатиш жойларигача етказиш учун транспорт харажатини ўз ичига олади. Ўзбекистон жумҳуриятигача етказиб бериш учун транспорт харажати улгуржи нархнинг 10 фоизини ташкил қилади. (ТМЗ-879 ярим тиркама бундан мустасно). Шунинг учун кейинги ҳисобларда ҳаракатланувчи составлар баланс қиймати Ўзбекистон жумҳуриятида маҳсулот улгуржи нархига 10 фоиз етказиб бериш транспорт харажатлари қўшиб олинади.

Қайта тиклаш учун амортизация ажратмалари меъёри 1000 км масофа учун автомобиль қийматининг 0,20 фоизига тенг.

Автобусни қайта тўла тиклаш учун амортизация ажратмалари суммаси

$$A_{\text{к.т.}} = \frac{20.000 \times 0,20 \times 4433}{1000 \times 100} = 177,32 \text{ сўм.}$$

3-мисол. РАФ-2203 «Латвия» микроавтобуси маршрут-такси бўлиб ишлагани учун амортизация ажратмалари суммасини ҳисоблаб чиқиш керак. Автобуснинг йиллик босиб ўтган йўли 50000 км, баланс қиймати 4510 сўм.

Маршрут-таксида ишлаган РАФ- 2203 «Латвия» микроавтобуси учун тўла қайта тиклаш амортизация ажратмалари меъёри ҳар 1000 км масофани босиб ўтиш учун баланс қийматининг 0,22 фоизига тенг.

Автобусни тўла қайта тиклаш учун амортизация ажратмалари суммаси

$$A_{\text{к.т.}} = \frac{50.000 \times 0,22 \times 4510}{1000 \times 100} = 496,1 \text{ сўм.}$$

Автомобиль корхоналарининг амортизация ажратмалари суммаси автомобилларнинг йил бошидаги рўйхат таркиби бўйича аниқланади. Автомобиль корхонасига янги келган бошқа маркали автомобиллар учун йил давомида қўшимча ҳисоб-китоб тузилади.

4- мисол. Автомобиль корхонасининг бир ойлик тўла қайта тиклаш амортизация ажратмалари суммаси ҳисоблаб чиқилсин. Корхонадаги автомобиллар бир ойда қуйидаги масофани босиб ўтган ва улар ишбай ҳақи билан ишлаган.

1. ГАЗ- 53А-310 минг км. 2. ЗИЛ-130-80-115 минг км. 3. МАЗ- 5335-90 минг км. 4. КАЗ- 608 В (тягач)- 180 минг км. 5.ТМЗ-879 пахта ташувчи ярим тиркама-180 минг км.

#### Ҳисоблаш варақаси

|    | Автомобиль,<br>тиркама ва ярим<br>тиркама | Ҳаракат-<br>ланувчи<br>составлар<br>сони | Ҳаракат-<br>ланувчи<br>состав бир-<br>лигининг<br>баланс<br>қиймати;<br>сўм, тийин | 1000 км га тўла қайта тик-<br>лаш амортизация ажратмаси |                       |
|----|-------------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|-----------------------|
|    |                                           |                                          |                                                                                    | Фоиз                                                    | сумма<br>(сўм, тийин) |
| 1  | 2                                         | 3                                        | 4                                                                                  | 5                                                       | 6                     |
| 1. | ГАЗ-53А                                   | 200                                      | 3179                                                                               | 0,20                                                    | 6,36                  |
| 2. | ЗИЛ-130-80                                | 50                                       | 4213                                                                               | 0,20                                                    | 8,43                  |
| 3. | МАЗ-5335                                  | 50                                       | 7667                                                                               | 0,20                                                    | 15,334                |
| 4. | КАЗ-608В (тягач)                          | 30                                       | 5253                                                                               | 0,37                                                    | 19,44                 |
| 5. | ТМЗ-879                                   | 30                                       | 2290                                                                               | —                                                       | —                     |

### Тўла қайта тиклаш учун амортизация ажратмалари

| Тартиб № | Автомобиль, тиркама, ярим тиркама | Бир ойлик босилган масофа (минг км) | 1000 км юрган масофа учун амортизация ажратмаси меъёри (сўм, тийин) | Катта тузатиш учун амортизация ажратмаси суммаси (сўм, тийин) |
|----------|-----------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| 1.       | ГАЗ-53А                           | 310                                 | 6,36                                                                | 1971,6                                                        |
| 2.       | ЗИЛ-130-80                        | 115                                 | 8,43                                                                | 969,43                                                        |
| 3.       | МАЗ-5335                          | 80                                  | 15,334                                                              | 1226,72                                                       |
| 4.       | КАЗ-60В (тягач)                   | 180                                 | 19,44                                                               | 3449,20                                                       |
| 5.       | ТМЗ-879*                          | —                                   | —                                                                   | $\frac{2249 \times 14,3}{12} = 2680,106$                      |
|          | Жами                              |                                     |                                                                     | 10297,01                                                      |

### 5. АСОСИЙ ФОНДЛАРДАН ФОЙДАЛАНИШ САМАРАДОРЛИГИ

Автомобиль транспортининг вазифаси юк ва пассажирлар ташишни халқ хўжалиги ва ҳамдўстлик аҳолиси талабларига тўла жавоб берадиган даражада амалга оширишдир. Бу вазифани ҳал қилишнинг биринчи йўналиши асосий фондларни (янги катта қурилишлар, ускуналар сотиб олиш, ҳаракатланувчи составлар паркини кўпайтириш ва ҳоказо) кўпайтириш бўлса, иккинчи йўналиши амалдаги асосий фондларни қайта қуроллантириш ҳамда реконструкциялаш ҳисобига улардан фойдаланиш самарадорлигини оширишдир. Вазифани ҳал қилишнинг иккинчи йўналиши ишлаб чиқарилаётган маҳсулот бирлигига тўғри келадиган ижтимоий меҳнатни тежаш имконини беради.

Ҳозир ҳамдўстлик бўйича барча халқ хўжалик тармоқларидаги ишлаб чиқариш фондлари бир ярим триллион сўмга етган бўлса-да, улардан фойдаланиш ҳамон кўнғилдагидай эмас. Айниқса асосий фондларнинг фаол қисми бўлмиш машиналар, жиҳозлар, дастгоҳлар, транспортда эса ҳаракатланувчи составлар кўпинча ишламай туриб қолади ёки ўз имкониятларининг бир қисмидангина фойдаланади. Бунинг натижасида давлат ҳар йили бир неча миллиард сўмлик саноат маҳсулотларини кам олаётир.

Умум фойдаланадиган автомобиль транспортидаги асосий фондлардан фойдаланиш ҳам кўнғилдагидай эмас. Юк автомобиллари паркидан фойдаланиш коэффиценти 0,65 дан ошмаётир. Кейинги 15 йил мобайнида умум фойдаланадиган автомобиль транспорти асосий ишлаб чиқариш фондлари тўрт баравар ошганлигига қарамай, юк ташиш ҳажми 3 баравар, юк ташиш иши 3,1 баравар, пассажирлар ташиш иши эса 2,6 баравар ўсди, холос.

Корхоналар меҳнат коллективларини иқтисодий рағбатлантириш масалалари кўриб чиқилганда тўла хўжалик ҳисоби билан хўжалик

\* ТМЗ-879 маркали ярим тиркама учун амортизация ажратмаси бир йилги вақт бўйича олинади.

юритиш аҳамиятини ошириш зарурлиги таъкидланди. Тўла хўжалик ҳисобини жорий этиш эса асосий ишлаб чиқариш фондлари ва айланма маблағлардан фойдаланиш самарадорлигини оширади. Мавжуд фондлардан фойдаланиш самарадорлиги кўп омиллар билан белгиланади. Лекин уларнинг ҳаммасини икки йўналишда гуруҳлаш мумкин.

Биринчи йўналишга асбоб-ускуналар, ҳаракатланувчи составлар ва бошқа асосий фондлардан фойдаланишнинг экстенсив (фойдаланиш вақти бўйича) йўналиши дейилади.

Иккинчи йўналиш вақт бирлигида асосий фондлардан фойдаланишни яхшилашга асосланган бўлиб, бунга асосий фондлардан фойдаланишни жадаллаштириш йўналиши дейилади (фойдаланиш даражаси бўйича).

Асосий фондлардан фойдаланишни оширишнинг экстенсив йўналиши бутун календарь давр давомида иш муддати, асбоб-ускуналар, ҳаракатланувчи составлардан ва меҳнат воситаларидан смена давомида энг кўп фойдаланиш кўрсаткичлари билан характерланади.

Календарь давр иш муддати ой, квартал (йил чораги), йил давомидаги иш кунларининг йиғиндисидан иборат. Бу кўрсаткич иш соатлари билан ҳам белгиланиши мумкин. Бунда бир кеча-кундуздаги иш сменаси сони билан аниқланадиган иш соати миқдори олинади. Охириги кўрсаткич сменалилик коэффиценти  $\eta_{см}$  орқали ифода - нади:

$$\eta_{см} = T_x / T_{пл}$$

бунда  $T_x$  — ҳамма сменаларда ишланган ҳақиқий иш соатлари, соат;

$T_{пл}$  — план бўйича бир сменанинг иш вақти фонди (беиш кунлик иш ҳафтасида, 8,2 соатга тенг).

Икки сменали иш режимида сменалилик коэффиценти 1,7—1,8 атрофида, уч сменаликда эса 2,3—2,5 атрофида ўзгариб туради. Сменалилик коэффиценти ҳеч маҳал икки сменалик иш куни давомида иккига, уч сменалик иш куни давомида учга тенг бўлмайди, чунки ҳаракатланувчи составлар, дастгоҳлар, махсус ва ёрдамчи асбоб-ускуналар техника хизмати кўрсатиш ва уларни тузатиш вақтида ҳамда бошқа сабаблар билан кўпинча ишламай туради.

Асбоб-ускуналар ва ҳаракатланувчи составлардан фойдаланиш чегараси 365 кун бўлиб, у 8760 соатни ташкил этади. Автомобиль транспортида асосий фондлардан маълум вақт давомида фойдаланиш кўрсаткичи унга нисбатан паст.

1990 йилда умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналаридаги юк автомобиллари иш вақти атиги 9,7 соатни, яъни бир суткада бир сменадан ортиқни, сменалилик коэффиценти эса 1,183 ни ташкил этди.

Автомобиль транспорти корхоналарида асосий фондлар иш вақтини орттиришга ҳаракатланувчи составлар ва дастгоҳлар, асбоб-ускуналарни тузатишда бекор туришни камайтириш, ишлатиш

материаллари етишмаслиги, шофёрларнинг иш йўқлиги сабабли бекор туришини қисқартириш, тузатишлараро цикллари узайтириш ва ҳоказолар ҳисобига эришиш мумкин.

Асосий фондларнинг хизмат муддати кўп жиҳатдан техника хизмати кўрсатиш ва тузатиш тўғри ташкил қилинишига боғлиқдир. Аъло сифатли катта тузатиш факат махсус автомобиль тузатиш заводларида бажарилиши мумкин.

Ҳаракатланувчи составларнинг хизмат муддатини оширишда такомиллаштирилган автомобиль йўлларининг мавжудлиги ва уларни ўз вақтида тузатиб бориш ҳамда яхши сақлаш муҳим аҳамиятга эга. Асосий фондлардан жадал фойдаланиш энг фойдали йўналишдир. У ҳаракатланувчи составлар бирлиги ёки асбоб-ускуналарнинг бир соатда, смена ёки бошқа муддатда маҳсулот микдорини ошириши билан белгиланади.

Жадал фойдаланиш кўрсаткичи ҳаракатланувчи составлар, асбоб-ускуналар ва бошқа асосий фондлар унумдорлигини оширишдан иборат бўлади. Асосий фондлар унумдорлигини оширишга ҳаракатланувчи составларни техника жиҳатдан такомиллаштириш ва автомобиль транспортидаги ишлаб чиқариш жараёнини яхшилаш бевосита таъсир кўрсатади. Ҳозирги вақтда ҳаракатланувчи составларни такомиллаштириш, уларнинг юк қўтариш ва тортиш қобилиятини, ҳаракат тезлигини ошириш йўли тутилмоқда. Юк ортиш ва тушириш жойларидаги ишлар ва техника хизмати кўрсатиш, тузатиш ва ёрдамчи ишларни механизациялашнинг ҳам таъсири каттадир.

Асосий фондлардан фойдаланишга юк ташишнинг илғор усуллари қўллаш (юкларни истеъмолчиларга «ғилдиракда» етказиб бериш, автомобилларнинг мақсадга мувофиқ маршрутларда ва «юк ташиш елкалари» усулида юришини ташкил этиш ва бошқалар), марказлаштирилган юк ташиш усулини ташкил этиш ҳам катта таъсир кўрсатади.

Иктисодий-математика усулларида, шунингдек илдам (кундалик) режалаштиришда ЭҲМ дан фойдаланиш ҳаракатланувчи составлар ишини жиддий яхшилаш имконини беради. Бу тадбирларни қўллаш аввало мавжуд ташиш маршрутларини мақсадга мувофиқлаштириш ҳисобига ҳаракатланувчи составлардан фойдаланишни яхшилайди. Юк ташиш жараёнида бошқаришни автоматлаштириш ҳаракатланувчи составларнинг ортиш-тушириш ишларида бекор туришини камайитириш, улар ишларини тартибга солиш ва иш жараёнидаги камчиликларни ўз вақтида аниқлаш ва уларни бартараф этиш имкониятини беради.

Ташиш жараёнида диспетчерлик бошқаришини ташкил этиш иш самарадорлигини қўтариш, кундалик планлаштиришни такомиллаштириш, юкларни истеъмолчиларга тез етказиб бериш, ортиш-тушириш жойларида автомобилларнинг туриб қолишини камайитириш, юкли юриш коэффициентини ошириш ва автопоездлардан кенг фойдаланиш имконини беради.

Асосий ишлаб чиқариш фондларидан фойдаланиш самарадорлигини умумлаштирувчи кўрсаткич фондларнинг ҳар бир сўмидан олинган даромад, яъни фонд самарадорлиги ва фойда микдоридир.

Ишлаб чиқариш фондлари ўртача йиллик қийматининг бир сўмига

қанча даромад ва фойда тўғри келса, улардан шунча яхши фойдаланилаётган бўлади.

Фонд самарадорлиги қуйидаги формула билан аниқланади:

$$\Phi_c = M_k / A_{\text{урт.}}$$

бунда  $\Phi_c$  — фонд самарадорлиги, сўм;

$M_k$  — йиллик маҳсулот (юк ёки пассажирлар ташиш) қиймати, сўм;

$A_{\text{урт.}}$  — асосий ишлаб чиқариш фондларининг ўртача йиллик қиймати, сўм.

Масалан, ишлаб чиқариш фондларининг ўртача йиллик қиймати 800 минг сўми, юк ташиш ва транспорт ишлари бўйича хизмат кўрсатишдан олинadиган даромад 600 минг сўми ташкил этади. Бунда фонд самарадорлиги  $\frac{600000}{800000} = 0,75$ , яъни ишлаб чиқариш фондларининг ҳар бир сўмига 0,75 сўм даромад тўғри келади.

Фонд келтирган даромад кўрсаткичи қиймат ёки натурал кўрсаткичида асосий ишлаб чиқариш фондлари бир сўмига тўғри келадиган даромадни (сўм) ёки тайёрланган маҳсулот (ткм, пасс, км каби) микдорини характерлайди.

Асосий ишлаб чиқариш фондларининг бир сўмига тўғри келадиган қийматга фонддан олинadиган даромаднинг тескари кўрсаткичига маҳсулотнинг фонд сиғими дейилади.

Бизнинг мисолимизда  $\frac{800000}{600000} = 1,33$ , яъни маҳсулотнинг бир сўмига 1,33 сўмлик фонд сиғими тўғри келади.

Фонд келтирган даромаднинг ҳисобга олишда бу кўрсаткичнинг халқ ҳўжалигида мақсадга мувофиқлиги ва уни ҳисоблаш шартлари эътиборга олиниши зарур. Масалан, ҳаракатланувчи составлар юк кўтариш қобилиятини, рўйхатга олинган ҳар бир тоннага олинadиган маҳсулотни ошириш юк автомобилларидан фойдаланишнинг ижобий томони бўлса, автобусларда пассажирлар ташишда унинг бир ўринга тўғри келадиган пассажирлар сонини ошириш эса пассажир автомобиль транспортини самарали ишлатиш халқ ҳўжалиги талабларига мос келмайди.

Пул ҳисобида кўрсатиладиган фонддан олинadиган даромад ҳам баъзи шартлиликка эга, чунки унинг микдори кўп жиҳатдан транспорт маҳсулоти баҳоси, яъни тариф даражасига боғлиқдир.

Фойданинг асосий ишлаб чиқариш фондлари ва меъёрлаштирилган айланма фондлар ўртача йиллик қийматига нисбати планлаштириш ҳамда иктисодий раъбатлантиришнинг янги системасида корхона фойдалилик даражасини белгилайди.

фойда, сўм

$$r = \frac{\text{асосий ишлаб чик. фонд. қиймати} + \text{меъёрлаштирилган айл. мабл. қий., сўм}}{\text{фойда, сўм}}$$

Бунда  $r$  — корхона иши фойдалилик даражаси.

Бу кўрсаткич асосий ишлаб чиқариш фондлари ва айланма маблағларнинг ҳар бир сўмидан кўпроқ фойда олишга қаратилгандир.

Асосий ишлаб чиқариш фондларидан фойдаланиш кўрсаткичларига яна меҳнатнинг фонд билан таъминланганлиги, яъни ҳар бир ишловчига йил давомида тўғри келадиган ишлаб чиқариш фондларининг ўртача қиймати ҳам киради. Бу кўрсаткич қуйидаги формула билан аниқланади:

$$\Phi_{\text{м.ф.т}} = \Phi_{\text{и.ч.ф}} / N_{\text{ишл.}}$$

Бунда  $\Phi_{\text{м.ф.т}}$  — меҳнатнинг фонд билан таъминланганлиги, сўм/киши;

$\Phi_{\text{и.ч.ф}}$  — асосий ишлаб чиқариш фондлари, сўм;

$N_{\text{ишл.}}$  — ишловчилар ўртача сони, киши.

Бу кўрсаткич ишлаб чиқариш жараёнининг механизациялашганлик даражасини умумий тарзда характерлайди. Автомобиль транспорти моддий-техника базасини янада ривожлантириш замонавий юқори унумли ҳаракатланувчи составлар, жиҳозлар ва механизмлар асосида хўжаликни техника билан қайта қуроллантиришни кўзда тутати. Фонд билан таъминланганлик даражасининг ўсиши меҳнат унумдорлигини оширишнинг асосий хизматини ўташи лозим. Келажакда транспорт маҳсулотларини кўпайтириш меҳнат унумдорлигини ошириш ҳисобига бўлиши мақсадга мувофиқдир.

Фойдалиликни ишлаб чиқариш фондлари йиллик ўртача қийматига нисбатан белгилаш бу масалани чуқурроқ таҳлил қилишни тақозо этади. Яна шуни айтиш зарурки, автомобиль транспорти корхоналарини тўла хўжалик ҳисоби ва ўзини ўзи маблағ билан таъминлашга ўтказишга мўлжалланган услубий кўрсаткичлар ишлаб чиқилганда бу масалага етарли даражада тўхталиб ўтилмаган.

Ҳақиқатан ҳам кўпчилик кам жиҳозланган автомобиль транспорти корхоналарининг фойдалилик даражаси амалда мана шундай корхоналарнинг яхши жиҳозланганларига кўра анча юқори бўлади. Бундай корхоналар ўз фойдалиликлари ва фонд самарадорлигини камайтирмаслик мақсадида қўшимча капитал харажатлар қилмасликка интиладилар. Лекин бундай ҳол пировард натижада ҳаракатланувчи составларнинг тезроқ (яъни вақтидан илгарироқ) эскиришига олиб келади. Бу эса техника хизмати ва автомобилларни жорий тузатиш шароитларини ташкил қилишга, тузатувчи ишчилар ва инженер-техник ходимлар ҳамда хизматчилар иш шароитларини яхшилашга тўсик бўлади.

Айтилганларга кўра, корхоналарни ўз асосий ишлаб чиқариш фондлари таркиби мақсадга мувофиқ миқдорда бўлишига қизиқтирувчи иқтисодий дастакларни излаб топиш зарур.

Умум фойдаланадиган автомобиль транспорти кейинги йилларда меҳнатни фонд билан таъминлашга катта аҳамият бераётир. Лекин бу кўрсаткич автомобиль транспорти корхоналарида саноатдагига нисбатан 2,5 марта ва транспортнинг бошқа турларидагига (масалан, темир йўл транспортидагига) нисбатан 2,0 марта орқада келаётир.

Меҳнатнинг фонд билан таъминланганлиги ҳам автомобиль транспорти корхонасининг ўзига хос хусусиятларидан биридир. Лекин

бу ҳол қандайдир объектив шароитлар натижаси эмас. Бунда асосий масала ҳаракатланувчи составлар таркибларининг фаркланиши (бу масала дарсликнинг «Фан-техника тараққиётининг иқтисодий муаммолари» бобида ёритилган) ва автомобиль транспорти корхоналарининг кам жиҳозланганлигидир.

Автомобиль транспортида ҳам бошқа халқ хўжалиги тармоқлари каби фан-техника тараққиёти йилдан-йилга ошиб бормоқда.

Эскирган ҳаракатланувчи составлар автомобилларнинг янги тип ва моделлари билан алмаштирилмоқда. Кўпчилик автомобиль транспорти корхоналари ҳозирги замон талабига жавоб берадиган гараж ускуналари билан жиҳозланмоқда. Автомобиль транспорти корхоналарининг янгиларини қуришда такомиллаштирилган лойиҳалардан фойдаланилмоқда.

Техника тараққиёти натижасида ҳар бир маҳсулот (ташиш) бирлигига тўғри келадиган жонли меҳнат қиймати ва мутлоқ миқдори узлуксиз камайиб борса, илгари сарфланган, яъни моддийлашган меҳнат сарфи улуши кўпайиб боради. Лекин халқ хўжалиги нуктаи назаридан қараганда, маҳсулот бирлигидаги айтилган меҳнатлар умумий сарфи камайиши керак. Демак, жонли меҳнат миқдорининг ўсиши моддийлашган меҳнат сарфи ўсишига нисбатан камроқ бўлиши лозим.

Айтилганлардан қуйидаги энг муҳим хулоса чиқиши зарур: техника тараққиёти натижасида яратилган янги ҳаракатланувчи составлар унумдорлиги алмаштирилаётган эскилари унумдорлигидан анча юқори бўлиши керак. Бинобарин, техника тараққиёти натижасида назарий қонуниятларга кўра маҳсулотдаги фонд сиғимининг камайиши ва маҳсулот ишлаб чиқариш даражасининг ўсиши асосий ишлаб чиқариш фондлари ўсиш даражасига нисбатан илгариди бўлиши лозим.

Афсуски, автомобиль транспортида кейинги йилларда бу энг муҳим қонуният кўпол равишда бузилаётир. Масалан, қилинган таҳлилларга кўра, КамАЗ-5320 автомобили иш унумининг ўсиши ЗИЛ-130 автомобилидагига нисбатан 1,4—1,6 марта кўп бўлса, унинг улгуржи нархи 3,5 барабарга ошган. КамАЗ-5320 автомобилида бажарилган юк ташиш маҳсулоти сиғими камайиш ўрнига 2—3 марта ошган. Бундай ҳолни бошқа янги юк автомобиллари, енгил автомобиллар ва автобусларда ҳам кўриш мумкин.

Шуни таъкидлаш лозимки, автомобиль транспортида айрим ҳаракатланувчи составлар билан бажарилувчи ташиш маҳсулоти фонд сиғимининг ошиши автобусларда пассажирларга энг қулай шароитлар яратилиши ва бошқа ҳолларда, масалан, шофёрлар меҳнатига зарур шароит яратиш, ташиш юкларига нисбатан уларни ихтисослаштириш, ҳаракат хавфсизлигини яхшилаш, баъзи бир узел ва агрегатлар чидамлилигини ҳамда тузатишлараро юриш масофаларини ошириш, техника хизмати ва жорий тузатиш ишларига қулайликлар яратиш ҳамда уларни бажариш ҳаҷжатларини камайитириш бўлиши мумкин.

Лекин транспорт маҳсулоти фонд сиғими ошишига интилишнинг асосий сабабини — бу янги ҳаракатланувчи составларга белгиланган улгуржи нархларнинг асоссиз равишда улар иш унумдорлиги ўсиши суръатига нисбатан анча кўп миқдорда оширилишини автомобилсозлик

заводларининг ишлаб чиқараётган маҳсулотлари сифати, унумдорлиги ва белгиланган қиймати ўртасидаги боғлиқлик учун моддий жавобгарликнинг сусайганлиги билан изоҳлаш мумкин. Шунини қайд қилиш зарурки, халқ хўжалигининг бирон-бир тармоғида фонд самарадорлигини ошириш билан боғлиқ бошқа тармоқлар ҳисобига бўлишига йўл қўйиш мумкин эмас. Бундай ҳол автомобилсозлик заводлари билан автомобиль транспорти корхоналарининг ўзаро муносабатларида яққол кўринмоқда.

Буни нормал бир ҳол деб бўлмади. Янги чиқариладиган юк ташувчи ва бошқа автомобиллар учун белгиланадиган нархлар улар билан бажариладиган транспорт маҳсулоти фонд сифимини камайтиришни ҳисобга олиши лозим. Бу масалани ижобий ҳал қилишнинг бирдан-бир йўли хўжалик юритишни бозор иқтисодиётига ўтказишдир.

## **6- БОБ. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ КОРХОНАЛАРИНИНГ АЙЛАНМА ФОНДЛАРИ ВА МОДДИЙ-ТЕХНИКА ТАЪМИНОТИ**

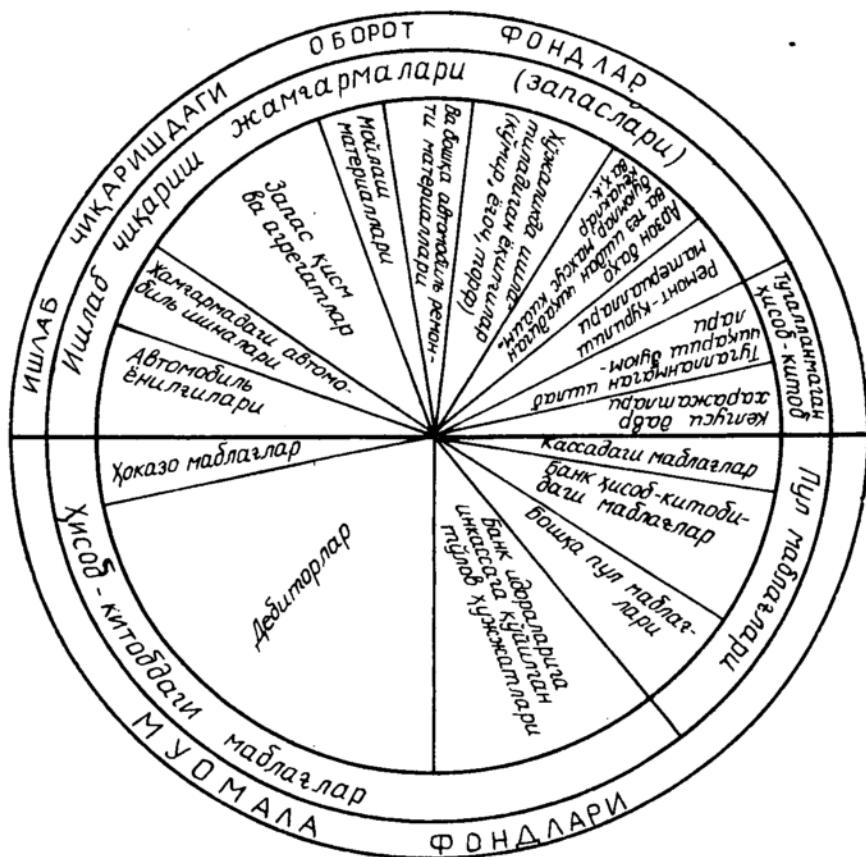
### **1. АЙЛАНМА ФОНДЛАРНИНГ ИҚТИСОДИЙ МОҲИАТИ ВА УЛАРНИНГ ТРАНСПОРТДАГИ ЎЗИГА ХОС ХУСУСИЯТИ**

Ҳар бир корхонанинг ишлаб чиқариш фаолияти учун асосий фондлари билан бир қаторда айланма фондлари ҳам бўлиши лозим. Уларнинг қиймат сифатидаги шаклига айланма маблағлар дейилади. Кўп ҳолларда айланма фондлар қиймат шаклида ҳисоблаб борилишига кўра иккала тушунчанинг моҳияти бир хилдир. Ишлаб чиқариш айланма фондлари (хом ашё, ёнилғи, материаллар, эҳтиёт қисмлар) асосий фондлардан фарқи ўларок, ишлаб чиқаришнинг бир циклида тамоман истеъмол қилинади. Шунинг учун уларнинг ташиш жараёнида ишлатилган қисми мунтазам равишда қайтадан тиклаб борилади. Айланма фондлар қиймати ташиш таннархи харажатларига тўлиқ ўтказилади.

Корхонанинг айланма фондларида ёнилғи, эҳтиёт қисм, ярим фабрикат, автомобиль шиналари, автомобилларни тузатиш учун тугалланмаган ишлаб чиқариш буюмларидан ташқари, муомала доирасида ишлатилиб туриладиган маблағлар ёки муомала фондлари ҳам бўлади. Муомала фондлари транспортда ёнилғи ва бошқа зарур материаллар сотиб олиш, иш ҳақи тўлаш, юк жўнатувчилар тўловларининг инкассага топширилган ҳисоблари ва дебитор-қарздорлар уларни тўлангунча қоплаш ва шу каби зарур бўлган пул маблағларидан иборат бўлади. Буларга қўшимча тарзда саноат ва қишлоқ хўжалигида сотишга тайёрланган маҳсулотлар қиймати ҳам киради.

Айланма фондлар бир вақтнинг ўзида ҳам ишлаб чиқариш, ҳам муомала соҳасида бўлади ва улар биргаликда корхонанинг айланма фондлари (қиймат шаклида айланма маблағлари)ни ташкил этади.

Саноат корхоналаридаги айланма фондлар ишлаб чиқариш жараёнида тайёр маҳсулотга айланиб, муомала соҳасига ўтади. Улар истеъмолчиларга сотилгандан сўнг пул шаклида муомала соҳасига ва



5- расм. Айланма фондлар тузилиши

кейин ишлаб чиқариш соҳасига ишлаб чиқариш жамғармалари бўлиб қайтади. Ишлаб чиқариш жараёнида хом ашё, ёнилғи ва материаллар ўз табиий шакллари кетма-кет ўзгартира бориб, аввал тугалланмаган ишлаб чиқариш буюмларига, ярим фабрикатларга ва кейин тайёр маҳсулотларга айланади.

Автомобиль транспортида ишлаб чиқариш жараёни ўзига хос хусусиятларига кўра айланма фондлар таркибига таъсир этади. Транспорт маҳсулоти — бу ташиш жараёни бўлиб, уни ишлаб чиқариш жараёнидан ажратиб бўлмайди. Шунга кўра автомобиль транспорти корхоналарида тугалланмаган ишлаб чиқариш буюмлари фақат ҳаракатланувчи составларни тузатишдагина ҳосил бўлиши мумкин. Транспортнинг ўзига хос хусусиятларидан яна бири шуки, унинг асосий ишлаб чиқариш жараёнида (ташишда) хом ашё ишлатилмайди. Хом ашё киймати эса саноат корхоналари айланма фондларининг катта бўлагидир.

1990 йилда ҳамдўстлик халқ ҳўжалигининг барча тармоқларидаги айланма фондлар 796,7 млрд. сўмни, шу жумладан саноатда 251,1,

кишлоқ хўжалигида 144,2 ҳамда транспорт ва алоқада 23,9 млрд. сўмни ташкил этди.

Ҳамдўстлик саноат корхоналарида ҳозирги кунда айланма фондларнинг 80 фоизидан кўпроғи ишлаб чиқариш жараёнида, 20 фоизидан камроғи муомала доирасидадир.

Лекин сўнгги йилларда ҳамдўстлик иқтисодиётини, айниқса саноат корхоналарининг маҳсулоти сифатини кескин яхшилаш ҳамда улар улгуржи нархларини ижтимоий харажатларга яқинлаштириш мақсадида ишлаб чиқариш буюмларини заруриятга нисбатан анча кўп тайёрлаш ва тайёр маҳсулотларни истеъмолчиларга танлаб сотиш имконияти яратилиб, улар улгуржи савдо бозори орқали сотиб олишни тақозо этаётир. Бу масала бозор иқтисодиётига ўтиш бўйича тайёрланган материалларда баён қилинган бўлиб, унинг 1991—1995 йиллар мобайнида ҳал этилиши барча ишлаб чиқариш соҳаларининг долзарб вазифасидир.

Ҳар бир корхонанинг айланма фондлари такрор ишлаб чиқариш жараёнида планли равишда тўхтовсиз айланиб, ишлаб чиқариш босқичи ва муомала босқичидан ўтади. Айланма фондлар аввало пул шаклида бўлади. Автомобиль транспорти корхоналарининг пул маблағлари ҳисобига ёнилғи, мойлаш материаллари, тузатиш ишлари учун эҳтиёт қисмлар ва агрегатлар ҳамда бошқа моддий буюмлар сотиб олинади. Демак, айланма фондлар айланиш жараёнининг биринчи босқичида пул шаклидан ишлаб чиқариш жамғармалари шаклига киради.

Ишлаб чиқариш жамғармалари биринчи босқичда бевосита-ишлаб чиқаришда қатнашмайди. Чунки улар бу вақтда омбор, цех ва бошқа жойларда сақланади. Бундай жамғармаларни ташкил этиш жуда зарур. Ишлаб чиқариш жамғармалари бўлмаса, юк ва пассажирлар ташишни мунтазам ташкил этиб бўлмайди.

Автомобиллар ёнилғи, мойлаш материаллари, шиналар ва бошқа материаллар билан ўз вақтида таъминлаб турилса, техника хизмати кўрсатишдан ўтказилса, тузатишлар қилинсагина ўз вақтида ишга чиқа олади. Ўз навбатида автомобилларни техника кўригидан ўтказиш ва тузатиш учун устахона, агрегатлар, асбоб-ускуналар ва бошқалар бўлиши керак.

Юқорида айтиб ўтилган моддий бойликлар жамғармалари автомобиль транспорти корхоналарида сотиб олиш, қайта сотиш қоидаларига асосан ташкил этилади. Демак, айланма фондлар ишлаб чиқариш доирасидагина эмас, шунингдек муомала доирасида ҳам ишлатилади.

Айланма фондлар айланишнинг иккинчи босқичи бўлмиш ишлаб чиқариш жараёнида бевосита истеъмол қилинади, яъни юк ва пассажирлар ташишда ёнилғи, мойлаш материаллари, эҳтиёт қисмлар ва агрегатлар, асбоб-ускуна ва ҳоказолар сарфланади.

Айланма фондлар айланишнинг учинчи босқичида ташилган юк ёки пассажир қатнови ҳақи тарзида автомобиль транспорти корхонасининг ҳисоб-китобида пул шаклида қайтади. Шундан кейин айланма фондлар яна ишлаб чиқариш жамғармаларига сарфланади ва навбатдаги айланиш жараёни бошланади.

Айланма фондларнинг бир шаклдан иккинчи шаклга узлуксиз

ўтиши ва ишлаб чиқариш доирасидан муомала доирасига ва, аксинча, муомала доирасидан ишлаб чиқариш доирасига ўтиб туришига айланма фондларнинг айланиши дейилади.

Ишлаб чиқариш фаолияти учун зарур бўлган айланма маблағлар умумий миқдори айланиш даврининг катта ёки кичиклигига боғлиқдир. Ишлаб чиқариш жараёни муваффақиятли бўлиши учун ишлаб чиқариш жамғармалари бир айланиш даврига тўғри келувчи миқдорда бўлиши лозим.

Автомобиль транспорти айланма маблағларининг айланиши ўзига хос хусусиятга эга бўлиб, у транспорт маҳсулотининг иктисодий томони ва уни ишлаб чиқариш жараёни билан боғлиқдир. Транспорт маҳсулоти буюм шаклида бўлмай, юк ва пассажирлар ташиш ва факат қиймат шаклида бўлганлиги учун транспорт маҳсулотининг учинчи босқичи, яъни унинг сотилиши вақт бирлигида ишлаб чиқаришнинг иккинчи босқичи даврига тўғри келади. Шунга қўра айрим ҳолларда транспорт соҳасидаги айланма фондлар айланиши икки босқичдан иборат айланиш деб аталади.

Лекин ташиш жараёни билан бажарилган транспорт ишига ҳақ тўлаш ўртасида оз (кичик) бўлса-да, қандайдир вақт талаб қилинади. Бу вақт айланма фондлар айланишининг учинчи босқичидир.

Ташиш харажатлари ҳақини юк жўнатувчилар олдиндан, яъни бўнак (аванс) шаклида тўлаган бўлса ёки пассажирларни ташиш жараёнида тўласа, айланма фондларнинг айланиш учинчи босқичи вақти бўлмаслиги ёки энг кам вақт талаб қилиши мумкин. Айтилганларга қўра, транспорт соҳасидаги айланма фондлар айланиш даври саноат, қишлоқ хўжалиги ва бошқа тармоқларга нисбатан анча кам ёки улар айланиши тезроқ бўлади.

## **2. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ КОРХОНАЛАРИНИНГ АЙЛАНМА ФОНДЛАРИ ТАРКИБИ**

Ўзбекистон жумҳурияти Автомобиль транспорти вазирлигига қарашли автомобиль транспорти корхоналарининг айланма фондлари 1990 йилда 68533 минг сўмни ташкил этди.

Айланма фондлар ишлатиш мақсадларига қўра уч гуруҳга бўлинади: а) ишлаб чиқариш жамғармалари; б) тугалланмаган ишлаб чиқаришга сарфланган маблағлар ва келгуси давр харажатлари; в) пул маблағлари ва ҳисоб-китобдаги маблағлар.

Ишлаб чиқариш жамғармалари. Ишлаб чиқариш учун зарур бўлган жамғармалар айланма фондларнинг катта қисмини ташкил этади. Бундай жамғармалар қиймати автомобиль транспорти корхоналарига тегишли бўлган айланма фондларнинг қарийб 50 фоизини, ишлаб чиқариш айланма фондларининг эса 98—99 фоизини ташкил этади. Бинобарин, автомобиль транспорти корхоналари айланма фондларининг энг муҳим қисми ҳисобланган ишлаб чиқариш айланма фондлари асосан ишлаб чиқариш жамғармаларидан иборат бўлади.

Ишлаб чиқариш жамғармалари таркиби бир неча хил бўлади:

— пул ҳисобидаги жамғармаларнинг 50 фоизгачасини ёнилғи, автомобиль шиналари, эҳтиёт қисм ва агрегатлар ташкил этади;  
— қолган 48—49 фоизини тузатиш-қурилиш материаллари, хўжа-

ликда ишлатиладиган ёқилғилар (кўмир, торф ва ҳоказолар), арзон ва тез ейилувчи буюмлар (жихозлар, асбоб-ускуналар, мосламалар) махсус кийим-кечак ва бошқалар ташкил этади.

Ишлаб чиқариш жамғармаларининг қолган икки гуруҳи, яъни тугалланмаган ишлаб чиқаришга сарфланган маблағлар ва келгуси давр харажатлари 1—2 фоизни ташкил этади.

Шуни назарда тутиш керакки, автомобиль шиналари, эҳтиёт қисмлар ва агрегатлар, арзон ва тез ейилувчи буюмлар ўз иқтисодий хусусиятларига кўра асосий фонд таркибида бўлиши керак. Чунки бундай буюмлар ишлаб чиқариш жараёнида бир неча марта қатнашади ва улар қиймати юк ва пассажирларни ташиш таннархига ўтиб туради. Лекин автомобиль шиналари, эҳтиёт қисмлар ва агрегатларни, шунингдек арзон ва тез ейиладиган буюмларни асосий фондларга қўшиш уларни сотиб олишни қийинлаштириб қўйиши мумкин. Шунинг учун бундай буюмлар амалда айланма фондлар таркибига қўшиб борилади. Бу эса уларни сотиб олишда молия имкониятлари билан таъминлашни осонлаштиради.

Айланма фонд таркибига арзон, донаси 100 сўмдан ошмайдиган ва тез ейиладиган буюмлар, шунингдек бир йил мобайнида ейилиб тугайдиган қимматбаҳо буюмларгина киритилади. Бундай буюмлар ишлаб чиқариш жараёнида бир неча марта қатнашиши сабабли уларнинг қиймати юк ва пассажирлар ташиш таннархига қуйидагича ўтказилади: 50 фоиз қиймати ишга туширилиши биланок ва қолган 50 фоиз қиймати батамом ишлатилиб (ейилиб) бўлгандан сўнг. Мабодо ишлатилиб бўлгандан сўнг уларнинг айрим бўлаклари ёки қисмлари бошқа жойларда ишлатиладиган бўлса, уларнинг қолдиқ қийматини чегириб ташлаш лозим бўлади.

Бир ойдан ортиқ ишлатилмайдиган ёки донасининг қиймати 2 сўмдан ошмайдиган буюмлар айланма фондларга киритилмайди ва бундай буюмлар ишга туширилиши биланок юк ва пассажирлар ташиш таннархига бевосита қўшиб юборилади.

Тугалланмаган ишлаб чиқаришга сарфланган маблағлар ва келгуси давр харажатлари. Ҳамдўстлик барча ҳалқ хўжалиги тармоқларидаги тугалланмаган ишлаб чиқаришга сарфланган маблағлар 12 фоизни, шу жумладан саноатда 21 фоизни ташкил этса, автомобиль транспорти корхоналарида айланма маблағларнинг фақат 1—2 фоизигина тугалланмаган ишлаб чиқаришлар улушига тўғри келади. Автомобиль транспорти корхоналарининг ўзига хос томони шундаки, унда асосий фаолият бўйича тугалланмаган ишлаб чиқариш буюмлари йўқ. Автомобиль транспортида фақат тузатиш ва техника хизмати ишлари бўйича, шунингдек эҳтиёт қисмлар тайёрлашдагина тугалланмаган ишлаб чиқариш буюмлари бўлиши мумкин.

Маъмур давр мобайнида сарфланадиган, лекин юк ва пассажирларни ташиш таннархига келгуси йилларда қўшиладиган харажатлар келгуси давр харажатларига киради. Бундай харажатларга янги техникани ўзлаштириш харажатлари, илмий-тадқиқот ишларига сарфланган маблағлар, ижара ҳақи харажатлари киради.

Пул маблағлари ва ҳисоб-китоблардаги маб-

дағлар. Бу гуруҳга муомала доирасидаги маблағлар, яъни муомала фондлари киради. Бундай фондлар автомобиль транспорти корхоналари айланма фондларининг 50 фоиздан кўпроғини ташкил этади.

Бу гуруҳга кирадиган пул маблағлари ҳисоб-китобдаги, аккредитивлардаги маблағлардан ҳамда корхона кассаларидаги мавжуд пул маблағларидан иборатдир.

Автомобиль транспорти корхоналарида бажарилган хизмат учун тўлов ҳужжатлари, банк муассасаларига инкасса шаклида топширилган ҳисоб-китоблар айланма фондларнинг талай қисмини ташкил этади.

Автомобиль транспорти корхоналарида кўпинча юк ташииб, маълум вақт ўтгандан кейингина ҳақ тўланади.

Юк ташилгандан юк ташиш ҳақи тўланишигача ўтган давр мобайнида корхоналарга айланма фондлар зарур бўлади. Бундай фондлар миқдори юк ташиш билан унга ҳақ тўлаш ўртасида ўтган муддат билан аниқланади. Баъзан юк жўнатувчилар бажарилган ишлар учун ҳақ тўлаш муддатларига риоя қилмайдилар. Бунда ҳисоб-китоблардаги айланма фондлар сарфи кўпайиб кетади.

Автомобилларда юк ташилганлиги учун Давлат банки чеклари орқали ҳақ тўлаш ёки олдиндан планли равишда ҳақ тўлаш усуллари қўлланиш тавсия этилади. Шундай тартиб жорий этилганда ташиладиган юк учун ҳақ олдиндан тўлаб қўйилган бўлади ва айланма фондларнинг кўпайишига ҳолат қолмайди. Агар юқори ташкилотлар рухсати билан олдиндан ташиш ҳақи тўланмасдан ёки банк чекларидан фойдаланилмасдан юк ва пассажирлар ташилса, автомобиль транспорти Уставига биноан тўловни белгиланган вақтга нисбатан ҳар бир кечиктирилган кун учун буюртмачилар ташиш ҳақига қўшимча 0,5 фоиз миқдорида жарима тўлашлари шарт. Маршрутларда пассажирлар ташишда ҳисоб-китобларга қўшимча айланма фонд ажратиш шарт эмас. Чунки пассажирлар автобусга чиқиш пайтидаёқ ҳақ тўлайдилар.

Ҳисоб-китоблардаги тўланмаган маблағларга турли омиллар, чунончи, ҳисоб-китоб шакллариининг пухталиги, юк ташишнинг яхши ташкил этилиши, юк жўнатувчиларнинг ўз вақтида ҳақ тўлашга қодирлиги, бухгалтерияда ҳисоб-китобнинг ва корхоналардаги назоратнинг дуруст йўлга қўйилганлиги ҳам таъсир этади.

Автомобиль транспорти корхоналаридаги айланма фондлар таркиби, корхоналардаги мазкур автомобиллар таркиби, транспорт ҳаракати жараёнини ва автомобилларни тузатиш ишларини ҳамда моддий-техника таъминотини ташкил этиш юк ташиш ишлари учун ҳақ тўлашни тўғри йўлга қўя билиш ва ҳоказоларга боғлиқдир. Умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналари айланма фондларининг таркиби ҳақида Ўзбекистон жумҳурияси Автомобиль транспорти вазирлигига қарашли корхоналар фаолияти маълумотларига қараб фикр юритиш мумкин (7-жадвал).

Бу жадвалда келтирилган маълумотлар шуни кўрсатадики, умум фойдаланадиган автомобиль корхоналаридаги айланма фондларнинг катта қисми ишлаб чиқариш доирасида банддир. Бу маблағларнинг асосий қисмини ишлаб чиқариш жамғармалари ташкил этади. Ўзбекистон Жумҳурияси Автомобиль транспорти умум фойдаланиш жамғармаси 1991 йил 1 январда ишлаб чиқариш доирасидаги айланма

фондларнинг 99 фоизини, айланма фондларнинг эса 47,6 фоизини ташкил этган.

7-жадвал

Ўзбекистон жумҳурияти автомобиль транспорти вазирлиги  
корхоналари айланма фондларининг таркиби

| Айланма фонд<br>элементлари                                                       | Жамига нисба-<br>тан фоиз<br>ҳисобида | Айланма фонд<br>элементлари                                                     | Жамига<br>нисбатан<br>фоиз<br>ҳисобида |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| 1                                                                                 | 2                                     | 3                                                                               | 4                                      |
| Ишлаб чиқариш доирасидаги<br>айланма фондлар<br>(меъёрлаштирилган маблаг-<br>лар) |                                       | Муомала доирасидаги<br>айланма фондлар (меъёр-<br>лаштирилмаган маб-<br>лаглар) |                                        |
| Ишлаб чиқариш жамгар-<br>малари:                                                  |                                       | Пул маблаглари (банкдаги<br>маблаглар қўшилмаган<br>ҳолда)                      | 1,35                                   |
| материаллар                                                                       | 6,7                                   | Автомобилларда ташилган<br>юклар учун инкассага<br>қўйилган маблаглар           | 29,0                                   |
| ёнилғи                                                                            | 3,2                                   |                                                                                 |                                        |
| эҳтиёт қисм ва агрегатлар                                                         | 16,0                                  |                                                                                 |                                        |
| автомобиль шиналари арзон ва<br>тез ейилувчи                                      | 4,1                                   |                                                                                 |                                        |
| буюм ва инвентарлар                                                               | 17,2                                  |                                                                                 |                                        |
| Ишлаб чиқариш жамгар-<br>масининг жами                                            | 47,2                                  | Дебиторлар ва бошқа муо-<br>мала доирасидаги активлар                           | 32,05                                  |
| Тугалланмаган ишлаб чиқариш<br>учун сарфланган маблаглар                          |                                       | Муомала доирасидаги ай-<br>ланма фондларнинг ҳаммаси                            | 52,40                                  |
| Келгуси йиллар харажати ва<br>бошқа маблаглар                                     | 0,3                                   | Айланма фондларнинг жа-<br>ми                                                   | 100                                    |
| Жами ишлаб чиқариш доира-<br>сидаги айланма фондлар                               | 47,6                                  |                                                                                 |                                        |

Бу жадвал маълумотларидан кўриниб турибдики, автомобиль транспорти корхоналаридаги айланма фондлар таркибида саноат корхоналаридагига ўхшаш хом ашё, ярим фабрикатлар, асосий ишлаб чиқариш материаллари ва тайёр ёки тугалланмаган буюмлар каби айланма фонд элементлари йўқ. Бундай айланма фондлар автомобилларни катта тузатиш завод ва устахоналардагина бўлади.

Автомобиль транспорти корхоналари айланма фондларининг асосий элементлари автомобилга ишлатиладиган ёнилғи ва мойлаш матери-  
аллари, ёрдамчи материаллар (артиш учун ишлатиладиган матери-  
аллар), автомобиль шиналари, эҳтиёт қисмлар ва агрегатлар, техноло-  
гик ёкилғилар (торф, кўмир, ёғоч) ва қурилиш материалларидан  
иборатди. Умуман автомобиль транспорти корхоналарида ишловчи-  
ларнинг ҳар бирига тўғри келадиغان айланма фондлар саноат  
корхоналаридагига нисбатан анча кам.

Автомобиль транспортида айланма маблағлар таркибини яхшилаш учун транспорт хизмати ҳақини тўлаш тартибларини янада такомиллаштириш, тўлов ҳужжатлари айланишини тезлатиш, моддий-техника таъминоти ва айланма маблағлар меъёрларини пухталаш, ишлаб чиқаришнинг истикболлари устидаги илмий-тадқиқот изла-нишларини кучайтириш, автомобиль транспорти ишлаб чиқариш барча элементларида илғор ечимларни жорий этиш зарур.

### **3. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ КОРХОНАЛАРИНИНГ ЎЗИГА ТЕГИШЛИ ВА ҚАРЗГА ОЛГАН АЙЛАНМА МАБЛАҒЛАРИ**

Автомобиль транспорти корхоналарининг айланма маблағлари корхонанинг ўзига тегишли ва қарзга олинган маблағларга бўлинади. Бу айланма маблағлар планли равишда ташкил қилинади.

Корхонанинг ўзига тегишли айланма маблағлари унинг доимий талабларини кондириш учун зарур миқдорда мулк эгаси томонидан ажратилади. Бундай маблағлар хўжалик ҳисобида ишлаётган ҳар бир корхонага ажратилади ва унинг мунтазам равишда маҳсулот ишлаб чиқаришни олиб бориши учун зарур бўлган моддий асос ҳисобланади.

Корхона ўзига тегишли айланма маблағларга материаллар, ёнилғи, эҳтиёт қисм ва агрегатлар, автомобиль шиналари, арзон ва тез ейиладиган буюмлар сотиб олади. Бундан ташқари, корхонанинг ўзига тегишли айланма маблағлари ҳисобидан автомобиллар ва улар агрегатларини тузатиш вақтида тугалланмаган ишлаб чиқаришга қилинган харажатлар, шунингдек келгуси йиллар харажатлари қопланади.

Автомобиль транспорти корхоналарининг ўзига тегишли айланма маблағлари меъёрлаш тартиби билан белгиланади. У миқдор жиҳатдан юк ва пассажирларни ташиш планини тўлиқ бажаришни таъминлайди-ган бўлиши лозим.

Иқлим ва йўл шароитлари, транспорт иши ҳажми ҳамда характери ўзгариши билан боғлиқ айланма маблағлар миқдорида бўлган зарурият ошиши ёки камайиши мумкин. Масалан, пахта ва бошқа қишлоқ хўжалиги маҳсулотини дала майдонларидан ташишни ташкил қилишда вақтинчалик айланма маблағларга зарурият бўлиши мумкин.

Корхоналарнинг айланма маблағларга бўлган қўшимча ёки мувақ-қат эҳтиёжи қарзга олинган маблағлар, яъни банк муассасаси кредитлари билан кондирилади. Корхоналар кредитдан фойдаланган-ликлари учун банк муассасаларига фоиз ҳисобида ижара ҳақи тўлайдилар.

Айланма маблағларни бундай ажратиш тартиби корхонанинг айланма маблағлардан оқилона ва тежаб-тергаб фойдаланишига, бу маблағларнинг айланишини тезлаштиришга ёрдам беради.

Қарзга олинган маблағлар планда кўзда тутилган жамғармалардан ташқари, мавсумий жамғармаларни ташкил қилиш ҳамда юк ва пассажир ташишда учраб турадиган хилма-хил ўткинчи эҳтиёжларни қоплаш учун зарурдир. Банк муассасаси ташилган юклар учун тўланмаган ҳисоб-китоб ҳужжатлари эвазига ҳам кредит беради. Бундай кредитлар ҳисоб-китоб қилишда акцепт-инкассо шакли

қўлланилганда, яъни юқорида айтиб ўтилганидек, юк ташиш ва улар учун ҳақ тўлаш муддатлари бир вақтга тўғри келмайдиган ҳолларда берилади. Бундай ҳолларда ташилган юклар учун ҳақ тўланиши лозим бўлган ҳужжатлар банк идорасига инкассо учун берилади ва маълум вақтдан кейин ҳақ тўланади. Ҳақ тўлаш муддати юк жўнатувчи корхоналарнинг ҳужжатлари банк идорасига топширилиши, ҳужжатларни акцепт қилиш учун кетадиган вақт билан белгиланади.

Автомобиль транспорти корхоналарига қарзга бериладиган айланма маблағларнинг таркибида юк ташиш ишлари учун қилинган харажатларни вақтинча қоплашга мўлжалланган кредиторлар биринчи ўринда туради.

Шунга қарамай, шундай кредит олиш имкониятларидан ҳозирга қадар тўла фойдаланилмаётир. Ўзбекистон жумҳурияси Автомобиль транспорти вазирлигига қарашли корхоналарда мазкур кредит миқдори Тижорат ёки Давлат банки идорасига инкассо учун топширилган ҳужжатлар суммасининг фақат бешдан бир қисминигина ташкил этади.

Материаллар, ёнилғи, автомобиль шиналари ва бошқа моддий бойликларни режали меъёрлардан ташқари айрим мавсумлар учун зарур миқдорда жамғариш учун бериладиган кредитлар иккинчи ўринни эгаллайди. Бундай кредитлар юк ташиш ишларида айрим мавсумий ишлар ва планда белгиланган меъёрлардан ташқари жамғармалар тўплашни талаб этадиган бошқа сабаблар туфайли (бир хил миқдорда юк ташиб турилмаслиги сабабли) зарур бўлади.

Юқорида айтилганидек, банк муассасалари ўткинчи эҳтиёжларни қондириш учун ҳам, масалан, иш ҳақи тўланадиган кунларда корхоналарнинг ўз маблағлари етишмаса, айланма маблағларни тўлдириш учун ҳам кредит бериши мумкин. Бундай кредитлар турли сабаблар билан, яъни юк жўнатувчиларнинг ўз вақтида ҳақ тўла-масликлари, юк ташиш режаси ортиғи билан бажарилганда маблағларга эҳтиёж ортиши ва бошқа сабаблар билан зарур бўлиб қолади. Лекин банк идораларининг барча кредитлари айланма маблағларни ҳосил этишга хизмат қилавермайди.

Баъзан банк идоралари кредитларидан асосий фондларни ташкил этиш, масалан, янги техникани жорий этиш ва автомобилларни катта тузатишга мўлжалланган амортизация ажратмалари мавсумда етишмай қолганида ҳамда бошқа ҳолларда ҳам фойдаланилади.

Айланма маблағларни корхонанинг ўз маблағларига ва қарзга олинган маблағларга бўлиш улардан тўғри фойдаланишга қўмақлашадди, айланма маблағларнинг бир корхонада ортиқча тўпланиб қолишига ва бошқа корхоналарда эса уларнинг етишмаслигига барҳам беради.

Айланма маблағлар шу тариқа икки турга бўлинмаса, корхоналар ўзига тегишли маблағларни эҳтиёжларини энг кўп қоплаш учун зурур миқдорда ажратишни талаб қилади. Бундай қилинганда бошқа даврларда, яъни эҳтиёжлар камайган пайтларда корхоналарда ортиқча айланма маблағлар тўпланиб қолган, натижада ҳўжалик ҳисоби қоидалари бузилган бўлар эди. Корхонанинг ўзига тегишли ва қарзга олинадиган айланма маблағлари ўртасидаги нисбат турли корхоналарда турлича бўлиб, улар юк жўнатувчиларнинг жойланишига (яъни улар орасидаги масофага қараб), юк ташиш иши таркиби ва бошқа

кўрсаткичларга қараб ўзгаради. Масалан, Ўзбекистон жумҳурияти Автомобиль транспорти вазирлигининг маълумотларига кўра, меъёрлаштирилган айланма фондлар учун бериладиган банк муассасалари кредитлари корхоналарнинг ўз айланма маблағларининг атиги 3 фоизини ташкил этган.

Автомобиль транспорти корхоналарининг ўзига тегишли ва қарзга олган айланма маблағлари нисбати тахминан 85 ва 15 фоиздан иборат. Бундай нисбатлар корхона ва юк эгаларининг жойланишига, юк ташиши иши таркиби ва бошқа кўрсаткичларга кўра ўзгариши ҳам мумкин.

Айланма маблағлар режалаштириш усулларига қараб икки гуруҳга — меъёрлаштириладиган ва меъёрлаштирилмайдиган гуруҳларга бўлинади.

Автомобиль транспорти корхоналарига материалларни энг кам миқдорда, узлуксиз юк ва пассажирлар ташиш имкониятини берадиган даражада ҳосил қилиш учун ажратиладиган маблағлар меъёрлаштирилган маблағларга киради. Ишлаб чиқариш жамғармалари ва тугалланмаган ишлаб чиқариш учун қилинган харажатлар ҳам меъёрлаштирилган харажатларга киради. Ана шу элементлар бўйича меъёрлар, юқорида кўрсатиб ўтилганидек, энг кам эҳтиёжларни қондирадиган миқдорларда белгиланади. Корхонага меъёрлаш бўйича белгиланган миқдорларда ажратилган маблағлар корхонага доимий қилиб берилиб, уларнинг ўз маблағлари сифатида бирктиб қўйилади.

Автомобиль транспорти корхоналарида ишлаб чиқариш доирасидаги маблағларгина меъёрлаштирилади. Муомала доирасидаги айланма маблағларнинг миқдори турли сабабларга кўра ўзгариб туради ва уларни меъёрлаш бирмунча қийин. Шунинг учун бундай фондлар меъёрлаштирилмайдиган айланма маблағлар гуруҳига киритилади.

Меъёрлаштирилмайдиган айланма маблағлар банкнинг қисқа муддатга берадиган кредитлари, вақтинча ишлатилмаётган айланма маблағлар ҳамда корхоналар ҳисоб-китобидаги режалаштирилмайдиган маблағ (кредиторлик қарзи) ҳисобига ҳосил қилинади. Банк кредитидан меъёрлаштирилмайдиган айланма маблағлар манбаи сифатида фойдаланиш банк идораларига муомала доирасидаги маблағлардан мақсадга мувофиқ фойдаланилаётганлигини назорат қилиш имконини беради.

#### **4. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ КОРХОНАЛАРИ АЙЛАНМА МАБЛАҒЛАРИНИ ПЛАНЛАШТИРИШ**

Айланма маблағларни илмий тарзда тўғри режалаштириш муҳим халқ хўжалиги вазифаларидан биридир. Айланма маблағлардан унумли ва тўғри фойдаланиш кўп жиҳатдан ана шу вазифа қай тариха ҳал этилишига боғлиқдир. Моддий бойликлар жамғармаларини сарфлашни меъёрлаштириш, шунингдек халқ хўжалигининг барча соҳаларидаги айланма маблағларни меъёрлашни тубдан яхшилашга қаратилган тадбирлар долзарб тадбирлардан биридир.

Моддий бойликлар жамғармаларини сарфлашни жиддий суратда яхшилаш учун аввало ишлаб чиқариш имкониятларини меъёрлашни сезиларли даражада яхшилаш зарур. Илгаридан бор меъёрларни

кайтадан кўриб чиқиш уларни ҳозирги давр техника ва технологияси, ишлаб чиқариш ҳамда илғор меҳнатни ташкил этиш талабларига мослаб жорий этишдир. Ҳозирги кунда тежамкорлик талабига ва тўла ҳўжалик ҳисобини мустаҳкамлашга риоя қилиш лозим.

Меъёрлашнинг янги тартибига кўра айланма маблағларнинг меъёрлари ҳар бир корхонанинг ўзида меъёрларнинг айрим элементлари даражасини белгилаб берадиган барча омилларни ҳисобга олган ҳолда ишлаб чиқилади. Бундай меъёрлар узоқ вақт татбиқ этиб турилиши лозим.

Меъёрларни ишлаб чиқаётганда етказиб берувчи ва истеъмол қилувчи корхоналарнинг иқтисодий муносабатларини ҳисобга олиш зарур. Меъёрларни белгилаш ишлаб чиқаришнинг иқтисодий ва техник даражасини оширишга қаратилган жиддий тадбирларни амалга оширишни тақозо этиши билан корхоналарнинг ишлаб чиқариш-молия фаолиятига фаол таъсир кўрсатади.

Автомобиль транспорти корхоналарида меъёрлар ҳар бир корхонанинг энг муҳим бўлим ва цех раҳбарларидан иборат тузилиб, директор бошчилигида ишлайдиган комиссия томонидан ишлаб чиқилади. Меъёрлашнинг янги тартибига кўра, айланма маблағларнинг айрим элементлари бўйича меъёрлар белгилаш энг муҳим вазифа ҳисобланади.

Режалаштиришда режали ишлаш учун зарур шарт-шароитларни вужудга келтиришни кўзда тутиш, автомобиль транспорти корхоналарида моддий бойликлар етишмаслигига йўл қўймаслик керак. Айни вақтда ортиқча жамғармалар тўпланиб қолишига ҳам йўл қўйиб бўлмайди. Чунки бу моддий бойликлар бекор туриб қолишига олиб келадики, бошқа корхоналар худди шу бойликларга муҳтож бўлиши мумкин.

Корхоналарнинг ўз айланма маблағларини режалаштириши моддий-техника таъминоти, ташкилий-техника тадбирлари плани ва моддий бойликларни сарфлаш меъёрларига тўла риоя қилинган ҳолда ўтказилиши лозим.

Айланма маблағларнинг турли элементлари учун жамғариш меъёрлари турли ўлчамларда белгиланади. Масалан, ёнилғи, материаллар, автомобиль шиналари ва айланма фондларнинг айрим турлари учун жамғарма меъёрлари кун ҳисобида, жамғармадаги агрегатлар учун ишлаб турган автомобиллардаги комплект агрегатлар қийматига нисбатан фоиз ҳисобида, махсус кийим-кечаклар жамғармаси ҳар бир ходимга пул (сўм) ҳисобида белгиланади ва ҳоказо.

Жамғарма меъёрлари кун (фоиз ва ҳоказо кўрсаткичлар) ҳисобида белгиланган бўлса, айланма маблағларнинг умумий миқдорини аниқлаш осон бўлади. Бунинг учун кун ҳисобида белгиланган жамғарма меъёрини бир кунлик сарф миқдорида кўпайтириш керак. Масалан, ёнилғи жамғармаси меъёри ўн кунга мўлжаллаб белгиланган бўлиб, бир кунги сарфланадиган ёнилғининг қиймати 800 сўм бўлса, айланма фондларнинг ана шу тур бўйича меъёри мазкур шароитларда 8 минг сўм (яъни 10 кун 800 сўмга кўпайтирилган) миқдорида белгиланиши лозим.

Бир кунлик сарфни эса ташиш харажатлари йиғиндиси рўйхатида

қараб ҳисоблаш керак. Бундай ҳисоблашлар учун режалаштирилаётган йилнинг ҳаммадан кўп юк ва пассажирлар ташилган чораги асос қилиб олинishi керак. Одатда, ҳисоблаш тўртинчи чорак бўйича тегишли элемент харажатлари умумий миқдорини 90 га бўлиш йўли билан ўтказилади.

Агар харажатлар йиғиндиси рўйхатида автомобиль транспорти корхоналари ишлаб чиқаришига бевосита алоқадор бўлмаган бўлимларда (уй-жой фондлари, социал-маданий муассасалар, кишлоқ хўжалик ёрдамчи корхоналари) истеъмол қилинадиган материаллар ва бошқа хил бойликлар кўзда тутилмаган бўлса, асосий ишлаб чиқариш чиқимлари йиғинди рўйхатига ана шундай ёрдамчи корхоналар ва хўжаликларнинг планда кўрсатилган харажатларини қўйиш керак. Жамғарма меъёрлари фоиз ҳисобида белгиланган бўлса, шу фоиз ҳисобланаётган жамғарма ўлчов миқдорига қараб ҳисобланади. Масалан, ишлаб турган автомобиллардаги комплект агрегатларнинг умумий қиймати 150 минг сўмни ташкил этганда жамғармадаги агрегатлар бўйича меъёр шу қийматнинг 3 фоизи миқдорида белгиланган бўлса, жамғармадаги агрегатлар меъёрини 4 минг 500 сўм  $(150\,000 \times 3) : 100$  миқдорида белгилаш керак.

Кун (фоиз ва ҳоказо кўрсаткичлар) ҳисобида жамғармалар меъёрини белгилаш айланма маблағларни режалаштиришда энг мураккаб вазифа ҳисобланади. Бундай меъёрлар айланма маблағлар элементи бўйича мазкур автомобиль транспорти корхонаси иш шароитларига мосланган ҳолда ишлаб чиқилади. Бундай ҳолларда айланма фондларнинг ана шу элементи бўйича айланиш даврига таъсир этувчи барча омиллар ҳисобга олинади. Масалан, ёнилғи, материаллар, автомобиль шиналари, арзон ва тез ейиладиган буюмлар сингари ишлаб чиқариш жамғармалари меъёрлаштирилаётганда қуйидагиларни ҳисобга олиш керак:

1) автомобиль транспорти корхоналарининг моддий бойликлар ишлаб чиқарувчи ёки етказиб берувчи корхона ва ташкилотлардан қанчалик узоқдалиги;

2) моддий бойликларнинг фойдаланишга тайёргарлик даражаси;

3) моддий бойликлар етказиб беришнинг такрорланиш тезлиги;

4) етказиб берувчилар маҳсулот етказиб бериш муддатларига мунтазам роя қилаётганликлари ва ҳоказо.

Юқорида кўрсатиб ўтилган омилларнинг ҳар бири маълум турда жамғарма ташкил этиш заруриятини туғдиради. Бундай жамғармалар ҳақи тўланган маҳсулотларнинг йўлда бўлган даври учун ташкил қилинади. Бундай моддий бойликлар жамғарма жўнатувчилар узоқда бўлган тақдирдагина зарурдир.

Жўнатилган моддий бойликлар дастлабки ишлов беришни ёки сифати текширилишини талаб этса, у ҳолда бу бойликларни ишлаб чиқаришда истеъмол қилишга тайёрлаш даврига ҳам етадиган жамғарма бўлиши кўзда тутилиши лозим. Масалан, дизель ёнилғиларини меъёрлаётганда ана шундай жамғармалар тайёрланади. Чунки дизель ёнилғиларини ортиқча аралашмалардан тозалаш учун камида 10 кун тинитиб қўйиш керак бўлади.

Моддий бойликларнинг тез юбориб турилиши омборлардаги ёки

бошқа сақлаш жойларидаги жамғарма миқдорини белгилаб берадиган энг муҳим омилдир. Арзон ва тез ейладиган буюмлар бўйича жорий жамғармани белгилаш учун бу буюмлар илгари қанча ишлатилганлигини ҳисобга олиш керак.

Моддий бойликлар етказиб берувчилар билан тузилган шартномада кўзда тутилганидек, маҳсулот етказиб беришда кечикиш ёки узилиш рўй бериб туриши эҳтимоллари бўлса, меъёрлар таркибида эҳтиёт ёки кафолатли эҳтиётлар кўзда тутилиши лозим.

Транспортда эҳтиёт жамғармаларнинг ҳаммаси моддий бойликларнинг маълум бир тури бўйича кун ҳисобида белгиланадиган жамғармалар меъёрини ҳосил қилади.

Ҳар йили кун (фоиз ва ҳоказо кўрсаткичлар) ҳисобида жамғарма меъёрларини белгилаш ва айланма маблағларни ҳисоблаш йўли билан планлаштириш анча қийин бўлиб, бунга унчалик катта зарурият ҳам йўқ. Кўпинча барча омиллар ҳисобга олинган ҳолда кун ҳисобидаги жамғарма меъёрлари узоқ вақт ишлатилади. Мана шундай йўл билан ишлаб чиқилган меъёрларни 5—7 йил мобайнида бир марта кўриб чиқиш тавсия этилади. Ҳар йили заруриятга қараб баъзан меъёрларга тузатиш киритиш керак. Бундай тузатишлар таъминот шарт-шароитларида юз берган ўзгаришларни, автомобилларни тузатиш ёки уларга техника хизмати кўрсатишни ташкил этишдаги ўзгаришларни ўз ичига олади.

Автомобиль транспорти корхоналарида айланма маблағлар меъёрлари ишлаб чиқилаётганда қуйидагиларга амал қилиш зарур.

Бензин ва дизель ёнилғиси бўйича. Айланишдаги бу маблағлар корхона катта идиш (резервуар)ларида, автомобилларнинг ёнилғи бакларида ва йўлдаги ёнилғи қуёиш жойларида мавжуд жамғармани қоплаш учун белгиланади. Жамғарма меъёри таъминлаш шароитлари (нефть маҳсулотлари базасининг яқинлиги, ёнилғини марказлаштирилган усулда ташишни ташкил этиш, корхонанинг ўз идишларига эгалиги, умум фойдаланадиган колонкалардан бензин олиш ва ҳоказо) билан белгиланади. Таъминот ишлари яхши йўлга қўйилганда бу меъёр 4—6 кунга қабул қилиниши мумкин.

Мойлаш, артиш ва бошқа ишлатиш материаллари бўйича. Айланишдаги бу маблағлар барча хил мойлар ва мойлаш материаллари, керосин, артиш ва бошқа материалларнинг ўткинчи жамғармасини қоплаш учун белгиланади. Жамғармаларнинг ҳисобланган меъёрини (айрим ноҳияларни истисно қилганда) 3 кунга қабул қилиш мумкин. Харажатларнинг умумий суммаси фойдаланиш чиқимлари йиғинди рўйхати бўйича белгиланади.

Хўжалик эҳтиёжлари учун ёнилғилар (тош кўмир, ўтин ва торф) бўйича. Айланишдаги бу маблағлар хўжалик эҳтиёжлари учун сарфланадиган (ишлаб чиқариш цехларини ва биноларни иситиш учун) ёнилғи жамғармасини қоплашга белгиланади. Жамғарманинг ҳисобланган таъминот шарт-шароитлари ва иситиш мавсуми муддатига қараб 4—6 ойга (120—180 кунга) етадиган ёнилғи жамғарма бўлишини тақозо этади; иситиш мавсуми бошланиши даврида ёнилғининг ўртача жамғармаси бу миқдорнинг ярмини ташкил қилиши керак.

Харажатлар суммаси корхонанинг устама харажатлари чиқимлари йиғинди рўйхати ва режалаштирилган давр учун зарур бўлган ёнилган ҳисоблаб чиқилган миқдор бўйича қабул қилинади.

Тузатиш-қурилиш материаллари бўйича. Айланишдаги бу маблағлар автомобиль транспорти корхонасининг бинолари ва устаконалари (цехлари)ни тузатиш учун сарфланадиган тузатиш-қурилиш материалларининг ўткинчи жамғармасини қоплаш учун зарур. Жамғарманинг ҳисоблаб чиқилган меъёри 90 кундан ошмаслиги керак.

Харажатлар суммаси корхона устама харажати чиқимлари йиғинди рўйхати бўйича қабул қилинади («Биолар ва устаконаларни тузатиш» моддаси бўйича).

Тузатиш-қурилиш материаллари умумий тузатиш ишлари қийматининг 40—50 фоизини ташкил қилади.

Ишлаб чиқариш бланкалари, ёзув-чизув (девон-хона) буюмлари бўйича. Айланишдаги бу маблағлар бланкалар ва ёзув-чизув буюмлари (йўл варақаси, карточкалар, юк ва диспетчерлик карталари ва ҳоказолар)нинг энг кам миқдордаги жамғармасини қоплаш учун зарурдир. Жамғарманинг меъёри 60 кунга қабул қилиниши мумкин.

Харажатларнинг йиллик суммаси корхонанинг устама харажатлари чиқимлари йиғинди рўйхати бўйича белгиланади.

Автомобиль шиналари бўйича. Айланишдаги бу маблағлар омбордаги зарур шиналар жамғармасини қоплаш учун белгиланади. Тахминий ҳисоблар бўйича шиналар жамғармаси меъёри 45 кунга қабул қилиниши мумкин.

Шиналар бўйича ўз айланма маблағлари меъёри режалаштирилган даврда автомобиллардан фойдаланиш сметаси шиналарни тиклаш учун ажратилган амортизация суммасига нисбатан белгиланади.

Эҳтиёт қисмлар ва автомобилларни тузатиш материаллари бўйича. Айланишдаги бу маблағлар автомобилларни тузатишда ишлатилиб, омборларда сақланадиган эҳтиёт қисмлар ва материалларни қоплаш учун зарур.

Меъёрлар миқдори ҳаракатланувчи составларга техника хизмати кўрсатиш ва уларни тузатиш сметасига мувофиқ сарфланадиган эҳтиёт қисмлар ва материалларнинг пул ҳисобидаги қийматига нисбатан белгиланади. Ўз айланма маблағлари меъёрини аниқлаш учун эҳтиёт қисмлар ва материалларнинг бир кунлик ўртача сарфини автомобиль транспорти корхонасида қабул қилинган кунлар ҳисобидаги жамғармаларга кўпайтирилади. Айланишдаги маблағларнинг бу моддаси бўйича жамғармалар меъёри маҳаллий шароитларга кўра энг кам даражагача (20—30 кунлик жамғариш) етказилиши мумкин.

Тез ейиладиган арзон инструментлар ва инвентарлар бўйича. Бу маблағлар арзон баҳоли ва тез ейиладиган асбоб ва инвентарь қийматини қоплаш учун сарфланади. Бу асбоб ва инвентарь қуйидаги жойларда бўлиши мумкин:

а) автомобиль шофёрлари қўлида, тузатувчи ишчилар қўлида, асбоб тарқатиш омборида;

б) омборда жамғарма тариқасида сақланадиган ва ҳоказо.

Айланма маблағларга киритиладиган инвентарь ва буюмлар лимити

100 сўмгача миқдорда белгиланган. 100 сўмдан ортик ва бир йилдан кўп хизмат қиладиган асбоб ва инвентарлар асосий фондларга киритилади.

Айланишдаги ўз маблағларининг меъёри устама харажатлар сметасига мувофиқ равишда умумий суммага нисбатан белгиланади. («Арзон баҳоли асбоб ва инвентарнинг ейилиши» моддаси).

Махсус кийим (коржом) лар бўйича. Айланишдаги бу маблағлар ишловчиларга корхона ҳисобидан берилган коржоманинг ҳали эскирмаган қисмини, шунингдек жамғарма тарикасида омборларда сақланадиган коржомани қоплаш учун хизмат қилади.

Тугалланмаган ишлаб чиқариш маҳсулотлари бўйича. Бу маблағлар автомобиль транспорти корхонасида ўтказиладиган тугалланмаган ўткинчи тузатиш харажатларини қоплаш учун белгиланади. Уларнинг миқдори, одатда, кўп бўлмайди.

Келгуси давр харажатлари бўйича. Бу жорий ёки ўтган йили сарфланган, лекин келгуси йил таннархига киритиладиган (масалан, ижара ҳақи, обуна нашрлари харажатлари, тугалланмаган тадқиқот ва рационализаторлик ишлари ҳамда қиймати маҳсулот таннархига бир неча йил давомида ўтадиган харажатлар ва ҳоказо) харажатлардир. Меъёрлар бу модда бўйича ҳисобланганда келажак давр харажатларидан планлаштирилаётган йилдаги юк ва пассажир ташиш таннархига ёзиладиган суммалар ҳисобиغا олинади.

Тиркамалар учун ўз айланма маблағларига бўлган эҳтиёж аниқланмайди, чунки уларни ишлатишга қилинган харажатлар ҳаракатланувчи составларни ишлатишга қилинган харажатларнинг умумий суммасига киритилади.

Пул ҳисобидаги меъёрлар ҳар йили молия плани тузилаётганда ҳисоблаб чиқилади. Айланма маблағларнинг ҳар бир элементи бўйича ҳисобланган хусусий меъёрлар билан бирга шу меъёрларнинг йиғиндисига қараб корхоналарнинг ўз айланма маблағлари ҳам аниқланади.

Юқори ташкилотлар режалаштириш учун (фоиз ёки бошқа кўрсаткичларда) ўз ҳисобидаги намунали жамғарма меъёрларини қабул қилади. Бундай меъёрлар автомобиль транспорти корхоналарининг гуруҳлари учун вақт-вақти билан қайтадан ҳисоблаб турилади.

Намунали меъёрлардан фойдаланиш йиғма (сводное) режалаштиришда катта аҳамиятга эгадир. Чунки бундай ҳолларда бевосита ҳисоблаш усулидан фойдаланиб бўлмайди ва меъёрлар миқдорини ҳисоблаб берадиган омилларнинг ҳаммасини ҳисобга олиш қийин.

Корхоналарнинг ўзига тегишли айланма маблағларга бўлган эҳтиёжини меъёрлаш шу маблағларни вужудга келтириш манбаларини аниқлашни тақозо этади.

Бир неча йиллардан буён ишлаб турган ва янгидан ташкил этилаётган автомобиль транспорти корхоналарининг ўзига тегишли айланма маблағлари ҳар хил ташкил этилади.

Янгидан ташкил этилган автомобиль транспорти корхоналарига ўзига тегишли айланма маблағлари шу корхоналар ташкил этилган даврда берилади. Бундай маблағлар меъёрлар йиғиндисига бўйича кўзда тутилган, умумий эҳтиёжларни қондира оладиган миқдорда ажратилади. Янгидан ташкил этилган корхоналарнинг ўз жамғармалари

бўлмаганлиги сабабли айланма маблағларни давлат бюджети ҳисобига ёки мулк эгаси томонидан бошқа автомобиль транспорти корхоналарининг қайта тақсимлаб чиқиладиган фойдаси ҳисобига ташкил этилади.

Бир неча йиллардан буён ишлаб келаётган корхоналарнинг айланма маблағлари бошқача ташкил этилади. Уларнинг айланма маблағлари манбалари ҳар йили молия режасида кўзда тутилади. Маблағлар режалаштириладиган йил меъёри учун аввалги йил меъёрига қараганда қанча ошириш керак бўлса, фақат шу миқдордагина ажратилади.

Транспортнинг молия режасида кўзда тутилган юк ва пассажирлар ташиш ҳажми йилдан-йилга кўпайиб бориши сабабли айланма маблағларга эҳтиёжлар ҳам ҳар йили ортади. Лекин шу нарсани ҳисобга олиш керакки, айланма маблағларнинг айланишини тезлаштириш билан ташиш ҳажмининг ўсиш суръати бир-бирига тўғри келмайди. Одатда ташиш ҳажми айланма фондларга нисбатан тезроқ орта боради.

Бир неча йиллардан буён ишлаб келаётган корхоналарнинг ўзига тегишли айланма маблағлари манбаларини ташкил этишнинг энг муҳим қоидаси меҳнатни янада яхшироқ ташкил этиш билан боғлиқ бўлган моддий манфаатдорликни ошириш, айланма маблағлар манбаларининг корхона фаолияти молиявий натижаларига боғлиқлигини белгилашдан иборатдир. Шу мақсадда корхона айланма маблағларининг ўсишини имкони борича кўпроқ ўз имкониятлари ҳисобига таъминлаш кўзда тутилади.

Айланма маблағларни кўпайтиришнинг асосий манбалари қуйидагилардир: доимий (барқарор) пассивлар; асосий фаолиятдан олинadиган фойда; юқори ташкилотлар томонидан қайта тақсимлаш йўли билан сафарбар этиладиган бошқа автомобиль транспорти корхоналарининг фойдаси; йил бошидаги айланма маблағлар ортиқчаси; амортизация ажратмалари.

Айланма маблағларни ўстириш учун зарур молия манбалари таркибида фойда энг катта салмоқни ташкил этади. Шунинг учун айланма фондлар ошириб ташиладиган юк ва пассажирлар ҳажми, ташиш таннари режаларга ва фойда олиш режасининг бажарилишига таъсир қиладиган кўрсаткичларга боғлиқ қилиб қўйилган.

Доимий пассивлар, яъни корхонанинг ўзига тегишли бўлмаса-да, лекин унинг балансида доим турадиган иш ҳақи бўйича доимий меъёрли қарзи; ижтимоий суғуртага ажратилган ўтқинчи қарз; тўланмаган ҳақлар; кредиторларга тегишли қарзлар ва ҳоказолардир.

Иш ҳақи ва ижтимоий суғуртага ажратмалар бўйича қарзлар бу маблағларни ажратиш ва уларни тўлаш муддатлари орасида узилиш мавжуд бўлганлиги сабабли рўй беради. Ана шу муддат давомида ишчи ва хизматчиларга тегишли маблағлар (уларнинг иш ҳақлари), шунингдек ижтимоий суғурта ташкилотларига тегишли маблағлар корхоналар ихтиёрида бўлади ва бинобарин, айланма маблағлар манбаи сифатида ишлатилиши мумкин. Бундай манбалар миқдори бир кунлик иш ҳақи фондини узилиш тўғри келадиган кунлар сонига кўпайтириш йўли билан аниқланади. Агар режа бўйича бир кунлик иш ҳақи фойди 4 минг сўм миқдорида, иш ҳақининг корхона ихтиёрида бўлиши ўртача

7 кунни ташкил этса, у ҳолда иш ҳақи бўйича доимий пасивлар суммаси 28 минг сўмни ташкил этади. Шуни ҳисобга олиш керакки, ишчи ва хизматчиларнинг иш ҳақи бўйича қарзлари амалда кўрсатилган миқдорлардан ортиқча бўлади. Лекин бундай қарзлар миқдори доим бир хил бўлмайди. Иш ҳақи тўланган даврда бундай қарзлар миқдори анча камаяди.

Юқорида кўрсатиб ўтилганидек, ишчи ва хизматчиларнинг йиллик дам олиш кунлари учун тўланадиган ҳақ ҳам доимий пасивларга киради. Бу имконият таркибида йиллик дам олиш кунлари учун ҳақ тўлашга зарур маблағлар тўпланади ва унинг доимий камаймайди-ган қолдиғи айланма маблағларни пул маблағи билан таъминлаб ту-риш манбаи сифатида ишлатилади.

Бир қатор ҳолларда, масалан, ташиладиган юklar учун олдиндан ҳақ тўланиб қўйилса, автомобиль транспорти корхоналари ихтиёрида мунтазам суратда юк жўнатувчиларнинг маблағлари бўлади. Бу маблағлар ҳам доимий пасивларга киради.

Доимий пасивлар автомобиль транспорти корхоналари айланма фондлар манбаларининг 20—30 фоизини ташкил этади. Фақат янги ташкил этилган корхоналарнинг айланма фондларини пул маблағи билан таъминлаб туришда доимий пасивларнинг жами миқдоридан фойдаланиш мумкин. Бир неча йиллардан буён ишлаб келаётган корхоналарда эса айланма фондларни пул маблағлари билан таъминлаш манбаи сифатида доимий пасивларнинг режалаштирилаётган йил учун аввалги йилдагига нисбатан ортишинигина қабул қилиш керак.

Айланма фондлар таркибига жамғаришдаги агрегатлар фонди қўшилгани сабабли автомобилларни катта тузатиш учун зарур бўлган амортизация ажратмаларидан айланма фондларни пул маблағи билан таъминлаш манбаи сифатида фойдаланилади. Амортизация ажратма-лари автомобиль парки ортиши муносабати билан фонд қийматининг режа бўйича оширилиши учун зарур пул маблағи манбаи сифатида ишлатилади.

Ўз маблағлари миқдори айланма фондларнинг ўсишини қоплаёлмай қолса, бундай ҳолларда бир неча йиллардан буён ишлаб келаётган автомобиль транспорти корхоналари банк муассасаларининг икки йил муддат билан берадиган кредитидан фойдаланишлари мумкин.

## **5. АЙЛАНМА ФОНДЛАРДАН ФОЙДАЛАНИШ КЎРСАТКИЧЛАРИ**

Автомобиль - транспортидаги айланма фондлардан фойдаланиш даражаси бу фондларнинг муомала ёки айланиш тезлиги билан белгиланади. Бу фондлар қанча тез айланиб турса, юк ёки пассажир ташиш режасини муваффақиятли бажариш шунча кам маблағ талаб қилади.

Айланма фондларнинг айланиш вақти илгари айтилганидек, корхона томонидан ёнилғи, шина ва бошқа моддий бойликлар учун пул тўлаш пайтидан бошланиб, юк ва пассажирлар ташилгани учун ҳақ тўлаш вақти билан тугалланади. Агар пулларнинг айланиб келиш даври 24 кундан 20 кунгача, яъни 17 фоиз қисқарса, юк ёки пасса-

жирлар ташиш ҳажми шу микдорда қолганида айланишда бўлган пул маблағига бўлган эҳтиёж ҳам шунча фоиз камаяди. Бунинг сабаби шуки, муомалада бўлган (360 : 24) пул маблағи бу давр қисқарганда 18 мартагача айланади (360 : 20). Демак, айланма фондларнинг ҳар бир сўмидан йил давомида биринчи ҳолда 15 марта, иккинчи ҳолда 18 марта фойдаланилади.

Айланма фондларнинг айланиш тезлиги иккита ўзаро бир-бири билан боғлиқ кўрсаткичлар — айланма фондларнинг муайян вақт ичида (айланиш сони ёки айланиш коэффициенти) ва уларнинг кунлар ҳисобидаги айланиш муддати билан характерланади.

Айланма фондларнинг айланиш сони (айланиш коэффициенти) муайян вақт ичида сотилган маҳсулот (тариф бўйича юк ёки пассажирлар ташиш ҳажми) киймати.

Айланма фондларнинг айланиш тезлигини жами маблағга кўра ёки унинг бир қисмига кўра ҳам аниқлаш мумкин.

Айланма фондлар ҳар бир элементининг айланиш сони харажатлар йигинди рўйхатининг тегишли моддаси бўйича ишлаб чиқаришга сарфланган пул ҳажми айланма фондлари шу моддасининг ҳақиқий суммасига бўлган нисбати билан аниқланади. Айланма фондларнинг айланиш муддати шу давр ичидаги кунлар сонини айланиш сонига тақсимлашдан ҳосил бўлган бўлинмага тенг бўлади. Амалда шу модда айланма фондларнинг кунлар ҳисобидаги жамғармасидан иборатдир.

Айланиш муддати (кунлар ҳисобидаги) қанчалик кичик бўлса, айланма фондларнинг шу қисми шунчалик кўп марта айланади, демак, уларнинг айланиш муддати шунчалик тезлашади.

Айланма фондларнинг айланиш муддатини тезлаштиришнинг муҳим воситаларидан бири кунлар ҳисобидаги жамғармани қисқартиришдир. Бироқ буни чексиз қисқартириш мумкин эмас. Чунки айланма фондларнинг етишарай қилини корхона ишчи вақти-вақти билан тўхтатиб қўйиши мумкин. Кунлар ҳисобидаги жамғармани қисқартириш меъёрини аниқлашда шу модда бўйича ажратилган маблағнинг айланишдаги умумий салмоғини назарда тутиш керак. Жамғарма меъёрини шундай моддалар бўйича қисқартириш керакки, натижада айланишдаги умумий маблағда бу моддалар бўйича кўзда тутилган пул салмоғи (корхонанинг ишлаб чиқариш фаолиятига зиён келтирмаган ҳолда) бирмунча катта бўлсин.

Планда кўрсатилган меъёрларга нисбатан моддий бойликлар жамғармасини қисқартириш билан бирга моддий бойликлар сарфини қисқартиришга ҳам ҳаракат қилиш керак. Бунга автомобиль транспорти корхоналарида шиналарнинг ишлаш (йўл босиш) муддатини ошириш, ёнилғи ва бошқа материаллар, эҳтиёт қисмлар ва автомобилларни тузатиш учун кетадиган материаллар сарфини камайтириш ҳисобига эришиш мумкин.

Айланма фондларнинг айланиш тезлиги юк ёки пассажирлар ташиш ҳажмининг жами айланиш фондларига бўлган нисбати билан аниқланар экан, айланиш муддатини тезлаштириш фақат харажатларни камайтириш ва моддий бойликлар жамғармасини қисқартиришгагина боғлиқ бўлмай, балки айланма фондларни кўпайтирмасдан, юк ёки пассажир ташиш ҳажмини оширишга ҳам боғлиқдир.

Айланма фондларнинг айланиш муддати тезлаштирилганда уларга бўлган умумий эҳтиёж камаяди. Масалан, автомобиль транспорти корхонасининг тариф бўйича юк ташишдаги даромади (пул ҳисобида) 812 минг сўм дейлик. Айланма фондлар меъёри эса — 29 минг сўмни ташкил этади. Айланма фондларнинг айланиш сони (айланиш коэффициенти)

$$П_{\text{айл.}} = 812000 / 29000 = 28 \text{ га тенг бўлади.}$$

Кунлар ҳисобидаги айланиш муддати эса

$$Т_{\text{айл.}} = 360 / 28 = 12,8 \text{ кунга тенгдир.}$$

Демак, айланма фондлар йилига 28 марта айланади. Бу юк ташиш натижасида айланма фонднинг ҳар 1 сўми (уларнинг суммаси 29 минг сўм) ҳисобига 28 сўмлик даромад олинганини кўрсатади; демак, тушган пулнинг ҳар 1 сўмига айланма фондларнинг 3,57 тийини тўғри келади ( $100 : 28 = 3,57$ ). Агар кўрилган тадбирлар натижасида айланма фондларнинг айланиш муддати тезлашса ва айланиш сони масалан, 28 мартадан 30 мартагача ортса, айланиш муддати ҳам шунга мувофиқ 12,8 кундан 12 кунгача қисқаради, бунда айланма фондларга бўлган эҳтиёж 29 минг сўм ўрнига

$$A_n = M_k / П_{\text{айл.}} = 812000 / 30 = 27 \text{ минг сўмни ташкил этади.}$$

Шу йўл билан айланма фонднинг 2 минг сўмини «бўшатиб олиш» мумкин бўлади.

Айланма фондлар автомобиль транспортида асосий фонднинг тахминан 10—12 фоизини ташкил этади.

## 6. АЙЛАНМА МАБЛАҒЛАРДАН ЯХШИРОҚ ФОЙДАЛАНИШ ЙЎЛЛАРИ

Юқорида айтиб ўтилганидек, автомобиль транспорти корхоналари талайгина айланма маблағларга эгадир. Шунинг учун ҳам бу маблағлардан яхшироқ фойдаланишга эришиш жуда муҳим ва умумдават аҳамиятига эга бўлган вазифалардан биридир.

Шунга эришмоқ керакки, ишлатилаётган айланма маблағларнинг ҳар бир сўми ҳисобига ташилаётган юк ва пассажирлар ҳажмига нисбатан айланма маблағлар умумий қийматини камайтириш мумкин бўлсин. Айланма маблағларни ишлатишни тезлаштириш корхонанинг ана шундай маблағларга бўлган эҳтиёжини камайтиришга, юк ва пассажирлар ташиш ишларини камроқ жамғармалар билан бажаришга олиб келади. Натижада ишлатилаётган пул маблағлари тежалади, моддий бойликлар, яъни ёнилғи, мойлаш материаллари, автомобиль шиналари, эҳтиёт қисмлар ва агрегат жамғармаларини қисман камайтириш ва улардан бошқа мақсадларда фойдаланиш имконияти кўпаяди. Бўшатиб олинган айланма маблағлар ва моддий бойликлар янги автомобиль транспорти корхоналарини ташкил этишда ҳамда бошқа тадбирни амалга оширишда ишлатилиши мумкин.

Айланма маблағлардан яхшироқ фойдаланилса, юк ва пассажирлар ташиш таннархини камайтиришга ҳам эришилади. Юк ва пассажирлар ташишни тобора такомиллаштириш, автомобиллардан яхшироқ фойдаланиш, материалларни тежаб-тергаб сарфлаш эвазига ташиш таннархини камайтириш ҳам мумкин. Лекин шуни назарда тутиш керакки, айланма маблағларнинг айланишини тезлаштириш билан юк ва пассажирлар ташиш таннархини камайтириш ўртасида бевосита боғлиқлик йўқ. Чунки айланма маблағлардан яхшироқ фойдаланиш таннархнинг камайишига имкон берадиган омилларга олиб келавермайди. Масалан, таъминлаш шароитларини яхшилаш омборлардаги ва бошқа жойлардаги моддий бойлик жамғармасини камайтириш имконини беради ва бу айланма маблағларнинг айланишини тезлаштиради. Лекин моддий бойликларни сарфлаш меъёрлари ҳамда уларнинг нархлари ўзгармагани учун жамғарманинг камайтирилиши юк ва пассажирлар ташиш таннархига таъсир этмайди.

Умум фойдаланадиган автомобиль транспортида айланма маблағлардан фойдаланишни яхшилаш борасида талайгина ютуқлар қўлга киритилди. 60-йиллар бошида умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналарида жами айланма маблағларнинг ўртача айланиш муддати 40 кунни ва меъёрлаштирилган айланма маблағлар бўйича 25,8 кунни ташкил этган бўлса, кейинги йилларда айланма маблағларнинг айланиши анча тезлаштирилди. Чунончи, Ўзбекистон Жумҳурияти Автомобиль транспорти вазирлигига қарашли корхоналарда кейинги йилларда жами айланма маблағларнинг ўртача айланиш муддати 33,4 кунни ва меъёрлаштирилган айланма маблағлари бўйича 14,4 кунни ташкил этди.

Юк ва пассажирлар ташиш ҳажми ва айланма маблағларнинг ҳисобот даври мобайнидаги қолдигининг ўртача миқдори айланма маблағлардан фойдаланиш даражасига бевосита таъсир қилади. Масалан, айланма маблағларнинг миқдори ўзгармаган ҳолда корхоналар юк ва пассажирлар ташиш планини ошириб бажараётган бўлсалар, маблағларнинг айланиши тезлашади, чунки юк ва пассажирлар ташиш эвазига олинган даромаднинг ҳар бир сўми ҳисобига тўғри келадиган айланма фондларнинг ҳиссаси камаяди. Булардан айланма маблағлардан фойдаланилаётганини кўрсатувчи омиллар жуда хилма-хилдир, деган хулоса келиб чиқади. Лекин айланма маблағларнинг қолдиқларини камайтириш автомобиль транспорти корхоналарининг тўхтовсиз ва муваффақиятли ишлашига зарар етказмаган тақдирдагина мақсадга мувофиқ бўлиши мумкин. Акс ҳолда ёнилғи, эҳтиёт қисмлар ва агрегатлар, автомобиль шиналари ва бошқа хил моддий ресурслар етишмай қолган пайтда айланма маблағларнинг айланиши тезлашадими-ю, лекин улардан фойдаланиш яхшиланмайди. Чунки бундай ҳолларда автомобилларни сафарга чиқариш жадвали бузилади, юк ва пассажирлар ташиш планини бажаришда қатор қийинчиликлар туғилади. Бинобарин, айланма маблағлардан фойдаланишни икки йўл билан — юк ва пассажирлар ташиш планини муваффақиятли бажариш ва айланма маблағлардан яхшироқ фойдаланиш, унинг ўртача қолдиқларини камайтириш орқали эришиш мумкин. Бунга корхона фаолиятини такомиллаштириш йўли билан эришилади.

Айланма маблағлардан яхшироқ фойдаланиш даражасига автомобилларнинг ишга чиқиш коэффициенти, автомобиллар босиб ўтган йўлдан фойдаланиш коэффициенти ҳамда транспортни юк (пассажирлар) кўтарувчанлигидан фойдаланиш коэффициенти, ҳаракат тезлиги ва бошқа техника кўрсаткичлари таъсир этади.

Ишлаб чиқариш кўрсаткичлари айланма маблағлардан фойдаланиш даражасига, юк ва пассажирлар ҳажмининг кўп ёки камлигига қараб маълум даражада айланма маблағлар қолдиғининг ўртача миқдорига ҳам муайян таъсир этади. Масалан, ишлаб чиқаришни такомиллаштириш ва автомобилларни яхши бошқариш ҳисобига моддий бойликлар сарфини камайтириш мумкин. Бундай ҳолларда жамғармалар меъёри кун ҳисобига ўзгармаса ҳам, айланма маблағлар суммаси камаяди. Илғор корхоналар иш тажрибаси шуни кўрсатадики, автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва тузатиш сифати яхшиланса, ёнилғи, мойлаш ва бошқа материаллар анча тежаллади. Бу эса кўп ҳолларда моддий бойликлар жамғармасини камайтиришга олиб келади.

Шунинг учун ҳам шофёрлар ва тузатувчи ишчиларнинг малакасини ошириш, илғорлар тажрибасини ёйиш, автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва тузатиш ишларини яхшироқ ташкил этиш ҳамда меҳнат унумдорлигини ошириш ва таннархини камайтиришга қаратилган бошқа ташкилий ҳамда техника тадбирлари айланма маблағлардан яхшироқ фойдаланишни таъминлайди.

Айланма маблағлардан фойдаланишни яхшилашда автомобилларни тузатиш учун зарур бўлган эҳтиёт қисмларни тежаб-тергаб сарфлаш ҳам муҳим аҳамиятга эга. Эскирган қисмларни қайтадан тиклаш ва уларнинг ишлаш муддатини узайтириш, омборлардаги эҳтиёт қисмларни кам ишлашти билан бирга уларнинг жамғармасини камайтириш зарур. Бу айланма маблағларнинг айланишини тезлатибгина қолмай, юк ва пассажирлар ташиш таннархини ҳам камайтиради.

Демак, моддий ресурслардан тежаб-тергаб фойдаланиш айланма маблағлардан янада яхшироқ фойдаланиш омилларидан биридир.

Айланма фондлардан унумли фойдаланиш бевосита ишлаб чиқариш жараёнини ташкил этишга боғлиқ бўлмай қолган ҳоллар ҳам бўлади. Автомобиль транспорти корхоналари юк ва пассажирлар ташиш планини муваффақиятли бажариб, автомобиль паркдан фойдаланиш юқори кўрсаткичларига эришган ва меҳнат унумдорлигини ортиғи билан адо этганлари тақдирда ҳам айланма маблағларнинг белгиланган айланишига эриша олмасликлари мумкин. Чунки айланма маблағларнинг айланишига бир қатор омиллар — моддий-техника бойликлари билан таъминланиш шарт-шароитлари, юк ташилганлик учун ҳисоб-китоб системаси, автомобиль транспорти корхоналарининг молиявий аҳволи ва уларнинг молия ҳўжалигини ташкил этиш масалалари ҳам таъсир этади.

Айланма фондлардан фойдаланишни яхшилашда моддий-техника таъминотини ташкил этиш системаси муҳим роль ўйнайди. Унинг аҳамияти шунинг учун ҳам каттаки, автомобиль транспорти корхоналарининг айланма маблағлари таркибиде ишлаб чиқариш жамғармалари биринчи ўринда туради. Ишлаб чиқариш жамғармаларини таъ-

минлаш вазифаси эса моддий-техника таъминоти ходимлари зиммасига юклангандир.

Айланма фондлардан янада унумли фойдаланиш учун ишлаб чиқариш жамгармаси молия бўйича ва моддий-техника таъминоти плани бўйича бир-бирига бевосита боғлиқ бўлиши керак. Бу планлар белгиланган меъёрларга ва таъминот планининг шарт-шароитларига асосланган бўлиши лозим. Лекин шуни ҳам ҳисобга олиш керакки, айланма маблағларни планлаштиришда кун ҳисобида жамгарма меъёрлари кўпинча бир-бирига тўғри келмайди. Масалан, айланма маблағлар планлаштирилаётганда омбордаги мавжуд жамғармалар одатда моддий бойликлар деб қабул қилинса, моддий-техника планида етказиб бериш муддатлари учун етарли даражада жамгарма сақланиши керак, деб ҳисобланади. Моддий бойликлар ишлаб чиқарувчи завод-фабрикаларни автомобиль транспорти корхоналарига оқилона бириктириш ва маҳсулотларни етказиб бериш ишини тўғри ташкил этиш айланма фондлардан яхшироқ фойдаланишнинг энг муҳим шартидир.

Автомобиль транспорти корхоналарини турли йўллар билан, яъни воситачи таъминот ташкилотлари ёрдамида транзит йўли билан маҳсулот ишлаб чиқарувчи завод ва фабрикаларнинг ўзидан таъминлаш мумкин. Қайси йўл билан бўлса ҳам ўзаро келишиб олинган ва кун ҳисобида (бевосита транзит ва буюртма қилиш меъёрига риоя қилган ҳолда) тузилган жадвалга асосан маҳсулотларнинг бир меъёрда ва керагича етказиб турилишига эришилган тақдирдагина айланма фондлардан яхшироқ фойдаланилади.

Маҳсулот етказиб бериш шарт-шароитлари бузилган ва таъминотчи ташкилотлар иши бир текисда ташкил этилмаган тақдирда автомобиль транспорти корхоналарида моддий бойликларнинг пландан ташқари ва меъёрдан ортиқ жамғармалари тўпланиб қолади. Бу эса айланма маблағларнинг айланиш тезлигини сусайтириб юборади ва улардан фойдаланиш унуми камаяди.

Меъёрлардан ортиқча жамғармалар тўпланмаслиги учун уларни вақт-вақти билан текшириб туриш ва ортиқча жамғармалар мавжуд бўлган тақдирда уларни дарҳол камайтириш ва бошқа корхоналарга сотиш чораларини кўриш керак.

Автомобиль транспорти корхоналарида жамғармалар қандай аҳволда эканлигини текширишнинг турли шакллари бор. Булардан энг муҳимлари асосий моддий бойликлар қандай ишлатилаётганлигини кунда ҳисоблаб бориш, керакисиз моддий бойликлар деб аталадиган жамғармаларни мунтазам аниқлаб туриш ва уларни ҳисобга олиш, шунингдек белгиланган тартибда ўз вақтида сотишдир.

Айрим автомобиль транспорти корхоналарида жамгарма меъёрларига риоя қилиниши тегишли назорат этилмагани натижада меъёрлардан ташқари кўплаб моддий бойликлар жамгармаси тўпланиб қолади. Ўзбекистон жумҳурияси Автомобиль транспорти вазирлиги маълумотларига кўра банк идоралари кредитлари билан қопланмаган ва меъёрдан ортиқча ишлаб чиқариш жамғармалари вазирликка қарашли автомобиль транспорти корхоналари бўйича меъёрнинг салкам 17,5 фоизини ташкил этган, улар айрим корхоналар бўйича бундан ҳам ортиқдир.

Меъёридан ортикча жамғармалар таркибида кўпинча корхоналарга тасодифан олиб келинган кераксиз ёки эскирган конструкциядаги автомобилларга ишлатиладиган эҳтиёт қисмлар кўп бўлади. Ана шундай ортикча ва кераксиз моддий бойликлар жамғармаси Ўзбекистон Жумҳурияти умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналарида 1991 йилнинг 1 январига қарийб 794 минг сўмлик йиғилиб қолган.

Меъёридан ортикча ишлаб чиқариш жамғармаларининг миқдори талайгина бўлиши натижасида айланма маблағлардан фойдаланиш ёмонлашади ва бу ҳол корхоналарни жиддий қийинчиликларга олиб келади. Чунки ажратилган айланма маблағларнинг бир қисми белгиланган мақсадларда ишлатилмайди. Белгиланган миқдордаги моддий бойликлардан ортик жамғарма сақланса, корхоналар ишчиларига иш ҳақи тўлашда, корхона иши учун зарур маҳсулотларга ҳақ тўлашда ва бошқа мажбуриятларга ҳисоб-китоб юрғизишда маълум қийинчиликлар туғилади. Ана шундай қийинчиликлардан қутулиш учун корхоналар моддий бойликлар жўнатувчи ва уларни етказиб берувчи корхона ҳамда ташкилотларнинг айланма маблағларини ҳам ишлатиб юборадилар ва улар юборилган маҳсулотлар учун ўз вақтида ҳақ тўлай олмайди, натижада бундай транспорт корхоналари жарима ҳамда пенялар тўлашга мажбур бўлади. Бу эса унумсиз харажатларга сабаб бўлади ва ташиш таннархини қимматлаштиради.

Демак, ишлаб чиқариш жамғармаларини белгиланган меъёрларда сақлашни назорат қилишни кучайтириш ва шу йўл билан моддий бойликларнинг меъёрлардан ортик миқдорда сақланишини бартараф этиш автомобиль транспорти корхоналарида айланма маблағлардан яхшироқ фойдаланишнинг энг муҳим шартларидан бири ҳисобланади. Ортикча жамғармаларни сақлаш билан боғлиқ унумсиз харажатларни қисқартириш ҳисобига юк ва пассажирлар ташиш таннархини арзонлаштиришга имкон яратиб берилади.

Меъёрлардан ортикча ишлаб чиқариш жамғармаларини маълум миқдорда камайитиришга планли равишда меъёрлаштирилган ва меъёрлардан ортикча миқдорда сақлаш мумкин бўлган бойликлар учун бериладиган банк кредитларидан тўла фойдаланиш ҳисобига эришиш мумкин.

Автомобиль транспорти корхоналари билан моддий бойликларни жўнатувчи ёки воситачи корхона ва ташкилотлар ўртасида тузиладиган шартномалар ҳам айланма маблағлардан яхшироқ фойдаланиш мақсадларига хизмат қилиши лозим. Шартномаларга асосан жўнатиш буюмларни юбориш муддатлари ва миқдорлари ишлаб чиқариш жамғармалари сақлаш миқдорида бевосита таъсир этади. Моддий бойликларни етказиб бериш муддатлари қанчалик қисқа бўлса, корхоналар шунчалик кам ишлаб чиқариш жамғармалари талаб этадилар. Лекин жўнатувчи ёки етказиб берувчи ташкилотлар талаб қилинган моддий бойликларни ҳамма вақт ҳам кераклигича миқдорларда юбора олмаслигини назарда тутиб, иқтисодий жиҳатдан мақсадга мувофиқ муддатларни кўзда тутмоқ лозим. Яна шунини таъкидлаш керакки, бевосита (транзит) меъёр деб аталадиган меъёр ҳам бор. Транспорт корхоналари бевосита меъёрлардан кам бўлган

айрим юкларни ташимайдилар. Ҳатто юклар корхонанинг ўзига қарашли автомобилларда ташилаётган бўлса ҳам баъзи бир моддий бойликлар ҳаддан ташқари тез-тез ташилмаслиги керак. Чунки бундай ҳоллар устама харажатларнинг кўпайиб кетишига сабаб бўлади.

Шартномалар бўйича моддий бойликлар юбориб туриш муддатлари аниқ бўлиши лозим. Юбориб туриш шартномаларига риоя қилинмаган тақдирда шартномани бузувчи томонлар учун моддий жавобгарлик системаси, хусусан, жарима тўлаш кўзда тутилиши зарур. Шундай бўлгандагина жўнатувчи ва етказиб берувчи ташкилотлар жавобгарликни тўла ҳис қиладилар ҳамда таъминот системаси яхшиланади.

Айланма фондлардан яхшироқ фойдаланишда корхоналар моддий-техника бўлимларининг ходимлари катта роль ўйнайдилар. Улар таъминот масалаларига давлат манфаатлари нуктаи назаридан қарашлари ва «ҳар эҳтимолга кўра» қоидаси билан жамғарма қилинадиган кераксиз материал ва буюмларнинг тўпланишига йўл қўймасликлари керак.

Белгиланган айланма фонд меъёрларини ўз вақтида конкрет ижрочиларга тежаб-тергаб сарфлаш учун курашга ходимларнинг кенг доираси жалб этилади ва жамғарма меъёрларига риоя қилиш устидан назорат кучайтирилади.

Шу муносабат билан моддий рағбатлантириш қоидаси, шунингдек маблағлардан тўғри фойдаланилмаган тақдирда масъул кишиларга нисбатан моддий жарима чораларини белгилаш муҳим аҳамиятга эгадир.

Айланма маблағлардан яхшироқ фойдаланишда молия, шу жумладан бухгалтерия ҳисоби ходимлари ҳам катта роль ўйнайдилар. Улар зиммасига айланма маблағларни меъёрлаштиришни ташкил этиш ва бу меъёрларни конкрет ижрочиларга ўз вақтида етказиш вазифалари юклангандир. Молия ходимлари моддий бойлик етказиб бераётган корхона ва ташкилотлар тўлов ҳисобларига ҳақ тўлаётганларида жамғарма белгилаш, моддий бойлик жамғармалари ҳолатини кунда ҳисобга олиб бориш ва уларни таҳлил қилиш ишлари билан шуғулланишлари зарур. Улар бу соҳадаги тегишли маълумотларни корхона бошлиқларига ва жамоат ташкилотларига маълум қилишлари лозим.

Айланма фондлардан фойдаланишни яхшилашда ташилган юк ва пассажирлар учун ҳисоб-китоб системасини такомиллаштириш ҳам катта аҳамиятга эга. Чунки бундай ҳисоб-китоблар бўйича тўланадиган ҳақлар миқдори баъзи вақтларда айланма фондларнинг 50 ва ундан ҳам ортиқ фоизини ташкил этади. Ташилган юк ва пассажирлар учун ҳақ тўлаш, ҳисоб-китоб ишларини тўғри ташкил этиш ҳамда буларнинг энг мақбул шакллари қўллаш айланма маблағлар айланишини тезлаштиришнинг муҳим омилларидан биридир.

Кўпинча автомобиль транспорти корхоналари бажарилган ишлар учун тўлов ҳужжатлари эвазига олиш мумкин бўлган банк кредитидан фойдаланмайдилар ва юк жўнатувчилар билан ҳисоб-китоб қилишда ўз жамғармаларининг ташкил этишга мўлжалланган маблағларини сарфлаб қўядилар. Банк кредитларидан етарли даражада фойдаланмаслик корхонада молия ишларининг яхши ташкил этилмаганлигининг натижасидир. Шунини таъкидлаб ўтиш зарурки, ташилган юклар

учун инкассо ҳисоб-китоб ҳужжатлари банк муассасаларига ўз вақтида ёзиб берилмаган ёки банк идоралари олдидаги бошқа мажбуриятларга риоя қилинмаган тақдирда корхоналарга банк кредитлари берилмайди.

Ҳисоб-китоблардаги айланма маблағларнинг суммаси кўпинча дебиторлик қарзларига ҳам боғлиқдир. Дебиторларга ўз вақтида талаб қўйиб, қарзларни тўлаш юзасидан зарур чораларни кўрадиган корхоналарнинг ҳисоб-китобларида тўланмаган маблағлар ҳиссаси кам бўлади. Бу нарса айланма маблағларнинг айланишини тезлаштиради. Шундай қилиб, молия ишларини тезлаштириш мумкин. Молия ишларини ташкил этишда айланма маблағларни катта қурилиш ва тузатиш ишларига сарфлаб юбориш молия интизомини кўпол равишда бузиш бўлиб, бундай ҳолларга йўл қўймаслик лозим.

Демак, юк ва пассажирлар ташишни такомиллаштириш, моддий-техника таъминоти системасини яхшилаш, автомобиль транспорти корхоналарида молия ишларини пухта ташкил этишга қаратилган бошқа тадбирлар амалга оширилган тақдирлардагина айланма маблағлардан унумли фойдаланиш мумкин бўлади. Автомобиль транспорти корхоналарида айланма маблағлардан яхшироқ фойдаланиш учун анча имкониятлар мавжуд. Корхона ходимларининг вазифаси ана шу имкониятларни тўла сафарбар этишдан иборатдир.

## **7. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДА МОДДИЙ-ТЕХНИКА ТАЪМИНОТИ**

Автомобиль транспорти моддий-техника таъминоти — бу корхоналардаги ишлаб чиқаришларни ҳаракатланувчи составлар, ёнилғи, мойлаш ва бошқа материаллар, эҳтиёт қисмлар, шина, асбоблар ва ҳоказолар билан ўз вақтида таъминлашдир. Автомобиль транспорти корхоналарини ўз вақтида ва узлуксиз моддий-техника воситалари билан таъминлаш белгиланган ташиш ишларини ҳажм жиҳатдан ва таркиби бўйича бажариш, корхоналарда ишнинг бир текисда бориши, ҳаракатланувчи составларни ёнилғи, шина, эҳтиёт қисмлар ва бошқалар йўқлиги сабабли туриб қолишига йўл қўймасликдир. Таъминотни пухта йўлга қўйиш меҳнат унумдорлигини оширади ва ташиш таннарини арзонлаштириш ҳисобига ишлаб чиқариш фойдалилигини кўтарди.

Моддий-техника таъминоти бўлими илмий асосланган харажатлар меъёрига таяниб, корхона иши учун зарур истеъмол буюмларини аниқлайди. Моддий-техника таъминоти ишларини муваффақиятли бажариш учун буюмлар етказиб берувчи ташкилотлар имкониятини ҳамда истеъмолчилар манфаатини биргаликда ҳисобга олиб, ўз вақтида шартномалар тузиш зарур. Шартнома мажбуриятларининг бажарилишини назорат қилиш, буюм жўнатувчилардан истеъмолчиларга улар ресурсларини ўз вақтида етказиб бериш, омбор ҳўжаликларини ташкил этиш, жамғармалар ҳолатини ва улар харажатини кузатиб бориш кабиларни яхши йўлга қўйиш лозим.

Моддий-техника таъминотини ташкил этишнинг ўзига хос хусусиятларига корхоналар жойланишининг тарқоқлигини ва турли хил фаолиятлилигини киритиш мумкин.

Автомобиль транспорти ҳар хил суюқ ёнилғи, мойлаш материаллари, шина, ёғоч ва ҳоказоларни истеъмол қилади. Тармокни зарур материаллар, ҳаракатланувчи составлар, ускуналар ва бошқалар билан узлуксиз таъминлаш билан шуғулланувчи воситачи моддий-техника ташкилоти, масалан, Ўзбекистон жумҳурияти Автомобиль транспорти вазирлигига қарашли «Ўзавтотранс таъминот ва сотиш» (Ўзавто-трансснабсбит») бош бошқармаси бор.

Ҳўжалик юритишни бозор иқтисодиётига ўтказиш моддий-техника таъминотини яхшилашни талаб қилади. Бу эса моддий ресурсларни марказлаштирилган тарзда фонд билан таъминлашдан ва истеъмолчиларни маҳсулот етказиб берувчиларга бириктириб қўйишдан ишлаб чиқариш воситалари билан улгуржи савдога қатъиян ўтишни тақозо этади.

Улгуржи савдо орқали истеъмолчиларнинг маҳсулот ишлаб чиқарувчига таъсирини кучайтириш зарур. Бунда талаб билан таклиф ўртасида муттасил мувофиқликка эришиш, моддий ресурслар танқислигига чек қўйиш имконини берадиган ҳар бир воситадан фойдаланиш лозим.

Автомобиль транспортида моддий-техника таъминотини ташкил этишга автомобилларда ташиш ишларини бажариш учун зарур моддий ресурсларга талаб асос қилиб олинади. Автомобиллар ишлаши учун зурур бўлган ёнилғи талаби уларнинг режада кўрсатилган босиб ўтиш масофаси, тонна-километрлар билан ўлчанувчи транспорт юк ташиш иши ҳажми, самосвал-автомобиллар учун эса юк билан қатнаш миқдорлари ва белгиланган харажат меъёрлари ёрдамида ҳисоблаб аниқланади. Айрим қўшимча талаблар киш шароитлари ёки гаражичи харажатлари учун белгиланган қўшимча меъёрларга кўра аниқланади.

Суюқ ёнилғилар харажатини аниқлашда барча турдаги автомобилларнинг ҳар 100 километр босиб ўтадиган масофаси учун тасдиқланган фойдаланиш меъёрларига амал қилинади.

Универсал бортли автомобиллар тиркамалар билан ишласа, улар юриш масофаларига белгиланган меъёрлар тиркаманинг ҳар бир тонна массаси учун бензин ёнилғисига 2 л, суюлтирилган газга 2,5 л ва дизель ёнилғисига 1,3 л қўшимча харажат меъёри белгиланади.

Айтилганлардан ташқари, тонна-километрларда иш бажарувчи автомобиль ва автопоездларнинг ҳар бир 100 ткм юк ташиш иши учун бензин ёнилғисига 2 л, суюқлаштирилган газга 2,5 л ва дизель ёнилғисига 1,3 л қўшимча харажат меъёри белгиланади. Масалан, ЗИЛ=130=76 маркали автомобиль ГКБ=817 тиркамаси (массаси 2,54 т) тўла юк кўтариш қобилятига тенг юкланиб, 100 км масофани босиб ўтса, унга белгиланган меъёр

$$31,0 + (2 \cdot 54) + (2 \cdot 11) = 58,08 \text{ л бўлади.}$$

Самосвал-автомобиллар ва автопоездлар босиб ўтадиган масофа учун ёнилғи харажати меъёрига ҳар бир юкли қатнаш учун қўшимча 0,25 л харажат меъёри белгиланилади.

Агар самосвал-автомобиль ва автопоездлар тиркама билан ишласа, улар босиб ўтган масофа харажати меъёрига қўшимча тиркама умумий

массасининг ҳар бир тоннаси учун бензинга 2 л, суюлтирилган газга 2,5 л ва дизель ёнилғисига 1,3 л қўшимча харажат меъёри белгиланади.

Босиб ўтилган масофа учун белгиланган ёнилғи харажати меъёрларига яна қуйидаги қўшимчалар белгиланади:

— мамлакат жанубий ноҳияларидаги қиш шароитларида 5 фоизгача;

— тоғли жойлар учун 5 фоиздан 10 фоизгача;

— шаҳар шароитларида қўп ва тез-тез тўхтаб ишлайдиган автомобиллар учун 10 фоизгача.

Корхоналар, цехлар ва ҳоказо ички жойларда муттасил технологик автомобиллар сифатида ишловчи соатбай автомобилларга 10 фоизгача қўшимча ёнилғи харажатлари меъёри белгиланади.

Йўл шароити оғир карьерларда, қишлоқ хўжалик майдонлари ичида ҳамда ўрмонлардан ёғоч олиб чиқишда қўшимча 20 фоизгача ёнилғи харажати меъёрлари белгиланади ва ҳоказо.

Автобус салонларини қиш шароитида (атроф муҳит ҳарорати  $+5^{\circ}\text{C}$  ва ундан кам бўлганда) иситиш учун ҳам қўшимча ёнилғи харажати меъёрлари белгиланади.

Мойлаш материаллари харажати меъёрлари ёнилғининг 100 л сарфига кўра қуйидагича белгиланади:

— двигатели бензинда ишловчи автомобиллар учун 3,5 л ва двигатели дизель ёнилғисига ишловчи автомобиллар учун 5,0 л двигател мойи;

— трансмиссия ёғлари 0,8 дан 1,5 литргача;

— куюк ёғлар 0,6 кг.

Автомобиль шиналарига бўлган талаб ( $N_{ш}$ ) комплект (покришка, камера, обод лентаси) ҳисобида автомобиль ва тиркамаларнинг босиб ўтиш масофаси ва шиналар юриш меъёрлари асосида қуйидагича ҳисобланади:

$$N_{ш} = L_{пл} \cdot n / L$$

бунда  $L_{пл}$  — автомобилларнинг маълум маркали шина билан режадаги ҳаракат масофаси, км;

$n$  — ҳар бир автомобилга (автопоездга) ўрнатилган шиналар сон (эҳтиётдагидан ташқари), дона;

$L_{ш}$  — бир шинанинг йўл масофаси босиш меъёри.

Автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва жорий тузатиш ишлари учун зарур бўлган эҳтиёт қисм ва материаллар  $C_{эк(м)}$  пул (сўм) ҳисобида улар босиб ўтган ҳар 1000 километрга қуйидагича ҳисобланади:

$$C_{эк(м)} = L_{пл} \cdot H_{эк(м)} / 1000$$

бунда  $L_{пл}$  — маълум маркадаги автомобилнинг режадаги ҳаракат масофаси, км;

$N_{\text{эк(м)}}$  — эҳтиёт қисм ёки материалларнинг автомобиллар ҳар 1000 км масофа босиб ўтиши учун пул ҳисобидаги меъёри.

Технологик ишлар учун зарур бўлган ёрдамчи материаллар (ювиш эритмаси, кислород, карбид кальцийси ва ҳоказо) асосий материаллар каби ҳисобланади. Умум ишлаб чиқариш ёрдамчи материалларини (ускуналар учун мойлаш ва артиш материаллари, суюқликлар ва ҳоказо) ва ҳўжалик буюмларини (қурилиш-тузатиш материаллари) ишлатиш улар характерларига кўра ҳисоблаб аниқланилади.

Корхонанинг моддий-техника таъминоти плани транспорт-молия планининг таркибий қисмидир. Моддий-техника таъминоти режасини тузишда материалларни тежамкорлик билан ишлатиш, техник-ташкилий чоралар ёки қимматбаҳо материалларни алмаштириш чоралари ва улардан ишлаб чиқаришда фойдаланишнинг илғор меъёрларини белгилаш лозим.

## **7 - Б О Б . АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДА МЕХНАТ УНУМДОРЛИГИ**

### **1. МЕХНАТ УНУМДОРЛИГИНИНГ ХАЛҚ ХЎЖАЛИГИДАГИ АҲАМИЯТИ**

Ҳар қандай жамиятда меҳнат унумдорлигининг ўсиб бориши халқ хўжалиги иқтисодийи ривожланишининг ҳамда меҳнаткашлар турмуш фаровонлиги ва маданий даражаси ўсишининг асосий йўналишидир.

Мамлакатимизда 2000-йилга бориб халқ хўжалигида меҳнат унумдорлигини 1985 йилдагига нисбатан 2,3-2,5 баравар ошириш мўлжалланмоқда.

Меҳнат унумдорлигини белгиланган миқдорда ошириш совет халқи иқтисодий равнақига янгича сифат бахш этади, бунинг натижасида буюмлар ишлаб чиқариш учун зарур ишчилар меҳнатига нисбий талаб бир неча марта камаяди. Ижтимоий меҳнат унумдорлигининг ўсиши пировард натижада ишлаб чиқаришнинг барча соҳаларида, шу жумладан автомобиль транспортида катта аҳамиятга эгадир.

Ҳамдўстлик микёсида қардош жумҳуриятлар ва ишлаб чиқариш ўлкалараро алоқаларни ривожлантириш, ишлаб чиқариш корхоналарини оқилона йириклаштириш ҳамда уларни ишлаб чиқариш буюмлари бўйича ихтисослаштириш, автомобиль йўллари тармоқларини кенгайтириш ва уларни яхшилаш, халқ хўжалиги барча соҳаларини ривожлантириш автомобиль транспортига бўлган заруриятни янада оширади. Бу заруриятни қондиришнинг икки йўналиши мавжуд бўлиб, улардан биринчиси ишчилар ресурсини ошириш бўлса, иккинчиси — уларнинг меҳнат унумдорлигини оширишдир. Биринчи йўналиш ўз қатъий чегарасига эга, чунки ишчилар ресурсларини амалда чексиз ошириб бўлмайди. Иккинчи йўналиш, ўз навбатида, чегарасиз бўлиб, техника тараққиёти даражасини ошириш билан чамбарчас боғлиқдир.

Автомобиль транспортида меҳнат унумдорлигини ошириш халқ хўжалигининг бошқа тармоқлари орасида алоҳида аҳамият касб этади. Бу қуйидаги омиллар билан изоҳланади:

Биринчидан, автомобиль транспорти ҳозирги кунда ҳамдўстлик ягона транспорт системасининг бошқа турлари ичида энг юқори даражада ўсиб бораётган тармоқ бўлиб, келажакда ҳам шундай йўналишни тақозо этади. 1986—1990 йилларда темир йўл транспортида юк ташиш ҳажмини 8—10 фоиз, пассажирлар ташиш ишини 7—9 фоиз ва дарё транспортида юк ташиш ҳажмини 9—11 фоиз ошириш мўлжалланилган бўлса, автомобиль транспортида юк ташиш ҳажмини 18—19 фоиз ва пассажирлар ташиш ишини 14—15 фоиз ошириш кўзда тутилган эди. Автомобиль транспортини 1991—1995 йиллар ва узоқ даврларга мўлжалланилган режаларда ҳам шундай йўналиш, ўстириш мўлжалланмоқда.

Иккинчидан, ягона транспорт системасининг муҳим тармоғи бўлган автомобиль транспортида ишчи ресурсларига бўлган талаб транспортнинг бошқа тармоқларидагига нисбатан анча юқоридир. Чунки автомобиль транспортидаги ҳаракатланувчи составларнинг бир йўла юк кўтариш ёки пассажирлар сиғдира олиш қобилияти транспортнинг бошқа турларига нисбатан кичиклиги сабабли бажарилган ишга нисбатан ишчиларга бўлган талаб жуда каттадир. Агар темир йўл транспортида бир йўла беш минг тонна юк ташиш мумкин бўлса, автомобилларда бу рақам 40 тоннадан ошмайди. Денгиз транспорти билан таққосланганда бу фарқ янада кўпдир. Бир йўла юк ташиш қобилиятларининг кескин фарқ қилиши натижасида темир йўл транспортида 1 млн. келтирилган тонна километрли ишни бажариш учун 0,58 ишчи талаб қилинса, бу рақам автомобиль транспортида 10 мартадан ортиқ, шу жумладан, факат юк ташиш ишлари бўйича 20 мартадан кўпдир.

Ҳозирги кунда автомобиль транспортида ишловчилар сони 10 млн. кишидан ортиқ бўлиб, бу рақам бошқа барча транспорт турларида бўлган ишловчилар сонидан ортиқдир.

Бинобарин, транспорт барча иш турларида кўзда тутилган ижтимоий меҳнат унумдорлигини оширишда автомобиль транспорти алоҳида ўрин тутати.

## **2. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДА МЕҲНАТНИ ТАШКИЛ ЭТИШ**

Меҳнатни ташкил этиш бўйича корхоналарда қуйидаги тадбирлар амалга оширилиши лозим:

1) меҳнат унумдорлигини муттасил ошира бориш; меҳнат унумдорлигини оширишга корхонанинг барча бўғинларида техника тараққиётини жорий этиш асосида эришилади;

2) меҳнат шароитларини доимий суратда яхшилаш ва энгиллаштира бориш; бунга ҳафталик иш кунини қисқартириш, ишлаб чиқариш жараёнларини механизациялаш ва автоматлаштириш, корхоналарда меҳнатнинг санитария-гигиена шароитларини яхшилаш, хавфсизлик техникасига доир тадбирларни амалга ошириш, меҳнаткашларга ҳар йили ҳақ тўланадиган дам олиш кунлари бериш билан эришилади;

3) ишчиларнинг меҳнат интизомини ошира бориш;

4) ишчиларнинг техника ва маданий даражасини мунтазам ошира бориш; бунга ишчиларни кечки олий ва ўрта махсус ўқув юртларида ҳамда ҳунар-техника таълими мактабларида ўқитиш йўли билан эришилади; бу масалада илғор иш тажрибаларини кенг тарқатиш катта аҳамиятга эгадир.

Корхоналарда меҳнатни ташкил этиш омиллари автомобиль транспорти корхоналарига ҳам тааллуқлидир. Лекин автомобиль транспортида меҳнатни ташкил этишнинг ўзига хос томонлари ҳам бор. Бу транспортнинг ўзига хос хусусиятларидан келиб чиқади.

Автомобиль транспортида ишлаб чиқариш интизомининг аҳамияти жуда муҳимдир. Аввало шуни айтиш керакки, автомобиль транспорти корхоналарига раҳбарлик қилишнинг энг муҳим омилларидан бири — бу якка бошчиликдир.

Транспорт юкларни бир тармоқдан иккинчи тармоққа етказадиган ўзига хос конвейер ҳисобланади. Корхоналарни хом ашё, ярим тайёр маҳсулотлар ва ҳоказо билан таъминлаш, аҳолини ўз вақтида ташиш, уни озик-овқат маҳсулотлари ва бошқа истеъмол моллари билан таъминлаб туриш кўп жиҳатдан автомобиль транспортининг аниқ ишлашига боғлиқдир. Шунинг учун автомобиль транспортининг иши ҳаракатланувчи составларнинг олдиндан тайёрланган қатнов жадваллари асосида ташкил этилиши керак.

Автомобиль транспортининг ҳаракатланувчи составлари ташиш жараёнида жуда кўп объектларга боғлиқ бўлади. Ташиш жараёнини муваффақиятли бажариш учун диспетчерлик аппарати ишини яхши ташкил этиш, юк ва пассажирлар ташиш ишлари қандай бажарилаётганини ўз вақтида текшириб туриш лозим.

Автомобиллар жуда кўп ва хилма-хил ишларни бажаради. Улар кўпинча ўз корхоналари, яъни техника хизмати кўрсатиш жойларидан олис ерларда узоқ вақтгача бўлиши мумкин. Шунинг учун ишчилар, шу жумладан шофёрлар малакасини доимий равишда ошира бориш катта аҳамиятга эга.

Автомобиль транспортига хос хусусиятлар автомобиль транспорти ходимлари меҳнатини ташкил этиш борасида бир қанча талабларга жавоб беришни тақозо этади. Автомобиль транспорти корхоналарида турли табақадаги ишчиларнинг меҳнати ҳар қайси мутахассиснинг ишлаб чиқариш фаолиятига хос томонларни назарда тутиб ташкил этилади.

Автомобиль транспорти корхоналарида шофёрлар меҳнатини ташкил этиш ишчиларнинг бошқа табақаларига қараганда бир қанча ўзига хос хусусиятларга эга. Бу хусусиятлар шундан иборатки, автомобиллар сафарда бўлганда шофёрлар умумий қабул қилинган иш кунни тартибларига қатъий риоя қилишлари ниҳоятда мураккаб. Шунинг учун автомобиль транспорти корхонаси маъмуриятига қасаба уюшмаси ташкилоти билан келишган ҳолда шофёрларга сафарда бўлиш иш кунни тартибини бошқача белгилаш ҳукуқи берилган. Сафардаги шофёрларга иш кунни тартиби уларнинг ўртача ойлик иш вақти баланси меъёридан ортиқча бўлмайдиган қилиб ва пассажирлар оқимига ёки юк автомобиллар ишлаётган объектларнинг иш кунни тартибига мослаб белгиланади.

Ҳар бир ишчи ва хизматчининг ўртача ойлик иш вақти баланси куйидаги формула бўйича аниқланади:

$$T_{\text{ўрт.ой}} = \frac{K_k - (K_d + K_b) \cdot t_{\text{и.к}} - K_{б.о} t_{б.о}}{12}$$

бунда  $T_{\text{ўрт.ой}}$  — ўртача ойлик иш вақти баланси;

$K_k$  — бир йилдаги календарь кунлар сони;

$K_d$  — бир йилдаги дам олиш кунлари сони;

$K_b$  — бир йилдаги байрам кунлари сони;

$K_{б.о}$  — байрам олди кунлар сони;

$t_{\text{и.к.}}$  — иш куни давоми, соат;

$t_{б.о.}$  — байрам олди кунларида иш куни давомининг қисқариши, соат.

Бу формулага 8,2 соатлик (беш кунлик иш ҳафтасида) иш куни давомидаги рақамларни қўйиб, куйидаги ўртача ойлик иш вақти балансини топамиз:

$$T_{\text{ўрт.ой}} = \frac{365 - (104 \times 8) \times 8,2 - 6 \times 1,0}{12} = 172,4 \text{ соат}$$

Иш вақтининг ўртача ойлик баланси иш ва байрам кунларининг сонига қараб ойма-ой ўзгариб туради ва умуман 163—185 соат атрофида бўлади.

Шофёрларнинг бир кеча-кундуздаги иш вақти давоми сафарда бўлиш шароитларига қараб кун давомида 12 соатгача қилиб белгиланиши мумкин. Автобусларда ишлайдиган шофёрлар учун ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш мақсадида иш вақти давомини узайтириш мақсадга мувофиқ эмас.

Такси ва юк ташийдиган автомобилларнинг шофёрлари узайтирилган (12 соатгача) иш вақти билан ишлашлари мумкин. Бир ой мобайнида ишлаш давомининг меъёрли бўлиши учун тегишли ва иш жадваллари тузилиши керак.

Шофёрларнинг иш вақти давомлари автомобиль сафарда қанча вақт бўлиши, ҳаракат хавфсизлигининг таъминланиши, автомобиллар ишлаётган корхоналарнинг иш вақти давомлари, техника хизматининг ташкил этилиши ҳамда автомобилларнинг тузатиш ишларида бўлиш ва меҳнатга оид қонунларга риоя қилишни назарда тутган ҳолда белгиланади.

Автомобилларга техника хизмати кўрсатувчи ва уларни тузатувчи ишчиларнинг меҳнати турли ихтисосликлар учун турлича ташкил этилади.

Автомобилларга техника хизмати кўрсатиш, тузатиш ишларида банд бўладиган ишчилар кўпинча бригадаларга бирлаштирилади. Ишлаб чиқаришда ёрдамчи цех ишчилари (пайвандчилар, темирчилар,

карбюраторчилар, электриклар ва бошқалар) одатда бригада таркибига киритилмайди. Улар тузатиш ишларини шахсий усулда бажарадилар.

Автомобиль транспорти корхоналарида тузатиш ишчилари бригадалари ихтисослаштирилган (автомобилларга муайян техника хизмати кўрсатиш ёки уларни тузатиш ишларини бажарувчилар ва автомобилларга бир ёки бир неча хил техника хизмати кўрсатувчи ёки уларни тузатувчи) бўлиши мумкин.

Ихтисослаштирилган бригадалар меҳнатни ташкил этишнинг замонавий ва илғор шакли ҳисобланади, чунки бундай бригадалар меҳнат унумдорлигининг ошишига, бажарилаётган иш таннархининг арзонлашишига ҳамда ишлаб чиқарилаётган маҳсулот сифатининг яхшиланишига имконият яратади.

Автомобиль транспорти корхоналарида ихтисослаштирилган кундалик хизмат кўрсатиш, ТХК-1, ТХК-2 ҳамда жорий тузатишларни бажариш учун алоҳида иш жойи мавжуд бўлгани ҳолда маълум ҳажмдаги иш бажарилиши зарур бўлган тақдирдагина ихтисослаштирилган бригадалар тузиш иқтисодий жиҳатдан мақсадга мувофиқ бўлади.

Автомобиль транспорти илмий-текшириш институтининг тавсияси-га биноан автомобилларнинг сони қуйидагича бўлган автомобиль транспорти корхоналарида ихтисослаштирилган бригадалар тузиш мақсадга мувофиқдир (8-жадвал).

8-жадвал

Автомобиль транспортида тузатувчи ишчилар  
ихтисослаштирилган бригадаларини ташкил қилиш учун тавсиялар

|                                                   | Автомобиллар сони |                     |            |
|---------------------------------------------------|-------------------|---------------------|------------|
|                                                   | Юк авто-мобиллари | Енгил авто-мобиллар | Автобуслар |
| Биринчи техника хизмати кўрсатиш ишларида (ТХК-1) | 100               | 100                 | 50         |
| Иккинчи техника хизмати кўрсатиш ишларида (ТХК-2) | 150               | 200                 | 100        |
| Жорий (майда) тузатув ишларида                    | 150               | 100                 | 200        |

Автомобиллар сони бундан кам бўлса, комплекс бригадалар тузиш мақсадга мувофиқдир.

Комплекс бригадада турли ихтисосдаги ишчилар бўлиши туфайли тузатиш ишларини вақтбай асосида бажариш мумкин. Бундан ташқари, комплекс бригадалар ўзларига биркитилган автомобилларнинг техника ҳолати учун тўла жавобгардирлар. Лекин комплекс бригадаларга юқори малакали ишчилар талаб қилинади. Бундай бригадаларда меҳнат унумдорлиги биров камроқ бўлади. Мана шуларнинг ҳаммаси автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва уларни тузатиш ишлари таннархининг ошишига сабаб бўлади.

Автомобиль транспорти корхоналарида қўпинча ихтисослашти-

рилган бригадалар билан бирга комплекс бригадалар ҳам ташкил этилади.

Ихтисослаштирилган бригадалар кундалик хизмат кўрсатиш ва ТХК-1 ни бажариш учун ташкил этилади. ТХК-2 ни бажараётганда кўп ҳолларда майда тузатишларнинг маълум бир ҳажми ҳам бажарилади. Шунинг учун техника ёрдамнинг ана шу икки тури битта комплекс бригада томонидан бажарилади. Бу бригадага маълум миқдорда автомобиллар бириктириб қўйилади. Кундалик хизмат кўрсатадиган ҳамда ТХК-1 ни бажарадиган ихтисослаштирилган бригадаларга автомобилларни бирктириб қўйиш мақсадга мувофиқ эмас, чунки автомобиллар сафардан бир вақтда қайтмаслиги ишчиларнинг доимо бир хил иш қилишига ҳалакит беради.

Кундалик хизмат кўрсатадиган ҳамда ТХК-1 ни бажарадиган ихтисослаштирилган бригадалар тунги пайтда (сменалараро вақтда) махсус конвейерларда ёки боши берк жойларда ишлайди. Иш сменаси давоми одатда кечки сменалар учун кундузги сменаларга нисбатан бир соат кам белгиланади. Лекин оширилган ишлаб чиқаришларни бажариш зарур бўлган ҳолларда иш давоми узайтирилиши ҳам мумкин. Иш давоми узайтирилган тақдирда тегишлича дам олиш кунлари белгиланади. Дам олиш учун қанча кун ажратиш кераклиги бир ой мобайнида маҳаллий касаба уюшмаси ташкилотлари билан келишиб олинади.

ТХК-2 бригадалари ишчиларнинг иш куни давоми қабул қилинган услубга боғлиқдир. ТХК-2 боши берк жойларда бажарилаётганида, одатда, бир сменада иш олиб борилади. ТХК-2 конвейерда бажарилаётганда 1,2 ёки 3 сменада ишлаш мумкин.

Автомобилларни ўз вақтида сафарга чиқаришда жорий (майда) тузатиш ишлари билан шуғулланидиган ихтисослаштирилган бригадаларда меҳнатнинг яхши ташкил этилиши катта аҳамиятга эгадир. Бундай бригадаларнинг асосий вазифаси автомобилларнинг бузилган ва синган жойларини зудлик билан тузатиб беришдан иборатдир. Бундай ишларнинг асосий ҳажми тунги сменаларда бажарилиши керак. Лекин бундай бригадалар сафардан қайтган автомобилларни тезда тузатиш билан ҳам шуғулланадилар. Шунинг учун жорий тузатиш бригадалари кеча-ю кундуз узлуксиз (бир неча бригада смена-смена бўлиб) ишлаши лозим бўлади.

Автомобиллар жорий тузатиш бригадаларига бириктирилиши ёки бириктирилмаслиги мумкин. Автомобиллар колоннаси ёки гуруҳлари тузатувчи бригадаларга бирктирилган тақдирда бригадалар ҳар хил сменаларда ишлайдиган бўғинларга бўлинади. Автомобилларни тузатувчи бригадаларга бирктириш тузатиш ишлари сифати учун масъулиятнинг ошишига ёрдам беради.

Ёрдамчи цех ишчилари агрегатлар ва узелларни тузатиш ёки деталлар тайёрлаш билан боғлиқ маълум ишлар комплекси бўйича ихтисослаштирилади (масалан, двигателларни тузатиш бўйича слесарь, токарь ва бошқалар) ҳамда шахсий ёки гуруҳ бўлиб иш топшириқларини бажарадилар. Бундай табақадаги ишчиларга улар маълум иш билан тўла банд бўлганликлари ва ана шу ишларга техника жиҳатдан асослаб

берилган вақт ҳамда ишлаб чиқариш меъёрлари мавжуд бўлган тақдирдагина ишбай ҳақ тўланади.

Автомобилларнинг техника ҳолати учун жавобгарликни ошириш мақсадида кўпчилик автомобиль транспорти корхоналарида ихтисослашган бригадаларга ТХК-2 ва ТХК-1 ҳамда колоннадаги автомобилларни тузатиш учун биркирилган. Бунда 25-30 кишидан иборат йирик комплекс бригадалар ташкил этилади. Бундай бригадалар таркибига слесарлар, соловчилар, мойловчилар, электриклар, ишлаб чиқариш-ёрдамчи цех участкалари ишчилари киради. Комплекс бригаданинг иш куни давоми автомобилларга ўз вақтида зарур техника ёрдами кўрсата оладиган қилиб ташкил этилади.

Ишчилар меҳнати иш ўринларини илмий ташкил этиш асосида оқилона уюштирилиши керак. Ҳар бир ишчи ёки ишчилар бригадасининг иш ўрни деб автомобилларга муайян ва комплекс техника хизмати кўрсатиш ҳамда тузатиш учун зарур асбоб-ускуналар, мосламалар ва асбоблар билан таъминланган ишлаб чиқариш участкасига айтилади. Иш жойининг ташкил этилишига юксак талаблар қўйилиши лозим. Иш жойи юқори унумли асбоб-ускуналар билан таъминланган, яхши ёритилган (иложи бўлса, табиий нур билан), асбоб-ускуналар тўғри жойлаштирилган, материаллар, деталлар, асбоблар ва эҳтиёт қисмлар тўхтовсиз етказилиб турадиган, хавфсизлик техникасига биноан ташкил қилинган бўлиши керак. Иш жойига мунтазам суратда қараб туриш ҳамда доимо тартиб ва тозаликни сақлаб бориш муҳим аҳамиятга эга.

Яхши ташкил этилган иш жойи ишчиларнинг меҳнат унумдорлигини оширишга катта ёрдам беради.

### **3. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДА МЕҲНАТ УНУМДОРЛИГИ КЎРСАТКИЧЛАРИ**

Меҳнат унумдорлиги ишлаб чиқариш жараёнидаги самарадорлик, ишнинг унумдорлигидир.

Меҳнат унумдорлиги дейилганда маҳсулот бирлигига сарфланган меҳнат харажатлари даражаси ёки вақт бирлигида ишлаб чиқарилган маҳсулотлар миқдори тушунилади. Меҳнат унумдорлигининг ошиши иш вақти бирлигида ишлаб чиқарилган маҳсулотлар миқдорининг ошиши билан белгиланади. Шунда маҳсулот бирлигига сарфланган меҳнат харажатлари тежалган бўлади.

Ижтимоий меҳнат унумдорлиги маҳсулот бирлигини ишлаб чиқариш учун сарфланган умумий иш вақтига қараб аниқланади. Бу сарфланган вақт маҳсулотни ишлаб чиқараётган ишчиларнинг меҳнати ҳамда ишлаб чиқариш воситаларида моддийлаштирилган аввалги меҳнат вақтидан ташкил топади. Ижтимоий меҳнат унумдорлигини ошириш учун фақат жонли меҳнат харажатларигина эмас, шу билан бирга аввал сарфланган меҳнат харажатлари ҳам тежалиши керак.

Ҳар бир корхонада меҳнат унумдорлигини аниқлашда ишлаб чиқариш билан боғлиқ бўлган ходимлар (шофёрлар, тузатувчи ва ёрдамчи ишчилар, инженер-техник ходимлар, шогирдлар ҳамда

корхона ишига боғлиқ бошқа ишловчилар)нинг барча маҳсулот ишлаб чиқаришга сарфлаган меҳнат харажатлари биргаликда ҳисоблаб борилади.

Маълумки, автомобиль транспортида маҳсулот ишлаб чиқарувчи асосий ишчилар шофёрлардир. Шунинг учун меҳнат унумдорлиги даражасини аниқ тасвирлаш учун бажариладиган ҳисобларни икки кўрсаткичда олиб бориш мақсадга мувофиқдир. Бунда планлаштириш вақтига тўғри келувчи ишловчи барча ходимлар ўртача бирлигига ҳамда ўртача ҳисоблар билан аниқланган шофёрлар бирлигига тўғри келувчи меҳнат унумдорлиги аниқланади.

Автомобиль транспорти маҳсулоти — бу юк ва пассажирларни маълум масофага ташиш, айрим корхона ва ташкилотларга транспорт-экспедицион-маиший хизмат кўрсатишдан иборатдир. Бундай маҳсулотлар корхоналарга юк ташишда тонна-километрларда, автобусларда пассажирлар ташишда пассажир-километрларда, енгил таксомотор автомобиллари ишлари ҳақ тўланувчи километрларда ҳамда транспорт-экспедицион-маиший хизмат ишларини бажаришда пул ҳисобида олинадиган даромадларда ўлчанади.

Кўп ҳолларда автомобиль транспортида меҳнат унумдорлигини тўғри аниқлаш корхона ишини планлаштиришдаги бир-бирига боғлиқ кўпчилик иқтисодий кўрсаткичлар сифатли бўлишига олиб келади.

Автомобиль транспортида меҳнат унумдорлигини ҳисоблашда қуйидаги тўрт усулдан фойдаланилади: натурал кўрсаткич усули; шартли-натурал кўрсаткич усули; пул даромади усули; меъёрлаштирилган вақт усули. Кўрсатилган ҳар бир усулнинг ўзига хос томонлари бор.

Автомобиль транспортида меҳнат унумдорлигини аниқлаш борасида автомобиль транспорти корхоналарини икки турга, яъни оддий автомобиль транспорти корхоналари ва аралаш автомобиль транспорти корхоналарига ажратиш мақсадга мувофиқдир.

Ишлаб чиқараётган маҳсулоти бир хил турда бўлган, автомобиль парки ишчиларининг меҳнат унумдорлиги тонна-километр, пассажир-километр ёки енгил таксомотор автомобилларида ҳақ тўланадиган километр ҳисобида ўлчанадиган корхоналар оддий автомобиль транспорти корхоналари ҳисобланади. Ҳар хил турдаги автомобиллар парки ёки ҳар хил турдаги маҳсулот ишлаб чиқарадиган автомобиль транспорти корхоналари аралаш автомобиль транспорти корхоналари ҳисобланади.

Оддий автомобиль транспорти корхоналарида меҳнат унумдорлиги натурал кўрсаткичлар билан аниқланади. Бундай ҳолларда тонна-километрларда, пассажир-километрларда ёки ҳақ тўланадиган километрлар ҳисобида ишлаган ҳамда ҳар бир киши-соат (киши-кун) ёки ўртача рўйхатдаги ҳар бир ишчи (шофёр) ҳисобига бажарилган иш меҳнат унумдорлиги кўрсаткичи бўлади.

Натурал кўрсаткичларда ўлчанувчи меҳнат унумдорлиги (МУ) қуйидаги формула билан аниқланади.

$$МУ_{\text{ишл.}} = \frac{\sum P - \text{ишлаб чиқарилган маҳсулот (ткм, пасс. км ва ҳоказо)}}{N_{\text{ишл.}} - \text{рўйхатдаги ўртача ишловчилар сони}}$$

$$\text{ёки } \text{МУ}_{\text{ш}} = \frac{\sum P - \text{ишлаб чиқарилган маҳсулот (ткм, пасс. км ва ҳоказо)}}{N_{\text{ш}} - \text{рўйхатдаги ўртача шофёрлар сони}}$$

Лекин шофёрлар ва автомобиль транспорти корхонасидаги барча ишловчиларнинг меҳнат унумдорлигини бу усулда аниқлашнинг муҳим бир камчилиги бор: меҳнат унумдорлиги бу усулда аниқланаётганда маълум масофага ташиляётган юк массаси ёки пассажирлар сонидан иборат кўрсаткич ҳисобга олинмайди. Бу эса шунга зарурият туғилмаган тақдирда ҳам автомобиль транспорти корхоналарининг юклар ташиш масофаларини оширишдан манфаатдорлигини кучайтиришга олиб келади. Чунки юк ташиш масофаси ортиши билан шофёрлар ва автомобиль транспорти кўрсаткичлари анча ошади. Ҳолбуки, меҳнат унумдорлигини шундай йўл билан ошириш халқ хўжалиги нуктаи назаридан қараганда кўпчилик ҳолларда асоссиз бўлади. Шу муносабат билан ҳамда оддий автомобиль транспорти корхоналари нисбатан кам бўлиши сабабли меҳнат унумдорлигини натурал кўрсаткичларда ўлчаш усули кам қўлланилади.

Аралаш автомобиль транспорти корхоналарида меҳнат унумдорлигини ёлғиз натурал кўрсаткичларда ўлчаб бўлмайди. Чунки ишлаб чиқариш дастури умумий якунлари аниқланаётганда камида икки натурал кўрсаткичдан — тонна-километр ва автомобил-соатдан ёки пассажир-километр ва таксиларда ҳақ тўланадиган километрдан фойдаланилади. Бундай ҳолларда меҳнат унумдорлиги шартли натурал кўрсаткич, яъни келтирилган тонна-километрларда аниқланади.

Келтирилган тонна-километрлар тонналарда, тонна-километрларда, автомобиль-соатларда, пассажирлар ва пассажир-километрлар ҳисобида, таксиларда ҳақ тўланадиган километрлар ҳисобида берилган иш миқдорлари келтириш коэффицентлари ёрдамида, меҳнат унумдорлиги шартли ўлчов бирлигига мослаштириб ҳисоблаш йўли билан аниқланади.

Меҳнат унумдорлигини келтирилган тонна-километрларда аниқлаш шунга асосланганки, ташилган тонна миқдори билан тонна-километрлар ҳисобида бажарилган иш ўртасидаги нисбат турли масофаларга юк ташишда, автомобилларга юк ортиш ва тушириш ишларини бажариш вақтида канча тургани билан автомобиллар иш куни давомида канча вақт йўл босгани ўртасидаги нисбат билан аниқланади. Юкларни ташиш масофаси ортиши билан автомобиль ҳаракат вақтининг иш вақти умумий балансидаги салмоғи ортади, юк ортиш ва тушириш вақтида эса туриш вақти тегишлича камаяди. Бу транспорт ишлари тонна-километрлар ҳисобига кўпайганини, тонналар ҳисобида юк ташиш ҳажми камайганини кўрсатади.

Меҳнат унумдорлигининг икки кўрсаткичини, яъни тонна-километрлар ҳамда тонналарни ягона (келтирилган тонна-километрлар ҳисобидаги) кўрсаткичга келтириш шунга асослаганки, 1 ткм транспорт ишларини бажариш учун ҳам, 1 т юкни ташиш учун ҳам маълум миқдорда вақт сарфланади. Шунинг учун бу икки кўрсаткични улар учун умумий бўлган битта кўрсаткич, яъни 1 ткм ишни бажариш ва

1 т юкни ортиш-тушириш учун сарфланган вақт билан таққослаш мумкин. Худди шунинг сингари пассажир-километрлар ҳисобида ва пассажирлар ҳисобида бажарилган ишларни юк ташиш иши билан таққослаш мумкин бўлади.

1 т юкни ортиш ва тушириш учун зарур вақт куйидаги формула бўйича аниқланади:

$$T = \frac{t_{o-t}}{q \cdot \gamma}, \text{ соат}$$

бунда  $t_{o-t}$  — юк ортиш ва тушириш ишларида автомобилларнинг бекор туриш вақти, соат;

$q$  — ҳаракатланувчи составларнинг юк қўтарувчанлиги, т;

$\gamma$  — автомобилларнинг юк қўтарувчанлик қобилиятидан фойдаланиш коэффициентли.

1 т юкни ортиш ва тушириш учун зарур вақт мобайнида тонна-километрлар ҳисобида (техника тезлиги  $V_t$  ва босиб ўтилган йўлдан фойдаланиш коэффициентли  $\beta$  бўлганида) куйидаги микдорда транспорт иши бажарилиши мумкин:

$$P_{\text{ткм}} = \frac{t_{o-t}}{q \cdot \gamma} V_t \beta q \cdot \gamma = t_{o-t} V_t \beta$$

Чиккан микдор 1 т юкни ортиш ва тушириш учун сарфланадиган вақтга нисбатан 1 ткм транспорт ишини бажариш учун зарур бўлган вақт нисбатидан иборат бўлиб (тонналарни келтирилган тонна-километрларга), келтириш коэффициентли сифатида қабул қилинган.

Шундай қилиб, келтириш коэффициентли куйидаги формула бўйича аниқланади:

$$K_{\text{келт.}} = V_t \cdot \beta \cdot t_{o-t}$$

Келтириш коэффициентли  $K_{\text{келт.}}$  ҳаракатланувчи составлар парки таркиби, йўл қопламаларининг ҳолати, ташиш жараёнини ташкил этиш, юк ортиш ва туширишни механизациялаш даражаси билан аниқланадиган шартли микдордир. Шу омиллардан биронтаси ўзгариши билан келтириш коэффициентли микдори ҳам ўзгариши мумкин.

Худди шунингдек автобусларнинг пассажир-километр ҳисобини, енгил автомобиль-таксиларнинг ҳақ тўланадиган километрларини келтирилган тонна-километрларга келтириш учун ташилаётган юкларнинг айрим турларига қараб маҳсулот бирлиги учун сарфланаётган меҳнат харажатлари нисбати олинади. Бу коэффициентларнинг ўртача микдорлари умум фойдаланадиган автомобиль транспорти бўйича куйидаги микдорларни ташкил этади: 1 т-8 келтирилган тонна-километрларга, 1 пассажир-километр-0,25 келтирилган тонна-километрга, енгил такси автомобилларининг ҳақ тўланадиган 1 километри-4 келтирилган тонна-километрга, вақтбай ишлайдиган автомобилларнинг 1 соатлик иши -36 келтирилган тонна-километрга баробар деб қабул қилинган.

Айрим юк автомобиль транспорти корхоналарида автомобиллардан фойдаланиш конкрет шароитларига қараб тонналарнинг келтирилган келтириш коэффициентлари ҳам қўлланилади.

Табақалаштирилган келтириш коэффициентлари миқдорлари юқори ташкилотлар томонидан тасдиқланади.

Келтирилган тонна-километрлардаги меҳнат унумдорлиги қуйидаги тартибларда: автомобиль транспорти корхонасидаги ҳар бир ишловчининг меҳнат унумдорлиги келтирилган тонна-километрларнинг рўйхатидаги ишловчилар ўртача сонига нисбати билан, ҳар бир шофёрнинг меҳнат унумдорлиги эса келтирилган тонна-километрлар рўйхатидаги шофёрларнинг ўртача миқдорига нисбати билан аниқланади.

Келтирилган тонна-километрлар асосан аралаш автомобиль транспорти корхоналарида меҳнат унумдорлигини ҳисоблашда ишлатилади. Лекин ҳисоблашнинг бу усули бир хил юк ва пассажир ташийдиган корхоналарда ҳам таҳлил қилиш мақсадларида қўлланиши мумкин.

Автомобиль транспорти корхонасидаги ишчиларнинг айрим табақалари бўйича меҳнат унумдорлигини ҳисоблаш учун ишчиларнинг муайян табақаси ишини тўлароқ ифодалайдиган бирлик танлаб олинади. Бунда кўпинча меъёрлаштирилган вақт усули қўлланилади. Бу усулнинг моҳияти шундаки, маълум вақт ичида ишлаб чиқарилган ҳар бир маҳсулот ана шу участкада қўлланилаётган вақт меъёри бўйича меъёр-соатларга айлантирилади. Меҳнат унумдорлиги меъёр-соатларда ифодаланган маҳсулотнинг ана шу вақт давомида амалда ишланган киши-соатлар сонига бўлган нисбати сифатида аниқланади.

Шофёрлар учун меҳнат унумдорлиги қуйидаги маълумотлар маълум бўлгани тақдирда меъёрлаштирилган вақт усули бўйича аниқланиши мумкин:

$L$  — автомобилнинг босиб ўтган йўли;

$t_k$  — 1 км йўл босиш учун белгиланган вақт меъёри;

$Q$  — умумий ташилган юк ҳажми, тонна;

$t_{o-r}$  — 1 т юкни ортиш ва тушириш учун белгиланган вақт меъёри;

$T$  — автомобиллар ишлаган жами вақт, соат ҳисобида.

Бу ҳолда меҳнат унумдорлиги даражаси қуйидаги формула бўйича аниқланиши мумкин:

$$MY = \frac{t_k L + t_{o-r}}{T} \cdot 100 \%$$

Мисол. Шофёр ЗИЛ-130 автомобилида 7 соатда 200 км йўл босиб, 4 марта катнаш давомида 20 т юк ташиган. Юк ташишнинг ана шу шароитларига доир мавжуд меъёрлар 1 тонна юкни ортиш ва тушириш учун белгиланган вақт меъёри 10 минут, автомобиль 1 км йўлни босиб ўтиш учун 2 мин. вақт ажратилган.

Демак, бунда шофёр  $(10 \times 20) + 2 \times 200 = 200 + 400 = 600$  меъёр минутли иш бажарган.

Ана шунча ишни шофёр аслида 420 минутда бажарган.

Бинобарин, шофёрнинг меҳнат унумдорлиги фоиз ҳисобида қуйидагича бўлади:

$$MY = \frac{600 \times 100}{420} = 142,9 \%$$

Бир гуруҳ шофёрларнинг умумий меҳнат унумдорлигини ҳам ана шу усулда аниқласа бўлади. Бунинг учун автомобилларнинг километр

ҳисобида босиб ўтган жами йўли билан тонна ҳисобида ташилган юк меъёрлаштирилган соатлар ҳисобида белгиланган олинани ва шофёрлар ана шу давр мобайнида ишлаган соатларга тақсимланади.

Автомобилларни тузатувчи ишчиларнинг меҳнат унумдорлиги ҳам меъёрлаштирилган вақт усулида шундай тартибда аниқланиши мумкин.

Мисол. 3 кишидан иборат слесарлар бригадаси бир ойда қуйидагича иш қилган: 1 киши 25 кун, 2 киши (7 соатлик иш куни ҳисобида) 20 кундан ишлаган, яъни уларнинг ишлаган жами вақти қуйидагича бўлган:  $25 \times 1 \times 7 + 20 \times 2 \times 7 = 175 + 280 = 455$  соат. Шу вақт ичида улар 200 меъёр-соат билан битта ЗИЛ-130 автомобилини ва ҳар бирига 175 меъёр-соат белгиланган иккита ГАЗ-51 автомобилини тузатиб беришган. Шундай қилиб, бажарилган маҳсулот  $200 + 175 \times 2 = 550$  меъёр-соатни ташкил этган.

Демак, тузатувчи ишчилар бригадасининг меҳнат унумдорлиги қуйидагича бўлган:

$$МУ = \frac{550}{455} \cdot 100 \% = 120,9 \%$$

Меҳнат унумдорлигини меъёрлаштирилган вақт бўйича ҳисоблаш усули автомобиль транспорти корхонаси фаолиятининг барча участкаларида қўлланилиши мумкин. Чунки бу усул бажарилаётган ишларнинг ҳар хилини битта кўрсаткичга келтириш имконини беради ва айни вақтда ушбу участка ишчиларига боғлиқ бўлмаган омилларнинг меҳнат унумдорлигига таъсир қилишига йўл қўймайди.

Амалда бу усул автомобиль транспорти корхоналарида тузатиш ишларини бажарувчи ишчилар меҳнат унумдорлигини аниқлашда қўлланилаётир. Бундай автомобилларга техника хизмати кўрсатиш (ТХК) жорий тузатиш ишлари бўйича меъёрларга таққосланиб аниқланади.

Автомобиль транспорти корхоналари ишини янгича планлаштириш, иқтисодий рағбатлантириш системасини ривожлантириш, тўла хўжалик ҳисоби усули қўлланишига ўтиш муносабати билан аксарият автомобиль транспорти корхоналарида меҳнат унумдорлиги олинган даромадлар бўйича, яъни пул ҳисобида ишлаб чиқарилган маҳсулот ҳажмининг барча ишловчилар ва шофёрлар умумий сонига нисбати билан аниқланаётир.

$$МУ_{ишл.} = \frac{Д_{ум.}}{N_{ишл.}} \quad \text{ёки} \quad МУ_{ш} = \frac{Д_{ум.}}{N_{ш}}$$

Бунда  $Д_{ум.}$  — умумий даромад.

Лекин бу усул билан меҳнат унумдорлигини аниқлашнинг бир қанча қўйиқликлари бор. Улардан асосийси:

— пул ҳисобида олинувчи маҳсулотларга қилинадиган меҳнат сарфларининг ҳар хилиги;

— айрим корхона ишлари билан боғлиқ бўлмаган кўрсаткичлар ўзгариши натижасида даромадларнинг ўзгариши (масалан, ташиш масофаси, йўл қопламаси ва унинг ҳолатига боғлиқ ташиш шароитлари ва ҳоказо);

— юк ва пассажирлар ташиш учун белгиланган тарифларнинг ўзгариши;

— меҳнат унумдорлигининг йиллар мобайнида ўзгаришини (динамикасини) аниқлашнинг пухта эмаслиги;

— ташиш таннархи камайтирилган ҳолларда тарифларни камайтиришга интизмаслик ва ҳоказо.

Меҳнат унумдорлигини муттасил ошира боришга эришиш автомобиль транспорти ишчиларининг муҳим вазифасидир. Автомобиль транспортида меҳнат унумдорлигини ошириш автомобилларда юк ва пассажирлар ташиш таннархининг камайтишини таъминлайдиган энг муҳим омил бўлибгина қолмай, шу билан бирга халқ хўжалигининг барча тармоқларида меҳнат унумдорлигининг ошишига таъсир қиладиган омилдир.

Автомобиль транспортида меҳнат унумдорлигини техника билан қуроллантириш, транспорт ва гараж ишларини механизациялаш ҳамда автоматлаштириш, ишлаб чиқаришда меҳнатнинг илғор усуллари ва фан ютуқларини жорий қилиш, ишчилар меҳнатини меъёрлаш ҳамда ойлик иш ҳақини ташкил этишни яхшилаш билан оширилади.

Янги техника (ҳаракатланувчи составларнинг янги турлари, янги гараж, асбоб-ускуналар ва ҳоказо) меҳнат унумдорлигига икки хил таъсир кўрсатади: бир томондан, автомобиль транспорти ишчиларининг, иккинчи томондан, халқ хўжалигига боғлиқ барча тармоқларда ишлаётган ишчиларнинг меҳнат унумдорлигини оширади.

Транспорт ва гараж ишларини механизациялаш ҳамда автоматлаштириш меҳнат унумдорлигини оширишда жуда катта аҳамиятга эгадир. Таъсир қиладиган биринчи асосий омил тариқасида юк ортиш ва тушириш ишларини механизациялашга катта эътибор бериш зарур.

Гараж ишларини механизациялаш ва автоматлаштириш автомобилларга техника хизмати кўрсатиш, уларни тузатиш ва сақлаш жойларидаги ишларда ишловчи ишчиларнинг меҳнат унумдорлигини оширади, автомобилларнинг тузатишда бекор туриш муддатини қисқартиради.

Юк ташишни ташкил этишни яхшилаш (марказлаштирилган тартибда юк ташишни жорий қилиш, автомобилларни оқилона маршрутларда ишлатиш ва ҳоказо) автомобиль паркидан фойдаланиш кўрсаткичларини яхшилаш ва шу тариқа шофёрлар меҳнат унумдорлигини ошириш имконини беради.

#### **4. МЕҲНАТ УНУМДОРЛИГИНИ ОШИРИШНИНГ АСОСИЙ ЙЎНАЛИШЛАРИ**

Автомобиль транспортида меҳнат унумдорлигини ошириш омилларидан энг муҳими фан-техника тараққиётини жадаллаштиришдир. Юқорида қайд қилинганидек, юк кўтариш қобилияти ва пассажирлар сифими катта, мустаҳкамлиги ва чидамлиги оширилган, динамик ва иқтисодий кўрсаткичлари юқори такомиллаштирилган ҳаракатланувчи составларни жорий этиш меҳнат унумдорлигини юқори даражада оширувчи омиллардир.

Меҳнат унумдорлигини оширишда корхонаичи имкониятларини излаш ва улардан оқилона фойдаланиш ҳам катта аҳамиятга эга.

Меҳнат унумдорлигини оширишга қаратилган омилларни техникавий, ташкилий, бошқаришни такомиллаштириш ва социал-иқтисодий омиллардан иборат тўрт гуруҳга бўлиш мумкин.

Автомобиль транспортида меҳнат унумдорлигини оширишнинг асосий йўналишларини куйидаги схемадагидек ифодалаш мумкин.

Биринчи: гуруҳ автомобиль транспорти моддий-техника базасини яратиш омилларидир. Бунга янги қурилиш, корхонанинг айрим цех ва техника хизмати кўрсатиш биноларини қайта қуриш, уларни такомиллаштирилган техника билан қуроллантириш киради. Бу масалаларни ҳал қилиш учун жисмоний ва маънавий эскирган ҳаракатланувчи составларни янгилаш, уларнинг айримлари ўрнига ташишга ихтисослаштирилган ҳаракатланувчи составларни ишлатиш ва улар иқтисодий кўрсаткичларининг олдингиларига нисбатан анча юқори бўлиши билан бирга автомобиллар парки таркибини ташилаётган юқларга мослаб яхшилаш зарур.

Янги автомобиль моделлари ўз конструкцияларига кўра аввалгиларидан мустаҳкам, чидамли ҳамда ТХК ишларини бажаришда қулайлик

Меҳнат унумдорлигини ошириш омиллари

| Техникавий                                                         | Ташкилий                                                | Бошқаришни<br>такомиллаштириш                                                 | Социал-иқтисодий                                                      |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Автомобиль парки таркибини такомиллаштириш                         | Ташиш жараёни технологияси <sup>1</sup> такомиллаштириш | Иқтисодий-математик усулларни (ИМУ-ЭММ) жорий этиш                            | Ишловчилар малакаси ва маданий техника даражасини ошириш              |
| Автомобиль конструкциясини яхшилаш                                 | ТХК ва ЖТ ишларида илғор технологияни қўллаш            | Автоматика системали бошқарувни қўллаш                                        |                                                                       |
| Ортиш-тушириш ишларини механизациялаш даражасини ошириш            | Контейнер ва тагликлардан кенг фойдаланиш               |                                                                               | Моддий ва маънавий рағбатлантиришни қўллаш                            |
| ТХК ва ЖТ ишларини механизациялаш даражасини ошириш                | Автомобиль тиркамаларини қўллаш                         | Гаражичи (тузатувчи) ишловчи бўлинма ишларини марказий диспетчерликка ўтказиш | Моддий-техника таъминотини ташкил этишни яхшилаш                      |
| Ҳаракатланувчи составларни модернизация йўли билан такомиллаштириш | Диспетчерлик <sup>1</sup> бошқарувини такомиллаштириш   | Меҳнатни илмий ташкил қилиш                                                   | Уй-жой, маиший шароит ва меҳнатни муҳофаза қилишни яхшилаш ва ҳоказо. |
| Техника ва моддий таъминотни яхшилаш                               | Ташиш жараёнини кузатиб бориш                           |                                                                               |                                                                       |
| ЭХМни жорий қилиш                                                  |                                                         |                                                                               |                                                                       |
| Автошина ва бошқа материаллар сифатини яхшилаш                     |                                                         |                                                                               |                                                                       |

<sup>1</sup> Автомобиль (ёки бошқа транспорт воситаси) ҳаракатини (иш жараёнини) марказий, бир жойдан турли алоқа воситалари — телефон, телевидение ва ҳоказолар ёрдамида тартибга солиб бориш.

яратиши, юкори динамик ва иктисодий кўрсаткичларга эга бўлиши лозим. Бу соҳада дизель двигателли автомобиллар салмоғини оширишга алоҳида аҳамият бериш лозим, чунки дизель двигателли автомобиллар бензин ёнилғисида ишловчи автомобилларга қараганда дизель ёнилғисининг бажарилган ишга нисбий сарфи камлиги эвазига унинг пул ҳисобида ташиш таннархидаги ёнилғи моддаси харажатлари 15—25 фоиз тежамлидир.

Кузовини ўзи ағдарувчи, яъни самосвал ёки ўзи ортувчи автомобилларни қўпайтириш сермехнат ортиш-тушириш ишларини механизациялаш, автомобилларнинг бекор туриб қолишини камайтириш ҳисобига шофёрлар меҳнат унумдорлигини ошириш имконини беради.

ТХК ва ЖТ ишларини механизациялаш ҳам тузатувчи ишчилар меҳнат унумдорлигини ошириш билан бирга автомобилларни тузатишда улар туриб қолиш вақтини камайтириш ҳисобига умумий меҳнат унумдорлигини оширади.

Автомобилларни модернизация қилиш эса айрим агрегат ва узелларни такомиллаштириш ҳамда уларни ихтисослаштириш ва юк кўтариш қобилиятини ошириш ҳисобига меҳнат унумдорлигини оширишга қаратилгандир.

Электрон-ҳисоблаш машиналари (ЭХМ) ни жорий этиш корхонадаги ҳисоб-китоб ва бошқарув ишларини механизациялаш ҳисобига меҳнат унумдорлигини оширишга олиб келади.

Автошина ва бошқа фойдаланиш материаллари сифатини яхшилаш ҳаракатланувчи составларнинг мустақамлиги ва чидамлилигини ошириш билан бирга ташиш таннархини анча арзонлаштиради.

Иккинчи гуруҳ ташкилий масалаларни такомиллаштириш омилларидир. Бунда аввало юк ташиш жараёнини марказлаштирилган усулда ташкил қилишни қўпайтириб, контейнер ва тагликлардан кенг ва унумли фойдаланиш зарур. Булар эса ҳаракатланувчи составлар иш жадвалларини яхшилаш, қўп юк кўтарадиган автомобиль ва автопоездлардан ҳамда ортиш-тушириш ишларида механизациядан кенг фойдаланишни тақозо этади.

Қурилишларнинг механизациялаштирилган усулларда олиб борилиши объектларга келтирилган катта ва оғир конструкцияли юкларни омбор ва ерга туширмасдан, ҳаракатланувчи составлар кузовларидан бевосита монтаж жойига элтишни узлуксиз давом эттириш, яъни «юкларни гилдиракдан монтажлаш» («монтаж с колес») усулини кенг қўламда қўлланиш қурилиш объектларидаги омборларга эҳтиёжни камайтиради, ортиш-тушириш ишлари билан боғлиқ синиш ва камайишларга йўл қўймасдан, қурилишларнинг транспорт харажатларини арзонлаштиради, ҳаракатланувчи составларни ташиш жараёнида моки усулида ишлатиб, автопоездларнинг асосий агрегати бўлмиш тягачлар иш унумдорлигини 25 фоизгача ошириш билан бирга ташиш таннархини 10 фоиздан зиёд камайтириш имконини беради.

Шофёрлар иш билан боғлиқ ишларда бригада пудратини жорий қилиш улар меҳнат унумдорлигини оширади ва ортиш-тушириш ишларида кутиб туриш ва уларни бажариш билан боғлиқ автомобилларнинг ишсиз туришларини камайтиради. Бундай бригада пудрат-

лари билан юк ташилганда шофёрлар, йиғим-теримдаги комбайнерлар ва тракторчилар биргаликда пудрат усулида ишлайдилар. Мана шундай бирлашган бригада пудратини қўллаш кишлоқ хўжалигида дон, пахта, қанд лавлаги, ем-хашак силоси кабиларни ташишда конбитрейлер усулидан фойдаланишга кенг йўл очиб беради. Бирлаштирилган пудрат бригадаларини тузиш автомобиль ва автопоездлар иш унумдорлигини уч марта ошириш ҳамда меҳнат харажатларини икки мартагача камайтириш ҳисобига юк ташиш таннархини 40 фоизгача тушириш имконини беради. Бригада пудратидан фойдаланиш пахта хом ашёси ташишда «дала — автопоезд — пахта заводи» схемасида ташиш имконини яратиб, юкларни трактор поездлари билан оралиқ тайёрлаш жойларига тушириб ташишни қисқартиради, пахта хом ашёси транспорт-тайёрлаш харажатларини, қайта ортиш-тушириш, юкларни ғарамлаш ва бошқа заруратсиз ишлардаги ишчиларга бўлган талабни камайтиради.

Савдо шохобчаларига юк ташишда автомобилларни соатли жадвал усули билан ишлатиш, нон, сабзавот ва мева маҳсулотларини ташишда контейнерлардан кенг фойдаланиш, айниқса эрта етар сабзавотларни контейнерларда тўғри даладан оралиқ омбор ва тайёрлаш жойларига туширмасдан, савдо шохобчаларига етказиб бериш мақсадга мувофиқдир.

ТХК ишларини бажаришда узлуксиз ишловчи конвейерларни жорий этиш, диагностика асбоб-ускуналарини ишлатиш ва автомобилларни тузатишни тайёр агрегат билан алмаштириш усулида ташкил этиш тузатувчи ишчилар меҳнат унумдорлигини оширади.

Ортиш-тушириш комплекс механизациясини қўллашда тараланган ва бошқа майда юкларни ташишда таглик ва контейнерларни қўллаш мақсадга мувофиқдир. Ташишни бундай усул билан ташкил этиш эса ортиш-тушириш ишларини комплекс механизациялаш билан бирга, ишловчилар меҳнат унумдорлигини 5—6 мартагача ошириш, автомобилларнинг мазкур ишларда бекор туриб қолишини 3—5 мартага камайтириб, ташиш жараёнидаги транспорт харажатларини 25—30 фоизгача арзонлаштиради.

Учинчи гуруҳ корхона ишларини бошқаришни такомиллаштириш омиллари бўлиб, булар ишлаб чиқариш плани ва хўжалик ҳисоби усулини қўллаш билан бошқариш системасини такомиллаштиришни, иқтисодий-математика усулларини кенг жорий қилиб, ЭҲМ ва бошқа автоматик системаларда бошқаришни тақозо этади.

Тўртинчи гуруҳ социал-иқтисодий омиллар бўлиб, улар ишчилар таркибини яхшилаш ҳамда мутахассислик даражасини ошириш, уй-жой, маиший хизмат, меҳнатни муҳофаза қилиш, сиёсий-тарбиявий ишларни яхшилаш, моддий ва маънавий рағбатлантиришни кучайтириш, ишловчилар ташаббускорлигини кенгайтириш йўли билан меҳнат унумдорлигини оширишга қаратилгандир.

Хулоса қилиб шуни айтиш керакки, юкорида баён қилинган меҳнат унумдорлигини оширишга қаратилган барча тадбирлар кенг қўламли ва кўп қиррали омиллар бўлиб, улар фан-техника тараққиётини жадаллаштириш билан бирга меҳнат унумдорлиги даражасини оширишда катта аҳамиятга эгадир, чунки улар транспорт иши бирлиги учун зарур бўлган ижтимоий меҳнат (жонли ва илгари сарф қилинган меҳнат)

самарадорлигини ошириш манбалари ҳисобланади. Корхоналар ишини мунтазам равишда иқтисодий таҳлил қилиб бориш, меҳнат унумдорлигини оширишга қаратилган омилларни аниқлаш ва улардан энг зарурларини биринчи навбатда жорий этиш автомобиль транспортида ишловчилар меҳнат унумдорлигини тез суръатлар билан оширишга ёрдам беради.

## **5. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ КОРХОНАЛАРИДАГИ ИШЧИЛАР ТАРКИБИ ВА УЛАРНИНГ МИҚДОРИНИ АНИҚЛАШ**

Автомобиль транспорти ишлаб чиқаришнинг энг сермеҳнат тармоқларидан биридир. Транспорт ишларини бажариш, ҳаракатланувчи составларга техника хизмати кўрсатиш ва уларни тузатиш учун шофёрлар, тузатувчи ишчилар, шунингдек маъмурий, инженер-техник ходимлар жуда кўп меҳнат сарфлайдилар.

Автомобиль транспорти корхонаси мураккаб бўлиб, унда хилма-хил касб ва ихтисосдаги кўпдан-кўп ходимлар ишлайди. Ҳозир бу соҳадаги ишчилар ва хизматчиларнинг 70 фоизидан кўпроғини шофёрлар ташкил этади.

Автомобиль транспорти корхонасида ишловчилар таркиби корхона тури ва йўналишига, автомобилларнинг юк кўтариш қобилиятига, корхонанинг иш куни давомийлигига, шунингдек автомобилларни катта тузатиш ва бошқа корхоналар билан ҳамкорликда ишлашига боғлиқдир.

Корхона ишчиларининг рўйхатдаги сонини аниқлаётганда ҳисобот даври мобайнида рўйхатга киритилган ишчиларнинг ўртача сони деб юритиладиган тушунчадан фойдаланилади. Рўйхатдаги ўртача ишчилар сони маълум вақт мобайнида ишланган иш кунларини ўша даврдаги иш кунлари сонига тақсимлаш йўли билан аниқланади. Автомобиль транспорти корхонасида ишловчиларнинг барча гуруҳлари бўйича рўйхатдаги ишчилар ўртача сони шу усул билан аниқланади.

Рўйхатдаги ўртача ишчилар сонига қараб ўртача ойлик иш ҳақи ва меҳнат унумдорлиги даражаси белгиланади.

Корхонанинг амалий фаолияти учун корхонага ҳақиқатда ишга келувчи ишчилар сонини аниқлаш катта аҳамиятга эгадир. Амалда ишга чиққан ишчиларнинг сонига ҳамма ишга чиққан ишчилар киритилади. Руйхатдаги ўрта ишчилар сони билан ишга чиққан ишчилар сони ўртасидаги фарқ касаллиги, дам олишга кетгани, давлат ишларини бажараётгани сабабли ишга чиқмаганлар ҳисобига рўй бериши мумкин.

Ишчиларга бўлган эҳтиёжни аниқлашда планлаштирилган ташиш ишлари, ҳаракатланувчи составларга техника хизмати кўрсатиш ва жорий тузатиш ишлари ҳажми, планлаштириш даври ичида ҳар бир ишчининг соат (кун)лар ҳисобидаги ишлаш имкониятлари ҳисобга олинади.

Календарь даври, планлаштириш даври ва амалдаги иш вақти фондлари бир-биридан фаркланади.

Календарь даври иш вақти фонди дейилганда маълум вақт давомидаги календарь кунлар сони тушунилади ва у йил давомида

365 (ёки 366) кун, йил чоракларида 90,91 ва 92 кун, ҳар бир ой давомида 30 (февралда 28 ёки 29) ва 31 кундан иборат бўлади.

Агар календарь даври иш вақти фондидан қонунда белгиланган ишланмайдиган кунлар, яъни навбатдаги ва қўшимча дам олиш кунлари, касал бўлиш сабабли ишга чиқмаслик, давлат ва жамоат ишлари вазифасини бажариш вақти чегириб ташланса, қолган кунлар планлаштириш даври иш вақти фонди бўлади.

Ҳаётда эса иш вақти фондлари планлаштиришга нисбатан қонунда белгиланмаган сабаблар билан ишга чиқмаслик натижасида кам бўлиб, уни амалдаги иш вақти фонди дейилади. Қонунда белгиланмаган сабаблар билан ишга чиқмаслик ёки келмасликларга қуйидагилар қиради: ҳеч қандай сабабсиз ишга чиқмаслик, айрим сабабларга қўра ишлар тўхтаб қолиш кунлари, бошлиқлар руҳсати билан бериладиган дам олиш кунлари ва ҳоказо.

Автомобиль транспорти корхоналарида аксарият ишловчиларга ҳафта давомида 41 соат ишлаш шарти билан иш куни давоми белгиланади. Байрам оиди кунлари иш куни давоми 1 соатга қисқартирилади. Ишлаб чиқариш шароитлари зарарли бўлган участкалардаги ишчилар учун 6 соатли иш куни давоми белгиланади.

Автомобиль транспорти корхоналаридаги ишчиларнинг ҳаммаси қуйидаги табақаларга бўлинади.

**И ш ч и л а р .** Ишлаб чиқариш жараёнида бевосита қатнашадиган кишиларнинг ҳаммаси ишчилар ҳисобланади. Ишчилар икки гуруҳга — асосий ишчилар ва ёрдамчи ишчиларга бўлинади.

Асосий ишчиларга корхонада маҳсулот ишлаб чиқаришда бевосита қатнашадиган кишилар қиради. Булар шофёрлар, кондукторлар, юкловчилар, омбор ишчилари, автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва тузатишнинг барча турларида ишлайдиган ишчилар, темирчилар, бўёқчилар, токарлар, слесарлар, фрезеровкачилар, ювувчилар, мойловчилар ва бошқалардир.

Ёрдамчи ишчиларга корхонадаги асбоб-ускуналарни ишлатиш ҳамда иш ўринларида хизмат кўрсатишга доир ишларда банд бўладиган ишчилар қиради. Бош механик бўлими, асбобсозлик цехи, техника назорати бўлими ишчилари, цехларни йиғиштириш билан шуғулланган ва ички транспорт ишчилари ана шундай ишчилардир.

Юкчилар, омборчилар ҳамда омбор торозбонлари автомобиль транспорти корхонасининг асосий ишчилари ҳисобланади ҳамда юк ортиш-тушириш бошқа воситалар ёрдамида бажариладиган бўлганда меҳнат ва ойлик иш ҳақи планига киритилади.

**И н ж е н е р - т е х н и к х о д и м л а р .** Маъмурий ва инженер-техник лавозимларни эгаллаб турган кишилар (бошлиқ, бош инженер, конструкторлар, технологлар, меъёрловчилар, механиклар, иқтисодиётчилар, диспетчерлар) ана шу гуруҳ ходимларидир.

**Х и з м а т ч и л а р .** Ҳар хил маъмурий-хўжалик вазифаларида ишлаётган ходимлар, яъни кадрлар бўлими, бухгалтерия, таъминот бўлими ходимлари, кассирлар, омборчи ва бошқа хизматчи ходимлардир.

**Х и з м а т кўрсатувчи кичик ходимлар ва ўт ўчириш, қўриқлаш ходимлари .** Цехлар ва ҳовли ҳудудини тозаловчилар,

чопарлар, хат ташувчилар, қоровуллар, ўт ўчирувчилар, рухсатнома бюросининг ходимлари, вахтёрлар ана шундай ишчилардан ҳисобланади.

**Шогирдлар.** Буларга автомобиль транспорти корхонасидаги шогирдлар табақасида тегишли ишлаб чиқариш мутахассислигини эгаллаш мақсадида яқка тартибда ва бригадада шогирд бўлиб таълим олаётган кишилар киради. Корхонада қанча шогирд тайёрлаш кераклиги кадрлар тайёрлаш режасига асосан белгиланади. Ишчилар мутахассисликлари бўйича гуруҳланади. Масалан, шофёрлар классига қараб уч гуруҳга, тузатувчи ишчилар туркумларига қараб беш гуруҳга бўлинади.

Автомобиль транспорти корхоналарида қанча ишчи ва хизматчи бўлиши кераклигини тўғри аниқлаш катта аҳамиятга эгадир.

Бу корхоналарда ишловчилар сонини аниқлаётганда ишлаб чиқариш жараёнларини механизациялаш ва меҳнатни тўғри ташкил этишда меҳнат унумдорлигини ошириш ҳисобида ишловчилар сонини иложи борида қисқартиришни қўзда тутиш зарур.

Ишчи ва хизматчиларга иш куни давомида овқатланиш ва дам олиш учун 0,5 соатдан 2,0 соатгача дам олиш вақти берилади. Овқатланиш ва дам олиш вақти иш вақти фондида киритилмайди.

Транспорт соҳаларида бошлиқлар касаба уюшмаси розилиги билан ишчиларни йил давомида иш вақти фондидан ташқари 120 соатгача ортиқча ишлатишлари мумкин. Иш вақти фондидан ортиқча ишлатиш бир ой давомида 20 соатдан ошмаслиги керак. Айрим ҳолларда заруриятга қараб, масалан, ҳукумат топшириғи билан амалга ошириладиган ишларни бажаришда ёки табиий офатлар оқибатини тўғатиш билан боғлиқ ишларда касаба уюшмаси юқори ташкилотлари рухсати билан қонунда белгиланган 120 соатли ортиқча ишлатишдан ҳам кўп ишлатиш мумкин. Бундай ҳолларда иш куни давомида ташқари ишланган ҳар 2 соат учун иш ҳақи 50 фоиз оширилиши, яъни 1,5 марта ва 2 соатдан кўп ишланса, бундай вақтлар учун 2 барабар иш ҳақи тўланиши керак.

Автомобиль транспортидаги асосий ишчилар учун йил давомида ишланганлик учун навбатдаги 12 кунлик дам олиш кунлари белгиланган. Автомобилларни тузатувчи ишчилар ва иш шароитлари зарарли бўлган (масалан, бензин қуювчи, вулканизаторлар ва ҳоказо) участкаларда ишловчи ишчилар учун 6 кундан 12 кунгача қўшимча йиллик дам олиш кунлари берилади, мунтазам пассажир маршрутларида ишлайдиган автобус шофёрлари, юк кўтариш қобилияти 3 т дан ортиқ ва махсус юк автомобилларида ишловчи шофёрларга қўшимча 12 кунлик, юк кўтариш қобилияти 3 т дан кичик автомобиллар шофёрлари, кондукторлари ва енгил такси автомобиллари шофёрлари учун йиллик қўшимча 6 кунлик дам олиш кунлари берилади. Бундан ташқари, корхона ишлаб чиқаришида 2 йил ва ундан ортиқ фаол ишлаган шофёр ва кондукторларга яна қўшимча 3 кун давомида йиллик дам олиш куни берилади. Кейинги йилларда қабул қилинган қонунларга қўра ишловчилар дам олиш кунларининг умумий сони масаласини корхона жамоаси ўзи ҳал қилиши ҳам мумкин.

Ишчиларнинг режадаги иш вақти фонди уларнинг иш куни режими, ,

йиллик умумий дам олиш кунлари ва ишга чиқмайдиган кунлари ва ҳоказолар ҳисобга олиниб аниқланади (9-жадвал).

9-жадвал

Автомобиль транспорти корхоналаридаги ишчилар  
асосий гуруҳлари учун йиллик иш вақти фонди

| Кўрсаткичлар                                                             | Шофёрлар учун                                                     |                                                   | Кондукторлар учун | Тузатувчи ишчилар учун |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------|------------------------|
|                                                                          | Маршрут автобуслари ва 3 т ва ундан кўп юк кўтарувчи автомобиллар | 3 т гача юк кўтарувчи ва енгил такси автомобиллар |                   |                        |
| 1                                                                        | 2                                                                 | 3                                                 | 4                 | 5                      |
| Йил давомидаги календарь кунлар.                                         | 365                                                               | 365                                               | 365               | 365                    |
| Дам олиш ва байрам кунлари йиғиндиси (5 кунлик иш давомида)              | 107                                                               | 107                                               | 107               | 107                    |
| Навбатдаги йиллик дам олиш кунлари                                       | 12                                                                | 12                                                | 12                | 12                     |
| Қўшимча дам олиш кунлари:                                                |                                                                   |                                                   |                   |                        |
| иш оғирлиги ва зарарли шароитларга биноан                                | 12                                                                | 6                                                 | 6                 | 6                      |
| 2 йил ва ундан ортиқ фаол ишлаганлиги учун                               | 2                                                                 | 2                                                 | 2                 | —                      |
| Касал бўлиб, ишга чиқмаслик                                              | 5                                                                 | 4                                                 | 4                 | 3                      |
| Давлат ва жамоат ишларини бажариш учун                                   | 2                                                                 | 2                                                 | 1                 | 1                      |
| Хотинларга ҳомиладорлик ва тугиш учун                                    | 1                                                                 | 1                                                 | 7                 | 1                      |
| Сабабли ишга келмаслик умумий кунлар йиғиндиси                           | 141                                                               | 134                                               | 139               | 130                    |
| Ишга чиқилмаган кунлар чегирилиб ташланган иш кунлари                    | 224                                                               | 231                                               | 226               | 235                    |
| Ўртача иш куни давоми, соат                                              | 8,2                                                               | 8,2                                               | 8,2               | 8,2                    |
| Умумий ишлай олиш соатлари, соат                                         | 1837                                                              | 1894                                              | 1847              | 1927                   |
| Байрам олди кунлари иш куни давомларини 1 соатга қисқартириш (1×6), соат | 6                                                                 | 6                                                 | 6                 | 6                      |
| Йил давомидаги жами иш соати, соат                                       | 1837                                                              | 1888                                              | 1841              | 1921                   |

Рўйхатдаги ҳар бир ишчининг ҳақиқий иш вақти фонди қуйидаги формула бўйича аниқланади:

$$\Phi_x = K_k - (K_{д.о} + K_6) t_{и.с.} - K_{б.о.} - (K_{и.до} + K_{к.қдо} + K_{к.сдо} + K_{к.дс.} + K_{к.дс.} + K_{дт}) t_{и.с.}$$

Бунда:

$K_k$  — режалаштирилаётган даврдаги календарь кунлар;

$K_{д.о}$  — дам олиш кунлари сони;

$K_6$  — байрам кунлари сони;

$t_{и.с.}$  — бир иш кунидаги иш соати;

$K_{бо.}$  — байрам олди кунларида иш вақтини қисқартириш, соат;

$K_{ндо}$  — навбатдаги дам олиш кунлари сони;

$K_{кждо}$  — зарарли касбда ва оғир шароитда ишловчи ишчилар учун қўшимча дам олиш кунлари;

$K_{ксдо}$  — 2 йилдан ортиқ ишлаган ишчилар учун 3 кунлик

қўшимча дам олиш кунлари;

$K_{кдс}$  — касал бўлган кунлар сони;

$K_{дт}$  — давлат ва жамоат топшириқларини бажариш кунлари сони.

Автомобиль транспорти ишлари планлаштирилаётганда асосий календарь давр йил чораги ҳисобланиши сабабли ҳар қайси гуруҳ ишчилар учун йил чораги ҳақиқий иш фонди соатини аниқлаш зарурияти туғилади.

Бу фонд ҳам юқорида кўрсатиб ўтилган тартибда аниқланади. Аниқланаётганда дам олиш ва байрам кунларидан ташқари барча ишга чиқилмайдиган кунлар расамати билан тўртга бўлинади (дам олиш ва байрам кунлари календарга қараб аниқланади).

Ҳар қайси гуруҳдаги ҳар бир ишчининг иш ҳақи фондини бир йилнинг ҳар бир чораги бўйича кунларига мутаносиб тарзда аниқласа ҳам бўлади.

Масалан, олти кунлик ҳафта ҳисобида 1990 йилнинг 1-чорагида 76 кун (Ўзбекистонда 75 кун), 2-чорагида 75 кун, 3-чорагида 78 кун ва 4-чорагида 77 кун, бир йилда эса 306 иш куни ёки 30,6 ҳисобида 1-чоракда 25,1 фоиз, 2-чоракда 24,50 фоиз, 3-чоракда 25,3 фоиз ва 4-чоракда 25,10 фоиз.

Ҳар қайси гуруҳдаги ҳар бир ишчининг йиллик иш вақти фонди ана шундай нисбатда бўлиб чиқилади.

Бир йил ёки йил чорагидаги шофёрлар сони ( $N_{ш}$ ) сафарда бўлиш бўйича планда кўзда тутилган автомобиль-соат ва ишга чиқишга тайёргарлик соатлари миқдорини ( $AT_{н} + AT_{т-т}$  ҳар бир шофёрнинг иш вақти фонди ( $\Phi_{ш}$ ) бўлиш билан топилади, яъни:

$$N_{ш} = \frac{AT_{н} + AT_{т-т}}{\Phi_{ш}}$$

Тузатувчи ишчилар қанча талаб қилинишини аниқлаш учун катта тузатишлар, жорий тузатишлар, ТХК-1, ТХК-2 ва КХК сонлари ҳамда киши-соат ҳисобидаги иш ҳажми ҳисоблаб чиқилади.

Одатда, автомобиль транспорти корхоналарида автомобиллар катта тузатиш қилинмайди. Шунинг учун катта тузатиш қилиш учун зарур иш кучи ҳам режалаштирилмайди.

Қанча ишчи керак бўлишини аниқлаш учун тузатувчи ишчилар меъёрлари неча фоиз бўлишини билиш керак.

Режалаштириладиган меъёрларни бажариш фоизи меҳнат шароитларини яхшилаш юзасидан ишлаб чиқарилган ташкилий-техника тадбирлари ҳаракатланувчи составларни тузатиш ҳамда уларга техника хизмати кўрсатишга доир ишлаб чиқариш жараёнларини автоматлаштириш ва механизациялаш тадбирларига, шунингдек тузатувчи ишчиларнинг ўтган давр бўйича меҳнат унумдорлиги юзасидан ҳисобот маълумотларининг таҳлилига қараб аниқланади.

Меъёрларни бажариш фоизи аниқлаб олингандан кейин техника хизмати кўрсатиш турлари бўйича меҳнат ҳажмлари ҳисоблаб чиқарилади, ТХК-1 учун меъёрларнинг ошириб бажарилишини кўзда тулган ҳолда киши-соат ҳисобидаги меҳнат ҳажми қуйидагича аниқланади:

$$I_{\text{ТХК}} = \frac{T_{\text{ТХК}} \cdot 100}{\Pi},$$

Бунда  $\Pi$  — иш меъёрларини ошириб бажариш бўйича режалаштирилаётган фоизни билдиради.

Техника хизмати кўрсатишнинг ҳар қайси тури бўйича ҳисоблаб чиқарилган йиғинди меҳнат ҳажми йиғиндисидан фойдаланиб, ҳаракатланувчи составларга техника хизмати кўрсатиш ва уни тузатиш учун қанча ишчи керак бўлишини қуйидагича аниқлаш мумкин:

$$\Pi = \frac{\sum T}{\Phi_{\text{и.в.ф.}}}$$

Бунда  $\Phi_{\text{и.в.ф.}}$  бир ишчининг режалаштирилаётган давр мобайнида иш вақти фондини билдиради (соат ҳисобида).

Ёрдамчи ишчиларга бўлган эҳтиёж сермеҳнат ишларни механизациялашни жорий қилиш даражаси билан аниқланади.

Автомобиль транспорти корхоналарида ёрдамчи ишчилар сони бутун тузатувчи ишчилар сонининг тахминан 10 фоизи атрофида белгиланади.

Инженер-техник ходимлар, хизматчилар ва хизмат кўрсатадиган кичик ходимлар сони автомобиль транспорти корхонасининг штат рўйхатига қараб аниқланади.

Транспорт халқ хўжалигининг энг сермеҳнат тармоқларидан биридир.

Ўзбекистонда умум фойдаланадиган автомобиль транспортининг рўйхатидаги ҳар бир автомобилга ҳозир тахминан 2 та ишловчи, шу жумладан 1,3 шофёр, 0,6 ишлаб чиқариш ишчиси, 0,1 кондуктор тўғри келади.

## 8-Б О Б. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДА ИШ ҲАҚИ

### 1. ИШ ҲАҚИНИ ТАШКИЛ ЭТИШ

Кишилар меҳнатига тўланиладиган ҳақ улар яратган маҳсулотнинг бир қисми бўлиб, у меҳнаткашлар шахсий эҳтиёжларини қондиришни кўзда тутати. Демак, иш ҳақи жамиятда яратилган маҳсулотнинг ишловчиларга пул шаклида тўланувчи қисми бўлиб, у мулк эгаси томонидан ишчи ва хизматчилар биргаликда ёки ҳар бири шахсан бажарган ишларнинг миқдори ва сифатига биноан берилади.

Автомобиль транспортида иш ҳақи халқ хўжалигининг бошқа ишлаб чиқариш соҳаларидаги каби меҳнаткашларнинг асосий даромад манбаи бўлиб, улар турмуш фаровонлигини оширишга қаратилгандир.

Иш ҳақини илмий асосда ташкил этиш ва режалаштириш қуйидагиларни тақозо этади:

иш ҳақини меҳнатнинг миқдори ва сифатига қараб тўлашни ташкил этиш;

меҳнаткашлар моддий манфаатдорлигини ошириш асосида ишлаб чиқариш ва меҳнат унумдорлигини янада ривожлантириш ва такомиллаштириш;

иш ҳақи харажатлари ва меҳнат унумдорлиги ўсиш суръатлари ўртасидаги нисбатни тўғри белгилаш (меҳнат унумдорлиги ўсиш суръати ҳийла даражада бўлса ҳам иш ҳақи харажатлари ўсиш суръатидан ортиқ бўлиши лозим);

меҳнаткашлар фаровонлиги ва улар маданий-техника савиясини барқарор ва режали оширишни таъминлаш;

белгиланган иш ҳақи фондида қатъиян риоя қилиш.

Ҳозирги вақтда ҳар бир кишининг жамият маҳсулотлари тақсимидаги қисми у сарфлаган меҳнат миқдори ва сифати ҳисобланади.

Агар ҳозирги вақтда жамиятда яратилган маҳсулотларни меҳнаткашлар талабларига қараб тақсимлашга ўтиш мумкин эмас экан, моддий ва маданий бойликларни тенглаштириб тақсимлаш усулига ўтишга ҳам йўл қўйиб бўлмайди.

Ишчиларнинг ўз меҳнатларидан моддий манфаатдорлиги меҳнат унумдорлигини оширишга қаратилган бўлиб, бу улардан ўз малакалари даражасини ўстиришни ва ишлаб чиқаришни ривожлантиришни талаб қилади. Бундай талаб жуда катта тарбиявий аҳамиятга эга бўлиб, одамларни ишлаб чиқариш жараёнида интизомли бўлишга даъват этади, меҳнатнинг умумийлиги ва шартлигини яққол кўрсатиш билан бирга шахслар ва омма манфаати бирлигини тақозо этади.

Иш ҳақини тенглаштириб тақсимлаш усули ишлаб чиқаришни ривожлантиришга ва халқ истеъмолини ҳимоя қилишга қарши бўлиб, кишилар онгининг меҳнатга нисбатан ривожлантиришга қаратилган тарбияга тўсқинлик қилади.

Шуни таъкидлаш керакки, жамият маҳсулотларини меҳнатга қараб тақсимлаш моддий бойликларни тўла тақсимлашнинг барча имкониятларини тамомлайди. Омманинг моддий, маънавий ва социал талабларини қондиришни жамият ўз зиммасига олади.

Масалан, 1985 йилда халқ истеъмоли фондининг 72,5 фоизи иш

ҳақи фондани ташкил этди. Қолган қисми эса қўшимча тўловлар ва меҳнаткашларга умум жамият фондидан бериладиган имтиёзлардан иборат бўлди. Умум жамият истеъмол фондидан халққа бериладиган қўшимча тўлов ва имтиёзлар, мактаб ва бошқа ўқув юртларида бепул ўқитиш, маданий-оқартув ишлари харажатлари юқорида айтилган фондларнинг 26 фоизини ташкил этади. Жумладан, студентлар ва ўқувчиларга бериладиган стипендиялар унинг 1,85 фоизини, бепул тиббий ёрдам ҳамда спорт-физкультура ва ҳоказо харажатлар 14 фоизини, социал таъминот ва социал суғурта 41 фоизидан ортиқроқни ташкил этади. Қўшимча тўлов ва имтиёзлар биргаликда ҳар бир кишига йилига 510 сўмга, фақат ишловчилар сонига нисбатан ҳисобланса, 900 сўмга тўғри келди.

Бу ҳол социал ва иқтисодий масалаларни тўғри ва оқилона ҳал қилиш имконини беради.

Ҳозирги давлат корхоналарида, шу жумладан автомобиль транспорти корхоналарида кишилар меҳнатига жамиятда яратилган маҳсулотларни тақсимлаш асосан давлат томонидан тартибга солинадиган иш ҳақини ташкил қилиш усули билан тўланувчи ҳақдир. Иш ҳақини ташкил қилиш билан боғлиқ барча низом ва қоидаларни собиқ иттифок ҳукумати топшириғи билан Меҳнат давлат комитети ва Бутуниттифок касаба уюшмалар федерацияси кенгаши (БКУФК) ишлаб чиқар ва амалга оширарди.

Иш ҳақини ташкил этишда жойлардаги ўзига хос шароитларни ҳисобга олиш лозим. Буни ҳал қилиш иттифокдош жумҳуриятлар ҳукуматларига, концернларга, корхона бошлиқлари ҳамда касаба уюшмалари қўмиталари зиммасига юкланади.

Меҳнатга ҳақ тўлашни ташкил этишда меҳнатни техника жиҳатдан меъёрлаш муҳим аҳамиятга эгадир. Чунки иш бажаришда асосланган меъёрлар бўлмаса, меҳнатга ҳақ тўлашнинг оқилона усулини жорий қилиб бўлмайди.

Меҳнат унумдорлиги даражасининг ўсиши билан иш ҳақи даражасининг ўсиши орасидаги нисбатга доир масалани ҳал этишда аввало номинал иш ҳақини эмас, балки реал иш ҳақини ошириш ҳақида ғамхўрлик қилиш зарур. Меҳнатга ҳақ тўлаш, инсоннинг ҳаёт кечириши, ўсиши ва камол топиши қандай ташкил этилганлиги меҳнат унумдорлигининг ошишига таъсир этади.

Ҳар бир ходим шахсий эҳтиёжларининг ортиб бориши ва шу эҳтиёжларини яхшироқ қондиришга интилиши туфайли ўз меҳнатига тобора кўп ҳақ тўланишидан манфаатдор бўлади. Бунга эса фақат меҳнат унумдорлиги оширилган тақдирдагина эришиш мумкин.

Юқорида айтилганлар билан бир қаторда шуни таъкидлаш зарурки, жойлардаги корхона ва ҳудуд бирлашмалари, концернлар, шу жумладан автомобиль транспортида ҳам ножўя харажатлар, ва баъзи бир йўқотишларга барҳам берилмаса, корхона ва бирлашмалардаги технологик жараёнлар бузилса, қабул қилинган реал режа топшириқлари бажарилмаса, иш ҳақини ташкил қилиш ва рағбатлантириш системалари қанча яхши бўлмасин, меҳнат унумдорлигини ошириш ҳамда унинг пировард кўрсаткичларини яхшилаш жуда оғир муаммадир.

## 2. ТАРИФЛАР УСУЛИ

Хамдўстлигимизда ишни ташкил қилиш ва унга тўланадиган ҳақни белгилаш яхлит масала бўлиб, улар ўртасидаги узвий боғлиқлик тариф (расмий белгиланган ҳақ)лар усулини қўллаш билан тартибга солинади. Тарифлар усули, ўз навбатида, иш меъёри ва иш ҳақи тўлашни ташкил қилиш ўртасидаги боғловчи омил вазифасини ўтайди.

МДХда тарифлар усули уч таркибий қисмдан иборат бўлиб, уларга биринчи туркум (разряд)ли ишчилар ойлик иш ҳақи, туркумлараро иш ҳақи миқдорларини боғловчи тариф жадваллари ва малакаларни таърифловчи маълумотнома киради. Қўрсатилган тарифлар усулининг учала таркибий қисми бир-бири билан узвий боғлиқ бўлишига қарамай, уларнинг ҳар бири ўзига хос бўлган мустақил аҳамиятга ҳам эгадир.

Иш ҳақининг катта ёки кичиклиги ишлаб чиқариш соҳаларининг халқ хўжалигидаги аҳамиятига ва улар иш шaroитларининг оғир ёки енгил ҳамда мураккаблигига қараб гуруҳланади. Автомобиль транспорти соҳасидаги ишчиларга иш ҳақи иккинчи мураккаблик гуруҳи билан белгиланган. Демак, иш ҳақи ишнинг мураккаблигига кўра тўловлар даражасини белгиловчи омилдир.

Табийий клим шaroитлари жуда оғир ҳамда одамлар сийрак (кам) яшайдиган чет ўлкалар, масалан, Чекка Шимол, Узоқ Шарқ, Шарқий Сибирь, Урал, Ғарбий Сибирь, Қозоғистон ва Ўрта Осиё жумҳуриятлари корхоналаридаги ишчиларга тўланадиган иш ҳақи 1,15 дан 2,0 гача бўлган ноҳия коэффицентларига кўпайтирилиб ҳисобланади.

Иш ҳақи тўғри ташкил килинганда иш ҳақи билан тўланадиган ҳақлар ишчилар умумий оладиган меҳнат ҳақларининг 70—75 фоизини ташкил қилади. Қолган қисми барча турдаги қўшимча ҳақлар бўлиши мумкин.

Тарифлар жадвали бу иш туркумлари ва уларга белгиланган (тариф коэффицентларига кўпайтирилган миқдорда) иш ҳақи тўлов жадвали бўлиб, у ишчилар малакаси ва улар бажараётган ишлар мураккаблигини ҳисобга олиб, табақаланган иш ҳақини белгилашда хизмат этади.

Малакаларни таърифловчи маълумотнома тарифлар жадвалидаги ишларни бажариш учун зарур бўлган у ёки бу иш мураккаблиги ҳамда ишчилар малакаси даражасини белгилашда хизмат қилувчи маълумотлар жадвалидир. Бундай жадвалда ишлар мураккаблиги ва барча касбдаги ишчиларнинг иш мураккаблик даражасига қараб, уни бажариш қобилиятлари белгиланган бўлади.

Халқ хўжалиги бошқа тармоқларига нисбатан автомобиль транспорти соҳасида ишловчи айрим туркумдаги ишчилар иш ҳақини ташкил қилиш ва уларга иш ҳақи белгилаш ўзига хос шаклларга эга бўлиб, бошқа тармоқлардагилардан бирмунча фарқланади.

## 3. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ КОРХОНАЛАРИ ИШЧИ ВА ХИЗМАТЧИЛАРИГА ИШ ҲАҚИ ТўЛАШ ШАКЛЛАРИ

Автомобиль транспортида меҳнатга ҳақ тўлашнинг икки асосий шакли — ишбай ҳақ тўлаш ва вақтбай ҳақ тўлаш шакли қўлланилади.

Ишбай ҳақ тўланганида ишчилар меҳнатига тўланадиган иш ҳақи миқдори улар тайёрлаган маҳсулотнинг миқдори ва сифатига бевосита боғлиқ бўлади. Бундай ҳолда иш ҳақи тайёрланган маҳсулот бирлиги ёки бажарилган иш бирлигига белгиланадиган ишбай нархлар асосида тўланади. Ишбай нархлар бажариладиган ҳар бир иш турининг ишлаб чиқилган вақт ва меъёрларига кўра белгиланади.

Иш ҳақининг ишбай усули оддий ва ошириладиган бўлиши мумкин.

Оддий ишбай иш ҳақи тўлаш усули қўлланилганда ишчиларнинг меҳнатига белгиланган иш меъёрлари қай даражада бажарилганидан қатъи назар, тайёрланган маҳсулотларнинг жами миқдорига қараб бир хил нархларда ҳақ тўланади.

Ишбай иш ҳақи усули бўйича ҳақ тўланганида ишчилар меҳнати кунига белгиланган меъёрларда ишлаб чиқарилган маҳсулотлар миқдорига ўзгармас нархларда иш ҳақи тўланади. Белгиланган иш вақти мобайнидаги меъёрдан ортиқ ишлаб чиқарилган маҳсулотга оширилган нархлар бўйича иш ҳақи тўланади. Белгиланган иш меъёри қай даражада ошириб бажарилганига қараб нарх оша боради.

Автомобиль транспортида асосан меҳнатга ҳақ тўлашнинг бевосита ишбай усули қўлланилади.

Кейинги йилларда автомобиль транспортидаги ишчи ва бошқа ишловчилар меҳнатига иш ҳақи тўлашнинг вақтбай ва вақтбай-мукофотлаш усули кенг жорий қилина бошланди. Бундай усул автобуслар шофёрлари ишини, шунингдек автомобиль транспорти ишлаб чиқаришида бажариладиган ишни режалаштириш ва қанча иш қилинганини ҳисоблаб бориш жуда қийин (масалан, хўжалик юкларини ташишда) ҳамда қилинган ишнинг сифати кўпроқ аҳамиятга эга бўладиган (автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва уларни тузатишда) жойлардаги ишчилар меҳнатига иш ҳақи тўлашда қўлланиб келинмоқда.

Оддий вақтбай усули қўлланилганда ишчилар меҳнатига уларнинг туркумлари ёки класслари ва ишлаган вақтларига қараб ҳақ тўланади.

Вақтбай-мукофотлаш системаси қўлланилганда ишчилар иш ҳақларига кўра ва ишлаган вақтларига қараб иш ҳақи оладилар. Бундан ташқари, уларга қилган ишларининг сифати, топшириқларнинг ўз вақтида бажарганлари ёки бошқа ишлаб чиқариш кўрсаткичларига қараб мукофот берилади.

Автомобиль транспортида юқорида кўрсатиб ўтилган усуллардан ташқари, ишчилар меҳнатига ишбай-мукофотлаш усули бўйича ҳам иш ҳақи тўланади. Бу усул қўлланилганда бажарилган ишларнинг юқори сифатлилиги ҳамда моддий ресурслар тежалгани учун мукофот берилади.

1972 йил декабрида собиқ Иттифок Вазирлар Кенгаши, Иш ва иш ҳақини ташкил қилиш давлат қўмитаси ва Бутуниттифок қасаба уюшмалари Марказий Кенгаши котибиёти автомобиль транспорти корхоналари ҳамда транспорт-экспедицион хизмат кўрсатиш ва юкларни ортиш-тушириш ишлари соҳасидаги ишчилар меҳнатига иш ҳақи тўлаш тўғрисидаги янги намунали Низомни тасдиқладилар.

Сўнгги бир неча беш йилликлар давомида меҳнатни ташкил қилишни такомиллаштириш ва уни юксак пировард натижаларга

эришишга қаратишга иш ҳақи тўлаш борасида бир қанча ижобий тажрибалар орттирилди. Лекин айрим тажрибаларни жорий этиш натижасида бир қанча жиддий зиддиятлар ҳам пайдо бўла бошлади.

Кўпчилик халқ хўжалиги тармоқларида, шу жумладан, автомобиль транспорти соҳасида амалдаги иш ҳақи тўлаш усуллари фан-техника тараққиётини ўстириш ҳамда ҳозирги замон ишлаб чиқаришларини тўғри ташкил қилиш талабларига жавоб бермай қўйди.

Жойлардаги янги техника ва такомиллаштирилган илғор иш жараёнлари ҳамда меҳнат қуроллари мавжудлигига қарамай, ишчиларга иш ҳақи ва лавозим маошлари тўлаш миқдорлари қайта ишлаб чиқилмаганлиги натижасида йил сайин зиддиятлар ортиб борди. Натижада мукофотлар бериш, қўшимча ва устамалар тайинлаш орқали рағбатлантиришлар ўз ижобий таъсирини йўқота бошлади. Буларнинг барчаси биргаликда иш бажаришни меъёраштириш омили самарадорлигини жиддий камайтириб юборди.

Корхоналарда ишчи кадрларни ушлаб қолиш мақсадида энг енгил йўл — улар бажарган ишларни ортиқча баҳолаш, улар тариф туркумларини асоссиз ошириш, ҳар хил имтиёзлар белгилаш кабилар авж олиб кетди. Натижада ишчилар ва иш туркумлари ўртасида жуда катта фарқ ҳосил бўлди. Бундай йўналишларни узвий давом эттириш мумкин эмас эди, албатта. Шунинг учун бу камчиликларга тегишли баҳо берилди ва уларни йўқотишга қарор қилинди.

1986 йил сентябрида собиқ иттифок ҳукумати ва Бутуниттифок касаба уюшмалари Марказий Кенгаши халқ хўжалиги ишлаб чиқариш тармоқларида иш ҳақини ташкил қилишни такомиллаштириш ва янгича иш ҳақи ҳамда лавозимларга оид маош жорий этиш масалалари бўйича махсус қарор қабул қилдилар. Бу қарорга биноан автомобиль транспорти корхоналари ишловчилари меҳнатига янгича ҳақ тўлаш ва уларни қуйидагича рағбатлантиришга ўтказиш шартлари белгиланди:

- иш ҳақининг шахсий ҳамда жамоа меҳнат натижалари билан боғлиқлигини ошириш;

- меҳнатга ҳақ тўлашда тенглаштириш элементларига йўл қўймаслик;

- барча ишловчиларни иш самарадорлиги борасида ўз имкониятларини аниқлашга моддий жиҳатдан кизиктиришни ошириш;

- юқори малакали ишчилар меҳнатига тегишлича ҳақ тўлаш ва инженерлар меҳнати эътиборли эканлигини ошириш;

- ишчиларнинг жами миқдорда берилувчи маошдаги иш ҳақи салмоғини ошириш;

- ишчилар иш ҳақини ўрта ҳисобда 20—30 фоиз ошириш;

- раҳбарлар, мутахассислар ва хизматчилар лавозимларига оид маошларни 30—35 фоиз ошириш.

Қабул қилинган қарорга биноан иш ҳақини янгича ташкил қилиш хусусиятлари қуйидагилардан иборатдир:

- хўжалик механизмини қайта қуриш, бошқаришни янгича усулларга, яъни ўзини ўзи маблағ билан таъминлаш усулларига ўтказиш, хўжалик ҳисобини жорий этишни янада чуқурлаштириш иш ҳақини амалда биринчи марта бевосита янгича ташкил қилиш билан бирга олиб борилади;

— ишлаб чиқарилган буюмлар (ташиш) ҳажмига нисбатан иш ҳақи фонди тасдиқланган барқарор меъёрлар бўйича ташкил қилиниб, у беш йиллик давомида ўзгармас бўлади. Белгиланган меъёрлар билан ҳисобланган корхона умумий иш ҳақи фонди ичида раҳбарлар, мутахассислар ва хизматчилар ҳамда конструкторлар, технологлар ва илмий ходимлар иш ҳақи фондлари алоҳида белгиланади;

— ҳар бир корхона оширилган ойлик иш ҳақи ва лавозимларга оид маош тўлашга ўтишининг аниқ муддатлари, зарур харажатлар қаердан олиниши аниқлангандан сўнг юқори ташкилотлар розилиги билан меҳнаткашлар оммаси томонидан белгиланади;

— меҳнатга янгича ва оширилган ҳақ тўлашга ўтиш тadbирлари корхона меҳнаткашлари томонидан белгиланади. Ўтиш бутун корхона бўйича бир йўла ёки айрим бўлинмалар ҳамда ишловчилар гуруҳи бўйича алоҳида-алоҳида бўлиши мумкин;

— ҳар бир гуруҳдаги ишловчилар ҳақ тўлашнинг янги усулига ўзларига ажратилган иш ҳақи фонди ҳисобига, яъни корхона ёки мулк эгасидан ёрдамчи пул (дотация) олмасдан ўтишлари зарур;

— барча ишчилар янгича ва оширилган иш ҳақи тўлашга ўтказилгандан сўнггина бошқарув аппаратида ишловчиларнинг ойлик маошларини ошириш мумкин.

Ойлик иш ҳақи ва лавозимларга оид маошларни ошириш учун қуйидаги пул манбаларидан фойдаланилади:

— қўшимча ишлаб чиқариш ҳажмини кўпайтиришдан келадиган пул маблағларидан;

— янги техника ва илғор иш жараёнларини жорий қилиш ҳамда ишловчилар сонини камайтиришга қаратилган ташкилий-техника тadbирларидан фойдаланиш ҳисобига тежаладиган пул маблағларидан;

— ҳар бир иш жойидаги ишлаб чиқариш ва бошқа меҳнат харажати меъёрларини қайта кўриб чиқиш, асоссиз тўловларни йўқотиш, қўшимча ва устама орқали рағбатлантириш ҳамда мукофотларни камайтириш ҳисобига иш ҳақи туркумини такомиллаштиришдан тежаладиган пул маблағларидан;

— бошқариш туркумини такомиллаштириш ва бунинг ҳисобига бир қисм ходимларни бўшатишдан олинadиган пул маблағларидан;

— айрим касбдаги ишларни бирлаштириш, кўп ҳажмдаги ишларни кам сонли ишловчилар билан бажариш ҳисобига тежалган пул маблағларидан;

— ишчилар ва ишловчиларни қайтадан тоифалаш ва ходимларни аттестациядан ўтказиш натижасида тежалган пул маблағларидан;

— иш вақтини йўқотишни камайтириш натижасида олинadиган қўшимча ҳажмдаги ишлардан келадиган пул маблағларидан.

Айрим ҳолларда иш ҳақини янгича ва оширилган ҳақ тўлашга ўтказиш йилида меҳнат жамоалари розилиги билан рағбатлантириш фондининг бир қисмини ҳам ишлатиш мумкин.

Натижада барча табақаларга мансуб ходимларнинг иш ҳақи анча оширилади ҳамда улар маошлари умумий миқдоридаги иш ҳақи салмоғи бирмунча ортиши мўлжалланади.

Меҳнатга ҳақ тўлаш шароитлари қайси бошқармага қарашли

бўлишидан қатъи назар, барча автомобиль транспорти корхоналари ҳамда ташкилотлари ходимларига тааллуқлидир.

Автомобиль транспорти корхоналари ва ташкилотларидаги раҳбар ҳамда инженер-техник ходимлар, хизматчилар ва кичик хизмат кўрсатиш ходимлари меҳнатига лавозимларига қараб корхона раҳбари билан тузилган шартномада белгиланган микдорда иш ҳақи ва мукофотлар тўланилади.

#### 4. ШОФЁРЛАР ВА БОШҚА ИШЧИЛАР МЕҲНАТИГА ҲАҚ ТЎЛАШ

Шофёрлар меҳнатига ҳақ тўлаш тўғрисидаги Низомда бир соатли иш ҳақлари белгиланган. Бундай иш ҳақлари ишбай ва вақтбай ишловчиларнинг ҳаммасига тааллуқлидир.

Юк ташийдиган, ихтисослаштирилган ва махсус автомобилларни бошқарадиган 3-класс шофёрларининг бир соатли иш ҳақлари автомобилларнинг тури ва қандай мақсадларда ишлатилишига қараб, 3 гуруҳга ҳамда юк кўтара олишига қараб 8 (12) гуруҳга бўлинади.

Иш ҳақларини автомобилларнинг тури, қандай мақсадларда ишлатилиши ҳамда қанча юк кўтара олишига қараб табақалашда шофёрлар меҳнатининг оғирлиги, мураккаблиги ва бошқа алоҳида шароитлари ҳисобга олинади.

Биринчи гуруҳга барча бортли (универсал кузовли) ҳамда ҳар хил юк ташувчи усти берк (фургон кузовли) автомобилларнинг кўпчилиги киритилган. Иккинчи гуруҳга ихтисослаштирилган ва самосвал кузовли автомобиллар киради. Бу гуруҳдаги шофёрлар меҳнатининг мураккаблиги ва уларнинг ана шу автомобилларда ўрнатилган қўшимча механизмлар, мосламалар ёки асбоб-ускуналарни кузатиб бориши ҳисобга олинган. Иш ҳақлари бўйича учинчи гуруҳ автомобилларига шофёрлари меҳнати зарарли бўлган ёки алоҳида мураккаб шароитларда ишлайдиган махсус автомобиллар киритилган.

Тоғларда, очик карьерларда ва ер остидаги технологик жараёнларда, кўмир, сланец, маъдан бўлмаган материаллар, ўтга чидамли хом ашё, флюс қазишда ва кўмир, сланец, металлургия, кимё саноатининг асосий ишлаб чиқаришлари учун зарур материаллар қазиб олишда, портлайдиган ва радиоактив моддаларни ташишда банд бўладиган юк автомобиллари шофёрларининг меҳнат шароитлари анча мураккаб бўлгани сабабли уларнинг иш ҳақларини 15 фоиз ошириш назарда тутилган.

Автобус шофёрларининг тариф иш ҳақлари асосан автобусга қанча пассажир сиғишига қараб, айрим маркалар бўйича эса автобус тури ва габаритига қўра белгиланилади.

Автобусларда ишлаш, одатда, камида 2-класс шофёрларига ёки автобуслар ҳайдаш учун махсус тайёрланган шофёрларга рухсат этилади. Шу сабабли уларнинг иш ҳақлари ҳам шундай классдаги шофёрларга мўлжалланиб белгиланади.

Тез тиббий ёрдам автомобилларининг шофёрлари, шунингдек ўт ўчириш оператив автомобилларининг шофёрларига бундай автомобилларда ишлаш масъулиятли бўлгани учун оширилган иш ҳақлари белгиланган.

Меҳнат шароитлари жуда мураккаб ҳамда йўл ниҳоятда серкатнов бўлгани учун Москва ва Ленинград шаҳарларида ишлаётган турли ва махсус автомобилларнинг шофёрларига иш ҳақлари 10 фоиз ортиқ тўланади.

Юк ташийдиган автомобилларда ишлаётган шофёрлар меҳнатига одатда ишбай ҳақ тўлаш усули қўлланилади. Бу усулга кўра, шофёрлар меҳнатига юклаш ва туширишда автомобиль қанча вақт тургани ҳамда йўлда қанча вақт бўлганига қараб алоҳида-алоҳида ҳақ тўланади.

Юкни ортиш ва туширишда турган вақт учун ташилган ҳар 1 т юк ишбай нархлари бўйича, йўлда бўлган вақт учун эса юк ташишнинг ҳар 1 ткм га белгиланган ишбай нархлар бўйича ҳақ тўланади. Автомобиллар босиб ўтган ҳар 1 км учун ҳақ тўлашнинг аввалги усули автомобилларнинг сафардаги вақтидан яхшироқ фойдаланишга имкон бермайди. Юк ташишда ҳар 1 ткм га ҳақ тўланганида шофёр автомобиль сафаридан яхшироқ фойдаланишдан манфаатдор бўлади. Чунки бундай иш ҳақи тўлаш усулида тонна-километр ҳисобидаги меҳнат ҳажми кўпаяди, бинобарин, автомобиль сафарда бўлган вақтдаги иш ҳақи ҳам ошади.

Ташилган ҳар 1 т юк учун иш ҳақи қуйидаги формулага биноан аниқланади:

$$S_{\tau} = \frac{C_m \tau_{o-\tau} \cdot 100}{\Phi_m 60}, \text{ тий.}$$

Юк ташишда ҳар 1 ткм учун иш ҳақи эса қуйидаги формуладан топилади:

$$S_{\text{ткм}} = \frac{C_m \Pi \cdot 100}{\Phi_m 60}, \text{ тий.}$$

бунда:

$C_m$  — мазкур автомобиль гуруҳи бўйича 3-класс шофёрнинг тариф иш ҳақи;

$\tau_{o-\tau}$  — 1 т юк ортиш ва тушириш учун бекор туриш вақти меъёри, мин.;

$\Phi_m$  — шофёр иш вақти фонди, соат;

$\Pi$  — юк ташишда 1 ткм иш бажариш учун вақт меъёри, мин.;

100 — сўмни тийинга айлантириш коэффиценти;

60 — соатни минутга айлантириш коэффиценти;

Юк ташишда 1 ткм иш бажариш учун зарур вақт меъёрини қуйидаги формула бўйича ҳисоблаш мумкин:

$$l_{\text{хар}} + l_{\tau-\tau} \frac{V_{\tau} q \gamma \beta}{V_{\tau} q \gamma \beta}, \text{ мин.}$$

бунда:

$l_{\text{хар}}$  — автомобилнинг ҳаракатдаги вақти, 60 мин.;

$t_1$  — автомобилнинг йўлда 1 соат иш бажариш учун тайёргарлик кўриш ва тугаллаш вақти, 2,5 мин.;

$V_1$  — йўлларнинг тегишли гуруҳи бўйича автомобилларнинг техник тезлиги, км/соат;

$q$  — автомобилнинг юк кўтарувчанлиги, т;

$\gamma$  — юк кўтарувчанлигидан фойдаланиш коэффиценти;

$\beta$  — автомобилнинг юрган йўлидан фойдаланиш коэффиценти.

Шофёрларга тайёргарлик кўриш ва тугаллаш учун ҳар сменада 18 минутдан ёки автомобиль сафарда (7 соатлик иш кунда) 1 соат иш бажариш учун 2,5 минут вақт белгиланади. Бунга қўшимча равишда шофёрлар соғлиғини шифокорлар аниқлаши учун яна 5 мин. қўшилади.

Бу вақт автомобиллар сафарга чиқишдан олдин ва автокорхоналарга қайтиб келганидан кейин зарур ишларни қилиши (сафар ҳужжатларини ёзиш, даромадни топшириш, автомобилларни кўздан кечириш ва турар жойига элтиб қўйиш) учун режалаштирилади.

Тайёргарлик кўриш ва тугаллаш вақти ишбай ишловчи шофёрларнинг ҳам, вақтбай ишловчи шофёрларнинг ҳам иш вақтига қўшилади ва шофёрларнинг йўлда бажарадиган иш жадвалларини белгилашда, шунингдек шофёрларни мукофотлаш учун соатбай топшириқларни аниқлашда ҳисобга олинади.

Ҳар 1 ткм ишнинг ишбай ҳақини ҳисоблашда автомобилнинг юрган йўлидан фойдаланиш коэффиценти барча автомобиллар учун 0,5, самосвал-автомобиллар учун эса 0,45 қабул қилинган. Автомобиллар боришда ҳам, қайтишда ҳам бир хилда юкланганида шофёрга ҳар 1 ткм ишбай нархларда ва қўшимча коэффицентларни ҳам ҳисоблаган ҳолда тонна-километр ишга қараб ҳақ берилади.

Қўшимча коэффицент миқдори автомобилнинг юрган йўлидан фойдаланиш коэффиценти ва юк қанчалик олисга ташилаётганига қараб 0,6 дан 0,9 гача миқдорда белгиланади.

Тиркамали автомобилларда ишлайдиган шофёрлар меҳнатига ишланган тонна-километрларга ҳамда ташилган тонналарга белгиланган ишбай нархлар бўйича ҳақ тўланади.

Юк автомобиллари шофёрлари меҳнатига ишбай ҳақ тўлашда автомобилларнинг юк ортиш ва тушириш вақтида туриши учун ягона вақт меъёрлари ҳамда автомобилларнинг ҳар бир соат йўл босиш ҳисобий меъёрлари белгиланади.

Автомобиль транспорти корхоналарининг раҳбарлари касаба уюшмаси ташкилотининг розилиги билан юк автомобилларида ишбай иш ҳақи билан ишлаётган шофёрларга қуйидаги миқдорларда мукофот бериш шarti билан ишбай-мукофотлаш услубини қўллашлари мумкин: автомобиллар ниҳоятда масъулиятли участкаларда ишлаётганида, юкларни жуда қисқа вақт ичида ташиб улгуриш лозим бўлганда ишни ўз вақтида сифатли бажарганлик учун (ишлаш ўртача ойлик меъёрларини бажаргани тақдирда) ишбай иш ҳақининг 25 фоизгача миқдорда мукофот берилади.

Автомобиллар совхоз ва колхозларда ҳосилни ва сомонни ташишда ишлаётганида шофёрлар смена топшириқларини бажарганликлари учун ишбай ишлаган ҳақларининг 15 фоиздан 20 фоизгача миқдорда

ҳамда ортиғи билан бажарилган смена топшириқларининг ҳар фоизи ҳисобига ишбай ҳақларининг 2 фоиздан 3 фоизгача миқдорда мукофот олишлари мумкин. Мукофотлар миқдори вилоятлар бўйича айрим-айрим белгилаб чиқилади.

Юк ташиш воситалари сифатида фойдаланилмаётган махсус автомобиллар (автокранлар, автоюклагичлар, кўчма тузатиш устаканалари, шунингдек шассиларига махсус асбоб-ускуналар, жиҳозлар ва ҳар хил қурилиш машиналари ўрнатилган автомобиллар)нинг шофёрлари меҳнатига тегишли вазирликлар, бошқармалар томонидан тасдиқланадиган иш меъёрларини татбиқ қилган ҳолда вақтбай-мукофотлаш усули ёки ишбай усули бўйича ҳақ тўланиши мумкин.

Юкларни марказлаштирилган тартибда ташиш усули қўлланилганида юк автомобилларининг шофёрлари юкларни қабул қилиб олиш ва топшириш бўйича экспедиторлик вазифасини ҳам бажарадилар. Шунинг эвазига уларнинг амалдаги иш ҳақиға 10 фоиздан 20 фоизгача миқдорда қўшимча ҳақ тўланади. Бу ҳақ канча бўлиши ташилаётган юкларға қараб белгиланади.

Автобус, такси ва енгил автомобиль шофёрлари меҳнатига вақтбай ёки вақтбай-мукофотлаш усули бўйича ҳақ тўланади.

Автобусларнинг шофёрлари йўлда бажараётган ишнинг сифатиға, жадвал мунтазамлиғи билан пассажир ташилаётганиға қараб моддий рағбатлантириб турилади. Бундай ҳолларда уларға жадвалға асосан ҳар қайси қатнов эвазига мукофот берилади. Мукофот миқдори ҳар қайси қатнов эвазига иш ҳақиға нисбатан фоиз миқдорида белгиланади. Бундан ташқари, пассажирлардан ҳақ ундириш планини бажарганлик ва ортиғи билан бажарганлик учун ҳам мукофот берилади.

Кондукторсиз ишлаган автобус шофёрларига сотилган билетлар ҳисобига тушган даромаднинг 3 фоизи миқдорида қўшимча ҳақ тўланади.

Даромад режасини бажарганликлари ва ошириб бажарганликлари учун юк ва енгил такси автомобиллари шофёрларига ҳам мукофот берилади. Бу мукофот миқдори қатновға қараб, иш ҳақиға нисбатан фоиз миқдорида белгиланади.

Шофёрлар ТХК-2 да қатнашганларида уларнинг меҳнатига автомобилларға техника хизмати кўрсатиш плани бўйича қанча вақт бўлганиға қараб иш ҳақи тўланади.

Автомобилларға кундалик техник хизмат кўрсатиш, ТХК-1 ва жорий тузатиш ишлари смена шофёрларини жалб қилмаган ҳолда бажарилиши лозим.

Агар шофёрлар ишлаб чиқариш заруриятиға кўра узоқ вақтға автомобилларни тузатиш ишларига ўтказиладиган бўлса, уларнинг меҳнатига техника хизмати кўрсатиш ва тузатиш ишларида банд бўладиган ишчилар учун белгиланган шартларға асосан ҳақ тўланади. Бу корхона раҳбарининг буйруғи билан амалға оширилиши керак.

Юқорида кўрсатиб ўтилган қўшимча ҳақ ва мукофотлардан ташқари, қуйидаги ходимларға яна қўшимча ҳақ тўланиши мумкин:

шофёрлар бригадасига раҳбарлик қилганликлари учун бригада бошлиқларига;

техника ёрдами автомобилларида ишлайдиган шофёрларга тузатувчи ишчилар вазифасини бажарганликлари учун;  
енгил автомобиллар шофёрларига иш куни меъёрлаштирилмагани учун;

юк автомобилларининг шофёрларига режадан ташқари ишлаганликлари ҳамда меъёрдан ортиқ бекор турмаганликлари учун.

Қўшимча ҳақ миқдори шофёрлар меҳнатига ҳақ тўлаш тўғрисидаги Низомга асосан белгиланган.

Пассажирлар қатнайдиغان доимий маршрутдаги автобус кондукторлари меҳнатига ҳақ вақтбай-мукофотлаш усулида тўланади. Кондукторларга уларнинг малакасига қараб ва ишлаб чиқаришдаги фаолиятини назарда тутган ҳолда биринчи ёки иккинчи класс белгиланади. Кондукторларнинг классларига қараб, уларга иш ҳақининг вақтбай усули белгиланган ва улар режаларни бажарганликлари ва ошириб бажарганликлари учун мукофотлаб турилади. Иш шароитлари ҳамда ҳар бир маршрут бўйича қанча пассажир ташилганига қараб, автомобиль транспорти корхонасида меҳнатга ҳақ тўлаш Низомида белгиланган ўртача мукофот миқдори алоҳида-алоҳида белгиланади.

Тузатувчи ишчиларнинг турли табақаларига ҳақ тўлашда меҳнатга ҳақ тўлашнинг вақтбай ва ишбай усуллари қўлланилади.

Автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ҳамда уларни жорий тузатиш ишларида банд бўлган тузатувчи ишчилар меҳнатига ҳақ тўлашнинг вақтбай ва вақтбай-мукофотлаш усуллари белгиланган.

Тузатувчи ишчилар иш ҳақи тарифлари ҳақ тўлашнинг вақтбай шароитлари учун (меҳнат шароитларига кўра) улар туркумлари бўйича тасдиқланган.

Ишчилар бригадасига техника хизмати кўрсатиш ва жорий тузатишлар учун маълум миқдорда автомобиллар биркитиб қўйилади.

Техник жиҳатдан ишга яроқли автомобиллар ва тиркамаларни қатновга чиқариш бўйича кунлик топшириқларни бажариб турганликлари, шунингдек ҳаракатланувчи составларнинг навбатдаги техника хизмати кўрсатишга қадар пухта ишлашини таъминлайдиган ишларни сифатли бажарганликлари учун тузатувчи ишчилар бригадалари мукофотлаб турилади.

Автомобиль транспортдан фойдаланиш учун қилинаётган харажатларни камайтириш мақсадида иш жараёнида ишлатиладиган материалларни тежаганликлари учун автомобиль транспорти корхоналари ишчиларини мукофотлаш тартиби жорий қилинган.

Автомобиль ёнилғисини тежасани учун шофёрларга ва бошқа ишчилар ҳамда инженер-техник ходимларга меҳнат жамоаси қарорига биноан ҳар ойда тежалган ёнилғи қийматининг 95 фоизигача миқдорда мукофот тўланади.

Шофёрлар айби билан ортиқча сарфланган ёнилғи учун шофёрлардан шу ёнилғи қийматининг бир қисми ушлаб қолинади.

Шиналар автомобилларга биркитиб қўйилгани, уларни ишлатиш тартиб-қоидаларига риоя этилгани, шиналар тўғри ҳисобга олиб борилгани ва ўз вақтида тузатиб турилгани учун автомобиль корхоналаридаги бошқа ходимларга мукофот берилади.

## 9 - б о б . АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДА ЮК ВА ПАССАЖИРЛАР ТАШИШ ТАННАРХИ

### 1. ЮК ВА ПАССАЖИРЛАР ТАШИШ ТАННАРХИ — АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ ИШИНИНГ МУҲИМ ПИРОВАРД КЎРСАТКИЧЛАРИДАН БИРИ

Автомобилларда юк ва пассажирлар ташиш таннархи автомобиль транспорти ишининг муҳим пировард кўрсаткичларидан бири ҳисобланади ва халқ ҳўжалиги учун жуда катта аҳамиятга эгадир. Бу шундан ҳам яққол кўриниб турибдики, халқ ҳўжалигининг барча тармоқларидаги автомобилларда юк ташиш харажатларининг салмоғи анча катта. Автомобиль транспортида юк ва пассажирлар ташиш учун ҳар йили 50 млрд. сўмдан кўпроқ маблағ сарфланади. Бу эса барча транспортлар биргаликда юк ва пассажирлар ташиш учун сарфлаган умумий харажатларнинг ярмидан ортиғини ташкил этади. Транспорт харажатларини камайтириш ҳисобига саноат ва кишлоқ ҳўжалигида яратилаётган маҳсулотлар таннархини, қурилишлардаги харажатларни камайтириш мумкин.

Кўпчилик тайёр маҳсулотлар, ярим фабрикатлар ва хом ашёлар истеъмолчилар қўлига етиб келишидан олдин автомобиль транспортида бир ёки бир неча марта ташилади. Натижада транспорт харажатларининг тайёр маҳсулот қийматидаги салмоғи ошади.

Автомобиль транспортида юк ташиш таннархини атиги 1 фоиз камайтириш йилига халқ ҳўжалиги харажатларини бир неча юз минг сўмдан ортиқ камайтириш имконини беради.

Автобус ва таксомоторларда пассажирлар ташиш таннархини камайтириш ҳам катта аҳамиятга эгадир.

Пассажирлар ташиш таннархини камайтириш ташиш учун тўландиган ҳақларни (тарифларни) камайтириш имконини беради, натижада меҳнаткашларнинг моддий фаровонлиги яхшиланади.

→ Автомобиль транспортида меҳнат унумдорлигини ошириш, юк ва пассажирлар ташиш таннархини камайтириш учун кўпдан-кўп фойдаланилмаётган имкониятлар бор.

Мавжуд имкониятларни излаб топиш ва улардан самарали фойдаланиш, кенгайтирилган такрор ишлаб чиқаришга сарфландиган маблағларни ошириш меҳнаткашларнинг моддий ва маданий фаровонлигини яхшилаш имконини беради. Шунинг учун ташиш таннархини камайтириш ва унинг ҳисобига жамғармалар миқдорини кўпайтириш учун курашиш автомобиль транспорти ходимларининг муҳим вазифаларидан биридир.

Юк ва пассажирлар ташиш таннархи автомобиль транспорти корхоналарининг ички фаолиятини тўла акс эттиради. Таннарх даражаси транспортнинг айрим турлари иқтисодий самарадорлигини яққол кўриш билан бирга улар ўртасида бажариладиган юк ташиш ишини оқилона тақсимлаш имконини беради. Режада белгиланган таннарх миқдори ташиш учун белгиланадиган тариф ҳақини тўғри аниқлашда асос ҳам бўлади.

## 2. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ ХАРАЖАТЛАРИ ВА УЛАРНИ АНИҚЛАШ УСУЛИ

Автомобиль транспорти харажатлари иқтисодий жиҳатдан жонли меҳнат харажатлари ҳамда буюмлашган меҳнат ўрнини қоплаш (ишлаб чиқариш восита ва буюмлари) харажатларидан иборат икки гуруҳга бўлинади.

Маҳсулот таннархига ўтказиш усулига қараб ҳам харажатлар икки гуруҳга бўлинади: ишлаб чиқаришнинг бир циклида ўз қийматини ишлаб чиқарилаётган маҳсулот қийматига тўлиқ ўтказадиган меҳнат ашёлари (ёнилғи, эҳтиёт қисмлар, материаллар, иш ҳақи) харажатлари ҳамда ишлаб чиқаришда кўп вақт қатнашиб, ўз қийматини яратилаётган маҳсулот қийматига емирилиш ва эскириш натижасида қисман-қисман (йил, йил чораги ёки ҳар ойда) ўтказиб турувчи меҳнат воситалари харажатлари (асосан амортизация ажратмалари харажатлари).

Барча чиқимлар йиғиндиси рўйхатини тузишда улар қандай мақсадларга ва қайси маҳсулотга ўтказилишидан қатъи назар, иқтисодий белгилари бир хил бўлган харажатларга бўлинади ва уларга харажат элементлари дейилади.

Барча соҳалар ва, шу жумладан, автомобиль транспорти харажатлари қуйидаги элементлардан иборатдир:

- меҳнат ҳақи харажатлари;
- давлат сугурта фондида ўтказиш учун меҳнат ҳақида қўшимча;
- мажбурий тиббиёт сугурта фондида ўтказиш учун меҳнат ҳақида қўшимча;
- материаллар харажатлари;
- асосий фондларни тўла тиклаш амортизация харажатлари;
- бошқа харажатлар.

Меҳнат ҳақи харажатларига барча ишчиларга тўланадиган асосий ва қўшимча (дам олиш ва байрам кунлари ишлагани учун, ноҳиявий тўлов коэффициентлари, ишловчилар айбисиз туриб қолганлик тўлови, жамоат ва давлат вазибаларини бажариш кунлари ва ҳоказо) иш ҳақлари ҳамда пул мукофотлари киради. Пул мукофотларига асосий иш натижалари мукофотлари қаторида материаллар, шу жумладан ёнилғи, шина, эҳтиёт қисм ва ҳақозо тежами учун пул мукофотлари ҳам киради.

Материалларга автомобилларни ишлатишда сарфланган эҳтиёт қисм ва бошқа материаллар, автомобиль ёнилғиси, ҳўжаликда ишлаб чиқариладиган электр қуввати ва биноларни иситиш учун ёнилғи, қурилиш-тузатиш материаллари, автомобиль шиналари емирилиши, ҳаракатланувчи состав ва цехларда ўрнатилган дастгоҳларга техника хизмати кўрсатишда ишлатилувчи мой ва мойлаш, артиш-тозалаш материаллари, металл ва бошқалар киради. Бундай харажатларга арзон ва тез ейилувчи инструмент ва буюмлар харажатлари ҳам киради.

Бошқа материал харажатларига ҳар хил ижара ҳақлари, девонхона буюмлари (ҳар хил ҳужжатлар, ёнғинга қарши ва меҳнат муҳофазаси буюмлари, коржомалар, пуллик қувват харажатлари) киради. Айтилганларга қўшимча юқорида кўрсатилган сарфларга қирмаган баъзи бир пул харажатлари киради. Масалан, корхона айби билан шика-

станганлик харажатларини қоплаш, маҳсулотнинг табиий камайиши, ихтиро ва рационализация мукофоти, қисқа муддатли банк қарзлари тўлови ва ҳоказо.

Асосий фондларни тўла тиклаш амортизациясига ўларни актив (автомобиллар, машина ва дастгоҳлар) ҳамда пасив (бино ва иншоотлар) қисми баланс қийматларига нисбатан белгиланган меъёрлардаги тўла тиклаш амортизацияси киради. Агар асосий фондлар актив қисми баланс қиймати тўлиқ миқдорда амортизация қилиниб, маҳсулот таннархига ўтказилган бўлса, уларни амортизация қилиш тўхтатилади. Ижарага олинган ҳамда умумий овқатланиш корхоналарига бепул берилган асосий фондлар учун ҳам амортизация ажратмалари белгиланиб, маҳсулот таннархига қўшилади.

Юқорида кўрсатилган сарфларга кирмаган бошқа харажатларга қолган қийматнинг 0,15 фоизи миқдорида мол-мулкларни мажбурий суғурталаш, даромаддан 0,4 фоиз миқдорида ҳамда автобуслардан ташқари барча ҳаракатланувчи составларга ўрнатилган двигателларнинг ҳар бир от кучи қуввати учун бир сўм миқдорида маҳаллий автомобиль йўлларига тўлов, рационализация ва ихтиронинг жорий харажатлари, хизмат сафарида бўлиш, почта, алоқа, қоровуллар харажатлари, қисқа муддатли банк кредитлари тўлови, ер-жой тўлови кабилар киради.

Корхоналар тузатиш харажатларини йил мобайнида бир хил миқдорда таннарх харажатларига ўтказиш мақсадида ўзларининг резерв маблағларини ташкил этишлари мумкин. Айтилган фондга ойма-ой ўтказиладиган ажратмалар миқдорини корхоналарнинг ўзлари белгилайдилар ва бундай ажратмаларни материаллар элементига қўшмасдан, бошқа харажатлар элементига киритадилар.

Айтилганлардан бошқа ҳоллардаги асосий фондларга жорий, ўрта ва катта тузатиш харажатлари, маҳсулот харажатлари учун белгиланган элементлар киритилади.

Мол-мулкларни мажбурий суғурталаш харажатларини мустақил харажатлар элементи қилиш ҳам мумкин.

Харажатлар транспорт маҳсулоти таннархини ҳосил қилишга қараб ҳам иккига бўлинади: бевосита ва бавосита харажатлар.

Бевосита харажатларга транспорт маҳсулотида бевосита киритилиши мумкин бўлган харажатларгина киради. Қуйидаги харажатлар ана шундай харажатлар ҳисобланади: шофёр ва кондукторларнинг ойлик иш ҳақлари (иш ҳақларига қўшимча ажратмалари билан), ёнилғи ва мойлаш материаллари харажатлари, ҳаракатланувчи составларга техника хизмати кўрсатиш ва уни жорий тузатиш харажатлари, автомобиль шиналари емирилиш харажатлари, ҳаракатланувчи составлар амортизацияси.

Бавосита харажатларга корхона ёки цехлар ишига умумий раҳбарлик қилиш ва уларга хизмат кўрсатиш билан боғлиқ бўлган харажатлар (умумхўжалик ва цех харажатлари) ва транспорт маҳсулоти бирлигига киритиш бевосита мумкин бўлмаган устама харажатлар киради. Маъмурий бошқариш аппарати ходимлари иш ҳақлари (қўшимча ажратмалар билан), ишлаб чиқариш, маъмурий ва бошқа биноларни иситиш, жорий тузатиш харажатлари, асбоб-ускуна,

жихозларни созлаш (сақлаш), бинолар, иншоотлар ҳамда ускуна-жихозлардан фойдаланиш харажатлари, солиқлар, йиғимлар ва бошқалар ана шундай харажатлар ҳисобланади. Бундай харажатлар миқдори кўп жихатдан автомобиль транспорти корхонасининг қандай мақсадда ташкил этилганлигига, унинг қуввати ва техника билан қуролланганлик даражасига боғлиқдир.

Транспорт жараёни саноат корхоналаридаги ишлаб чиқариш жараёнидан шу жиҳатдан фарқ қиладики, бевосита харажатларни ҳам, бавосита харажатларни ҳам 1 ткм, 1 пасс. км ва 1 км га ҳақ тўланадиган транспорт маҳсулоти бирлигига бевосита қўшиб бўлмайди.

Иктисодий белгилари бир хил бўлган ишлаб чиқариш (фойдаланиш) чиқимлари йиғиндиси рўйхати амалда маҳсулот таннархи харажатларини корхонанинг қайси асосий ишлаб чиқариш бўғинида сарфланишига қараб гуруҳлаш билан бирга олиб борилади. Кейинги харажатларни гуруҳлашга маҳсулот таннархи калькуляцияси дейилади. Мана шундай харажатларни биргаликда иктисодий таҳлил қилиш атрофлича бўлиб, маҳсулот таннархини арзонлаштиришга асосланган режа тузиш имконини беради.

Маҳсулот таннархи калькуляциясини тузишда барча харажатлар юқорида айтилганларга кўра ишлаб чиқариш бўғини ёки ишлатиш мақсадига кўра гуруҳланади.

Автомобиль транспортида ташиш таннархи асосий моддаларига қуйидагилар қиради:

- шофёр ва кондукторлар иш ҳақлари ва уларга қўшимча ажратмалар (социал суғурта ва мажбурий тиббиёт суғурталари фондига);

- барча хил автомобиллар ишлаши учун ёнилғи харажатлари;

- ҳаракатланувчи составларни мойлаш ва бошқа ишлатиш материаллари харажатлари;

- тузатиш (жорий ва катта) ва ҳаракатланувчи составларга ТХК харажатлари;

- автомобиль шиналари емирилиши харажатлари;

- ҳаракатланувчи составлар амортизацияси харажатлари;

- умумхўжалик (устама) харажатлар.

Молия вазириликнинг кўрсатмасига биноан, шофёрлар иш ҳақлари қўшимчаларига аввал белгиланган мукофотлар қаторига ёнилғи, шина, эҳтиёт қисм ва бошқа материаллар тежами мукофотлари ҳам киргизилган бўлиб, аввал белгиланган таннархнинг «Автомобилларни ишлатиш учун ёнилғи» ҳамда «Автомобиль шиналари» моддасига киритилмайди. Тузатувчи ишчиларга ҳаракатланувчи составлар иши учун ва инженер-техник ходимларга тўланувчи мукофотлар таннархнинг умумхўжалик (устама) харажатлар моддасига киритилади.

Ишлаб чиқариш бўғинига кўра гуруҳланган бир харажат моддасига бир неча таннарх элементи харажати кириши ва аксинча, бир таннарх элементлари харажатидан бир неча таннарх моддалари ҳосил бўлиши мумкин. Таннарх моддалари ҳосил бўлишининг асосий шарти айнан ташиш жараёни ёки ташиш жараёни билан боғлиқ ишлардир.

Маҳсулот таннархининг асосий элементи ишлаб чиқариш билан боғлиқ барча ходимларнинг иш ҳақидан иборат. Ташиш таннархини

калькуляция қилишда бу элемент бир неча моддаларга бўлинади. Шофёрлар ва кондукторлар иш ҳақлари таннархнинг алоҳида моддасига ажратилган. Чунки ташиш билан боғлиқ харажатларнинг асосийси ҳам шофёр ва кондукторларнинг иш ҳақларидир.

Ҳаракатланувчи составларга техника хизмати кўрсатиш ва уларни тузатиш ишларини бажарувчи тузатувчи ишчилар иш ҳақлари таннархнинг алоҳида моддаси бўлмай, у ҳаракатланувчи составларга техника хизмати кўрсатиш ва уларни жорий тузатиш ишлари харажатига киради.

Бошлиқлар, инженер-техник ходимлар ва хизматчилар ойлик иш ҳақлари ташиш билан бевосита боғлиқ эмас. Шунинг учун улар устама харажатлар моддасига киритилади. Устама харажатлар моддаси корхона иши билан бевосита боғлиқ бўлмаган харажатлар йиғиндисидан иборатдир.

Ҳаракатланувчи составларнинг ТХК ва тузатиш ишлари бўйича харажатлари ташиш таннархнинг комплекс моддасидир. Бу модда бир неча таннарх элементидан иборат бўлиб, унга тузатувчи ишчилар асосий иш ҳақлари, материаллар ҳамда эҳтиёт қисмлар сарфлари киради. Бундай харажатларни бирлаштиришдан мақсад ҳаракатланувчи составларни ишга чиқишга тайёрлаш учун умумий харажатларни биргаликда аниқлашдир.

«Автомобиллар ишлаши учун ёнилғи харажатлари» ва «Автошиналар емирилиши харажатлари» ташиш таннархи элементлари яққол ва мақсадли харажатлар бўлгани учун ташиш таннархида мустақил моддалардир.

Ҳаракатланувчи составларни мойлаш ва бошқа фойдаланиш (артиш-тозалаш) материаллари ташиш таннархида мустақил моддадир. Ҳаракатланувчи составлар ишлаши билан боғлиқ бўлмаган қурилиш-тузатиш ва бошқа ёрдамчи материаллар сарфи таннархнинг умумхўжалик харажатлари моддасига киритилади. Асосий фондлар амортизацияси айни номли харажат elementi таннархнинг икки моддасига бўлиниб ҳисобланади.

Ҳаракатланувчи составлар амортизация моддасида ва бино, иншоот ҳамда бошқа асосий ишлаб чиқариш фондлари амортизацияси таннархнинг устама харажатлар моддасида ҳисобланиб борилади. Юқорида айтилганидек, ташиш жараёнига алоқаси бўлмаган бошқа барча харажатлар «Умумхўжалик харажатлар» моддасига киритилади. Автомобиль транспортида бундай харажатлар маъмурий-бошқарув, умум корхона ва цехдаги ишлаб чиқариш харажатлари, йиғим ва тўловлар ҳамда ножўя харажатлардан иборатдир.

Маъмурий-бошқарув харажатларига ходимлар рўйхатида кўрсатилган бошлик, инженер-техник ходимлар, хизматчилар ва ёрдамчи шахслар ойлик иш ҳақлари ва иш ҳақиға қўшимчалар (суғурта ва мажбурий тиббиёт суғурталари фондиға тўлов), хизмат сафарида бўлиш тўловлари, почта, телеграф, идора ва бошқа харажатлар ҳамда идора биноларини сақлаш ва иситиш харажатлари, молия ташкилотларида қайд қилинмайдиган ходимлар, автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ҳамда жорий тузатиш билан боғлиқ бўлмаган гаражичи, ёрдамчи ва бошқа ишчилар иш ҳақлари, инженер-техник

ходимлар ҳамда хизматчиларга ташиш таннархини камайтирганлик учун тўланадиган мукофотлар, коровулар харажати, девонхона ва босмахона харажатлари ва бошқалар киради.

Умум бошқариш харажатларига маршрутлардаги ишлаб чиқариш, цехлар ва ёрдамчи ишчилар, ўқувчилар иш ҳақи қўшимчалари билан, дастгоҳлар ва шу каби меҳнат воситаларини тузатиш, бинони тозалаш, тузатувчи ишчиларга қўшимча ҳақ тўлаш, ажратмалар ва бошқалар киради.

Умум ишлаб чиқариш харажатларига бино ва иншоотларни сақлаб бориш, уларни жорий тузатиш, амортизация қилиш, ёритиш, умум ишлаб чиқариш ва технологик жараёнлар учун сув таъминоти, арзон ва тез емирилувчи асбоб-ускуналар емирилиши, меҳнатни муҳофаза қилиш, хавфсизлик техникаси ҳамда махсус коржома, малака ошириш харажатлари, корхонага хизмат қилувчи автомобиллар харажати, ихтирочилик ва рационализация харажатлари, солиқ ва айрим тўловлар ҳам киради.

Йиғим ва тўловларга буюмларни суғурталаш ва бошқалар киради.

Ножўя харажатларга ёнилғи, шина, эҳтиёт қисм етишмовчилиги ва йўлларда юриб бўлмаслик ва бошқа сабабларга кўра ишчиларнинг туриб қолиш тўловлари, буюмларнинг табиий камайиши (белгиланган меъёрга), корхона айби билан майиб ва шикастланиш харажатлари киради.

Саноат маҳсулотлари таннархини калькуляция қилишда ишлаб чиқарилган маҳсулот ҳажмига нисбатан қилинган харажатлар ўзгарувчан ва ўзгармас харажатларга бўлинади.

Автомобиль транспортида ўзгарувчан ва доимий харажатларни гуруҳлаш транспорт маҳсулоти ҳажмига нисбатан эмас, балки ҳаракатланувчи составларнинг босиб ўтган йўл масофасига нисбатан олинади. Автомобилларнинг босиб ўтган йўл масофасига нисбатан харажатлари саноатдаги каби ўзгарувчан, доимий ва шартли-доимий харажатларга бўлинади.

Ёнилғи, мойлаш материаллари, автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва уларни жорий тузатиш, автошиналар емирилиши, автомобилларни катта тузатиш ва қайта тиклаш учун амортизациялар улар қанча йўл босганликларига боғлиқдир. Шунинг учун бу харажатлар босиб ўтилган 1 км масофага нисбатан ҳисобланади. Бундай харажатларнинг ҳаммаси ҳаракатланувчи составлардан бир хил фойдаланиш шароитларида босиб ўтилган масофаларга қараб ўзгариши сабабли ўзгарувчан харажатлар деб аталади.

Ўзгарувчан харажатларга шартли равишда автомобиллар босиб ўтган масофага бевосита боғлиқ бўлмаган айрим харажатлар ҳам киради. Бундай харажатларга гараж ичида сарфланадиган ёнилғи, кундалик техника хизмати кўрсатиш, артиш-тозалаш материаллари ва бошқалар киради. Юқорида кўрсатиб ўтилган харажатларнинг мутлақ миқдори унчалик катта эмаслиги ҳисобга олинганда улар ўзгарувчан харажатларнинг тегишли моддасига киритилса хато бўлмайди. Чунки шундай қилинганда режалаш ва ҳисоб-китоб ишлари анча осонлашади.

Доимий харажатларга устама харажатлар, кўтариш қобилияти 2 т гача бўлган юк автомобиллари, енгил автомобиллар (ўрта классли

енгил такси автомобилларидан ташқари), БелАЗ маркали автомобиллар ҳамда бошқармаларга қарашли автобуслар ва махсус автомобилларни қайта тиклаш амортизация харажатлари кириб, улар миқдори автомобилларнинг қанча йўл масофаси босганига боғлиқ эмас. Бу харажатлар бир автомобиль-кун ёки автомобиль-соат ҳисобида бажарилган иш юзасидан калькуляция қилинади.

Шартли-доимий харажатлар миқдори автомобиллар босиб ўтган йўл масофасига биноан ўзгармайди ёки жуда кам ўзгаради. Шофёрлар ва кондукторлар иш ҳақлари шартли-доимий харажатлар тоифасига киритилади. Бундай қилишга сабаб шуки, улар иш ҳақларининг режада белгиланган миқдори юк ва пассажирлар қанча масофага ташилишига ва қанча йўл масофаси босилишига боғлиқ эмас. Чунки юк автомобили шофёрлари иш ҳақларининг ҳақиқий миқдори автомобилларнинг техник тезлик меъёрлари ва автомобилларнинг юк ортиш ва тушириш вақтида бекор туриш меъёрлари қанчалик бажарилишига боғлиқдир. Ишбай иш ҳақи тўлаш усулида иш ҳақининг биринчи қисми тонна-километрларда ўлчанувчи иш ҳажмига боғлиқ бўлса, иккинчи қисми тонналарда ўлчанувчи ташилган юк миқдорига боғлиқдир. Амалда бир хил иш вақти билан бошқа иш кўрсаткичлари бир-бирига яқин бўлган ҳолларда ишловчи автомобиллар шофёрлари иш ҳақи бир-бирига яқин ва бир хил бўлиши лозим.

Автомобиллар яқин масофада ишласа, кўп юк ташийди ва кам миқдорли тонна-километрли иш бажаради. Аксинча бўлганда эса тонна-километрли иш кўп бўлиб, ташилган юк ҳажми кам бўлади. Биринчи ҳолда автомобилларнинг умумий йўл босиш масофаси кам, лекин ишбай усули билан шофёрлар меҳнатига ҳақ тўлашда улар миқдорлари тенг ёки бир-бирига яқин бўлади. Чунки ташилган 1 т юк ва бажарилган 1 ткм ишга белгиланган ҳақлар айтилган ишларни бажариш учун сарфланган вақт ҳисобга олиниб тузилган бўлиб, бунда ишбай иш ҳақи усули қўлланилганда тўланадиган иш ҳақиға юк ташиш масофаси ва автомобилларни умумий босиб ўтган йўлининг таъсири йўқотилган. Лекин шофёрлар иш ҳақи миқдорига таъсир этувчи омиллар ҳам бор. Уларга автомобилларнинг техник тезлиги, юк кўтариш қобилияти ва йўлдан фойдаланиш коэффициентлари ва ортиш-тушириш ишларида туриб қолишнинг катта-кичиклиги киради. Шунинг учун шофёрларнинг иш ҳақлари доимий харажатлар тоифасига шартли тарзда киритилиб, бундай харажатлар шартли-доимий деб аталади.

Харажатларни ҳар бир модда бўйича аниқлаш усулини кўриб чиқамиз.

*Шофёр ва кондукторларнинг иш ҳақлари ва иш ҳақларига қўшимча ажратмалар.* Шофёр ва кондукторларнинг транспорт маҳсулоти таннархига қўшиб ҳисобланадиган иш ҳақи фонди қуйидаги тўловлар жамланиб аниқланади:

— белгиланган ҳақлар бўйича ишбай ва вақтбай (асосий) иш ҳақлари;

— қўшимча иш ҳақлари;

— шофёрларнинг классификацияси учун тўланадиган қўшимча;

— иш ҳақиға ажратмалар (шофёрларнинг иш ҳақиға қўшимча

ажратмалар суммаси социал суғурта ва мажбурий тиббиёт суғуртаси фондига тўлов).

Корхона хўжалиги ишларини бажарувчи автомобиллар шофёрларининг иш ҳақи умумхўжалик харажати моддасига кирази. Агар шофёрлар заруриятга биноан автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва уларни тузатиш ишларини бажарсалар, бу ишлар бўйича улар олган иш ҳақлари таннархнинг айни номли моддасига киритилади. Агар шофёрлар қўшимча ишлар (масалан, юк ташишда экспедиторлик қилсалар ёки юкларни ортиш-тушириш ишларида қатнашсалар) бажарганликлари учун оладиган иш ҳақлари таннархнинг айни номли моддасига киритилади. Бундай иш ҳақларига юқорида айтилганидек, социал суғурта ва мажбурий тиббиёт суғуртаси фондига тўлов қўшимчалари ҳам ажратилади.

Шофёрлар ва кондукторларнинг иш ҳақлари автомобилларда юк ва пассажирлар ташиш жараёнида сарфланадиган харажатларнинг асосий моддаларидан биридир. Бу модда бўйича тўловлар умумий харажатларнинг 25—45 фоизини \* ташкил этади. Шунинг учун ҳам иш унумдорлигини ошириш ҳисобига харажатларнинг бу моддасини камайтириш автомобиль транспортидаги асосий вазифалардан биридир.

*Автомобилларни ишлатиш учун ёнилғи.* Бу моддага мазкур корхонадаги автомобиллардан фойдаланиш давомида ишлатиладиган барча хил ёнилғилар (бензин, дизель ва газ ёнилғиси ва ҳоказо) киймати киритилади. Ёнилғини керакли жойга ташиб келтириш ва заруриятга қараб сақлаш харажатлари ҳам ана шу модда харажатига киритилади.

Автомобилларни ишлатиш учун зарур ёнилғи миқдори мавжуд меёрларга биноан ҳисоблаб топилади.

Универсал кузовли автомобилларда юк ташишда суюқ ёнилғи меёрлари босиб ўтилган 100 км йўл масофаси билан ҳар бир 100 ткм бажарилган транспорт ишига, юкларни ўзи ағдариб туширадиган автомобилларда босиб ўтиладиган йўл масофаси ва ҳар бир юкли қатнашга белгиланади. Ёнгил автомобиллар ва соатбай ишлайдиган юк автомобиллари ва автобуслар учун уларнинг моделларига қараб босиб ўтилган йўл масофаси учун ёнилғи сарфлаш меёрлари белгиланган. Масалан, карбюратор двигателли ЗИЛ-130 маркали юк автомобили учун 100 км йўл масофасига 31 л ва 100 ткм бажарадиган транспорт иши учун қўшимча 2,0 л; дизель двигателли МАЗ-504 тягачи учун МАЗ-5245 ярим тиркама билан 100 км йўл масофасига 28 л ва 100 ткм бажарадиган транспорт ишига 1,3 л; ЗИЛ-ММЗ-555 маркали самосвал автомобили учун 100 км йўл масофасига 37 л ва ҳар бир юкли қатнаши учун 0,25 л; МАЗ-503 маркали самосвал автомобили учун 100 км йўл масофаси учун 28 л ва ҳар бир юкли қатнаши учун 0,25 л ва ҳоказо.

---

\* Бу ерда ва бошқа жойларда келтирилган таннарх моддаларининг нисбий ўрни Ўзбекистон Ҷумҳурияси умум фойдаланадиган автомобиль транспорти кўрсаткичларига асосан келтирилган.

Гараж ичида сарфланадиган ёнилғи автомобилларни ишлатишдаги умумий ёнилғи харажатларининг 0,5 фоизи микдорида белгиланади.

Ёнилғи сарфлаш ҳамда уни тежаб сарфлаш тадбирларини таҳлил қилишда автомобиль транспорти корхонасида ёнилғи сарфлаш бўйича белгиланган меъёрларга нисбатан кам меъёрларни жорий этиш мумкинлиги аниқланган.

Автомобиль ёнилгисидан қўшимча қанча керак бўлиши қишга, унинг қандай келишига, қанча вақт давом этишига ва тиркамалар билан қанча муддат ишланишига (тиркамалар қўшиб ишлаш вақтида ёнилғи сарфлаш юзасидан белгиланган меъёрларга) қараб аниқланади.

Бундан ташқари, қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари — пахта хом ашёси, дон, қанд лавлагги, картошка, пиёз ташишда далаларда автомобилларни ишлатиш шароитини ҳисобга олиб, ёнилгидан қўшимча қанча керак бўлиши тасдиқланган қўшимча меъёрларга (асосий меъёрга нисбатан фоиз ҳисобида) биноан аниқланади.

Шаҳарларда тез-тез тўхтаб ишлайдиган автобуслар учун асосий меъёрга 10 фоизгача микдорда қўшимча ёнилғи сарфи кўзда тутилади.

Автомобиллар қаттиқ қопламали такомиллаштирилган йўлларда қатнайидиган шароитларда ёнилғи сарфлаш меъёри 15 фоиз, тош йўлларда эса 10 фоиз камайтирилиши мумкин.

Ёнилгидан ҳаммаси бўлиб қанча микдорда кераклиги аниқлангандан кейин ёнилгининг амалдаги нархларига қараб, ана шу модда бўйича умумий харажат аниқланади.

Ўртача шароитларда автомобиллар учун ёнилғи сарфи ташиш жараёнидаги умумий харажатларнинг 15—20 фоизини ташкил этади.

*Мойлаш ва артиш-тозалаш материаллари.* Бу модда бўйича сарфлар мойлаш материалларининг ҳар бир тури, мавжуд харажат меъёрлари ҳамда уларнинг нархлари бўйича аниқланади (автомобиль транспортидаги дастгоҳлар ва бошқа асбоб-ускуна, жиҳозлар учун ишлатиладиган мойлаш материаллари бу моддага киритилмайди).

Ҳар бир турдаги мойлаш материаллари учун 100 л суюқ ёнилғи ишлатишда сарф қилинадиган меъёр қабул қилинади. Масалан, карбюраторли автомобиллар учун двигатель мойи ҳар бир 100 л суюқ ёнилғи сарфи учун 2,5 л, трансмиссия мойи 0,3 л, солидол ва бошқа қаттиқ мойлар 0,2 кг, артиш-тозалаш материаллари эса ҳар бир автомобиль учун ўрта ҳисобда йилига 12 кг планлаштирилади.

Мойлаш ва артиш-тозалаш материаллари сарфи умумий харажатларнинг 1—1,2 фоизини ташкил этади.

*Автомобиль шиналарининг емирилиши.* Бу харажатлар моддаси бўйича автомобиллар қанча йўл босгани ҳамда автомобиль шиналарининг емирилиши бўйича харажат меъёрига асосан (ҳар 1000 км йўл босилганда) преysкурaнт битта комплект қиймaтигa нисбатaн фоиз ҳисобидa aниқлaнaди. Емирилган шинaлар шинa тузaтиш зaвoдлaридa прoтeктoр билaн қaйтa қoплaш харажат моддаси бўйича завод юборган тўлов ҳисоб-китобида кўрсатилган микдорда таннархга қўшилади. Шиналар автомобиль транспорти корхоналарининг устаконаларида жорий тузатиш қилинганда харажатлар бу моддасига ишчиларнинг иш ҳақлари ҳамда тузатиш материалларининг қиймати ҳам қўшилади.

Собиқ Иттифок Молия вазирлигининг тушунтириш хатида кўра

ҳар 1000 км йўл масофасини босиш, шиналарни қайта тиклаш ва тузатиш улар кийматига нисбатан фоиз миқдоридagi меъёрлар билан аникланади.

Меъёрлар руда ва кўмир конларида ишловчи автомобиллар учун 15 фоизга ҳамда муттасил тиркама ёки ярим тиркама билан ишловчи автомобиллар, экскаватор билан юк ортувчи самосвал ва универсал кузовли автомобиллар учун 10 фоизга оширилади. Оғир шароитларда ишловчи автомобиллар учун мустақил жумхуриятлар ҳукуматлари, вилоят ижроия кўмиталари рухсати билан белгиланган меъёрлар 30 фоизга оширилиши мумкин.

Бир автомобиль ёки автопоезд шиналарининг емирилишига ажратиладиган пул миқдори бир комплект автошинага белгиланган меъёрни автомобилларда ўрнатилган (эҳтиётдан ташқари) шиналар сонига ва автомобилнинг умум босиб ўтган йўлига кўпайтириш орқали аникланади.

Автомобиль транспорти корхонасида бу модда бўйича харажатларни аниқлашда автомобиллар такомиллаштирилган йўллар (шаҳарлар ичи ва шаҳарлараро маршрутлар)да ишлаганлиги учун белгиланган меъёрларни 15 фоизга камайтирилиб ҳисоблаш зарур.

Автомобиль шиналарини қайта тиклаш ва жорий тузатиш учун харажатлар транспорт жараёни умумий харажатларининг 4—6 фоизини ташкил қилади.

Баллончи ва монтажчиларнинг иш ҳақлари «Автошиналар емирилиши» моддасига киритилмайди. Чунки бу харажатлар «Автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва уларни жорий тузатиш» моддасига тааллуқлидир.

*Тузатиш ва автомобилларга техника хизмати кўрсатиш.* Бундай харажатларга кундалик хизмат кўрсатиш (КХК), техника хизмати кўрсатиш (ТХК-1,2) ва тузатиш (жорий ва катта)ларга қилинадиган харажатлар қўшилади.

Харажатларнинг бу моддасига тузатувчи ишчиларнинг асосий ва қўшимча иш ҳақлари, сарфланган эҳтиёт қисмлар ҳамда материаллар киймати киради.

Автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва уларни тузатиш харажатлари режаси бўйича автомобиллар қанча йўл масофаси босиши кераклиги ва ҳар 100 км йўл масофаси босилгандан кейин фойдаланиш жараёнидаги тузатишлар сарфланадиган зарур харажатлар меъёрига асосан ҳисобланади.

Барча ҳисоблар автомобиллар турлари, маркалари ва емирилиши даражасига қараб ишлаб чиқилади. Чунки жорий тузатиш меъёрлари автомобилларни дастлабки катта тузатишгача бўлган масофаларда камайтирилади.

Ўртача йўл шароитида ишловчи умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналарида ҳар 1000 км босиладиган йўл масофаларида автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ҳамда уларни жорий тузатишни режалаштириш мақсадида харажат меъёрлари белгиланган бўлиб, унда иш ҳақи, эҳтиёт қисмлар ва материаллар харажатлари алоҳида кўрсатилади.

Автомобиллар битта икки ўкли тиркамалар билан ишлатилганда

харажатлар меъёри 15 фоиз ва иккита икки ўқли тиркамалар билан ишлатилганда (техника хизмати кўрсатиш ва бутун автопоездни жорий тузатишни назарда тутиб) универсал кузовли автомобиллар учун 20 фоиз ва самосвал автомобиллар учун 25 фоиз оширилади. Жорий тузатишлар харажатлари меъёри ўртача йўл шароитларига мослаб белгиланади. Шу сабабли кўрсатиб ўтилган меъёрлар автомобиллар қаттиқ қопламали яхши йўлларда ишлатилганда 15 фоиз камайтирилади ва конларда, қурилиш карьерларида, иш шароитлари оғир жойларда (тупроқли ва бошқа йўлларда) ишлатилганда 15 фоиз оширилади.

Беш километргача бўлган масофада ишловчи самосваллар учун бу модда бўйича сарфлар меъёрлари 20 фоиз оширилади.

Харажатларнинг режа бўйича ҳисобланган умумий миқдори яхши таҳлил қилиб чиқиши керак. Таҳлил этилаётганда автомобилларга техника хизмати кўрсатиш мажбурий эканлигини, жорий тузатишлар эса талабга қараб ўтказилишини ҳисобга олиш зарур. Жорий тузатишларга қилинадиган харажатлар миқдори аниқлангандан сўнг уларни ўтган давр мобайнидаги ҳисобот маълумотлари билан таққослаб кўриш ва харажатларни ана шу модда бўйича қанча қисқартириш мумкинлигини аниқлаб олиш лозим.

Автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва уларни ишлатиш борасида жорий тузатиш учун сарфланалиган харажатлар миқдори улардан фойдаланиш харажатларининг 8—10 фоизини ташкил этади.

*Харакатланувчи составлар амортизацияси.* Амортизация, яъни автомобилларнинг эскириши ажратмалари ҳаракатланувчи составларни қайта тиклаш ҳамда қатта тузатиш учун ажратилади. Қатта тузатиш амортизация ажратмалари меъёрларини корхоналарнинг ўзи белгилайди.

Қайта тиклаш учун амортизация ажратмалари 2 т ва ундан кичик кўтариш қобилиятига эга бўлган юк автомобиллари, енгил автомобиллар (такси автомобилларидан ташқари), БелАЗ маркали автомобиллар ва махсус (тиббий ёрдам ва ветеринария, ўт ўчириш, дўкон ва устаконалар ўрнатилган автомобиллар, авария автомобиллари ва шу кабилар) автомобилларга улар қанча масофа йўл босиб ўтганидан қатъи назар, ҳаракатланувчи составларнинг баланс қийматига нисбатан фоиз ҳисобида бир йилга мўлжаллаб белгиланади. Юқорида кўрсатилганлардан ташқари, барча ҳаракатланувчи составлар учун қайта тиклаш амортизация ажратмалари ҳар 1000 км йўл масофасини босиб ўтиши учун улар баланс қийматига нисбатан фоиз ҳисобида белгиланади. Эҳтиётда (самборларда, резеўвда) турувчи автомобиллар учун фақат қайта тиклаш амортизация ажратмалари белгиланади.

Харакатланувчи составлар амортизацияси тўғрисида «Автомобиль транспортининг асосий фондлари» бобида батафсил тўхталиб ўтилган.

Харакатланувчи составлар амортизацияси учун харажатлар миқдори уларни ишлатиш умумий харажатларининг 15—21 фоизини ташкил этади.

*Устама харажатлар.* Бундай харажатлар миқдори автомобиль транспортни корхоналарининг қатта-кичиклиги (куват), ҳаракатланувчи составларнинг тури, корхонанинг техника билан қуролланганлик даражасига кўра ҳар хил бўлади.

Автомобиль транспорти корхоналарида автомобиллар сони кўпайганида умумхўжалик харажатлари умумий миқдори ҳам кўпаяди, лекин уларнинг ҳар бир автомобилга тўғри келадиган нисбий салмоғи одатда камаёди.

Автомобилларнинг юк қўтарувчанлиги ошиши билан умумхўжалик харажатларининг умумий миқдори ҳам ошади. Чунки ишлаб чиқариш бинолари, автомобиллар турар жойлари кенгайди ва ҳоказо. Лекин ҳаракатланувчи составлар иш унуми ошиши натижасида транспорт маҳсулоти бирлигига тўғри келувчи умумхўжалик харажатлари нисбий миқдори камаёди.

Устама харажатларнинг умумий миқдори маҳсус чиқимлар йиғиндиси рўйхати бўйича бир йилга мўлжаллаб ҳисобланади. Чиқимлар йиғиндиси рўйхати ўтган давр мобайнида айрим харажат моддалари бўйича қанча сарф қилинганига қараб тузилади ва бунда автомобиль транспорти корхонасини техник қуроллантириш, автомобиллар сони ва корхона таркибидаги ўзгаришлар ҳисобга олинади.

Умумхўжалик харажатлари йиғиндиси рўйхати тузилаётганда айтилган модда бўйича қадбирлар белгилаш тавсия этилади.

Умумхўжалик харажатлари автомобиллардан фойдаланиш чиқимлари йиғиндисининг 12—15 фоизини ташкил этади.

Автомобиль транспорти корхоналари харажатларига автомобиль йўлларининг емирилиши ва уларни тузатиш муносабати билан қилинадиган харажатлар киритилмайди. Шунинг учун бундай харажатлар автомобиль транспортида юк ва пассажирлар ташиш таннархини аниқлашда ҳисобга олинмайди. Йўл харажатларининг миқдори йўл сифати ва катновининг кўп-озлигига боғлиқдир.

Шуни таъкидлаб ўтиш керакки, ҳаракатланувчи составларни ишлатишда барча харажатлар, яъни йўл қурилиши ва уни тузатиш харажатлари қўшиб олинса, халқ хўжалигидаги автомобиль транспортининг таннархи тахминан 6—7 фоиз ошиши мумкин.

Автомобиль транспорти корхоналари харажатларига юк ортиш ва тушириш ишларига қилинадиган харажатлар ҳам кирмайди. Чунки бундай ишлар кўп ҳолларда юк жўнатувчи ва қабул қилиб олувчи корхоналар томонидан бажарилади. Ҳар бир тонна юкни ортиш ва тушириш харажатлари миқдори бундай ишлар қандай усулда бажарилаётгани, шунингдек улар қанчалик механизациялаштирилганлиги ва бошқа техника ҳамда ташкилий омилларга қараб ҳар хил бўлади. Юк ортиш ва тушириш ишлари харажатларининг автомобиллар юк ташиш умумий таннархидаги салмоғи юк қандай ташилаётгани, ташиш масофаси, автомобилга қанча юк ортиш мумкинлигига қараб ҳам ҳар хил бўлади. Юк жуда қисқа масофага ташилганда ортиш ва тушириш ишлари қўл билан, яъни механизацияланмаган усулда бажарилганда бундай ишларга қилинадиган харажатлар салмоғи айтилган катта бўлади.

Механизация воситалари билан юк ортиш ва тушириш харажатларининг миқдори ишчиларга туланидиган иш ҳақлари (қўшимча ажратмалари билан), юк ортиш ва тушириш машина ва механизмларини зарур ёнилғи ёки электр қуввати билан таъминлаш харажатлари, мойлаш ва техникадан фойдаланишда ишлатиладиган бошқа материал-

лар харажатлари, машина ва механизмларга техника хизмати кўрсатиш ва уларни тузатиш харажатлари, амортизация ажратмалари ва устама харажатлар бўйича аниқланади.

Харакатланувчи составларни ишлатиш умумий харажатларига яна капитал қурилишлар, маданий-маиший хизмат кўрсатиш ва шу каби харажатлар ҳамда жарима, пеня тўлаш, нуқсонларни тузатиш харажатлари ва бошқа харажатлар киритилмаган.

Комплекс транспорт муаммолари институти ҳисобларига кўра, автомобиль транспортидаги ташиш таннархларига киритилмаган сарфларнинг умумий миқдори ташиш таннархи харажатлари жамининг 40 фоизидан ортиғини ташкил қилади.

### 3. ТАШИШ ТАННАРХИНИ КАЛЬКУЛЯЦИЯ ҚИЛИШ

Транспорт бирлигига тўғри келадиган харажатларни ҳисоблашга ташиш таннархи калькуляцияси дейилади. Автомобиллар таннархини калькуляция қилишда маҳсулот бирлиги қилиб юк ташишда 10 ткм, автобусларда пассажирлар ташишда 10 пасс, км ва енгил таксомоторларда ташилувчи маҳсулот учун ҳақ тўланувчи 10 км қабул қилинади (бу ерда 10 миқдори калькуляция бирлигидир). Кўпчилик амалий ҳисоблашларда ташиш таннархи харажатларни ўзгарувчан ва ўзгармас харажатларга бўлиш йўли билан аниқланади.

Ўқорида айтилганларга биноан, харажатларнинг ўзгарувчан ёки ўзгармас харажатларга бўлиниши автомобиллар босиб ўтган йўлга нисбатан аниқланади. Ўзгарувчан харажатларга автомобиллар босиб ўтган йўл масофасига қараб ўсиб боровчи ва ўзгармас харажатларга эса автомобиллар босиб ўтган йўл масофасига қараб ҳеч ўзгармайдиган ёки жуда кам миқдорларда ўзгарадиган харажатлар киради.

Одатда ташиш таннархини ҳисоблашда ўзгарувчан харажатлар босиб ўтилган ҳар бир километрга нисбатан ва ўзгармас харажатлар ҳар бир автомобиль-соат ишига нисбатан калькуляция қилинади.

Ўзгарувчан харажатлар миқдорини ( $C_{ўзг.}$ ) аниқлаш учун ҳар бир километрга тўғри келувчи харажатларни ( $C_{1км}$ ) шу даврда барча автомобиллар парки босиб ўтган йўл масофасига ( $L_{умум.}$ ) кўпайтирилиб,  $C_{ўзг.} = C_{1км} \times L_{умум.}$  аниқланади.

Ўзгармас харажатлар миқдори ( $C_{доим.}$ ) эса ҳар бир автомобиль-соат ишга тўғри келувчи харажатларни ҳаракатланувчи составларнинг барча ишлаган соатлари ( $AT_n$ ) га кўпайтирилиб топилади:

$$C_{доим.} = C_{1соат} \times AT_n.$$

Ўзгарувчан ва ўзгармас харажатлар ялпи миқдори аниқлангандан сўнг юк ташишдаги 1 ткм иш таннархи қуйидаги формула билан топилади:

$$C_{\text{ТКМ}} = \frac{C_{\text{ўзг.}}}{P} + \frac{C_{\text{доим}}}{P}$$

Автомобиллар ишда бўладиган ҳар бир соатга тўғри келадиган бу кўрсаткич қуйидагича ифодаланади:

$$C_{\text{ТКМ}} = \frac{V_3 C_{\text{ўзг.}} + C_{\text{доим}}}{W_p}$$

Қуйидаги қийматларни

$$W_p = \frac{q \cdot \alpha \beta V_T I_{\text{юю}}}{I_{\text{юю}} + \beta V_T I_{\text{о-т}}} \quad \text{ва} \quad V_3 = \frac{V_T I_{\text{юю}}}{I_{\text{юю}} + \beta V_T I_{\text{о-т}}}$$

юқоридаги формулаларга қўйиб ҳисоблаш натижасида 1 ткм юк иши таннархи қуйидаги қийматга эга бўлади:

$$C = \frac{1}{q \gamma_d \beta} \left[ C_{\text{ўзг.}} + \frac{C_{\text{доим}} (I_{\text{юю}} + \beta V_T I_{\text{о-т}})}{I_{\text{юю}} V_T} \right], \quad \frac{\text{тий.}}{\text{ТКМ}} \quad (1)$$

Автомобиль транспортида юк ташиш таннархи калькуляцияси ва калькуляция моддаларини ҳисоблашга мисол келтираимиз.

Мисол. Автомобиль транспорти корхонасида қурилиш юklarини ташишни ЗИЛ-130-66 ва ЗИЛ-ММЗ-555 автомобиллари бажаради. Уларнинг бир суткадаги иш кўрсаткичлари 10-жадвалда берилган.

10-жадвал

АТКнинг бир суткада бажарган иши

| Кўрсаткичлар                                               | ЗИЛ-130-66 | ЗИЛ-ММЗ-555 |
|------------------------------------------------------------|------------|-------------|
| 1                                                          | 2          | 3           |
| Ҳисобдаги автомобиллар ўртача сони                         | 100        | 65          |
| Автомобиль паркидан фойдаланиш коэффициенти                | 0,80       | 0,75        |
| Ишлатилаётган автомобиллар сони                            | 80         | 49          |
| Автомобиллар юк кўтариш қобилияти, т                       | 0,5        | 4,5         |
| Юк кўтариш қобилиятидан фойдаланиш коэффициенти            | 1,0        | 1,0         |
| Юк ташиш ўртача масофаси, км                               | 10         | 5,0         |
| Йўл масофасидан фойдаланиш коэффициенти                    | 0,6        | 0,45        |
| Техник ҳаракат тезлиги, км/соат                            | 23         | 22          |
| Ҳар бир ортиш-тушириш ишларида туриш вақти, соат           | 0,5        | 0,21        |
| Автомобиллар 1 суткада ўртача босиб ўтган йўл масофаси, км | 9162       | 2720        |

|                                                        |       |         |
|--------------------------------------------------------|-------|---------|
| Бир суткада ташилган юклар ҳажми, т                    | 2748  | 3307,5  |
| Бажарилган юк ташиш иши, ткм                           | 27480 | 16537,5 |
| Бир суткада автомобилларнинг юк билан қатнаган сонлари | —     | 735     |
| Бир суткадаги автомобиль-соатда бажарилган ишлар сони  | 800   | 490     |

Таппарх моддалари бўйича ҳисоблашларни қуйидаги жадвал-нуска билан бажарамиз.

Автомобилларни ишлатиш харажатларини ҳисоблаш

| Харажат моддалари                                   | ЗИЛ-130-66 | ЗИЛ-ММЗ-555 |
|-----------------------------------------------------|------------|-------------|
| 1                                                   | 2          | 3           |
| <i>Автомобиллар ишлатиш учун ёқилғи, л</i>          |            |             |
| 100 км масофа метёри                                | 29         | 29          |
| Ҳар бир ташишга қўшимча                             | —          | 0,25        |
| Бажарилган 100 ткм ишга қўшимча:                    | 2,0        | —           |
| ёнилғи харажати: йўл масофасига                     | 2656,9     | 788,8       |
| барча юк ташиш сонига қўшимча                       | —          | 183,8       |
| ткм бажарилган иш учун қўшимча                      | 549,6      | —           |
| Жами:                                               | 3206,5     | 972,26      |
| Қиш даври учун қўшимча сарф метёри, л               | 1,25       | 1,25        |
| Қиш даври қўшимча ёнилғи харажати, л                | 40,1       | 12,2        |
| ёнилғи умумий харажати, л                           | 3246,6     | 948,8       |
| Гаражичи ишлари учун қўшимча ёнилғи сарфи метёри, л | 0,5        | 0,5         |
| Гаражичи ёнилғи сарфи, л                            | 16,2       | 4,9         |
| Ҳамма ёнилғи сарфи, л                               | 3263,8     | 989,7       |
| ёнилғи нархи, сўм                                   | 0,15       | 0,15        |
| ёнилғи моддаси бўйича харажат, сўм                  | 489,40     | 140,40      |
| <i>Мойлаш ва бошқа ишлатиш материаллари:</i>        |            |             |
| автол—100 л ёнилғи сарфи бўйича метёри, л           | 2,4        | 2,4         |
| — харажати, л                                       | 78,3       | 23,7        |
| — нархи 1 л, тий.                                   | 33,0       | 33,0        |
| — харажати, сўм                                     | 25,83      | 7,83        |
| Пигрол — 100 л ёнилғи сарфи бўйича метёри, л        | 0,3        | 0,3         |
| — харажати, л                                       | 0,78       | 2,96        |
| — нархи, тий.                                       | 28         | 28          |
| — харажати, сўм                                     | 2,73       | 0,82        |
| Солидол — 100 л ёнилғи сарфи бўйича метёри, кг      | 0,2        | 0,2         |
| — харажати, км                                      | 6,52       | 1,97        |
| — 1 кг нархи, тий.                                  | 40         | 40          |
| —харажати, сўм                                      | 2,60       | 0,78        |

|                                                                  |        |        |
|------------------------------------------------------------------|--------|--------|
| Артиш-тозалаш материаллари 1 автомобиль-кун<br>меъёри, кг        | 0,12   | 0,12   |
| — 1 кг нархи, тий.                                               | 50     | 50     |
| — харажати, сўм                                                  | 6,0    | 3,90   |
| <i>Ва боиқа шилатиш материаллари:</i>                            |        |        |
| — 1 автомобиль-кун меъёри, тий.                                  | 3,2    | 3,2    |
| — харажати, сўм                                                  | 3,20   | 2,08   |
| Ушибу модда бўйича умумий харажатлар, сўм                        |        |        |
| ТХК ва ЖТ                                                        | 40,31  | 15,40  |
| 1000 км йўл масофасига меъёр, сўм                                | 18,82  | 20,14  |
| Шу модда бўйича умумий харажатлар, сўм                           | 172,42 | 54,75  |
| <b>Автомобиль шинаси харажати</b>                                |        |        |
| 1000 км масофасига 1 комплект шинага<br>меъёр, сўм               | 1,10   | 1,10   |
| автомобилдаги шиналар сони                                       | 6      | 6      |
| автомобилдаги шиналарга харажат, сўм                             | 6,60   | 6,60   |
| Шу модда бўйича умумий харажатлар, сўм                           | 60,40  | 17,95  |
| 1000 км йўл масофасига автомобиллар                              |        |        |
| <b>Амортизация харажати:</b>                                     |        |        |
| — катта тузатиш меъёри, сўм                                      | 0,2    | 0,23   |
| — тўлиқ тиклаш (реновация) меъёри, сўм                           | 0,2    | 0,20   |
| — автомобиль баланс қиймати, сўм                                 | 3456   | 3747   |
| <b>Амортизация харажатлари:</b>                                  |        |        |
| а) катта тузатиш учун, сўм                                       | 63,3   | 20,1   |
| б) реновация учун, сўм                                           | 63,3   | 17,5   |
| Шу модда бўйича умумий харажат, сўм                              | 126,6  | 37,6   |
| <b>Шофёрлар иш ҳақи (ажратмалари билан):</b>                     |        |        |
| 1 соатли иш ҳақи тарифи миқдори, тий.                            | 68,0   | 72,0   |
| <b>Ўртача ишбай иш ҳақи нархи</b>                                |        |        |
| 1 т, тий                                                         | 5,45   | 1,80   |
| 1 ткм                                                            | 0,68   | 0,88   |
| 1 кунлик асосий иш ҳақи                                          |        |        |
| тонналар учун, сўм                                               | 149,57 | 59,62  |
| тонна-километрлар учун, сўм                                      | 186,97 | 146,05 |
| <b>Шофёрлар классларига қўшимча:</b>                             |        |        |
| 15 сўм — иккинчи классли шофёрларга                              | 20,36  | 14,42  |
| 25 сўм — биринчи классли шофёрларга                              | 13,58  | 8,65   |
| <b>Асосий иш ҳақининг жами</b>                                   | 370,48 | 228,74 |
| <b>Қўшимча иш ҳақи:</b>                                          |        |        |
| — меъёри, фоиз                                                   | 9,6    | 9,6    |
| — харажати, сўм                                                  | 35,56  | 21,90  |
| <b>Асосий ва қўшимча иш ҳақлари умумий миқдо-<br/>ри, сўм</b>    | 406,04 | 250,64 |
| <b>Социал сугурта ва айрим касаба уюшмаси хара-<br/>жатлари:</b> |        |        |
| — меъёри, фоиз                                                   | 5,40   | 5,40   |
| — харажати, сўм                                                  | 21,93  | 13,53  |

|                                       |         |        |
|---------------------------------------|---------|--------|
| Иш ҳақи моддаси бўйича жами           |         |        |
| Харажатлар суммаси, сўм               | 427,97  | 24,17  |
| Устама харажатлар:                    |         |        |
| — 1 автомобиль-кун метёри, сўм        | 2,45    | 2,45   |
| — жами устама харажатлар суммаси, сўм | 245     | 159    |
| Бир кунлик жами харажатлар, сўм       | 1593,76 | 697,30 |

Жадвалда берилган ҳисобларга кўра, таъиниш таннарх моддалари ва гуруҳлари бўйича калькуляция қиламиз:

| Гуруҳ ва моддалар бўйича харажатлар                  | Харажатлар йиғиндиси, сўм, тий. |             | Таннарх, тий./10 ткм |             |
|------------------------------------------------------|---------------------------------|-------------|----------------------|-------------|
|                                                      | ЗИЛ-130-66                      | ЗИЛ-ММЗ-555 | ЗИЛ-130-66           | ЗИЛ-ММЗ-555 |
| 1                                                    | 2                               | 3           | 4                    | 5           |
| <b>I. Ўзгарувчан харажатлар</b>                      |                                 |             |                      |             |
| Автомобилларни ишлатиш учун ёнилғи                   | 489,40                          | 148,40      | 17,81                | 8,97        |
| Мойлаш ва бошқа ишлатиш материаллари                 | 40,31                           | 15,40       | 1,40                 | 0,93        |
| ТХҚ ва ЖТ                                            | 172,42                          | 54,78       | 6,39                 | 3,33        |
| Автоининани қайта тиклаш ва тузатиш                  | 60,40                           | 17,95       | 2,20                 | 1,08        |
| Ҳаракатланувчи составлар амортизацияси:              |                                 |             |                      |             |
| катта тузатиш учун                                   | 63,30                           | 20,10       | 2,30                 | 1,21        |
| тўлиқ тиклаш (репавация) учун                        | 63,30                           | 17,50       | 2,30                 | 1,06        |
| Ўзгарувчан харажатларнинг жами                       | 889,13                          | 274,13      | 32,40                | 16,58       |
| <b>II. Ўзгармас харажатлар</b>                       |                                 |             |                      |             |
| Шофёрлар иш ҳақи ажратмалари билан (шартли-ўзгармас) | 427,97                          | 264,17      | 15,70                | 15,97       |
| Устама харажатлар                                    | 245,00                          | 159,00      | 8,9                  | 9,61        |
| Ўзгармас харажатлар жами                             | 672,97                          | 423,17      | 24,60                | 25,58       |
| Жами харажатлар                                      | 1593,76                         | 697,30      | —                    | —           |
| Таннарх, тий/10 ткм                                  | —                               | —           | 58,00                | 42,16       |

10 ткм ташиш таннархи автотранспорт парки бўйича жами харажатлар суммасини ткм ларда бажарилган иш миқдорига бўлиш билан аниқланади.

Умум фойдаланадиган автомобиль траснпорти бўйича 1990 йилда автомобилларда ташиш харажатлари таркиби ва улар даражаси қуйидаги жадвал кўрсаткичлари билан ифодаланади.

**Автомобилларда ташиш таннархи таркиблари ва улар даражаси  
(харажатларни участка ёки ишлатиш мақсади бўйича гуруҳлаш)**

| Харажатлар моддалари                                    | Ташиш турлари                        |             |                                      |             |                                                   |             |
|---------------------------------------------------------|--------------------------------------|-------------|--------------------------------------|-------------|---------------------------------------------------|-------------|
|                                                         | Ишбай ҳақ<br>туланувчи<br>юк ташишда |             | Автобусларда<br>пассажирлар<br>ташиш |             | Енгил таксомо-<br>торларда пасса-<br>жирлар ташиш |             |
|                                                         | Тий/10<br>ткм                        | Жамига<br>% | Тий/10<br>пасс.                      | Жамига<br>% | Тий/10<br>ҳтй                                     | Жамига<br>% |
| 1                                                       | 2                                    | 3           | 4                                    | 5           | 6                                                 | 7           |
| Шофёр ва (кондуктор)лар иш<br>ҳақлари ажратмалари билан | 29,60                                | 24,85       | 5,53                                 | 32,10       | 97,55                                             | 43,31       |
| Автомобиллар ишлаши учун<br>ёнилғи                      | 19,90                                | 16,70       | 3,31                                 | 19,58       | 35,70                                             | 15,85       |
| Мойлаш ва бошқа ишлатиш мате-<br>риаллари               | 0,10                                 | 0,09        | 0,20                                 | 0,94        | 2,18                                              | 0,96        |
| ТХК ва ЖТ                                               | 8,90                                 | 10,60       | 1,30                                 | 10,00       | 17,71                                             | 7,86        |
| Автошина харажати                                       | 4,87                                 | 5,80        | 0,72                                 | 3,56        | 7,93                                              | 3,52        |
| Ҳаракатланувчи составлар амор-<br>тизацияси             | 16,20                                | 19,30       | 3,67                                 | 20,96       | 34,24                                             | 15,20       |
| Устама харажатлар                                       | 12,34                                | 14,70       | 2,30                                 | 12,86       | 29,95                                             | 13,30       |
| Жами харажатлар                                         | 83,93                                | 100         | 16,93                                | 100         | 225,26                                            | 100         |

**МДХ транспорт турлари бўйича юк ташиш таннархи кўрсаткичлари  
(тий/10 ткм)**

| Транспорт турлари                              | Йиллар бўйича миқдорлар |       |       |       |
|------------------------------------------------|-------------------------|-------|-------|-------|
|                                                | 1960                    | 1970  | 1980  | 1989  |
| Темир йўл транспорти                           | 2,36                    | 2,34  | 3,25  | 3,159 |
| Дарё транспорти                                | 2,53                    | 2,38  | 2,80  | 4,07  |
| Денгиз транспорти                              | 1,92                    | 1,46  | 2,76  | 3,38  |
| Умум фойдаланадиган автомо-<br>биль транспорти | 64,15                   | 57,13 | 54,38 | 57,37 |

**4. АВТОМОБИЛЛАРДА ТУШИШ ТАННАРХИНИ  
АРЗОНЛАШТИРИШ ЙЎЛЛАРИ**

Маҳсулот таннархини, шу жумладан автомобиль транспортида ташиш таннархини арзонлаштиришга алоҳида эътибор берилади. Юк ташишда таннархни арзонлаштириш ташиш ҳақларини ва халқ хўжалигида ишлаб чиқарилаётган маҳсулотга қилинадиган транспорт харажатларини камайтириш имконини беради. Ташиш таннархи

даражасига автомобиль транспорти корхоналари ишига боғлиқ ва боғлиқ бўлмаган бир қанча омиллар таъсир этади.

Автомобиль транспортида корхона иши билан боғлиқ бўлмаган ва ташиш таннархи даражасига катта ва объектив таъсир этувчи омилларга қуйидагилар киради: юк оқими таркиби; йўллар ҳолати; юк ортиш ва тушириш жойларининг каердалиги; ҳаракатланувчи составлар тури; сотиб олинadиган ёнилғи, материаллар, автошина, эҳтиёт қисмлар ҳамда бошқа моддий ресурслар нархлари.

— Ташиш таннархини арзонлаштириш ва автомобиль транспорти иши билан боғлиқ асосий омиллар қуйидагилардир: шофёрлар иш унумдорлигини ошириш; ҳаракатланувчи составларнинг қатнов маршрутларидаги техник-ишлатиш кўрсаткичларини яхшилаш; ёнилғи, мойлаш ва бошқа ишлатиш материалларини тежамкорлик билан сарфлаш; автомобиль шиналари умумий босиб ўтиш масофаларини ҳамда автомобилларнинг тузатишлараро юриш масофаларини ошириш ва тузатиш билан боғлиқ харажатларни, шунингдек ишлаб чиқаришни тайёрлаш ҳамда бошқариш билан боғлиқ харажатларни камайтириш; унумсиз барча харажатларга чек қўйиш.

Меҳнат унумдорлигини ошириш, яъни вақт бирлигида маҳсулот яратишни кўпайтириш маҳсулот таннархини камайтиришнинг асосий омилдир. Шофёрлар иш унумдорлигини оширишда маршрутларда ишловчи ҳаракатланувчи составлардан тўлиқ ва унумли фойдаланиш катта аҳамиятга эгадир.

Ҳаракатланувчи составлар ташиш таннархини камайтириш уларнинг техника-ишлатиш кўрсаткичлари билан чамбарчас боғлиқдир.

Айрим техника-ишлатиш кўрсаткичларнинг юк ташиш таннархига таъсирини аниқлаш учун берилган биринчи формуладан фойдаланамиз. Бунинг учун ушбу формуланинг ўнг томонидаги омилларни галма-гал биттасини ўзгарувчи, қолганларини эса ўзгармас бўлиши шарти билан ҳар бир техника-ишлатиш омилларининг ташиш таннархига таъсир кўрсатишини таҳлил қилиб чиқамиз. Бунинг учун мазкур (1) формулани таҳлил қилишга қўлланиб, қуйидагича ифодалаймиз:

$$C = \frac{1}{q\gamma_d} \left[ \frac{C_{\text{ўзг}}}{\beta} + \frac{C_{\text{доим}}}{\beta V_T} = \frac{C_{\text{доим}} t_{\text{о-т}}}{l_{\text{юю}}} \right], \quad \frac{\text{тий.}}{\text{ткм}} \quad (2)$$

Ташиш таннархининг автомобиль юк кўтариш қобилияти ва ундан фойдаланиш коэффиценти билан боғлиқлиги. Агар  $q\gamma_d$  микдорларини галма-гал ўзгарувчан, қолган омилларни эса ўзгармас деб қабул қилсак, /2/ формула қуйидаги кўринишга киради:

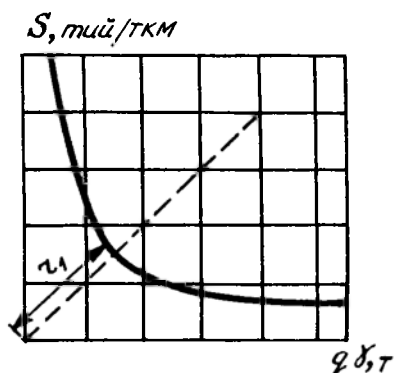
$$C_q(\gamma_d) = \frac{a_1}{q\gamma_d} \quad (3)$$

$a_1$  — бу ерда ўзгармас коэффицент бўлиб, унинг қиймати

$$a_1 = \frac{C_{\text{ўзг.}}}{\beta} + \frac{C_{\text{доим}}}{\gamma V_T} + \frac{C_{\text{доим}} t_{\text{о-т}}}{l_{\text{юю}}} \text{ га}$$

тенг бўлади.

6- расм. Ташиш таннархининг автомобиль юк кўтариш қобилияти ва ундан фойдаланиш коэффициенти ўзгариши билан боғлиқлиги



Чиқарилган боғлиқлик маркази координаталар бошида бўлган тенг томонлама гиперболоа тенгламасидир (6-расм). Гиперболоа кирраси билан координаталар оралиғи  $r_1$  бўлиб, унинг қиймати  $a_1$ га нисбатан мутаносибдир.

Хулоса қилиб шунни айтиш керакки, автомобиллар юк кўтариш қобилияти ( $q$ ) ва ундан фойдаланиш коэффициенти ( $\gamma_d$ ) ҳамда ташиш таннархининг камайиши ўртасида тўғри мутаносиблик бор. Демак, улардан оқилона фойдаланиш зарур. Автомобиллар юк кўтариш қобилияти ва ундан фойдаланиш коэффициенти оширилса, босиб ўтилган ҳар 1 км масофада бажарилган иш миқдори ҳам мутаносиб равишда ошиб боради. Автомобилларнинг ҳар 1 соатда бажарадиган иши оз миқдорда ошади. Чунки бу иккала кўрсаткич ошиши натижасида автомобилларнинг юк ортиш ва тушириш вақтида бекор туриши ҳам бир оз ошади. Бунинг ҳисобига автомобилларнинг 1 соат иш вақтида тўғри келувчи йўл босиш масофаси бирмунча камаяди.

Шу билан бирга ҳар 1 км йўл масофасини босиб ўтиш учун қилинадиган харажатлар шофёрларнинг иш ҳақи ва ёнилғи харажатлари ҳисобига қисман ошади. Бундай харажатлар юк ташиш миқдорига боғлиқ бўлгани учун ҳар 1 ткм транспорт ишини бажариш учун қилинадиган ўзгарувчан харажатларнинг нисбий миқдори камаяди.

Автомобиллар 1 соат ишлаши учун зарур доимий харажатлар миқдори ўзгармайди. Уларнинг 1 ткм га тўғри келадиган миқдори мутаносиб суръатда эмас, балки анча кам даражада камаяди. Булар ҳаммаси биргаликда ташиш таннархини камайитиришнинг зарур омиллари эканлиги далилидир.

Ташиш таннархининг юкли юриш ўртача масофа узунлиги ( $l_{ю-ю}$ ), умум босилган масофадан фойдаланиш коэффициенти ( $\beta$ ) ва автомобиллар техника тезлиги ( $V_T$ ) билан боғлиқлиги. Агар биз /2/ формуладаги  $l_{ю-ю}$ ,  $V_T$  ҳамда  $\beta$  кўрсаткичларидан ҳар бирини галма-гал ўзгарувчан ва бошқа кўрсаткичларни ўзгармас деб қабул қилсак, юқоридаги /2/ тенглама қуйидаги кўринишларга киради:

$$C_{ю-ю} = \frac{a_2}{l_{ю-ю}} + b_2 \quad (4)$$

бунда

$$a_2 = \frac{C_{\text{доим}} t_{0-т}}{q \cdot \gamma_g} \text{ ва } b_2 = \frac{1}{q \gamma_g \beta} C_{\text{юз}} + \frac{C_{\text{доим}}}{V_t}$$

$$C_{V_t} = \frac{a_3}{V_t} + b_3 \quad (5)$$

бунда

$$a_3 = \frac{C_{\text{доим}}}{q \gamma_g \beta} \text{ ва } b_3 = \frac{1}{q \cdot \gamma_g} \left( \frac{C_{\text{юз}}}{\beta} + \frac{C_{\text{доим}} t_{0-т}}{V_t} \right);$$

$$C_\beta = \frac{a_4}{\beta} + b_4 \quad (6)$$

бунда

$$a_4 = \frac{1}{q \cdot \gamma_d} C_{\text{юз}} + \frac{C_{\text{доим}}}{V_t} \text{ ва } b_4 = \frac{C_{\text{доим}} t_{0-т}}{q \gamma_d I_{\text{кю}}}$$

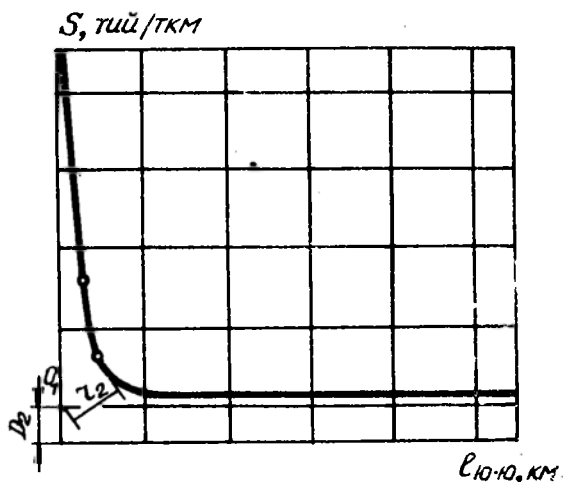
Барча (4,5 ва 6) боғлиқликлар маркази координаталар бошланишидан  $v_2$ ,  $v_3$  ёки  $v_4$  масофа узоклигидан ўтадиган (7-расм) тенг томонлама гипербола тенгламасидир. Гипербола кирраси янги координаталар оралиғи

$$r_2 = \sqrt{2a_2}; \quad r_3 = \sqrt{2a_3} \text{ ва } r_4 = \sqrt{2a_4} \text{ га тенг.}$$

Демак, юкли юришнинг ўртача масофа узунлиги, умум босилган йўл масофасидан фойдаланиш коэффиценти ва автомобиллар техника тезлигининг ошиши билан 1 ткм ташиш таннари анча камайиб боради. Лекин шуни таъкидлаш керакки, халқ хўжалиги нуктаи назаридан иложи бор бўлган ерларда юкли юриш ўртача масофаси оширилмагани маъқул. Чунки бу кўрсаткичнинг оширилиши халқ хўжалиги тармоқлари транспорт харажатлари кўпайишига олиб келади. Умум босилган йўл масофасидан фойдаланиш коэффиценти ошириш билан автомобиллар босиб ўтган ҳар 1 км масофада бажарилган иш миқдори ҳам мутаносиб суратда ошиб боради. Бунинг натижасида ўзгарувчан харажатлар бажарилган ишга нисбатан камаяди. 1 ткм ишни бажаришга қилинадиган доимий харажатлар камайиши автомобилларнинг 1 соатлик иш вақтидаги иш унумдорлигининг ошишига мутаносиб суратда ўзгаради. Автомобилларнинг техника тезлиги оширилса, улар кўп йўл босади ва иш унумдорлиги ошади.

Ҳаракат тезлиги ўзгариши билан 1 км йўл босганда қилинадиган ўзгарувчан харажатлар миқдори ҳам ўзгаради. 1 км йўл босиш учун қилинадиган харажатлар миқдорининг ўзгариш характери автомобилларнинг конструктив ўлчамлари ва қайси шароитларда ишлатилганлигига ҳам кўп жиҳатдан боғлиқдир. Масалан, ГАЗ-51 маркали автомобилда ҳаракат тезлиги соатига 40 км гача оширилганда

7- расм. Ташиш таннархининг юкли юриш ўртача масофа узунлиги ўзгариши билан боғлиқлиги



Ёнилғи сарфларининг камайиши эвазига 1 км йўл масофаси босиш учун қилинадиган ўзгарувчан харажатлар миқдори камаяди. Ҳаракат тезлигини янада ошириш эса ўзгарувчан (ёнилғи) харажатларни кўпайтиради.

Шунга қўра, ГАЗ-51 автомобилида ўртача ҳаракат техника тезлиги тахминан соатига 40 км гача оширилгани ташиш таннархини кескин суратда камайтиради. Чунки юриш тезлиги 40 км гача оширилганда автомобилнинг юк ташиш таннархи 1 км йўл масофаси босиш учун қилинадиган ўзгарувчан харажатлар бўйича ҳам, доимий харажатлар бўйича ҳам камаяди.

Ҳаракат тезлиги янада оширилса, юк ташиш таннархи асосан 1 км йўл харажатларининг камайиши ҳисобига арзонлашади, лекин бунда ўзгарувчан харажатлар ҳам ошиши мумкин.

Бошқа маркали (юк автомобиллари, енгил автомобиллар, автобуслар) автомобилларда уларнинг конструктив хусусиятлари (ҳаракат тезлиги ўзгарганда ёнилғи сарфининг ўзгариши характеристикаси ва бошқалар)га қараб ташиш таннархи тегишлича ўзгариши мумкин.

Автомобилларда олис масофаларга юк ташилаётганда, улар қаттиқ қопламали йўлларда қатнаётганда ҳаракат тезлигини иложи борича оширишга интилиш лозим. Шунда юк ташиш таннархи автомобиллар иш унумдорлигининг кескин ошиши, шунингдек автомобиль транспортга қилинадиган харажатлар миқдорининг камайиши ҳисобига арзонлашади.

Автомобиллар шаҳар шароитида ишлаётганида ҳаракат тезлиги оширилса, уларнинг иш унумдорлиги ошиши ҳисобига юк ташиш таннархи камаяди.

Ташиш таннархининг юк ортиш ва туширишда автомобиллар бекор туриш вақти билан боғлиқлиги. Агар биз (2) формуладаги  $t_0$  миқдорини ўзгарувчан ва бошқа кўрсаткичларни ўзгармас деб қабул қилсак, юқоридаги тенглама қуйидагича кўринишда бўлади:

$$C_t = a_5 t_{0-т} + b_5 \quad (7)$$

бунда

$$a_5 + \frac{C_{\text{доим}}}{q\gamma_d l_{\text{юю}}} \text{ ва } v_5 = \frac{1}{q\gamma_d l_{\text{юю}}} \left( C_{\text{узг.}} + \frac{C_{\text{доим}}}{v_t} \right)$$

Бу чиқарилган боғлиқлик амалда тўғри чизик тенгламасидир (8-расм). Бу тўғри чизик абсцисса ўқиға бурчаги билан ва ордината ўқиға  $v_5$  миқдорда координата бурчагидан юқори ўтади. Демак, юк ортиш ва туширишда автомобилларнинг бекор туриш вақти қанча кўп бўлса, ташиш таннархи шунча қиммат бўлади.

Автомобилларнинг юк ортиш ва тушириш ишларида бекор туриш вақти қисқартирилганда улар босиб ўтган йўл масофаси миқдори ва транспорт ишлари ҳам ортади. Автомобиллар босиб ўтган йўл масофасининг ортиши билан мутаносиб суратда ўзгарувчан харажатлар ҳам кўпаяди, лекин устама харажатлар ўзгармайди. Шунга кўра юк ташиш таннархини камайитириш имкони бўлади.

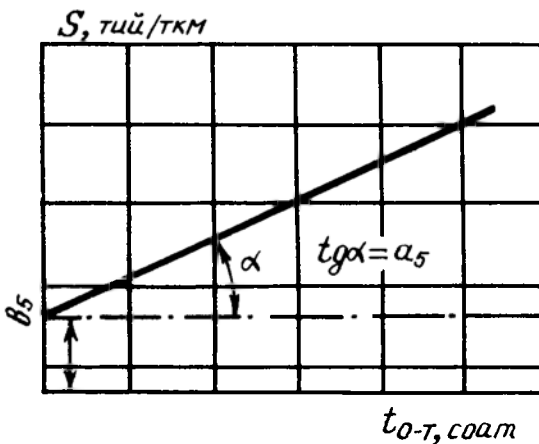
Автомобилларда юк ташиш таннархи уларнинг ишда бўлиш вақти ( $T_n$ ) ўзгариши ҳисобига ҳам камайиши мумкин. Юк ташиш таннархи ҳар ткм иш бажариш учун қилинадиган устама харажатлар камайиши ҳисобига арзонлашади.

Автомобиль транспорти ходимларининг асосий вазифаларидан бири-ташиш таннархини арзонлаштиришдир.

Бунинг учун автомобиллардан фойдаланиш кўрсаткичларининг ҳар бири юк ташиш таннархига хос шароитларга мослаб тузилган жадвалда ифодалаш мумкин.

Мисол учун юк ташиш ўртача масофаси  $l_{\text{юю}}=4$  км бўлган ва қуйидаги асосий техника-ишлатиш кўрсаткичларига эга бўлган:

$V_t=20$  км/соат;  $\beta=0,5$ ;  $\gamma=0,5$ ;  $t_{\text{от}}0,4$ ; соат ва  $q=4$  т ҳамда  $C_{\text{доим}}=40$  тий/соат ва

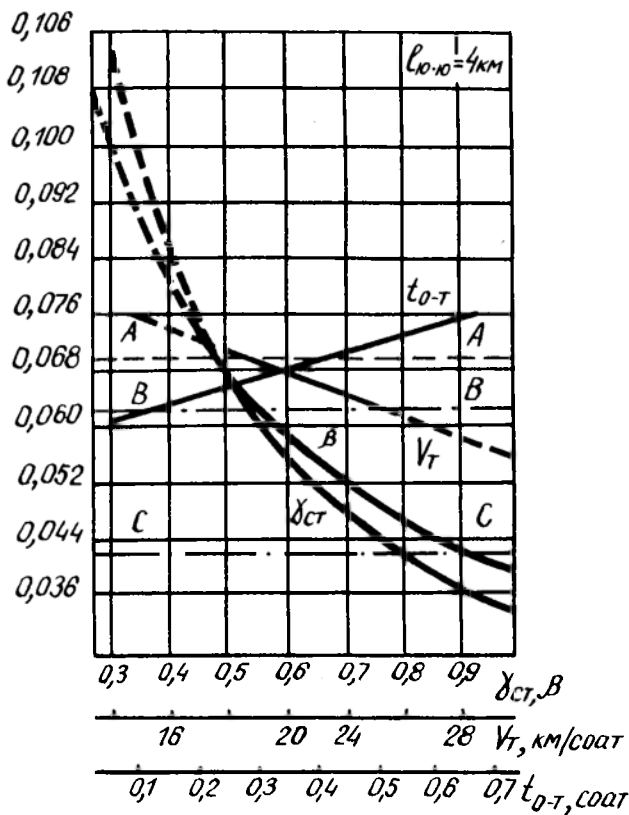


8- расм. Ташиш таннархининг юк ортиш ва тушириш ишларида автомобиль бекор туриш вақти ўзгариши билан боғлиқлиги

$S_{y_{\text{эг.}}}$  -4 тий/км харажатли автомобиль транспорти корхонасига хос жадвал (9-расм)ни тузиб, уни тахлил қиламиз.

Бу жадвалдаги АА чизиғи кўрсатилган ташиш шартларига тегишли таннархни белгиловчи чизиқ. Жадвалдан кўриниб турибдики, берилган шартларга кўра ташиш таннархи ўзгаришига таъсир қилувчи омиллар — юк кўтариш қобилиятидан фойдаланиш коэффициентини ( $\gamma$ ), умум босиб ўтилган масофадан фойдаланиш коэффициентини ( $\beta$ ), юк ортиш ва тушириш вақтида ҳаракатланувчи составларни бекор туриш вақти ( $t_{0-T}$ ) ва ҳаракат техника тезлиги ( $V_T$ ) дир.

Агар ташиш таннархини 6,2 тий/км гача арзонлаштириш мўлжалланса (ВВ чизиғи), бунинг учун умум босиб ўтилган масофадан фойдаланиш коэффициенти  $\beta$  ни 0,575 гача қўтариш ёки автомобилларнинг ҳар бир ташишда юк ортиш ва тушириш вақтини ( $t_{o,r}$ ) 0,1 соатгача камайтириш ёки ҳаракат техника тезлиги ( $V_r$ ) ни 26 км/соат гача ошириш зарур бўлади. Буларнинг ҳаммаси жадвалда ВВ чизиғи билан аниқланади.



10- расм. Ташиш таннархининг корхона шароитлари ўзгаришига хос жадвали

Ташиш таннархнини 4,3 тий/км гача камайтириш зарурлигини жадвалга СС чизиги ўтказиб аниқлаймиз. СС чизиги кесиб ўтган жадвал чизикларига кўра бунинг учун  $\gamma$  ёки  $\beta$  коэффициентларини яхшилаш, ёки бир пайтнинг ўзида бир қанча кўрсаткичларни биргаликда яхшилаш ҳисобига эришиш мумкинлиги аниқланади.

*Автобусларда пассажирлар ташиш таннархнини камайтиришга* автобусларни ишлатиш тезлигини, маршрут бўйича фойдали йўл босиш ҳамда пассажирлар сифимидан фойдаланиш коэффициентларини, иш соатини ошириш ҳисобига эришиш мумкин.

Автобуслардан фойдаланиш кўрсаткичларининг автобусларда пассажирлар ташиш таннархига таъсирини кўриб чиқамиз.

*Автобусларнинг ишлаш тезлиги* уларнинг ишда бир соатда неча километр йўл босганлиги билан ўлланади. Автобусни ишлатиш тезлиги унинг техника тезлигига таъсир қилади. Техника тезлиги автобус конструкциясига, йўлнинг текислигига, қанчалик серкатновлигига, йўлда неча марта тўхташига, маршрут ўрталари ҳамда охирларида қанча вақт тўхтаб ишлашига боғлиқдир.

Автобуснинг шаҳаричи шароитларида ишлаётгандаги тезлиги ташиш таннархига айниқса катта таъсир қилади. Автобусларни ишлатиш тезлигини ошириш билан шофёрлар ва кондукторларга иш ҳақи тўлаш харажатлари деярли кўпаймайди. Чунки уларнинг меҳнатига вақтбаймукофот усули бўйича ҳақ тўланади. Шунинг учун автобусларни ишлатиш тезлиги оширилганда (бошқа кўрсаткичлар ўзгармаган ҳолда) шофёрлар ва кондукторларга қўшимча ажратма билан бериладиган иш ҳақининг салмоғи ишлатиш тезлиги ошишига нисбатан мутаносиб суръатда камаяди. Бундан ташқари, 1 пасс. км га тўғри келадиган устама харажатлар ҳам қисқаради.

Доимий харажатларнинг умумий миқдори (шофёрлар ва кондукторларнинг иш ҳақлари ҳамда устама харажатлар миқдори) автобус транспортини сақлаш ва ишлатиш учун қилинадиган жами харажатларнинг 55—65 фоизини ташкил этишини назарда тулганда уларнинг пассажирлар ташиш таннархига таъсири шубҳасиз катта эканлиги яққол кўринади. Автобусни ишлатиш тезлигини шаҳар шароитларида бир фоиз ошириш доимий харажатларнинг бир фоиз камайтишини таъминлайди ва 1 пассажир-км таннархни 0,5—0,6 фоиз арзонлаштиришга ёрдам беради.

Шаҳардан ташқари ва шаҳарлараро пассажирлар ташишда автобусларни ишлатиш тезлиги ташиш таннархига анча таъсир қилади. Чунки автобуслар жуда катта тезликда қатнаши, бинобарин, бир кечакундузда кўп йўл босиши сабабли 1 пасс. км таннархидаги иш ҳақи ҳамда устама харажатлар салмоғи анча кам бўлади.

Автобусларни ишлатиш тезлигини уларнинг техника тезлигини орттириш ҳамда автобусларнинг тўхташ жойларида туриш вақтини қисқартириш ҳисобига ошириш мумкин. Бу икки кўрсаткич қатнов қанчалик ўзгараётганини, пассажирлар оқими кўп-озлиги ва бошқа шароитлар таъсирида иш куни давомида ҳар соатда ўзгариши мумкин. Шунинг учун тезликни иш куни давомида соатлаб тоифалаш, шаҳарлараро пассажир ташилаётганида эса бошқа тур транспортлар

қанчалик тўлгани ҳамда йўл шароитларига қараб автобусларни катнов участкалари бўйича тоифалаш уларни ишлатиш тезлигини оширишнинг энг мақбул йўлларида хисобланади.

*Маршрут бўйича йўл босишдан унумли фойдаланиш коэффициенти* маршрут бўйича босилган йўлнинг автобус ўтган жами (автобуснинг нолинчи катнови, яъни автопаркдан маршрут бошигача босилган йўлни ҳам қўшиб) йўлга нисбати билан ўлчанади

$$\beta = L_m / L_m + L_o$$

бунда

$L_m$  — автобуснинг маршрут бўйича иш куни давомида босиб

ўтган йўли, км;

$L_o$  — автобуснинг нолинчи катнови, км.

Автобусларнинг нолинчи катновини камайтириш билан бу коэффициентни ошириш мумкин. Нолинчи катнов унумли эмас, лекин йўлни босиб ўтиш учун барча моддалар бўйича харажат қилинади. Шунинг учун нолинчи катновларни камайтириш билан автобус паркини сақлаш ва ундан фойдаланиш харажатларини камайтириш, бинобарин, автобусларда пассажирлар ташиш таннархини арзонлаштириш мумкин бўлади.

Нолинчи катновлар автобус транспорти корхоналарини шаҳарларда тўғри жойлаштириш, катнов йўлларини автобус транспорти корхоналари орасида оқилона тақсимлаш, шунингдек автобуснинг йўлда учрайдиган пассажирлар билан тўлиб келиши ҳисобига қисқартириш мумкин.

Автобуслар техника жиҳатдан ёмон тайёрланиши оқибатида бир қанча ҳолларда нолинчи катновлар қўпайиб кетиши мумкин. Техника жиҳатдан ёмон тайёрланган автобуслар техника нуқсонларини бартараф этиш учун иш куни давомида автомобиль транспорти корхоналарига қайтиб келиб, яна ишга чиқишга мажбур бўлади. Бу эса пассажирлар ташиш таннархининг ошишига сабаб бўлади.

Автобусларнинг пассажир сигимидан фойдаланиш коэффициенти, яъни пассажирлар билан тўлиш коэффициенти пассажир-километр ҳисобида бажарилган иш микдорининг пассажирлар ўрни тўлиб бажарилиши мумкин бўлган пассажир-километр сонига нисбати билан аниқланади.

*Автобусларнинг пассажир сигимидан фойдаланиш коэффициенти* автобусларда пассажир ташиш таннархига ҳал қилувчи таъсир кўрсатади. Пассажир сигимидан фойдаланиш коэффициенти ўзгарганида автобус транспортини ишлатиш харажатлари ўзгармайди, автобуснинг иш унуми эса пассажирларга тўлиш коэффициентига тўғри мутаносибликда ўзгаради.

Пассажирлар сигимидан фойдаланиш коэффициенти ошиши билан 1 пасс. км таннархи ҳам камаяди. Автобусларнинг сигдирувчанлигидан фойдаланиш бир қанча омилларга боғлиқдир.

1. Автобусларнинг маршрут бўйича қатнаш жадвалини иш куни давомида маълум пассажирлар оқими ва вақтига мослаб тузиш керак. Пассажирлар оқими иш куни давомида бир неча марта ўзгариб туришини назарда тутиб, она шу маршрут бўйича қатнайдиган

автобуслар сонини, улар орасидаги интервални тегишли тартибга солиб бориш зарур. Маълум вақт ичида қатнаётган автобуслар сони аҳолининг талабига мос бўлиши керак.

2. Автобусни пассажирлар билан тўлдириш коэффициенти кўп жиҳатдан автобуснинг сигдирувчанлигини тўғри танлашга боғлиқдир. Автобуснинг сигдирувчанлиги ҳар қайси маршрутда пассажирлар оқимига мос бўлиши керак. Чунончи, шаҳаричи шароитларида пассажирлар кўп қатнайдиған маршрутларда катта сигимли автобуслардан фойдаланилгани маъқул. Пассажирлар унчалик кўп бўлмайдиган маршрутларда пассажирлар оқимига яраша кичик сигимли автобуслар қатнагани яхши.

3. Автобусларнинг пассажирлар сигдирувчанлигидан фойдаланиш даражасини оширишда автобусларнинг қатнаш маршрутини тўғри танлаш катта аҳамиятга эгадир. Маршрутлар пассажирлар оқимини ўрганиш маълумотларига асосланиб ишлаб чиқилиши, пассажирлар оқимининг йўналиши ва уларнинг катта-кичиклигига мос бўлиши керак.

4. Шаҳарлараро ва шаҳардан ташқаридаги маршрутларда автобусларнинг пассажирларга тўлиши йилнинг турли фаслларида ҳар хил бўлади. Шунинг учун автобусларнинг қатнов жадвали йил фасли, ҳафта кунлари, иш куни давомининг турли соатларида турлича бўлиши керак.

5. Автобусларнинг пассажирларга тўлиш даражасига автобуслар қанчалик мунтазам қатнаётгани, шунингдек маршрутда пассажирларнинг автобусга чиқиб-тушишлари учун тўхташ жойларини тўғри белгилаш ҳам катта таъсир қилади.

6. Шаҳардан ташқари ва шаҳарлараро маршрутларда билет сотишни яхши ташкил этиш, автобуслар жўнайдиған вақтни пассажирларга ўз вақтида маълум қилиб туриш, автобуслар жўнайдиған ва етиб келадиган охириги жойларда яхши автобус вокзаллари ва станциялари бўлиши автобусларнинг пассажирларга ҳамиша яхши тўлишига ёрдам беради.

Автобусларнинг иш куни давоми қанча белгилангани ҳам 1 пасса. км таннархига таъсир қилади. Автобуслар иш куни давомининг узайтирилиши билан унинг қатнов масофаси кўпаяди ва ишлатиш кўрсаткичлари ўзгармагани ҳолда босиб ўтилган йўлга нисбатан иш унумдорлиги ошади.

Автобуснинг иш куни ошиши билан автобус шофёрлари ва бошқа ўзгарувчан харажатлар кўпаяди. Фақат устама харажатлар ўзгармайди, шунга кўра автобусларда пассажирлар ташиш таннархи анча арзонлашади. Лекин автобуснинг бутун иш куни давомида ҳамиша пассажирлар учраб турган тақдирдагина автобус иш куни давомини узайтириш лозим. Пассажирлар оқими мавжуд бўлмаса, автобус иш куни давомини узайтириш пассажирлар ташиш таннархининг қимматлашишига олиб келиши мумкин.

Автобуснинг иш куни давоми пассажирлар оқимининг характерига қараб белгиланиши автобуслар қатновининг турли маршрутларда турлича бўлишини тақозо этади.

Автомобиль транспорти корхоналарига режа бўйича белгиланган иш куни давомига албатта амал қилиш зарур. Кўпгина автомобиль

транспорти корхоналарида автобусларнинг маршрутга чиқариш жадвалига риоя қилинмаслиги, маршрутларда бекор туриб қолиш ҳамда техника сабабларига ва бошқа ташкилий камчиликларга кўра паркка барвақт қайтиб келиши натижасида иш вақтининг анча қисми беҳуда сарфланиб, мазкур кўрсаткич бажарилмай қолади. Юқорида кўрсатиб ўтилган камчиликлар шофёрлар ва кондукторларнинг иш ҳақи ва бошқа ўзгарувчан харажатларга, автобуслар иш унумининг пасайишига, оқибатда пассажирлар ташиш таннархининг ошиб кетишига олиб келади.

*Таксомотор (енгил автомобиллар)да пассажирлар ташиш таннархи* биринчи навбатда ҳақ тўланадиган йўлдан фойдаланиш коэффицентини ошириш ҳисобига камайтирилиши мумкин. Ҳақ тўланадиган йўлдан фойдаланиш коэффицентини ошса, таксининг умумий босган йўли ўзгармагани ҳолда ўзгарувчан харажатлар суммаси ўзгармайди. Ўзгарувчан харажатларнинг таксилар ташиш таннархидаги салмоғи катта бўлгани сабабли ҳақ тўланадиган ҳар 1 км таннархи сезиларли даражада камаяди. Лекин ҳақ тўланадиган йўлдан фойдаланиш коэффицентини ошиши билан таксининг босиб ўтган умумий йўли камаймаган тақдирдагина ташиш таннархи камайиши мумкин.

Агар шофёр ҳақ тўланадиган йўл коэффицентини ошираман деб, таксига талаб кўп бўлган тўхташ жойларига бормасдан, бир жойда пассажирларни пойлаб тураверса, таксининг иш унуми камайиб кетади ва ташиш таннархи ошиб боради.

Таксининг иш куни қанчага мўлжаллангани ҳам таксиларда пассажирлар ташиш таннархига таъсир қилади. Бу кўрсаткич қанча бўлиши кераклиги пассажирлар оқимига қараб белгиланиши лозим. Таксининг иш куни ҳаддан ташқари узайтириб юборилса, пассажирлар бўлмаслиги натижасида таксиларнинг бекор қолиши оқибатида ҳақ тўланадиган ҳар 1 км таннархи ортиши мумкин. Бинобарин, шофёрларнинг ҳақ тўланадиган ҳар 1 км учун оладиган иш ҳақи ҳам кўпаяди.

*Ҳаракатланувчи составларнинг техника тайёрлигини яхшилаш ва автомобилларни ишга чиқариш коэффицентини ошириш ҳисобига автомобилларда ташиш таннархини камайтириш.* Ҳаракатланувчи составлар техника тайёрлигини яхшилаш автомобилларни ишга чиқиш коэффицентини яхшилашга ёрдам беради. Шунга яраша ҳаракатланувчи составларнинг иш унумдорлиги ошади.

Автомобиллар босиб ўтган йўлга мутаносиб суръатда ўзгарувчан харажатлар (ёнилғи ва мойлаш материаллари харажатлари, автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва уларни тузатиш харажатлари, автомобиль шиналари, амортизация ажратмалари) ҳам ошади. Автомобилларнинг ишлаш вақти ошиши билан шофёрлар ва кондукторларнинг иш ҳақи харажатлари ҳам тегишлича ошади. Фақат устама харажатларгина ўзгармайди. Бинобарин, ҳаракатланувчи составларнинг техника тайёргарлиги ошганида автомобилларни ишга чиқариш коэффицентини ошади ва устама харажатлар салмоғи камайиши эвазига ташиш таннархи арзонлашади. Чунончи, юк автомобиль транспортига сарфланаётган устама харажатлар тахминан 14 фоизни ташкил

этгани ҳолда автомобилларни ишга чиқариш коэффициентини ақалли 1 фоиз ошириш билан ташиш таннархи 0,14 фоиз арзонлашиши мумкин.

Автомобиль паркининг техника тайёрлиги коэффициенти автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва уларни тузатишнинг илғор усулларини жорий қилиш ҳисобига оширилиши мумкин. Бу масалада 2-техника хизмати кўрсатишни ташкил этиш усули катта аҳамиятга эгадир. ТХК-2 боши берк (тупик) жойларда бажарилганда автомобиль ҳар қайси техника хизмати кўрсатиш вақтида 1—2 кунла бекор туради. Юк автомобиллари 12 000 км йўл босгани ва бир суткадаги ўртача босган йўли 250 км га етганидан кейин ТХК-2 амалга оширилаётганида автомобиль ана шундай техника хизмати учун 48 иш кунидан кейин қўйилади. Автомобиль ТХК-2 да бир кун бекор турганида умумий вақт балансининг тахминан 2,0 фоизини йўқотади. ТХК-2 тунги сменаларда амалга оширилганда автомобилнинг иш унумдорлиги 2,0 фоизгача оширилиши мумкин. Демак, бунда ташиш таннархи ҳам камаяди.

Автомобилларга техника хизмати кўрсатиш узлуксиз усулда ташкил этилганида ТХК-2 ни тунги сменаларда амалга ошириш мумкин бўлади.

Автомобилларга техника хизмати кўрсатиш юқорида айтиб ўтилган усуллар билан бажарилса, автомобилларнинг бекор туриш вақти қисқаради, техника хизмати кўрсатиш сифати ошади ва бажарилаётган ишлар қиймати арзонлашади. Натижада автомобилларнинг жорий тузатишлар вақтида бекор туриш вақти анча қисқаради, бинобарин, ҳаракатланувчи составларнинг техника тайёрлиги анча ошади.

Автомобилларнинг жорий тузатишлар вақтида бекор туришини агрегатлар ва агрегат-участкалар усулини қўллаш эвазига анча қисқартириш мумкин.

*Автомобилларда ташиш таннархини ҳаракатланувчи составларни ишлатишдаги моддий харажатларни камайтириш ҳисобига арзонлаштириш.* Ўзгарувчан харажатлар автомобилларда ташиш таннархида катта салмоқни: юк автомобиль транспортида қарийб 57 фоиз, автобусларда деярли 55 фоиз ва таксиларда 44 фоизни ташкил этади. Шунинг учун ўзгарувчан харажатлар миқдорини камайтириш ҳар қайси модда бўйича алоҳида ўтказилиши лозим.

Ёнилғи ҳаракатланувчи составларнинг техника ҳолатини яхшилаш ҳисобига тежалиши мумкин. Барча агрегат ва асбоблар тўғри созланса ва автомобиль ҳамиша яхши ҳолатда бўлса, ёнилғи кам сарфланади. Ёнилғи сарфланишига шофёрларнинг малакаси ҳамда автомобилларни бошқариш усули ҳам таъсир қилади.

Ёнилғи йўл копламасининг аҳволи, транспорт катновининг тигизлик даражаси, маршрут масофаси ва бошқа иш шароитларига қараб ҳар бир маршрутга алоҳида белгиланган ёнилғи сарфлаш меъёрларини жорий қилиш йўли билан ҳам тежалиши мумкин. Автомобиль транспорти корхоналарида ёнилғи бериш ва уни ҳисобга олиб бориш ишлари яхши ташкил этилганда ҳам ёнилғини иқтисод қилса бўлади.

Ёнилғи сарфини ҳисобга олганда автомобиль йўлга чиқиб келаётгани ва қайтиб келганида ёнилғи борлигини кунда текшириб туриш билан ҳисоб-китоб қилиб бориш мумкин. Шу асосда ҳар куни ҳар қайси автомобиль қанча ёнилғи сарфлагани таҳлил қилиб борилади ва ёнилғи ортиқча сарфланган тақдирда дарҳол тегишли чоралар кўрилади.

Мойлаш материаллари қандай сарфланаётганини мунтазам ва қатъий назорат қилиб бориш мойлаш материалларининг анча кам сарфланишига ёрдам беради.

Автомобиль шиналари харажати (ейилиши ва тузатиш) ни камайтириш катта аҳамиятга эгадир. Чунки бу харажатлар ташиш таннархида талайгина салмоқни ташкил этади. Шиналар сарфи, аввало, техника жиҳатдан тўғри ишлатиш, меъёردаги босимни таъминлаш, автомобилнинг юриш қисмларини тўғри созлаш, ғилдиракларни ўз вақтида алмаштириб туриш, автомобилни усталик билан ҳайдаш ва бошқалар ҳисобига камайтирилиши мумкин. Автомобиль шиналаридан фойдаланиш кўп жиҳатдан шофёрга боғлиқ бўлгани учун мавжуд низомга кўра, шофёр (шунингдек автомобиль транспорти корхонасининг шиналарга қараш ишларига алоқаси бўлган бошқа ходимлар) шиналарни қанча тежаганига қараб мукофот олади. Шунинг учун бу тартибни амалга оширишда автомобиль транспорти корхоналарида ҳар қайси шина қанча йўл босгани ва уни тузатиш учун қанча харажат қилингани қатъий ҳисоб-китоб қилиб борилиши керак.

Жорий тузатишларга қилинадиган харажатларни камайтириш билан талайгина маблағ тежаш мумкин. Техника қаровларини узлуксиз усулда ўтказиш ва механизациялаш билан харажатларни тежаш мумкин. Ишлар ҳажмини, яъни техника қаровлари сонини камайтириш автомобилларнинг жуда кўп ейилишига ва натижада тузатишлараро йўл босиш камайиб кетишига, оқибатда тузатиш харажатлари кўпайишига олиб келиши мумкин.

Жорий тузатиш харажатларини барча турдаги техника хизмати кўрсатишларни ўз вақтида ташкил этиш, тузатиш ишларини юқори сифатли бажариш билан камайтирса бўлади.

Шуни назарда тутиш керакки, техника тадбирларини ўз вақтида бажармаслик техника хизмати кўрсатиш ва тузатиш ишларида эришилган тежамни, ҳаракатланувчи составларнинг тузатишлараро йўл босишини камайтириб, автомобилларнинг техник камчилик ва нуқсонлари сабабли бекор туриб қолиш ҳолларини кўпайтириб юборади.

*Ташиш таннархини ишчилар меҳнатини пухта ташкил этиш ҳамда иш ҳақи системасини яхшилаш ҳисобига камайтириш.* Ҳаракатланувчи составлар билан транспорт ишини бажариш, уларга техника хизмати кўрсатиш ва тузатиш шофёрлар, тузатувчи ишчилар, маъмурий-техника ходимларидан кўп меҳнатни талаб қилади. Чунончи, 4 т гача юк кўтарадиган битта юк автомобилени ишлатиш учун йирик автомобиль транспорти корхоналарида бир йилда қарийб 8000 киши-соат меҳнат сарфлашга тўғри келади. 100 ткм транспорт ишини бажариш учун 8—9 киши-соат иш сарфланади.

Шофёрларнинг автомобиль транспорти корхоналарида ишлаётган барча ходимлар сонига салмоғи тахминан 75—78 фоизни ташкил этади. Шунга кўра ташиш таннархида иш ҳақининг салмоғи каттадир. Бу юк автомобили транспортида яқин 30 фоизни ва таксомоторларда қарийб 45 фоизни ташкил этади. Шунинг учун иш ҳақи автомобилларда юк ва пассажирлар ташиш таннархи миқдорини кўп жиҳатдан белгилаб беради. Иш ҳақи миқдори камайтирилса, ташиш таннархи арзонлашади. Бунинг учун автомобиль транспорти ходимлари ва аввало шофёрлар, кондукторлар ва техника хизмати кўрсатувчи, тузатувчи ишчиларнинг меҳнат унумдорлигини ошириш зарур.

Шофёрларнинг меҳнат унумдорлиги автомобилларнинг иш кўрсаткичларини яхшилаш ва иш вақтининг беҳуда сарфланишини камайтириш эвазига оширилиши мумкин. Шофёрлар иш вақтининг қанча беҳуда сарфланганини аниқлаш учун улар иш вақтини таҳлил қилиш, яъни иш вақтининг қанча қисмидан бевосита йўлда фойдалангани ва иш вақтининг қанчаси йўлдан ташқари ишларга (техника хизмати кўрсатиш ва тузатиш, резервда бўлиш, ҳар хил сабаблар билан бекор туриш) сарф бўлганини аниқлаш керак. Шофёр иш вақтидан қанчалик яхши фойдаланганини аниқлаш учун унинг йўлда бандлик коэффициентини қўлланиш тавсия этилади. Бу коэффицент шофёр йўлда бўлган соатларнинг табель бўйича соатлар сонига нисбатини ифодалайди.

Масалан, юк автомобилнинг шофёри бир ойда ҳаммаси бўлиб 170 соат ишлаб, шундан  $\frac{155}{170}$  соат йўлда бўлган дейлик. У вақтда йўлда бандлик коэффиценти  $\frac{155}{170}=0,91$  ни ташкил этади. Демак, шофёр иш

вақтининг қолган 9 фоизини ёки 15 соатини гаражда ўтказган ёки бекор турган.

Бу коэффицентни ошириш катта аҳамиятга эгадир. Чунки у ошса, шофёрнинг йўлда қилган иши, бинобарин, транспортнинг иш унуми кўпаяди.

Техника хизмати кўрсатишни янада яхшироқ ташкил этиш ва гараж ичида қилинадиган ишларни механизациялаш билан ташиш таннархини камайтириш мумкин. Чунки бунда тузатиш ва техника хизмати кўрсатувчи ишчиларга қилинадиган меҳнат харажатлари, бинобарин, иш ҳақларининг нисбий ўрни камаяди.

Автомобиль 1000 км йўл босганида киши-соат ҳисобида қилинган харажатлар тузатиш ва техника хизмати кўрсатувчи ишчилар меҳнати қай даражада ташкил этилганини ифодалайдиган кўрсаткич ҳисобланади.

ТХК-2 ва ТХК-1 ларда узлуксиз усулларни, тузатишда агрегатлар ва агрегат-участка усулини жорий қилиш жойларни ихтисослаштиришга, автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва уларни тузатиш ишларини механизациялаш ҳамда қисман автоматлаштиришга имкон беради.

*Ташиш таннархини устама харажатларни камайтириш ҳисобига арзонлаштириш.* Маъмурий-бошқарув ва умум ишлаб чиқариш харажатлари транспорт бажарган иш таннархининг 14 фоизидан 17 фоизигача қисмини ташкил этади. Бундай харажатлар ташиш жараёнига бевосита боғлиқ бўлмай, бавосита харажатларга киради.

Устама харажатлар ҳаракатланувчи составларнинг иш куни давоми ва босиб ўтган йўлига бевосита боғлиқ эмас.

Устама харажатлар микдори ҳаракатланувчи составлар сони, ҳудуд автомобиль транспорти корхонасининг техника билан қуролланганлик даражаси, штат таркиби ҳамда бошқа ташкилий омиллар билан боғлиқдир. Устама харажатлар автомобиль транспорти корхоналари ҳамда улар айрим бўлақларини йириклаштириш, маъмурий-бошқарув ходимлари сонини қискартириш, молия интизоми устидан назоратни кучайтириш ва бошқа тадбирлар ҳисобига камайтирилиши мумкин.

Автомобиль транспорти корхоналарининг ҳисоботларида ишчиларга жароҳатлангани учун тўланган нафакалар, жарималар, тўловлар, шартномадаги мажбуриятлар бажарилмагани каби ўринсиз харажатлар учраб туради. Бундай ўринсиз харажатлар автомобиль транспорти корхоналарида ҳар бир ходимнинг топширилган ишга шахсий жавобгарлигини ошириш йўли билан бартараф этилиши лозим. Бошлиқлар, диспетчерлар, тафтишчилар ва билет текширувчиларга сарфланадиган харажатлар пассажирларга хизмат кўрсатадиган автомобиль транспорти корхоналаридаги устама харажатларнинг талайгина қисмини ташкил этади. Йўлда ишлайдиган ишловчилар харажатлари марказий диспетчерлик хизматини пухта ташкил этиш, автомобиллар ишини ҳисобга олишни автоматлаштириш эвазига камайтирилиши мумкин.

Гаражичи ишлари механизациялаштирилганда механик қурилмалар, жиҳозлар ва бошқаларни сақлаш ҳамда уларни ишлатиш учун сарфланадиган харажатлар бирмунча қўпайиши мумкин. Лекин бу иш ҳақи фондининг камайиши ва меҳнат унумдорлигининг ошиши ҳисобига ташиш таннархининг камайишига яхши таъсир этади.

## **10-Б О Б. ЮК ВА ПАССАЖИРЛАР ТАШИШ ТАРИФЛАРИ**

### **1. НАРХ БЕЛГИЛАШ АСОСЛАРИ ВА ТРАНСПОРТ ТАРИФЛАРИГА ТАЛАБЛАР**

Ишлаб чиқаришда ҳўжалик юритиш механизмини ривожлантиришнинг асосий тадбирларидан бири маҳсулот улгуржи (кўтара) нархи ва транспорт тарифларини такомиллаштиришдир.

Тарифларни ривожлантиришнинг назарий ва амалий масалалари, юк ташиш ҳамда бошқа хизматлар учун тариф (қатъий нарх)лар белгилаш тармоқ иқтисодиётининг муҳим таркибий қисмидир.

Ижтимоий ишлаб чиқариш самарадорлигини ошириш масалалари, фан-техника тараққиётини жадаллаштириш, ҳокимиятнинг sanoat, қишлоқ ҳўжалиги, транспортни ривожлантириш бўйича тутган йўли нархларни режали равишда такомиллаштиришни тақозо этади.

Ҳозирги давр иқтисодиётини бошқаришнинг негизи бўлмиш тўла ҳўжалик ҳисоби, ўз харажатларини ўзи қоплаш, ўзини-ўзи маблар

билан таъминлаш асосларини жорий этишда улгуржи нархлар ва барча хил ташиш ва транспорт хизматлари учун тарифлар белгилашнинг аҳамияти жуда каттадир.

Нархларни тўғри белгилаш давлат иқтисодий ва социал сиёсатининг, ҳўжаликни оқилона юритиш, жамиятнинг иқтисодий ва социал масалаларини тўғри ҳал қилишнинг муҳим воситаларидан биридир.

Тўла ҳўжалик ҳисоби ва ўзини-ўзи маблағ билан таъминлашни жорий қилишда тарифлар транспорт корхоналарининг юк ташиш харажатларини камайтиришга, юк ташишнинг сифат кўрсаткичларини (ўз вақтида ташиш, ташиш тезлиги, юкларни тўла-тўқис етказиб бериш, пассажир транспортда ҳаракат мунтазамлигини таъминлаш, пассажирларга қулай шароитлар яратиш ва шу кабилар) яхшилашга, белгиланган ташиш планларини бажариш учун шарт-шароитлар яратишга, халқ ҳўжалиги ва аҳолининг юк ташишга бўлган эҳтиёжини тўла ва сифатли қондиришга рағбатлантириш зарур.

Олинадиган даромад, фойда, нисбий фойдалилик даражаси бевосита юк ташиш ҳажми ва сифатига, унинг ишончли бажарилишига, шу билан бирга тарифлар даражасига боғлиқдир. Ишлаб чиқариш самарадорлигининг умумлаштирувчи муҳим кўрсаткичларидан бири кўпроқ фойда олиш бўлиб, у ишчиларни корхона ишини яхшилашга ва ўз реал даромадларини оширишга рағбатлантиради. Лекин жамият фойданинг қайси йўл билан, ниманинг ҳисобига ва қандай шароитларда олинишига бефарқ қарай олмайди. Фойдани оширишнинг асосий йўли маҳсулот таннархини пасайтириш ва иш унумдорлигини оширишдир.

Иқтисодиётга ягона комплекс нарх системаси хос бўлиб, у ўз ичига корхона ва саноат маҳсулоти улгуржи нархларини, қишлоқ ҳўжалиги маҳсулоти харид нархларини, транспорт ва ҳар хил хизматлар учун тарифларни, чакана ва ҳоказо нархларни олади. Одатда ҳўжалик ҳисобидаги корхона маҳсулотининг нархи шу тармоқ ҳар бир маҳсулотининг пландаги таннархи ва соф фойда олиш меъёрига асосланган ҳолда белгиланади. Охирги кўрсаткич эса корхонанинг соф даромадини ташкил этади.

Нарх даражаси шу маҳсулот турини ишлаб чиқаришга қилинган харажатларни қоплаши билан бирга белгиланган миқдорда давлат солиқлари, мўлжалланган иқтисодий рағбатлантириш фонди учун етарли миқдорда фойда олинишини ҳисоблаб белгиланиши лозим.

Ҳўжалик юритишни бу усулда ташкил қилишда транспорт тарифлари юк ва пассажирлар ташишга сарфланадиган зарурий ижтимоий харажатларнинг планли меъёри хизматини ўтайди. Тарифлар улгуржи нархларнинг бир тури бўлиб, уларнинг барча хусусиятларини ўз ичига олади.

Транспорт маҳсулотни ишлаб чиқариш жойидан истеъмолчига етказиб бериб, ишлаб чиқариш жараёнини тугаллайди. Бу жараён натижасида тайёр маҳсулотни ишлаб чиқаришга қилинган харажатларга ташишга сарфланган жонли ва моддийлашган меҳнат харажатлари қиймати ҳам қўшилади. Шундай қилиб, истеъмолчига

етказиб берилган маҳсулот нархи уни ишлаб чиқариш нархига нисбатан транспорт харажатлари ҳисобига қимматлашади.

Маҳсулот ишлаб чиқариш учун қилинган харажатлар улгуржи нархларда ўз аксини топиши билан бирга, барча хил маҳсулотлар умумий таннархи ва унинг моддалари бўйича калькуляция қилишда илғор усулларда фойдаланишни тақозо этади. Директив ҳужжатларда белгиланадиган фойда микдори юқори бўлиши учун ишлаб чиқариш самарадорлигини ошириш, маҳсулот таннархини арзонлаштириш ва меҳнат унумдорлигини ўстириш зарурлиги доимо таъкидланади.

Таннарх бўйича айрим моддаларда харажатлар микдорини тўғри белгилаш тасдиқланаётган улгуржи нарх ва тарифларнинг тўғри асосланганлигини белгилабгина қолмай, кўп жиҳатдан корхоналарнинг ишлаб чиқарилаётган маҳсулотга қилинадиган харажатларни камайтиришга интилишида ҳам катта роль ўйнайди. Хўжалик ҳисоби муносабатларининг ривожланиши ва такомиллашиши натижасида маҳсулот таннархи харажатлари таркиби ўзгаради ва улгуржи нархларни планлаштиришда буни инобатга олиш лозим. Улгуржи нархлар таркибининг ўзгариши амалдаги хўжалик ҳисоби механизмида фойда қандай вазифани бажараётганлигини кўрсатса, яъни хўжалик ҳисобидаги корхоналарнинг самарадорлик кўрсаткичи бўлиб хизмат қилса, иккинчи томондан, корхонанинг айрим харажатларини маблағ билан таъминлаш манбаи бўлиб ҳам хизмат қилади.

Чакана нархлар саноатдаги улгуржи нархлар устига қўйиладиган улгуржи ва чакана савдо қилиш харажатлари микдори ҳамда баъзи устамалар билан фарқланади. Чакана нархлар умумий методологик кўрсатмалар ва қонун-қоидалар асосида давлат томонидан заруриятга қараб тартибга солиб турилади. Чакана нархларни белгилаш қонун-қоидалари пассажирларни автомобилларда ташиш тарифлари даражасини белгилашда ҳам асос қилиб олинган. Буни биз айрим сабабларга кўра шаҳаричи автобус маршрутларида пассажирлар ташишда кўрилаётган зиёнларнинг бир қисмини ташишнинг бошқа турларида жуда катта фойда олишга мўлжалланган чакана нарх (тариф)лар белгилаш билан қопланишида кўрамиз.

Транспорт тарифлари халқ хўжалигининг қуйидаги асосий масалаларини тўғри ҳал қилишга ёрдам бериши лозим: саноатни хом ашё манбаларига яқинлаштириш, янги ноҳияларни ривожлантириш ҳисобига мамлакат ишлаб чиқариш кучларини оқилона жойлаштириш; транспортнинг барча турларида бажарилиши лозим бўлган юк ташиш ишларини улар ўртасида оқилона таксимлаш; ҳаракатланувчи составлардан тўлиқ фойдаланиш; юкларни ҳаддан ташқари узок масофаларга ташишга барҳам бериш; бўш, яъни юксиз ёки пассажирларсиз қатнашларни имкони борича қисқартириш; транспортни тўлиқ хўжалик ҳисобига ўтказиш; мамлакат ноҳия (ўлка)лараро иктисодий алоқаларни ривожлантириш.

Транспортнинг барча турларида ташиладиган маҳсулотлар амалда бир-бирига жуда яқин ва ўхшашлигига қарамай, уларни ташиш харажатлари ҳар хилдир, чунки бундай харажатлар ташиш масофаси-

га, жонли ва моддийлашган меҳнатдан фойдаланиш даражаси, корхоналарнинг техника билан жиҳозланганлиги, меҳнат унумдорлиги ва бошқа бир қатор омилларга кўра бир-биридан фаркланади. Шунинг учун транспортнинг барча турларига белгиланган ягона тарифлар системаси йўқ.

Маҳсулотни ишлаб чиқарувчидан истеъмолчига етказиб бериш билан боғлиқ меҳнат сарфлари ёки ижтимоий ишлаб чиқариш харажатлари юк ташиш транспорт тарифлари даражасини белгилашга асос бўлади. Шунинг учун транспорт турларининг ҳар бирида тарифлар белгилашда сарфланган ҳақиқий меҳнат ва маблағ ҳажми асос қилиб олинади. Тарифлар белгилашда бу шартга амал қилиш маҳсулотларни ташиш билан боғлиқ ижтимоий ишлаб чиқариш харажатларини тартибга солиш ва улар қийматини анча қискартириш имконини беради.

Транспортда юк ташиш тарифларини белгилашда тармоқ таннархининг пландаги ўртача даражаси асос бўлади. Бундай таннарх белгилашда замонавий фан ва техника ютуқларини жорий этиш, ёнилғи, мойлаш ва бошқа материаллар ҳамда пул маблағларини сарфлашнинг илғор меъёрларини татбиқ этиш ҳисобига меҳнат унумдорлигини оширишнинг план топшириқлари асос қилиб олиниши лозим.

Автомобиль транспортида юк ташиш ягона тарифларини ишлаб чиқишда умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналари ҳамда бошқа бошқармаларга қаршли илғор корхоналарнинг юк ташиш таннархлари асос қилиб олинган.

Ҳаракатланувчи составларнинг юқори техника-ишлатиш кўрсаткичлари ва ташиш таннархи паст бўлган автокорхоналар кўрсаткичлари асосида белгиланган тарифлар айрим бошқармаларга қаршли майда автомобиль хўжаликларида зарурий нисбий фойдалиликни таъминламайди. Шу сабабли белгиланган ягона юк ташиш тарифлари майда автомобиль хўжаликларини йўқотишга ва умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналарини барпо этишга ёрдам беради.

Транспорт хизматлари учун тарифлар белгилашда уларнинг ўртача қиймати қуйидаги харажатларни қоплашга имкон бериши керак:

- ҳаракатланувчи составларни ишлатиш ва уларнинг амортизацияси учун харажатлар;

- корхоналарни қайта қуриш йўли билан кенгайтириш ва янги ҳаракатланувчи составларни сотиб олишга ажратиладиган капитал маблағ;

- кадрлар тайёрлаш, соғлиқни сақлаш ва халқ таълими учун олинган юк ташиш таннархига киритилмайдиган пулни давлат бюджетига ўтказиш;

- белгиланган меъёрлар бўйича иқтисодий рағбатлантириш фондларини ташкил этиш, алоҳида эҳтиёжлар учун пул резервларини ташкил қилиш;

- асосий ишлаб чиқариш фондлари, меъёрлаштирилган айланма маблағлар ва меҳнат ресурслари учун давлатдан қисқа ва узоқ муддатга олинган банк кредитларини тўлаш.

Тарифлар юқорида айтиб ўтилган харажат ва тўловларни, транспорт корхоналарининг ўз харажатларини ўзи қоплаш ва ўзини-ўзи маблағ билан таъминлаш имкониятини ҳисоблаб чиқиш асосида белгиланган. Амалда бунга ташиш таннархини ҳисоблаб чиқиш ва корхона оладиган фойда миқдорини тўғри белгилаш йўли билан эришилади. Демак, ташиш таннархини ҳисоблаш усули ва тарифларни белгилашда қилинадиган ҳисоб-китоб транспортнинг барча турлари учун деярли бир хилдир.

Транспортнинг ҳар бир тури учун фойда ёки уларнинг «соф даромад»и алоҳида-алоҳида белгиланади.

Бошқаришнинг иқтисодий усулларини ривожлантириш ва корхоналарни ўз харажатларини ўзи қоплаш ва ўзини ўзи маблағ билан таъминлашга ўтказиш юк ташиш тарифларини такомиллаштиришни тақозо қилади.

Тарифларни такомиллаштиришда қуйидагиларни назарда тутиш лозим:

- белгиланган давлат топшириғи бўйича юк ташиш планларини бажариш, автомобиль транспортида зиён билан ишлайдиган ва кам нисбий фойдали корхоналарни йўқотиш ёки камайтириш;

- фан-техника тараққиётини тезлаштириш йўли билан такомиллаштирилган янги транспорт воситаларини жорий қилишни иқтисодий рағбатлантириш, юк ташиш технологиясини такомиллаштириш ҳамда транспорт маҳсулоти сифатини яхшилашга қизиқтириш;

- транспортнинг айрим турлари ўртасида юк ташишни мақсадга мувофиқ равишда қайта тақсимлашда тарифлар аҳамиятини кучайтириш;

- ишлаб чиқарувчи кучларни ҳозирги кунда ва келажакда тўғри жойлаштириш, оқилона бўлмаган ташишларга барҳам бериш, маҳаллий ресурслардан кенг фойдаланиш ва юк ташишнинг илгор шакллари қўллаш асосида тарифларнинг эскирган қоидаларини янгилаш.

## **2. ТАРИФ ТУРЛАРИ, ШАКЛЛАРИ ВА УЛАРНИНГ МАМЛАКАТ ТРАНСПОРТИДА РИВОЖЛАНИШИ**

Транспортнинг барча турларида тарифлар жуда катта аҳамият касб этиб, транспортнинг иш кўрсаткичларига таъсир қилибгина қолмай, балки халқ ҳўжалигининг барча тармоқларини ривожлантиришда ҳам катта роль ўйнайди.

Мамлакатда тарифлар юк ва пассажирлар ташиш бўйича давлатнинг иқтисодий сиёсатини амалга оширишда белгиланган планли нархлардир. Мамлакатимизда транспорт тарифлари дейилганда юк ва пассажирларни ташиш учун олинадиган барча ҳақ ва тўловлар, шунингдек бу тўловларни ҳисоблаш қоидалари тушунилади.

Мамлакатда тарифларни тузишда барча ҳўжалик тармоқларини ривожлантиришнинг режали системаси асос қилиб олинади. Жамият ишлаб чиқариш шароитида халқ ҳўжалигининг умумий ривожланиши билан транспорт тарифлари ўртасида узвий боғлиқлик бўлиб, уларни

тузишда жамият иқтисодий қонуни талабларига асосланилади ва бундай тарифлар мамлакат аҳолисининг турмуш ва маданий даражасини юксалтиришга қаратилган бўлиши лозим. Умумий тарифлар ва айрим ташишлар бўйича тарифлар даражасини тўғри белгилаш транспорт ва халқ хўжалиги учун жуда катта аҳамиятга эгадир. Тариф сиёсати орқали мамлакат айрим ноҳия (ўлка)лари ва халқ хўжалиги тармоқларининг ривожига таъсир кўрсатилади. Тарифлар ёнилғи ва хом ашёнинг маҳаллий турларидан тўла фойдаланиш вазифасини кўзда тутган ҳолда ишлаб чиқилиши зарур.

Биринчи бор тарифлар системаси темир йўл транспортида 1920 йилда жорий этилди<sup>1</sup>. 1921 йили собиқ РСФСР Халқ Комиссарлари Кенгаши (ХКК) «Темир йўл ва сув транспортида юк ташиш ягона тарифи» ни жорий этиш тўғрисида фармон қабул қилди.

1928—1930 йиллар мобайнида тарифлар қайта ишлаб чиқилди. Бунда собиқ иттифоқ ХККнинг 1928 йил сентябрь қарорига биноан, тарифлардан тушадиган даромад фақат транспортнинг ўз харажатлари ва эҳтиёжларинигина қоплаб қолмай, балки уни мамлакатимизни бош ва келажак давр режаси асосида индустриялаш, халқ хўжалиги нуқтаи назаридан саноат ва қишлоқ хўжалигини мақсадга энг мувофиқ равишда жойлаштириш, ишлаб чиқарувчи кучларни янада ривожлантириш учун зарур янги ноҳияларни ўзлаштиришга кенг ёрдам бериш учун сарфлаш кўзда тутилди.

1939 йили учинчи беш йиллик планида мўлжалланган масалаларни ҳал қилиш назарда тутилиб, темир йўл транспортида ва 1940 йили эса денгиз транспортида янги тарифлар жорий этилди. Янги тарифлар, аввало, собиқ иттифоқ ишлаб чиқарувчи кучларини янада мақсадга мувофиқ жойлаштириш, юкларни кераксиз, ҳаддан ташқари узоқ масофаларга ташишга барҳам беришни кўзда тутган ҳолда тузилди. Транспортнинг иш кўрсаткичларини ва ташишлар сифатини яхшилашга ҳам катта аҳамият берилди. Ниҳоят, янги тарифлар сув ва автомобиль транспортида юк ташиш ҳажмини ошириш ҳамда барча транспорт турларининг нисбий фойдалилик даражасини юксалтиришга қаратилган эди.

1933 йилги автомобиль транспортида юк ташишга мўлжалланган чегаравий тарифларга нисбатан 1950 йилда жорий этилган ягона юк ташиш тарифларида юкларни 8 та ўрнига 5 та классга ажратиш лозим деб топилди. 1950 йили жорий этилган ягона юк ташиш тарифи (2,5 т гача, 2,5 т ва 4 т дан ортиқ) ташиш масофасига кўра белгиланган эди. Юк двигатели газ генераторли автомобилларда ташилгандан тариф ҳақлари бензинда ишлайдиган автомобилларга нисбатан 20 фоиз ортиқ белгиланган эди. Юк кўтариш қобилияти 7 т ва ундан ортиқ бўлган автомобилларда юк ташилганда тариф ҳақлари ташилган ҳар бир тонна юк учун юк кўтариш қобилияти 4 т дан ортиқ автомобилларга мўлжалланган тарифга нисбатан 20 фоиз камроқ белгиланди. Агар

---

<sup>1</sup> Черномордик Д. И. «СССР темир йўлларида юк ташиш тарифлари» (Железнодорожные тарифы СССР). М., 1953, 90—118-бетлар.

автомобиллар биттадан учтагача тиркама улаб автопоезд таркибида ишланса, бу ҳолда тариф ҳақлари ташилган ҳар бир тонна юк учун 20 фоиздан 30 фоизгача, дон, картошка, сабзавот ҳамда қурилиш материаллари ташилганда 10 фоиз камайтирилди. Ўзи ағдариладиган (самосвал) автомобилларда ташишда юкларни механик равишда ағдариш ҳақи тарифга киритилган бўлиб, қўшимча ҳақ олинмас эди.

1950 йили жорий этилган ягона юк ташиш тарифларида босиб ўтилган ҳар бир километр масофага тўланадиган ҳақ автомобилларнинг юк кўтариш қобилиятига қараб белгиланган эди. Агар автомобиллар бир ва икки ўкли тиркама билан ишласа, ҳар бир уланган тиркама учун тариф ҳақи 20 фоиз, фургон кузовли автомобилларда ташилган юклар учун 15 фоиз оширилар эди. Соатбай ишлайдиган автомобиллар учун тариф ҳақи уларнинг юк кўтариш қобилиятига қараб белгиланган эди. Агар соатбай ишлайдиган автомобилларга тиркама уланса, уларнинг тариф ҳақи ҳар бир уланган тиркама учун 20 фоиз, соатбай ишлайдиган фургон кузовли автомобиллар учун 15 фоиз ошириларди.

1975 йилдан бошлаб Ўзбекистон жумҳуриясида автомобиль транспортида юк ташиш тарифлари уч марта (1975, 1982, 1990 йиллар) янгиланди. Қуйида Ўзбекистон жумҳурияси автомобиль транспортида юк ташиш тарифлари системаси келтирилган (13-жадвал).

Белгиланган ягона юк ташиш тарифларига риоя қилиш қайси вазирлик ва бошқармаларга қарашлигидан қатъи назар, барча юк эгалари учун мажбурийдир. Жумҳурият миқёсида айрим вилоятлар шароитига кўра 1,15—1,4 фоиз миқдорда минтақа коэффицентлари тарифлари илова қилинган.

### **3. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДА ЮК ТАШИШ УЧУН АМАЛДАГИ ТАРИФЛАР СИСТЕМАСИ**

Амалдаги қонунларга биноан, автомобиль транспортида юк ва пассажирлар ташиш тарифлари мустақил жумҳуриятлар Нарх давлат қўмиталари томонидан белгиланиб, вазирлар кенгаши (маҳкамаси) қарори билан тасдиқланади. Бу тарифлар ягона бўлиб, қайси бошқармаларга тегишлигидан қатъи назар, жумҳурият ҳудудида жойлашган барча корхоналар, қурилишлар, ташкилот ва муассасалар учун мажбурийдир. Барча мустақил жумҳуриятлар учун тарифлар белгиланган ва уларни қўлланиш қоидалари амалда бир хилдир. Мустақил жумҳуриятлараро юк ташиш учун белгиланадиган тарифлар жумҳурият вазирлар кенгашлари ўртасида келишиб белгиланади.

Автомобиль транспортида юк ташишга белгиланган ягона тарифлар автомобиль транспорти корхоналари ва юк эгалари ўртасидагина эмас, балки қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари тайёрлашда колхоз, совхоз ва бошқа корхоналардан давлат тайёрлаш ташкилотларига юкни автомобилларда, тракторлар ва от-араваларда ташишда ҳам қўлланилади. Фақат тракторларда қанд лавлаги ташиш бундан истиснодир. Унга мамлакат ҳукумати қарори билан алоҳида оширилган тарифлар

белгиланган. Оширилган тарифларни трактор поездлари билан пахта ташишда қўлланишга қилинган ҳаракатлар мамлакат ҳукумати қарорига мувофиқ эмаслигини қайд қилиб ўтиш зарур.

Автомобиль транспортида юк ва пассажирлар ташиш бўйича ягона тарифлар 13-01 (01-15) сонли мустақил жумҳуриятлар прејскурантига бирлаштирилган.

Юк ташиш бўйича ягона тарифлар ҳар 5—10 йилда янгиланган туради. Ҳозирги кунда Ўзбекистон жумҳурияти ҳудудида 13-01 04 сонли «Автомобиль транспортида юк ташиш ва бошқа хизматлар тарифлари» прејскурантига амал қилинади. У Ўзбекистон жумҳурияти Нархлар давлат қўмитаси томонидан белгиланган ва Вазирлар Кенгаши қарори билан тасдиқланиб, 1990 йил 1 январдан бошлаб кучга киритилган. Бу прејскурантда тарифлар системасининг тузилиши илгари қабул қилинганларидан жиддий фаркланади.

Жадвал материалларидан қўриниб турибдики, барча юкларни ишбай тариф билан ишловчи автомобилларда ташишда самосвал автомобиль (автопоезд) ларда уюлиб ташиладиган юклар алоҳида ажратилган. Уюлиб ташиладиган юкларни самосвал автомобил (автопоезд)ларда қаерда ташилишига қўра улар карьерлардан ташқари 50 км масофагача ва карьер ичида 10 км масофагача ташишларга бўлинган бўлиб, белгиланган тариф ҳақи бир-биридан анча фаркланади.

Агар 1982 йил прејскурантига қўра ишбай шрти билан ишловчи автомобиллар учун тўлов ҳақи ташилган ҳар бир тонна юк учун белгиланган бўлса, 1990 йилдан бошлаб кучга кирган прејскурантда жўнатилаётган 5 т дан кам юкларни ташиш тариф ҳақини белгилаш учун юклар ҳар бир ярим ва бир тонна интервал билан гуруҳланган, яъни юк партияларига белгиланган бўлиб, тариф ҳақи бирмунча оширилди. Бу эса бир томондан, 1990 йилгача амал қилган прејскурантга қўра олинадиган тариф ҳақи ва ташиш учун зарур бўлган интимоий ҳаражатлар ўртасидаги фаркни камайтирса, иккинчи томондан, юк эгаларининг жўнатиладиган юк партияларини йириклаштиришга қизиқмаслигига барҳам беради. Юк партияларини йириклаштириш халқ ҳўжалиги учун катта аҳамиятга эгадир.

Тўлов ҳақининг жўнатилаётган юк массасига қўра белгиланиши натижасида майда партияли юкларни ташувчи корхоналарнинг зиён билан ишлашига барҳам берилади, чунки тарифларнинг ҳар бир тонна юкка тўғри келадиған ҳақи массаси 5 та дан ортиқ бўлган юкларни ташиш тарифларига нисбатан анча оширилгандир. Бу тариф ҳақи юкларни 50 км дан ортиқ масофага шаҳарлараро ташишда уларни гуруҳлаш учун юк автомобиллари бекатларида йиғиш, омборичи ва ортиш-тушириш ишларини бажариш ҳамда жўнатиш ишлари ҳисобига оширилган бўлиб, бу каби қўшимча ишлар юкларни 50 км гача масофага ташишда бажарилмайди.

Ўзбекистон жумҳурияти вилоятларида ҳаракатланувчи составларнинг иш шароитини назарда тутган ҳолда тарифларнинг барча турларига (жаримадан ташқари) минтакалар бўйича тузатиш коэффицентлари белгиланган. Масалан, Қорақалпоғистон жумҳурияти ва Хоразм вилоятида бу коэффицент 1,15 га; Қашқадарё ва Сурхондарё

## 13-жадвал

|                                             | Автомобилда юк ташиш тарифлари                                      |                                   |                                             |                                                      |                                                                     |                                                         |                                                 |                                                  |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
|                                             | Ишбай тарифлар                                                      |                                   |                                             | Автотонна-соатбай ишловчи автомобиллар учун          | Юк ташувчи такси автомобиллар учун                                  | Соатбай ишловчи автомобиллар учун                       | Километр (масофа) бай ишловчи автомобиллар учун | Алоҳида шартнома билан ишловчи автомобиллар учун |
|                                             | Уюлиб ташиладиган юклардан ташқари барча юклар учун                 | Уюлиб ташиладиган юклар учун      |                                             |                                                      |                                                                     |                                                         |                                                 |                                                  |
|                                             |                                                                     | Самосвалларда карьердан ташқарида | Самосвалларда карьеричи ва 10 км масофагача |                                                      |                                                                     |                                                         |                                                 |                                                  |
| Тарифлар белгилашнинг таянч базаси          | Юк ташиш, бажарилган иш ва хизматларнинг тармоқдаги ўртача таннархи |                                   |                                             |                                                      |                                                                     |                                                         |                                                 |                                                  |
| Тариф ҳақи (миқдорини) белгилаш             | Бир йўла жўнатиш массасига кўра                                     | Ҳар 1 т ташиш учун                |                                             | Ҳар бир автомобиль-соатбай ва ҳар бир км масофа учун | Буюртмага келиш, ҳар бир соат кўтиш ва ҳар бир километр масофа учун | Ҳар бир автомобиль-соат ва ҳар бир километр масофа учун | Ҳар бир километр масофа учун                    | Алоҳида шартномага биноан                        |
| Тариф ҳақининг табақаланиши (дифференцияси) | Юк классига кўра<br>Юк ташиш масофасига кўра                        |                                   |                                             |                                                      | Аҳоли яшайдиган жой чегарасида ёки ундан ташқарида                  | Автомобиллар юк кўтариш қобилиятига кўра                |                                                 |                                                  |
| Тариф ҳақига киритилган қўшимчалар          | Шофёрлар бажарадиган экспедицион ишлар ҳақи                         |                                   |                                             |                                                      |                                                                     |                                                         |                                                 |                                                  |

вилоятларида 1,10 га; Бухоро, Сирдарё, Самарқанд ва Наманган вилоятларида 1,07 га; Тошкент вилоятида 1,05 га ва Ўзбекистон жумҳуриятининг денгиз сатҳидан 1300 м баланд, тоғли жойларида 1,3 га тенгдир.

Ўзбекистондан ташқари, бундай минтақа коэффициентлари Россия, Қозоғистон, Грузия, Қирғизистон, Тожикистон, Арманистон ва Туркменистон жумҳуриятларининг айрим ноҳиялари, вилоятлари ва ўлкалари учун ҳам киритилган. Бу минтақа коэффициентлари қиймати 0,8 дан 3,0 гача тебранади. Тузатиш коэффициентларининг энг катта қиймати иқлим шароити нўҳоятда оғир бўлган Россиянинг Якутия жумҳурияти ва Магадан вилоятларининг қутб доирасидан шимолроқда жойлашган ноҳиялари учун белгиланган.

Энди Ўзбекистон жумҳуриятида амал қилинаётган тарифларни батафсил кўриб чиқамиз.

Автомобиль транспортида юк ташиш тарифининг асосий тури ишбай тариф бўлиб, унинг ташиладиган юклар класси ва ташиш масофасига боғлиқ ҳолда ҳозир тўрт хил тури бор: бир йўла жўнатиш массасига кўра (5 т гача) ва ҳар 1 т юк массаси учун уюлиб ташиладиган юклар учун; самосвал автомобиль (автопоезд)ларда карьердан ташқари ҳамда карьеричи ва 10 км масофага ҳар 1 т юк массаси учун тарифлар.

Умумий ишбай тарифлар жўнатилаётган юк массаси (тонна), ташиш масофаси (км) ва юк классига қараб белгиланади. Бунда ташиш ҳақи ҳаракатланувчи составлар юк кўтариш қобилиятига боғлиқ бўлмайди. Умумий ишбай тарифлар жадвалини тузишда нархлар универсал (бортли) кузовли автомобиль ва автомобиль поездлари учун ҳисобланган бўлиб, унда 100 км гача бўлган ва ундан ортиқ масофалар минтақаларга бўлинган. Ташиш масофаси ошиб борган сари ташиладиган ҳар бир тонна юк учун тариф ҳақи масофа ошишига мутаносиб равишда ўсмай, балки бирмунча камроқ миқдорда ошиб боради. Бу ҳол қуйидагича изоҳланади: ташиш тариф ҳақиға ҳаракатланувчи составларнинг меъёрлар бўйича ортиш-тушириш ишларида бекор туриш вақти ҳам киритилган. Қисқа масофаларда умум ташиш вақтидаги ортиш-тушириш ишларида бекор туриш вақтининг нисбати ўсиб боради ва шунинг учун бир тонна юкни бир километрга ташиш тариф ҳақи анча юқори бўлади. Ташиш масофаси ошиб борган сари умум ташиш вақтидаги ортиш-тушириш ишлари вақти нисбати камайиб боради ва тариф ҳақи ошиб бориши билан у масофа ўсишиға нисбатан номутаносиб равишда ошиб боради. Масалан, биринчи классли 10 т юкни 1 км масофага ташиш тариф ҳақи 3,4 сўм бўлса, уни 10 км га ташиш ҳақи 11,2 сўм ва 100 км га ташишда 54,4 сўм бўлади. Ваҳоланки, бажарилган ҳар бир 10 ткм ишнинг тариф ҳақи 1 км масофа учун 3,1 сўм бўлса, 10 км масофа учун 1,12 сўм, 100 км масофа эса 5,54 сўмни ташкил этади.

Ташиш умумий тарифлари ҳақи 600 км масофагача берилган. Ундан ортиқ масофалар учун жўнатишнинг ташиш тариф ҳақи ҳар бир тўлиқ ёки тўлиқ бўлмаган 25 км масофа учун бир хил миқдорда ошиб боради.

Жўнатиш массасини ташиш тариф ҳақи унинг классига ёки ҳаракатланувчи составлар юк кўтариш қобилиятидан фойдаланиш коэффицентиغا боғлиқдир. Масалан, агар 10 т биринчи класс юкни 10 км масофага ташиш тариф ҳақи 34,4 сўм бўлса, иккинчи класс юкларни ташиш учун  $\frac{34,4}{0,8} = 43$  сўм бўлса, учинчи класс юклар учун

$$\frac{34,4}{0,6} = 58,66 \text{ сўм ва тўртинчи класс юклар учун } \frac{34,4}{0,45} = 76,44 \text{ сўм}$$

бўлади. Бунда касрнинг махражига ташилаётган юклар классларига қараб ҳаракатланувчи составлар юк кўтариш қобилиятидан фойдаланиш коэффиценти қўйилган. Ташилаётган ҳар бир тонна юк учун тариф ҳақларини мана шундай белгилаш автотранспорт корхоналарининг харажатларини қоплаш ва ҳар хил масофаларда юк ташишда маълум даражада фойда олиш имконини беради.

Ёнгарчилик ва лойгарчилик даврида тупрок йўлларда ҳаракатланувчи составларнинг юк кўтариш қобилиятидан тўла фойдаланиб бўлмади, шу билан бирга ёнилғи сарфи анча кўпаяди. Бундай ҳолларда мухтор жумҳуриятлар вазирлар кенгашлари ҳамда халқ депутатлари Кенгашлари вилоят ижроия қўмиталарига тариф ҳақини 20 фоизгача ошириш ҳуқуқи берилиши мақсадга мувофиқдир. Лекин бу ҳол 1990 йил преysкурантида ўз ўрнини топмаган. Бу айниқса кишлоқ ҳўжалик буюмларини экин майдонларидан олиб чиқишда жуда зарурдир.

Юк ташиш тариф ҳақини белгилашда тармоқдаги ўртача ташиш таннархидан фойдаланганлик учун, тариф белгилаш мақсадида уни ҳисоблаш учун фойдаланганлик техника ишлатиш иқтисодий кўрсаткичларининг ҳам ўртача миқдорини олиш керак. Ҳар хил маркали ҳаракатланувчи составлар айни вақтда бир хил масофаларда ишлаганида ҳам ўзига хос техника-ишлатиш ва иқтисодий кўрсаткичлар билан ишлашини назарда тутиб, уларнинг ҳам ўртача миқдори олинади. Лекин юк жўнатувчилар ва қабул қилувчилар, яъни тариф бўйича ҳақ тўловчилар ҳақ тўлашда юк қайси маркали ҳаракатланувчи составда ташилиши билан боғлиқ бўлмасликлари керак. Транспорт маҳсулоти истеъмолчиси учун асосий нарса юкнинг ўз вақтида, сифатли, бузилмаган ва миқдори камаймаган ҳолда етказиб берилишидир. Юк ташиш учун ҳаракатланувчи состав тури ва маркасини танлаш автомобиль транспорти корхонаси ихтиёрида бўлиб, бу юкнинг табиий ва кимёвий хўсўсиятлари, унинг масса (ёки партия)си, яшиқларда ва бошқача қилиб жойлаштирилиши, ўлчамларининг катта-кичиклиги, ортиш усуллари ва бошқа бир қанча омиллар билан белгиланади. Шунинг учун тариф ҳақи ҳаракатланувчи составнинг тури ва маркасига боғлиқ бўлмаслиги керак. Амалда транспорт харажатлари ва ташиш таннархи даражасига ташилаётган юк партияси (миқдори) анча таъсир кўрсатади. Ташиш таннархи эса тариф ҳақи даражасига таъсир этади.

Масалан, ГАЗ-52А маркали автомобилда 2,5 т партияли биринчи класс юкни 15 км масофага ташишдаги меъёрий харажатлар 3,92 сўм ёки ташилган ҳар бир тонна юкка 1,52 сўмни ташкил этади. ГАЗ-500А

маркали автомобилда 8 т партияли биринчи класс юкни ўша масофага ташишдаги умумий харажат 5,7 сўмга тенг ёки ҳар бир тонна ташилган юкка 0,713 сўм тўғри келади. Шунга қарамай, юк эгаларидан ҳар иккала ҳолда ҳам ҳар бир тонна ташилган юк учун 0,94 сўм миқдорида тариф ҳақи олинади. Демак, биринчи ҳолда автомобиль транспорти корхонаси, иккинчи ҳолда эса юк эгаси анча кўп зиён кўради. Амалда ҳар қайси ҳолда ҳам юк ташиш тарифлари бир томондан, зарур бўлган ижтимоий зарурий харажатлардан жиддий фарқ қилса, иккинчи томондан, юк эгаларининг ташиладиган юк партияларини йириклаштиришдан манфаатдор эмаслигини кўрсатади. Ташиладиган юк партияларини йириклаштириш халқ хўжалиги учун жуда катта аҳамиятга эгадир.

Шаҳарлараро, яъни 50 км дан ортиқ масофаларга майда партияли (5 т гача) юкларни ташишда бир йўла жўнатиладиган юк партиясига кўра тариф ҳақи олинishi асосий масалани ҳал этмайди. Чунки автомобиль транспортида ташиладиган юкларнинг аксариятини шаҳарлар ичида ташишга тўғри келиб, бу иш асосан 0,8 т дан 40 т гача юк кўтарадиган автомобиль ва автопоездларда бажарилади. 1990 йил прейскуранти бу камчиликни ҳисобга олиб тузилган.

Амалда тарифларнинг яна бир камчилиги иш шароитига кўра, масалан, юкларнинг шаҳар ичида, шаҳар атрофида ёки шаҳардан ташқарида ташилишига қараб тариф ҳақининг табақалаштирилмаганлигидир.

Бунда ташишлар ва уларга қилинадиган харажатлар аксарият ҳолларда уларнинг иш шароити (шаҳаричи, шаҳар атрофи, шаҳардан ташқари) билан кўп жиҳатдан боғлиқ ва буни биз автомобилларнинг ҳисоблаб чиқилган ҳаракат тезлиги фарқида кўрамиз. Агар шаҳар ичида ҳаракат тезлиги меъёри 24—25 км/соат бўлса, шаҳардан ташқарида такомиллаштирилган ва қаттиқ қопламли йўлларда 37—49 км/соатга тенгдир.

Баъзи бир мутахассисларнинг\* маълумотларига кўра, юкни ЗИЛ-130-66 маркали автомобилда 50 км масофага ташишда унинг юк кўтариш қобилиятидан тўла фойдаланилганда юкнинг ҳар бир тоннаси учун шаҳар атрофида 2,57 сўм харажат қилинса, шаҳарлараро ташишда бу харажатлар 1,95 сўмни ташкил қилади. Ваҳоланки, ҳар иккала ҳолда ҳам тариф ҳақи бир хил бўлиб, унинг миқдори ҳар бир тонна юк ташиш учун 2,2 сўмни ташкил этади. Келтирилган мисол меъёрий харажатлар тариф ҳақларидан анча фарқ қилишини яққол кўрсатади.

Юкларни марказлаштирилган усулда ташишда ортиш-тушириш ишлари юк эгалари томонидан бажарилади ва автомобилларнинг бекор туриш вақти бу ишларнинг механизациялаш даражасига ва уларни қандай ташкил қилишга, яъни бу ишлар юк эгаларининг унга бўлган мўлосабатига боғлиқдир. Агар қабул қилинган меъёрларда қўл кучи билан 5 т юк кўтарувчи автомобилга юк ортиш учун 50 минут белгиланган бўлса, механизация ёрдамида бажарилганда 15 минут

---

\* «Автомобильный транспорт» журналы, 1981, 6-сон, 44-бет.

белгиланади. Амалдаги тарифларда механизация ёрдамида ва қўл кучи билан ортиш-тушириш ишларини бажариш меъёрларидаги фарқ (бизнинг мисолимизда 35 минут) учун қўшимча тўловлар белгиланмаган бўлиб, бу ҳол корхоналарнинг хўжалик ҳисобида ишлаш шартларига зиддир. Бундай бекор туриш вақти учун «Автомобиль транспорти ягона юк ташиш тарифлари»нинг 33-бандида белгиланганидек, автомобиль ва автопоездлар ҳар бир минут ортиқча бекор туриши учун ташиш қоидалари 47-бандига биноан қўшимча иш ҳақи тўла-нишқ керак.

Бундан ташқари, охириги преysкурантда жумхуриятлараро ва жумхурият ичида шаҳарлараро юк ташиш тушунчалари акс эттирилмаган. Бундай ташишлар умумий ишбай ташиш тарифларига киритилган бўлса-да, лекин уларнинг ўзига хос томонлари тариф системасидан ўрин олмаган. Бундай ташишлар икки томонлама юк оқимлари барқарор бўлган жойларда ташиш тариф ҳақини арзонлаштириш имконини беради.

Марказлаштирилган усулда шаҳарлараро ташишдаги тариф ҳақини камайтириш, ўз навбатида, юк жўнатувчиларнинг кўпайиши ва бундай илғор ташиш усулини янада ривожлантириш ҳисобида темир йўлларда қисқа масофага ташишларни автомобиль транспорти зиммасига ўтказишга кенг йўл очиб беради.

Массаси 5 т гача бўлган майда партияли юкларни йўналишлар бўйича гуруҳлаш (йириклаштириш) учун уларни ЮАБ омборларида тўплаш зарур. У ерда йириклаштириш борасида омбор ишлари, ортиш-тушириш ва бошқа ишлар бажарилиши лозим. Буларнинг ҳаммаси автомобилларда ташиш назариясининг ажралмас қисмидир.

Янги преysкурантда махсус ташиш тарифлари ўрнига уюлиб ташиладиган юклар ташиш тарифларини карьерлардан ташқари ва карьер ичига бўлиш тарифлар системасини анча такомиллаштиради. Самосвал-автомобиль (автопоезд)ларнинг 15 км дан ортиқ масофада ишлагани учун тариф ҳақини 15 фоиз ошириш чиқарилиб ташланганлиги, фикримизча, унчалик тўғри эмас. Чунки самосвал-автомобил (автопоезд)лар 15 км дан ортиқ масофада ишлаганида ўз афзалликларини йўқотади. Юк кўтариш қобилияти уларга ўрнатилган механизмлар ва пўлат кузовнинг ниҳоятда оғирлиги ҳисобида шу каби бортли автомобиллардан кичик бўлиб, иш унуми ҳам кам бўлади.

Уюлиб ташиладиган юкларни 10 км масофага карьер ичида ташишда тариф ҳақини юкларни классларга бўлган ҳолда белгилаш олдинги преysкурантга хос камчиликни қисман бартараф этди.

*Соатбай тарифлар* автомобиллар ишлаган вақти учун белгиланган тариф ҳақи бўлиб, улар автомобиллар юк кўтариш қобилиятига ҳам боғлиқдир.

Соатбай ҳақ билан ишловчи автомобиллар қуйидаги ҳолларда ишга юборилиши мумкин:

— иш шароитига кўра ташиладиган юк микдорини ҳисоблаш амалда қийин бўлса;

— завод ва қурилиш объектлари, омборлар ичидаги ташишларда, яъни ишбай тарифларни қўлланиш мақсадга мувофиқ бўлмаган жойларда;

— автомобиллар юк кўтариш қобилияти 1 т гача бўлганда;

— шаҳар ичида бир йўла юк ташишда 4 та ва ундан ортиқ жойга кирилганда;

— шаҳаричи алоқа линияларига хизмат қилиш ва почта ташиш, геологик ишларда, кинога сурат олишда;

— автомобиллар юкни бир йўла бир неча омбор ёки улар бўлинмаларидан ва музхоналардан ташиганда;

— автомобиллар мева-сабзовот базалари ихтиёрида тўла смена давомида ишласа ва ҳоказо ҳолларда.

Соатбай ишловчи автомобилларнинг 1 соатлик тариф ҳақи уларнинг юк кўтариш қобилиятига боғлиқ (14-жадвал).

14-жадвал

Соатбай ишловчи автомобиллар тариф ҳақи

| Автомобиль ва автопоездлар юк кўтариш қобилияти, т                | 1 авт/соат учун, сўм | 1 км босилган йўл учун, тийин | Автомобилдан фойдаланиш энг кам миқдори, сўм |
|-------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------------------------------|
| 0,5 гача                                                          | 1,85                 | 4                             | 10                                           |
| 0,5 дан 1,5 гача                                                  | 2,25                 | 6                             | 13                                           |
| 1,5 дан 3,0 гача                                                  | 2,70                 | 9                             | 17                                           |
| 3,0 дан 5,0 гача                                                  | 3,00                 | 11                            | 20                                           |
| 5,0 дан 7,0 гача                                                  | 3,50                 | 14                            | 26                                           |
| 7,0 дан ортиқ ҳар бир тонна юк кўтариш қобилияти учун қўшимча ҳақ | +0,25                | +2                            | +1                                           |

Соатбай ишловчи автомобиллар учун тариф ҳақлари буюртмачи ихтиёрида ишлаган барча вақт учун, яъни гараждан чиқишдан бошлаб, то гаражга қайтишгача (бундан овқатланиш ва дам олиш вақти чегирилади) ҳисобланган вақт учун олинади. Гараждан истеъморчи буюртмасига биноан биринчи иш жойига ва иш тамом бўлиб, иш жойидан гаражга қайтиш вақти ҳаракатланувчи состав 30 км/соат тезлик билан ишлаган деб ҳисоблаб чиқилади. Автомобилларнинг ишлаш вақти 0,5 соат гача аниқлик билан яхлитлаб олинади.

Соатбай ишловчи автомобиллар иш соатларига қўшимча равишда ҳар бир километр босиб ўтилган масофага ҳам 14-жадвалда белгиланган тартибда ҳақ олинади. Соатбай ишловчи автомобиллар учун ҳақ уларнинг юк кўтариш қобилиятига кўра фарқланишининг сабаби бу ҳолда ҳақ ташилган юк миқдорига қараб эмас, балки ундан фойдаланилган вақт учун олинishiдадир. Автомобиль транспорти корхоналари ҳаракатланувчи состав тури ва унинг юк кўтариш қобилияти бўйича танлаш ихтиёрини буюртмачиларга берадилар ва шунинг учун бу кўрсаткичга қараб тариф ҳақини белгилайдилар. Бунда

юк кўтариш қобилияти қанча катта бўлса, тариф ҳақи ҳам шунча қиммат бўлади, чунки юк кўтариш қобилияти катта автомобиллардан фойдаланишда ўзгарувчан ва ўзгармас харажатлар ҳам қўп бўлади.

Соатбай ишловчи автомобиллар тариф ҳақи даражасини шундай белгилаш керакки, бундай автомобиллардан фойдаланиш амалда умумий ишбай тарифда ишловчи автомобиллардан қимматроқ бўлсин. Чунки соатбай ишловчи автомобиллардан амалда умумий ишбай ишловчи автомобилларга нисбатан анча ёмон фойдаланилади. Айрим муаллифларнинг \* маълумотларига кўра, 10 ткм ли иш таннари соатбай ишловчи автомобилларда умумий ишловчи автомобилларга нисбатан 25 фоиз қимматдир.

Айрим ҳолларда соатбай ишловчи автомобилларнинг ишлаши учун буюртмачилар билан келишилган ҳолда ҳар бир қатнаш ёки юк жўнатиш учун тўлов ҳақи белгиланиши ҳам мумкин. Бунда ташиш шароитлари ўзгарса, ўртача ташиш ҳақини ҳам ўзгартириш мумкин бўлади. Агар соатбай ишловчи автомобиллар ихтисослаштирилган бўлса, унга қўшимча ҳақ олинади.

*Километр (масофа) бай тарифлар.* Бундай тарифлар соатбай тарифлар белгилашда қабул қилинган қоидалар асосида белгиланади. Бунда автомобиллардан фойдаланиш учун тариф ҳақи босиб ўтилган йўл масофаси ҳақи бўлиб, бошқа тарифларни қўлланиб бўлмайдиган ёки уларни қўллаш иктисодий жиҳатдан мақсадга мувофиқ бўлмаган ҳолларда километр (масофа) бай тарифлардан фойдаланилади.

Километр (масофа) бай тариф ҳақи автомобиллардан қуйидаги ишларда фойдаланишда қўлланиши мумкин:

— бир кундан ортиқ командировкага автомобиллар ўзи юриб бориши ва орқага қайтиши ёки буюртмачилар айби билан ташиш ишлари бажарилмаган ҳолларда икки томонга босиб ўтилган масофа учун;

— автомобилларнинг ишлаш жойи корхона жойлашган аҳоли жойидан ташқарида бўлса, улар босиб ўтган масофага;

— автомобиллар махсус ишларни бажаришга юборилса, техник ёрдам бериш, бошқа автомобилларни шатакка олиш, айрим ташишларни кузатиб бориш ва бошқа юрилган масофа учун;

— шаҳарлардан ташқаридаги алоқа линияларига хизмат қилишда, почта ва матбуот маҳсулотларини ташишда, умумий ишбай тарифлар қўлланилмаган ҳолларда.

Километр (масофа) бай тариф ҳақи ҳам фойдаланиладиган ҳаракатланувчи составнинг юк кўтариш қобилиятига кўра фарқланади (15-жадвал).

Юқорида айтилганларга кўра, соатбай ва километрбай ишларни бажаришда иложи борица кам юк кўтарувчи автомобиллардан фойдаланиш мақсадга мувофиқдир.

---

\* Бронштейн Л. А., Шульман А. С., «Экономика автомобильного транспорта». М., 1976, 349-бет.

## Автомобиллар километр (масофа) бай ишлашидаги тариф ҳақи

| Автомобиль (автопоезд)нинг юк кўтариш қобилияти, т                | Босилган ҳар бир км йўл учун ҳақ, тийин |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 0,5 гача                                                          | 11                                      |
| 0,5 дан 1,5 гача                                                  | 14                                      |
| 1,5 дан 3,0 гача                                                  | 21                                      |
| 3,0 дан 5,0 гача                                                  | 26                                      |
| 5,0 дан 7,0 гача                                                  | 31                                      |
| 7,0 дан ортиқ ҳар бир тонна юк кўтариш қобилияти учун қўшимча ҳақ | +3                                      |

*Автотонна-соатбай ишловчи автомобилларда юк ташиш тарифлари.* Бундай тарифлар 1988 йилдан бошлаб қўлланилаётган бўлиб, унда автомобиллар (автопоездлар) 1,2 ва 3-классли юкларни 300 километр масофага ташиши мумкин. Автотонна-соатбай шарти билан универсал (бортли) автомобиль ва автопоездларда юк ташишда ҳар бир автотонна-соатбай иш ҳамда ҳар бир километр юк ташишга қуйидаги миқдорда тариф ҳақи белгиланади.

*Қўшимча ҳақлар, камайтириш (скидка)лар, жарималар.* Транспортда юк ташиш тарифлари системасида айрим қўшимча, камайтириш ва жарималар кўзда тутилган. Масалан, самосвал-автомобиллардан ташқари, ихтисослаштирилган кузовли автомобиллар (фургон, цистерна, изотермик фургон ва бошқалар) қўлланилганда ҳаракатланувчи состав тури ва ташиш масофасига 15—60 фоизгача қўшимча ҳақ белгиланади.

Портловчи ва портлаш хавфи бор (сиқилган ва суюлтирилган газларни баллонларда ташишдан ташқари) маҳсулотларни, жуда оғир ва қўпол (ўлчамлари бўйича) юкларни ташишда ҳаракатланувчи состав туридан қатъи назар, тариф ҳақиға қўшимча 30 фоиз ҳақ белгиланади. Катта ўлчамли қурилиш материаллари (бетон ва темир-бетон буюмлар, пўлат, ёғоч ва бошқа конструкциялар) ташилганда умумий ишбай тарифлар билан ташиладиган 1-класс юкларга нисбатан улар конструкциялари тури ёки ўлчамларининг катта-кичиклигига қараб, 25 фоизгача қўшимча ҳақ олинад.

Қўшимча ҳақ олиш зарурлиги бундай юкларни ташишда универсал (бортли) автомобилларга нисбатан ихтисослаштирилган ҳаракатланувчи составлардан фойдаланиш харажатларининг катталиги ва улар иш кўрсаткичларининг кичиклигидадир. Ҳаракатланувчи составларни ишлатишдаги ортиқча харажатлар амалда тара учун ва бошқа жойлаш харажатларини қисқартириш ва ташилаётган маҳсулотлар сифатини яхши ҳолда сақлаш ҳамда меҳнатни тежаш ва ҳоказо ҳисобига тўла қопланади.

Тариф ҳақларига қўшимча ҳақ белгилаш билан бирга баъзи имтиёзлар ҳисобига уларни камайтириш ҳам кўзда тутилган. Масалан, мижозлар ҳаракатланувчи состав иш кўрсаткичларини яхшилашга (масалан, ортиш-туриш ишларидан автомобилларнинг бекор туришини

камайтириш) ёрдам қилсалар ва бундай ишлар иқтисодий нуқтаи назардан мақсадга мувофиқ бўлса, буюртмачилар учун тариф ҳақини бирмунча камайтириш мумкин бўлади. Аксинча, улар белгиланган вақтдан ортиқ туриб қолишга сабабчи бўлсалар, улар жарима тўлашлари керак бўлади.

Янги преysкурантнинг III бўлимига юк ташиувчи таксомоторлар тариф ҳақи ҳам киритилган. Фикримизча, бундай ташишлар аҳолига транспорт-экспедицион хизматлар кўрсатиш тарифига киритилиши кўп жиҳатдан мақсадга мувофиқ бўлар эди. Преysкурантнинг VII бўлимидаги тарифлар алоҳида шартнома билан ишловчи автомобилар учун келишилиб тузилган махсус тарифлардир. Бундай тарифларни жорий этиш давр талабига кўп жиҳатдан яқин бўлишига қарамай, амалдаги преysкурантда бор юк автомобилларини ижарага бериш ва бошқа юқорида тавсиф этилган тарифларнинг чиқариб ташланганлигини тўла қоплай олмайди.

Экспедицион ишлар юк эгалари томонидан бажарилганда белгиланган тариф ҳақини 5 фоиз арзонлаштириш лозим бўлгани ҳолда янги преysкурантда бу ўз ўрнини топмаган.

#### **4. ЎЗАРО МОДДИЙ ЖАВОБГАРЛИК ВА ҲИСОБ-КИТОБ ТАРТИБИ**

Автомобиль транспорти корхоналари ва ташкилотлари ҳамда юк жўнатувчилар ҳамда қабул қилувчилар шартномада белгиланган ёки улар ўртасида келишилган мажбуриятга ва юк ташиш қоидаларига риоя қилмасалар, моддий жавобгарликка тортиладилар.

Автомобиль транспорти Уставининг 127-моддасига биноан, айрим буюртмалар бўйича юк ташиш плани бажарилмаган тақдирда айбдор томон юкнинг ташилмай қолган қисми учун тариф ҳақига нисбатан 20 фоиз жарима тўлайди.

Агар автомобиль транспорти корхонаси соатбай ишловчи автомобилларни кўрсатилган миқдорда ёки алоҳида қабул қилинган буюртмадаги автомобилларни ишга юбормаса ёки юборишдан бош тортса, планда белгиланган автомобиллар иш соатларининг бажарилмаган қисми учун тариф ҳақига нисбатан 10 фоиз миқдорда жарима тўлайди. Ва аксинча, Уставнинг 130-моддасига биноан, буюртмачилар шартномада кўрсатилган барча автомобиллардан ёки алоҳида буюртма билан белгиланган миқдордаги автомобиллардан тўлиқ ёки бир қисмидан фойдаланмаса, улар автомобиль-соат учун тариф ҳақи билан ҳисобланган тўловларнинг 10 фоизи миқдорида жарима тўладилар.

Умум ишбай ва махсус тарифлар билан ишлаши лозим бўлган автомобиллар ўзаро келишилган жадвалга нисбатан иш бошлаш жойига кечикиб келган вақтнинг ҳар бир минути учун буюртмачига 8 тийин ҳисобидан жарима тўлайди. 13-01-04-преysкурантнинг 36-пунктига биноан, кечиккан автомобиль учун умумий жарима суммаси 5 сўмдан ошмаслиги керак, яна шуни айтиш лозимки, кечикканлик учун тўланадиган жаримага планда кўрсатилган ташишларнинг бажарилмаган қисми учун ҳам қўшимча ҳақ тўланади.

Агар товар-транспорт ҳужжатида юкларнинг номи нотўғри кўрсатилса, юк эгаси бундай ташишларнинг ҳар бири учун 7 сўм миқдорида жарима тўлайди. Товар-транспорт ҳужжатларини тўлдиришдан бош тортилса ёки у нотўғри тўлдирилса, ёки йўл варақаларини тўлдиришдан бош тортилса, бундай ҳаракатларнинг ҳар бири учун юк эгаси автомобиль транспорти корхонасига 7 сўм миқдорида жарима тўлайди.

Агар юк эгаси айби билан автомобиллар ортиш-тушириш ишларда меъёрда кўрсатилган вақтдан кўпроқ туриб қолса, у автомобиль транспорти корхонасига бундай ортиқ туришнинг ҳар бир минути учун жарима тўлайди. Айрим ҳолларда ҳаракатланувчи состав юк ортишни 1 соатгача кутгандан сўнг уни бошқа ишга юбориш мумкин бўлади. Уставнинг 141-моддасига биноан, бундай ҳолларда автомобиль транспорти корхонаси юк ташиш планини бажармаганлиги учун моддий жавобгарликка тортилмайди. Уставнинг шу моддасига биноан, автомобиль транспорти корхонаси автомобилларни биринчи иш жойига жадвалда белгиланган вақтдан 30 минут ва ундан кеч юборса, у бундай автомобиллар юк ортишда меъёрдан кўп туриб қолганлиги учун жарима талаб қилиш ҳуқуқига эга бўлмайди.

Уставнинг 142-моддасига биноан, контейнерлар белгиланган вақтдан ортиқ ушлаб турилса, буюртмачилар автомобиль транспорти корхонасига қуйидаги миқдорда жарима тўлайди: юк сиғдириш қобилияти 5 т ва ундан ортиқ бўлган ҳар бир контейнер учун бир соатга 20 тийин, юк сиғдириш қобилияти 2,5 (3,0) т ли контейнерлар учун бир соатга 10 тийин ва ундан кичик контейнерлар учун 5 тийин.

Уставнинг 144-моддасига биноан, юк эгаси буюртмада кўрсатилган юкни жўнатмоқчи бўлса ёки буюртмада кўрсатилгандан бошқа ерга юбормоқчи бўлса, автомобиль транспорти корхонаси бундай ташишларни бажармаслиги мумкин, ташилган ҳолда эса автомобилларнинг ҳар икки томонга босиб ўтилган йўллари учун ҳақ километр (масофа) бай тариф билан олинади.

Уставнинг 103-моддасига биноан, бажарилган ташишлар ва бошқа хизматлар учун буюртмачилар автомобиль транспорти корхонаси билан қуйидаги тартибда ҳисоб-китоб қилади: давлат банклари кафолатидаги чеклар ёки тўлов топшириқлари билан; айрим ҳолларда эса буюртмачилар алоқа бўлимлари орқали пул ўтказишлари мумкин.

Хизматлар ҳақи юкларни ташишдан илгари тўланганда юкларни ташишга қабул қилмаслик ҳоллари ҳам учраб туради. Агар автомобиль транспорти корхонаси 3 кун давомида бундай ташишларни бажармаса, тўловларни қайтариб бериши керак. Бундай мажбурият бажарилмаган ҳолда автомобиль транспорти корхонаси бу пул суммасига нисбатан 0,5 фоиз миқдорда жарима тўлаши керак. Юқори ташкилот ёки бирлашма рухсати билан олдиндан ҳақ тўланмасдан ташилган юклар учун буюртмачи белгиланган муддатдан ҳар бир кечиктирилган кунга тўлов миқдорида нисбатан 0,5 фоиз ҳисобидан автомобиль транспорти корхонаси қўшимча ҳақ олиши лозим.

## 5. АВТОБУСЛАРДА ПАССАЖИРЛАР ТАШИШ ТАРИФЛАРИ

Пассажирлар ташиш тарифларини юк ташиш тарифларидан фаркли ўларок, пландаги давлат чакана нархлари шаклида ўрганиш лозим. Шунинг учун пассажирлар ташиш тарифларини белгилашда чакана нархларга таъсир этувчи омиллар ҳисобга олинади. Бизнинг жамиятда истеъмол маҳсулотлари ёки пассажир транспорти учун белгиланган чакана нархлар умум жамият маҳсулотини жамғарма ва истеъмолига бўлиб, тўғри тақсимлаш омили ҳамдир. Чакана нархлар ва ҳар хил хизматлар, шу жумладан пассажирлар ташиш тарифларининг ўзгаришига қараб ишчилар, хизматчилар ва колхозчиларнинг ҳақиқий иш ҳақи даражаси ҳам ўзгаради.

Умуман олганда автобусларда пассажирлар ташиш тарифларини белгилаш омиллари ҳам юк ташиш тарифларини белгилашдаги кабидир. Белгиланган тарифлар пассажирлар ташиш билан боғлиқ барча харажатларни қоплаш ва корхоналарни янада кенгайтириш жамғармалари яратишга қаратилгандир. Тариф ҳақини белгилашда планда кўрсатилган тармоқичи 1 пассажир-километр ишнинг ўртача таннарни (шаҳаричи автобус маршрутларидан ташқари) асос қилиб олинади ва унга йўл ташкилотларига мақсадли равишда ўтказишга мўлжалланган 2 фоизли даромад қўшилади.

1954 йилдан бошлаб барча иттифокдош жумҳуриятлар ҳудудларида автобусларда пассажирлар ташиш учун ягона ташиш тарифлари жорий этилган.

Бундай тарифларга кўра тўловлар бир пассажирни бир километр масофага ташиш ҳақини унинг умумий юрган масофасига кўпайтириб белгиланади.

Пассажирларга автобусларда хизмат кўрсатиш ноҳиясига боғлиқ ҳолда маршрутлар белгиланади:

- маҳаллий, шаҳаричи ва аҳоли яшаш жойлари, шаҳар атрофи (шаҳарлардан ташқари 50 км масофагача), қишлоқлараро маршрутларда ташиш. Ташиш шартларига кўра қишлоқлараро ташишлар шаҳар атрофи ташишларига тенглаштирилган;

- шаҳарлараро, 50 км масофадан ортиқ вилоятларичи ва вилоятлараро маршрутларда ташиш;

- жумҳуриятлараро, икки ва ундан ортиқ мустақил жумҳуриятлар орқали ўтадиган шаҳарлараро маршрутларда ташиш.

Кўрсатилган барча ташиш турлари бўйича ҳар бир мустақил жумҳуриятда автобусларда пассажирлар ташиш тарифлари белгиланган. Уларнинг барчаси биргаликда автобусларда пассажирлар ташиш системасини ташкил қилиб, улар 13-02-01 (01-15) преysкур-антларга бирлаштирилган. Ўзбекистонда 13-02-04 преysкур-ант пассажирларни ташиш тарифларининг энг сўнггиси 1991 йил савр (апрель) ойидан бошлаб жорий этилган.

Ягона тарифларга автобусларда пассажирлар ташишнинг қуйидаги турлари киритилган.

*Маҳаллий маршрутларда пассажирлар ташиш тарифлари.* Бундай тарифлар бўйича пассажирлар шаҳарларичи (ўртача миқдорли тарифлар белгиланган шаҳарлардан ташқари) ишловчи автобусларда

ҳар бир километр масофага бир пассажир учун 4,5 тийин белгиланган. Кўпчилик шаҳарларда, ишчи посёлкалари ва аҳоли яшаш жойларида ишловчи автобус маршрутларида бир марта қанча масофага юришдан қатъи назар, ягона тариф ҳақи ўртача 15 тийин миқдорида белгиланган. Масофа 6,6 км дан ортиқ жойларда экспресс режими билан қатнайдиغان автобус маршрутлари учун пассажирлар қанча масофага боришдан қатъи назар, ягона тариф ҳақи 20 тийин белгиланган.

Экспресс режимли автобус маршрутлари шаҳардаги баъзи бир оддий (автобус, трамвай ва троллейбус) маршрутларга параллел ишлаш шарти билан ташкил қилиниб, бундай маршрутларда ҳар бир пассажир-километр учун тариф ҳақи 4,5 тийиндан ошмаслиги керак.

Экспресс режимида ишловчи автобуслар тўхташ жойлари одатдаги режим билан ишловчи автобус маршрутларига кўра 2—3 марта кам, пассажирлар ташиш тезлиги эса 20—25 фоиз ортиқ бўлиши керак.

Экспресс режимида ишловчи автобус маршрутлари шаҳардаги умумий пассажирлар транспорти (автобус, троллейбус ва трамвай) маршрутлари сонига нисбатан 15 фоиздан ошмаслиги керак.

Вилоятчи ва қишлоқлараро ишловчи автобуслар учун автобус турига (ўриндиқлари бўйича) 300 км гача масофада ҳар бир километр масофага пассажир 2,4 тийин, агар автобус ўриндиқлари юмшоқ бўлса, 3,2 тийин, 300 км дан ортиқ масофалар учун ўз навбатида, 2,4 дан 1,8 тийингача ҳамда 3,1 дан 2,1 тийингача тариф ҳақи тўланади.

*Шаҳарлараро маршрутларда пассажирлар ташиш тарифлари.* Пассажирларни автобусларда шаҳарлараро, вилоятлараро ва жумҳуриятлараро ташиш учун минтақаларга бўлинган тариф ҳақи автобус ўриндиқлари, маршрут турлари ва юриш масофасига қараб белгиланган. Минтақаларга бўлишда биринчи 100 км масофа 5 км интервал билан 20 та минтақага, 101—300 км ли масофалар 10 км интервал билан 20 та минтақа ва 301 км дан 1000 км гача масофалар 20 км интервал билан 35 та минтақага бўлинган. 1000 км дан ортиқ тўлиқ ва тўлиқ бўлмаган 20 км масофа учун ўзгармас миқдорда қўшимча ҳақ олинади.

Минтақали тарифлар Ўзбекистон ва бошқа жумҳуриятларнинг барча ҳудудлари учун, Россиянинг айрим иқлими оғир жойларидан ташқари, ягона қилиб белгиланган. Шаҳарлараро маршрутларнинг биринчи 300 км масофаси ҳар бир катта ёшли пассажир учун 1 пасс. км га 3,0 тийин ва юмшоқ ўриндиқли автобусларда эса 4,0 тийин ҳисобидан тариф ҳақи белгиланган. Юриш масофаси 300 км дан ортиқ маршрутларда ҳар бир пасс. км учун тариф ҳақи 3—2,1 тийин ва юмшоқ ўриндиқли автобусларда 4,0—2,7 тийин ҳисобида белгиланади.

Жумҳуриятлар ва вилоятлараро автобус маршрутларида ҳар бир пассажир қонунда белгиланган миқдорда суғурта йиғими тўлайди. Суғурта йиғими тариф ҳақига киритилган бўлиб, пассажир қўшимча пул тўламайди.

*Алоҳида буюртмалар асосида ишловчи автобусларда пассажирлар ташиш тарифлари.* Бундай ташишлар тариф ҳақи автобуслар сифими ва ишлаш соатига кўра белгиланган. Бунда автобуслар ҳаракат тезлиги соатига 15 км қилиб белгиланган. Агар ҳаракат тезлиги катта бўлса, ортикча юрилган масофа учун қўшимча ҳақ тўланади.

Соатбай ишловчи автобуслар тариф ҳақи битта шофёрнинг бир иш куни давомида ишлашига мўлжалланган. Агар автобусда иккита шофёр ишлаб, узок масофаларга борилса, қўшимча равишда иккинчи шофёрнинг иш ҳақи ва бошқа ҳаражатлари ундириб олинади.

Шаҳаричи маршрутларидаги автобусларда ҳар бир багаж учун 30 тийин, шаҳарлараро ҳамда вилоятчи маршрутларида эса пассажирлар ташиш масофасига кўра 1500 км масофада тўлов 30 тийиндан 4 сўм 80 тийингача бўлиши мумкин. Агар масофа 1500 км дан ортик бўлса, ҳар бир 100 км учун қўшимча 30 тийин тўланиши керак.

Қўл багажлари автовокзаллардаги сақлаш камераларига топширилганда, сақлаш муддатига кўра ҳар бир багажга ҳақ тўланади. Агар сақлаганда багажлар қиймати белгиланган бўлса, унинг учун қўшимча ҳақ тўлаш зарур бўлади.

Билетсиз қатнаш ёки ҳақ тўланмаган багаж учун пассажирлар Ўзбекистон жумҳурияти Президенти ҳузуридаги Вазирлар маҳкамаси белгиланган миқдорда жарима тўлайди.

Шаҳаричи ва шаҳар атрофи автобус маршрутларида ҳар бир катта ёшли пассажир ўзи билан 7 ёшгача, шаҳарлараро маршрутларда эса 5 ёшгача болаларни билетсиз олиб юришлари мумкин. Бундай болаларга алоҳида жой берилмайди. Шаҳарлараро маршрутларда 5 ёшдан 10 ёшгача болалар учун тариф ҳақи катталарга нисбатан 50 фоизга камайтириб белгиланган ва улар учун алоҳида жой берилади.

Шаҳаричи маршрутлари автобусларида билетсиз юриш ҳукуқи қуйидаги пассажирларга берилган: Совет Иттифоқи ва Социалистик Меҳнат Қаҳрамонлари, уч марта Шухрат ордени соҳибларига, шахсий пенсионерларга, Улуғ Ватан уруши ногиронларига, кўрларга, милиция ходимларига, прокуратура терговчиларига, маҳаллий Совет халқ депутатларига (ўзи сайланган шаҳар чегарасида), умум фойдаланадиган автобус шофёрлари ва кондукторларига. Қишлоқ жойларда мактаб, мактаб-интернат ўқувчилари ўқишга бориш ва ўқишдан қайтишда умум фойдаланадиган маршрутлардаги автобусларда бепул юришлари мумкин.

Мактаб ва ҳунар-техника ўқув юртлари ўқувчиларига баҳоси 4,5 сўмлик бир ойлик имтиёзли билетлар сотилади. Олий ўқув юртлари ва техникум талабалари учун бир ойлик имтиёзли билет нархи 7,5 сўм.

1 октябрдан 15 майгача (ҳар йили) шаҳарлараро автобус маршрутларидан фойдаланишда ҳар хил гуруҳ ногиронлари ва 1-гуруҳ ногиронларини олиб юрувчилар ҳамда тўла давлат нафақасидаги шахслар учун билетлар имтиёзли мавсумий тарифлар билан сотилади.

## 6. ЕНГИЛ АВТОМОБИЛЛАРДАН ФОЙДАЛАНИШ ТАРИФЛАРИ

Мамлакатимизда аҳолига енгил автомобиллар — таксилар хизмат кўрсатади. Енгил такси автомобиллари собиқ Иттифокнинг кўпчилик шаҳарлари ва аҳоли яшаш жойларида жорий этилган. Енгил такси автомобилларида ҳозирги кунда ташишнинг ривожланганлигининг сабаби бир томондан, такомиллаштирилган, қулай ва шинам енгил автомобиллар такси қилиб ишлатилиши бўлса, иккинчи томондан, йўл қопламалари сифатининг кундан-кунга яхшиланиб боришидир.

Юқорида келтирилганларга кўра, Ўзбекистонда енгил такси автомобилларида пассажирлар ташиш учун 1991 йил савр (апрель) ойида энг сўнгги тариф ҳақи жорий қилинди. Такси автомобилларида пассажирлар ташиш тариф ҳақи ҳаракатланувчи составлар (енгил автомобиль ёки микроавтобус) тури, шаҳаричи, шаҳар атрофи ёки шаҳарлараро ишлаш шароитлари билан боғлиқдир.

Енгил такси автомобилларидан шаҳар ичида тўхташ жойларидан бошлаб фойдаланишига (автомобиллар сифими ва маркасига боғлиқ бўлмаган ҳолда) қуйидаги тариф ҳақи белгиланган бўлиб, уни махсус ҳисоблаш асбоби — таксометр ҳисоблаб боради. Бунда тариф ҳақи 1 км масофа учун 40 тийин; 1 соат буюртмачи ихтиёрида тўхтаб туриш учун 4,0 сўм; қанча масофага юришдан қатъи назар, такси-автомобилидан фойдаланиш учун қўшимча (таксометр уланиши билан) ҳақ 40 тийин.

Буюртма бўйича такси-автомобиллар чақирилган жойга келиши учун таксометр кўрсаткичига кўра 2 (Тошкент шаҳрида 3) сўмгача ҳақ тўланади.

Шаҳаричи маршрутларида қатновчи микроавтобус-таксилардан фойдаланиш тариф ҳақи маршрут узунлиги 8 км гача бўлса, ҳар бир пассажир учун 30 тийин; агар маршрут 8 км дан ортиқ бўлса, 40 тийин. Тунги, яъни кечаси соат 23 дан эрталабки 6 гача тариф ҳақи 50 фоизга оширилади. Шаҳар атрофида қатновчи маршрут-таксилардан фойдаланиш учун тариф ҳақи минтақалар бўйича белгиланади. Айрим маршрутлар минтақаларга бўлинмаган бўлиши ҳам мумкин.

## 7. АҲОЛИГА ТРАНСПОРТ-ЭКСПЕДИЦИОН ХИЗМАТ КўРСАТИШ ТАРИФЛАРИ

Юқори ташкилотлар кўрсатмаларига кўра аҳолига комплекс маиший хизмат кўрсатишни имкони борича кенгайтириш лозим.

Бундай ишлар алоҳида транспорт-экспедицион хизмат кўрсатиш деб аталади ва уларга қуйидаги ишлар комплекси киради: мебель ва бошқа катта ўлчамли буюмларни магазинлардан буюртмачи талабига кўра у айтган жойга ташиш, юкларни ташишга тайёрлаш, ортиш-тушириш, таралаш ёки тарадан бўшатиш, уйларга киргизиб, айтган жойга қўйиш ва ҳоказо, аҳоли бир жойдан иккинчи жойга қўчган тақдирда унинг уй-рўзғор буюмларини кўчириш, ёнилғи ва қурилиш

материалларини ташиш, колхозчилар, совхоз ишчилари ва бошқа гражданларнинг кишлоқ хўжалик маҳсулотларини бозорга етказиб бериш, мебель ва бошқа майший буюмларни воситачи магазинларга, устаконаларга, ательеларга келтириш ва, аксинча, қўрсатилган жойлардан аҳоли уйларига етказиб бериш, уй-рўзгор буюмларини транспортнинг бошқа тури билан узоққа жўнатиш учун тараларга жойлаш, мебель ва бошқа буюмларни ташишга мослаб, қисмларга ажратиш ёки йиғиш, енгил автомобиль ва мотоциклет (мопед ва велосипед)лар турар жойларини ташкил қилиб, уларни сақлаш, автошина протекторини янгилаш учун йиғиш, бутилка ва бошқа шиша идишларни аҳолидан йиғиш, шаҳарлараро транспортларга олдиндан билет сотиш ва уни буюртмачига етказиб бериш, шаҳар транспортлари га бир ойлик ёки мавсумий билетлар сотиш, юк ва енгил такси автомобилларини ҳамда автобусларни тўйларга, оилавий тантаналарга ҳамда дам олиш жойларига олиб бориш каби хизматлар учун буюртмалар қабул қилиш ва бажариш, транспорт-экспедицион ишлар тўғрисида маълумот ва ахборот бериш ҳамда улардан фойдаланиш шартлари тўғрисида консультациялар ўтказиш ва ҳоказо транспорт-экспедицион хизматларни бажариш учун тариф ҳақи махсус 13-03-04 преysкурантга бирлаштирилган бўлиб, у «Ўзбекистон жумҳурияси ҳудудида аҳолига транспорт-экспедицион хизмат қўрсатиш янги тарифи» деб аталади ва у 1991 йил 1 дaлв ойидан бошлаб жорий этилган.

Аҳолига транспорт-экспедицион хизмати ҳақини белгилашда тариф куйидаги гуруҳларга бўлинган:

— шаҳаричи чегарасида аҳолига саноат ва бошқа уй-рўзгор буюмларини автомобиль транспорти билан боғлиқ яхлит транспорт-экспедицион ва ортиш-тушириш ишлари тарифлари;

— аҳоли буюртмасига биноан фақат мебель, саноат, уй-рўзгор буюмлари ва бошқа юкларни ташиш тарифлари;

— буюмларни контейнерларга жойлаб, автомобиль транспорт билан ташиш билан боғлиқ яхлит транспорт-экспедицион хизмат тарифлари;

— ортиш-тушириш ишлари тарифлари;

— таралаш ва ўраб-бойлаш тарифлари;

— бошқа хил хизматлар тарифлари.

Саноат моллари, мебель ва бошқа уй-рўзгор буюмларини шаҳар ичида ташиш билан боғлиқ транспорт-экспедицион ҳамда ортиш-тушириш ишлари учун яхлит тариф ҳақи уларнинг оғирлиги 10 кг гача бўлса, биринчиси учун 6 сўм 70 тийин ва кейингилари учун 2 сўм 20 тийин, оғирлиги 11—30 кг бўлса, тегишлича 8 сўм 70 тийин ва 2 сўм 90 тийин, оғирлиги 31—50 кг бўлса, 9 сўм 60 тийин ва 3 сўм 30 тийин, оғирлиги 51—150 кг бўлса, 14,5 сўм ва 5,4 сўм белгиланган, пианино, рояль ва бошқа катта ўлчамли буюмларни ташишда яхлит транспорт-экспедицион хизматлар учун улар оғирлигига қараб 23,5 сўм ва 12,7 сўмдан бошлаб, 34,4 сўм ва 21,7 сўмгача белгиланган.

Яхлит транспорт-экспедицион ва ортиш-тушириш ишлари тариф ҳақига буюртмалар қилиш, юкларни етказиб бериш билан боғлиқ барча ишлар (қаватларга кўтариб чиқиш) киради.

Агар ташишлар шаҳар чегарасидан ташқарига чиқадиган бўлса, автомобилларнинг босиб ўтган қўшимча ҳар бир километри учун 55 тийин ҳисобидан қўшимча ҳақ олинади.

Аҳолининг шахсий буюртмасига мувофиқ тайёрланган мебеллар шаҳар ичида ташилганда тариф ҳақи унинг чакана баҳосига нисбатан 1,5 фоиз ҳисобидан ва бир марта ташиш учун камида 18 сўм миқдорида белгиланади. Агар бундай мебелни шаҳар чегарасидан ташқарига ташилса, автомобилларнинг шаҳар чегарасидан ташқари босиб ўтган йўлининг ҳар бир км учун қўшимча 55 тийиндан ҳақ олинади.

Автошиналар протекторини янгидан қоплаб тузатиш учун буюртмачи уйдан (ёки кўрсатган жойдан) транспорт агентлиги жойига келтириш ва қайтариб олиб бориш учун шаҳар чегарасида тариф ҳақи битта автошина учун 50 тийин, шаҳардан ташқарида босиб ўтиладиган йўлларнинг бир км га 2 тийин қўшимча ҳақ олинади.

Транспорт агентлиги жойларидан шина тузатиш заводларига келтириш ва орқага ташиш учун босиб ўтилган ҳар бир километр учун битта шинага 2 тийин ҳақ олинади. Бундай ишлар бажарилганда ортиш-тушириш ишлари учун қўшимча ҳақ олинмайди.

Марказлаштирилган усулда аҳоли уйларига ёқилғи (тошқумир, ўтин), кум, тош, шағал кабиларни ташишда улар оғирлиги 1 т дан 5 т гача бўлганда ташиш ҳақи 6 сўмдан 10 сўмгача бўлиши мумкин. Бундай тўловлар суммасига буюртмани қабул қилиш, ташиш ва бошқалар ҳам киради. Агар ташиш шаҳар чегарасидан ташқарига чикса, автомобиль босиб ўтган ҳар бир километр учун қўшимча 55 тийин ҳақ олинади.

Мебель, саноат моллари, уй-рўзгор буюмлари ва бошқа юкларни аҳоли буюртмасига биноан ташиш учун ишлатилаётган автомобиллар тури ҳамда юк кўтариш қобилиятидан қатъи назар, буюртма қабул қилинган ердан юк ортиш жойига бўлган масофани автомобиллар бўш келгани учун унинг ҳар бир километрга 25 тийин, юк ортилгандан сўнг юк билан юриш учун 55 тийин, бекор турган ҳар бир соат учун 5,0 сўм миқдорида ҳақ тўлаш белгиланган. Автомобилларнинг ортиш-тушириш ишларини бажаришда 0,5 соатгача туриш вақти ташиш тариф ҳақига киритилган.

Контейнерлар билан жўнатиладиган буюмларни уйлардан (қаватлардан) чиқариш, уларни контейнерларга жойлаштириш ёки, аксинча, ташишларда контейнерлардан бўшатиш, буюртмачи уйига жойлаштириш учун юк сифими 0,625 дан 5 т гача бўлган ҳар бир контейнер учун тариф ҳақи 1 сўм 90 тийиндан 15 сўмгача, юкни ҳар бир қаватга кўтариш қўшимча 1,5 сўмдан 4,5 сўмгача белгиланган. Агар юк лифт ёрдамида кўтарилса, барча этажлар учун 1 этажга кўтариш қиймати олинади. Пианино, рояль ва бошқа катта ўлчамли яхлит буюмларни контейнерларга жойлаштириш учун (уларнинг оғирлиги 120 кг ва ундан ортиқ бўлса) ҳар бир буюмга қўшимча 2 сўм ҳақ олинади.

Юкланган контейнерларни ташиш учун автомобилларнинг ҳар бир километр йўл юриш ҳақи 55 тийин, автомобиллар туриб қолишининг ҳар бир соатига 5,0 сўм ҳақ тўланади. Бўш контейнерларни ташиш

учун буюртмачи ҳақ тўламайди. Контейнерларга жойлаштирилган юкларнинг транспорт-экспедицион ишлари (тортиш, юк биркаси ва хужжатларни тўлдириш ва бошқалар)га ҳар бир контейнер учун 3 сўм тўланади. Автомобиль транспортида ташишга буюртма қабул қилиш учун 1 сўм ҳақ белгиланган. Агар контейнерда жўнатиладиган юклар транспорт агентликларида юмшоқ материаллар билан ўраб жойлаштирилса, тариф ҳақи 20 фоиз оширилади. Транспорт агентликлари контейнер эшиклари ва бошқа тешиклари қоғоз билан елимлаб бекитилса, юк сизими 5 т гача контейнер учун 5 сўм микдорида ҳақ олади. Контейнерларни пломбалаб жўнатиш учун қўшимча 1,5 сўм олинади. Ортиш-тушириш ишлари учун қуйидаги тариф ҳақлари белгиланган:

— саноат моллари ва уй-рўзғор буюмлари ҳар бирининг оғирлигига қараб 30 тийиндан 7 сўмгача;

— тошқўмирнинг ҳар бир тоннасига 1,2 сўм, ўтиннинг ҳар бир кубометрига 90 тийин;

— кубометрларда ўлчанадиган қурилиш материаллари учун 1 сўм 50 тийиндан 3 сўм 80 тийингача; килограмм билан ўлчанадиган материалларнинг ҳар 100 кг учун 50 тийиндан 80 тийингача; ҳар 100 дона ғишт учун 80 тийин ва ҳоказо,

— қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари учун — боғдорчилик маҳсулотлари, картошка, сабзавот, мева, вино, ҳар хил тузламалар, ем-хашак ва бошқа қишлоқ хўжалиги маҳсулотларининг ҳар бир 100 кг учун 80 тийин (агар 100 кг дан кам бўлса, ҳар бир буюртмачидан камида 20 тийин);

— вазни 100 кг дан ортиқ ҳар бир бош тирик мол учун 1 сўм ва ҳар бир майда ҳайвон учун 40 тийин;

— бошқа юклар, ўралган енгил автомобиллар учун 20 сўм, мотоциклетлар — массаси 200 кг гача 4 сўм ва ундан оғирлари учун 7 сўм, баллонли газ ва бўш баллон учун 50 тийин.

Транспорт турлари учун белгиланган талабларга кўра юкларни таралаш, ўраб-боғлаш учун тариф ҳақи қуйидагича белгиланган:

— ҳажми 0,5-2,0 кубометрли ёғоч яшиқлар тайёрлаш учун 4 сўм 50 тийиндан 12 сўм 50 тийингача, ҳажми 2 кубометрдан ортиқ ҳар бир тўлиқ ва тўлиқ бўлмаган 0,25 кубометр ҳажми учун қўшимча 1 сўм 80 тийин;

— юкларни жойлаштириш учун яшиқларнинг ҳажми 2 кубометргача бўлганда 2,8 сўмдан 25 сўм 40 тийингача. Агар яшиқларнинг ҳажми ундан катта бўлса, қўшимча ҳақ белгиланган;

— агар юк картон, фанера ва бошқа яшиқ ёки қутиларга жойлаштирилса ва боғланса, унинг ҳажми 0,15 дан 0,5 кубометргача бўлганда тариф ҳақи 60 тийиндан 1 сўм 70 тийингача белгиланган. Қутилар ҳажми катта бўлса, қўшимча ҳақ олинади.

Яшиқ ва қутилар тайёрлашда ишлатилган материаллар ҳақи буюртмачидан олинади. Қоғоз ва шунга ўхшаш материаллар билан ўраб-боғлаш ҳақи 50 тийин. Алоҳида эҳтиёткорлик билан ўраладиган буюмлар (шиша, чинни, синувчан ва бошқа мўрт буюмлар ва ҳоказо) учун икки марта кўп ҳақ олинади. Оғирлиги 250 кг дан ортиқ юкларни яшиқларга ўраб жойлаштириш учун тариф ҳақи бир буюм учун 2 сўм.

Бошқа хизматларга ҳар хил турдаги транспортда юриш учун олдиндан жойи белгиланган билетлар сотиш ва уларни пассажирларга етказиб бериш; меҳмонхонада жой тайёрлаб қўйиш; ҳар хил буюртмалар ва ҳоказолар киради. Бундай хизматларнинг ҳар бири учун 50 тийиндан 2,0 сўмгача тариф ҳақи белгиланган.

## **11-БОБ. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДА ИШЛАБ ЧИҚАРИШНИ ЙИРИКЛАШТИРИШ**

Халқ ҳўжалигида, шу жумладан автомобиль транспорти корхоналарида фан-техника тараққиёти таъсири натижасида ишлаб чиқариш ва ижтимоий меҳнат тақсимои тобора умумлашиб, йириклашиб бормоқда. Бу жараён ижтимоий ишлаб чиқаришни йириклаштиришнинг узвий шакллари — йириклаштириш, ихтисослаштириш, кооперациялаш (турли меҳнат жараёнларини биргаликда ташкил этиш), комбинациялаш (бир турдаги корхоналарни йириклаштириш) ва корхоналарни ҳудудларда тўғри жойлаштириш каби шаклларда ўз ифодасини топади. Саналганлар ичида энг асосийси ишлаб чиқариш корхоналарини йириклаштириш йўналиши бўлиб, қолганлари шу шакл негизининг ташкилий қисмлари ҳисобланади.

2000 йилгача бўлган давр ичида саноат, транспорт ва бошқа тармоқ ишлаб чиқаришлари ўзаро боғланишларини яхшилаш бориш ҳамда уларни меъёри билан йириклаштириш, ихтисослаштириш ва кооперациялаш даражасини кенгайтириш мўлжалланилган.

Ишлаб чиқариш корхоналарини йириклаштириш жараёнида иш кучи ва ишлаб чиқариш воситаларини бир ерга мужассамлаш ҳисобиға маҳсулот яратиш (транспортда ташиш ва бошқа хизматларни бажариш) катта корхоналарга тўғри келади. Автомобиль транспортида юк ташиш тобора кенгайиб боради, ихтисослаштирилган ҳаракатланувчи составлар ва тиркамалардан фойдаланиш, ортнш-тушириш ишларини механизациялаш учун кенг имкониятлар яратилади. Амалда йирик автомобиль транспорти корхоналарида ҳаракатланувчи составлар юқори самарадорлик билан ишлатилади.

Буни қуйидаги мисолда кўриш мумкин. Агар автомобиллар сони 10 тадан 24 гача бўлган автомобиль транспорти корхонасидаги ишловчилар меҳнат унумдорлиги 100 фоиз бўлса, автомобиллар сони 25 тадан 49 тагача бўлган корхоналардаги ишловчилар меҳнат унумдорлиги 116—118 фоиз, бинобарин, автомобиллар сони 50—99 тагача бўлган корхоналардаги улар меҳнат унумдорлиги 135—140 фоиз, 100 ва ундан ортик автомобиллари бор корхоналардаги улар меҳнат унумдорлиги 170—175 фоиздир.

Корхоналарда, ишлаб чиқариш бирлашмаларида ва халқ ҳўжалигининг бошқа тармоқларида ишлаб чиқариш жараёнини йириклаштириш шакллари ҳар хил бўлиши мумкин. Амалда автомобиль транспорти корхоналарида ҳам саноатда қабул қилинганидек, автомобил (агрегат)лар бўйича, технологик бўлимлар бўйича, корхона (завод)лар бўйича ҳамда ташкилий-ҳўжалик бирлашмаси бўйича ишлаб чиқаришни йириклаштириш шакллари мавжуд.

*Автомобил (агрегат)лар бўйича йириклаштириш* — бу юк кўтариш қобилияти ёки пассажирлар сифими катта бўлган, автомобиль ва автобуслар ёки умумий транспорт хизмати ичида унумдорлиги катта бўлган ҳаракатланувчи составлар билан бажарилаётган транспорт хизмати нисбий ўрнини ошириш ҳисобига йириклаштиришдир. Фан-техника тараққиёти таъсири натижасида барча халқ хўжалиги тармоқлари, шу жумладан умум фойдаланадиган автомобиль транспорти тармоғида ҳам автомобиль (агрегат)лар бўйича йириклаштириш тез суръатларда ривожланмоқда. Бунини Ўзбекистон Жумҳурияти умум фойдаланадиган автомобиль транспорти мисолида яққол кўриш мумкин. Кейинги 15 йил мобайнида бу соҳада юк автомобилларининг юк кўтариш қобилияти ўртача миқдори 2,4 т дан 5,8 т гача оширилди.

*Технологик бўлинмалар (колонна ва участкалар) бўйича йириклаштириш* — бу корхоналар, комбинатлар ва бирлашмалар таркибидаги автоколонналар, технологик участкалар бирлиги қувватини оширишдир. Бундай шаклдаги йириклаштиришни ривожлантириш даражаси кенг қўламли автомобил (агрегат)лар бўйича йириклаштириш даражаси ҳамда ушбу ишлаб чиқариш корхонасидаги ёки транспорт хизматини бажаришдаги бир хил типдаги автомобиллар сонининг катта-кичиклиги билан чамбарчас боғлиқдир.

*Корхона (завод) бўйича йириклаштириш* — бу корхона таркибидаги бўлинмаларни (автоколонна ва участкаларни) мураккаблаштириш ва янги колонна, филиал, цех ва шу кабилар барпо қилиш ҳисобига бутун бир корхонани йириклаштиришдир.

*Ташкилий-хўжалик бирлашмаси бўйича йириклаштириш* бир неча корхонани бошқариш масалаларини бирлаштириш ҳисобига йириклаштириш, яъни ишлаб чиқариш ёки илмий-ишлаб чиқариш бирлашмалари ташкил қилишдир. Йириклаштиришнинг бу шаклида бир неча автомобиль транспорти корхонасини бошқариш системасини марказлаштириш ҳисобига кўп (3—4) бўғинли ўрнига икки бўғинли режалаштириш ва бошқариш системаси мавжуд бўлади.

Автомобиль транспортида ишлаб чиқариш жараёнини йириклаштиришнинг қуйидаги йўналишлари бўлади: 1) маҳсулотлари технологик жиҳатдан бир хил бўлган ихтисослаштирилган корхоналарда ишлаб чиқаришни йириклаштириш (юк ташиш, пассажирларни автобусларда ташиш, енгил такси автомобилларида пассажирлар ташиш); 2) ҳар хил соҳалик ишлаб чиқаришларни комбинациялаш асосида бир корхона миқёсида йириклаштириш.

Ишлаб чиқаришни йириклаштиришнинг абсолют (мутлақ) ва нисбий даражалари бўлади. Йириклаштириш даражасининг абсолют кўрсаткичи — бу корхоналар, автоколонналар ва бошқа бўлинмаларнинг энг катта ва ўртача катта-кичиклигидир. Йириклаштириш даражасининг нисбий кўрсаткичи соҳа ёки корхона бўйича умум бажарилаётган ишлар ҳажмида унинг таркибий бўлинмалари (йирик автоколонналар, цехлар) ва ҳаракатланувчи составлар ичидаги кўп юк кўтарадиган ёки пассажир сифими катта автобусларда бажарилган ишлар нисбий ўрни билан характерланади.

Ишлаб чиқаришнинг йириклашганлик даражаси корхоналар ва улар

бўлинмаларини катта-кичиклиги бўйича гуруҳ (табақа)лаш билан аниқланади.

Одатда автомобиль транспортида қуйидаги гуруҳлаш белгилари (кўрсаткичлари) ишлатилади: 1) келтирилган коэффицентлар билан ҳисобланган автомобиллар сони; 2) автомобилларни ишга чиқариш коэффиценти; 3) иш куни давомида автомобилларнинг соат ўлчамидаги ишлаш вақтлари. Йил давомидаги ўртача ишловчилар сони ишлаб чиқаришдаги йириклаштириш даражасини кўрсата олмайди. Қуввати катта бўлган ҳаракатланувчи составлар сони кўп бўлса ёки ташиш жараёнини ташкил қилишда механизациялаш даражаси юкори бўлса, кам ишчилар сони билан кўп микдордаги транспорт маҳсулотини бажариш мумкин бўлади. Бошқа кўрсаткичларнинг ишлаб чиқаришни реал йириклаштиришдаги аҳамияти катта эмас. Корхонанинг реал катта-кичиклиги фақат келтирилган автомобиллар сонига боғлиқ бўлибгина қолмай, балки ҳаракатланувчи составларни ишга чиқариш коэффиценти, иш куни давомида неча соат ишлашига ҳам боғлиқ бўлади. Автомобиль транспорти корхонасининг катта-кичиклигини, яъни йириклашганлик даражасини тасвирлашнинг энг аниқ кўрсаткичи — бу бажарилган транспорт маҳсулоти ҳажмининг абсолют ва нисбий микдорларидир.

Айрим ўзига хос хусусиятларга эга бўлган автомобиль транспорти корхоналари (аҳолига ва ташкилотларга транспорт-экспедицион хизмат кўрсатиш) катта-кичиклигини аниқлашда бажарилган транспорт маҳсулоти учун солиштирилиб бўладиган нархларда олинadиган умумий даромад даражаси қабул қилинади. Бир хил транспорт ишларини бажарувчи корхоналар катта-кичиклигини аниқлаш учун уларнинг натурал кўрсаткич билан ўлчанувчи маҳсулот микдори ҳам қабул қилиниши мумкин. Чунончи, юк ортиш-тушириш базалари катта-кичиклиги улар бажарган миллион тонна юклар ҳажми билан ўлчанади.

Барча автомобиль транспорти корхоналари йириклашганлик даражаси бўйича қуйидаги гуруҳларга бўлинади: автомобиль транспорти корхона (цех)лари беш гуруҳга, транспорт-экспедицион хизмат кўрсатувчи ва ортиш-тушириш ишларини бажарувчи корхоналар тўрт гуруҳга, автобус вокзаллари бирлашмаси, мустақил автовокзаллар ва автоколонналар уч гуруҳга ва ҳоказо. Халқ хўжалиги баъзи тармоқларидаги ишлаб чиқаришларни янада йириклаштиришда фойдаланилмаётган имкониятлар ҳам кўп. Масалан, ҳозирга қадар 10 тагача автомобиллари бор майда хўжаликлар оз эмас.

Ҳаракатланувчи составларнинг тарқоқлиги ва улар ишини кооперациялашнинг мураккаблиги амалда кўп ҳолларда бир хил юкларни қарама-қарши йўналишларда ташишларга, гаражлардан юк эгаларига-ча бўлган масофаларда автомобилларнинг бўш (юксиз) қатнашига, марказлаштирилган усулда юк ташишни ташкил қилишни кийинлаштиришга олиб келади. Буларнинг барчаси катта маблағлар сарфи майдаланишига, автомобиль транспорти корхоналарининг ноқулай жойлашишига, бошқарув аппаратида ишловчи кишиларнинг кўпайиши-

га ва натижада халқ ҳўжалигидаги транспорт харажатларининг ортиб кетишига сабаб бўлади.

Автомобиль транспортида ишлаб чиқаришни янада йириклаштириш учун ишлаб турган корхоналар қувватини, ишлаб чиқариш жараёнини жадал ва самарали ривожлантириш, ҳаракатланувчи составлар иш куни давомини кўпайтириш, иш вақти ва ишлаб чиқариш қувватидан фойдаланишни яхшилаш зарур. Бундан ташқари, корхоналарни қайта қуриш ҳисобига кенгайтириш ва техника жиҳатдан қайта қуроллантириш керак, майда корхоналарни йириклаштириш ва ишлаб чиқариш бирлашмалари ташкил қилиш зарур. Ҳаракатланувчи составларга техника хизмати кўрсатиш ишларини ихтисослаштирилган корхона ёки бекатларда марказлаштирилган усулда бажариш ҳам тармоқ бўйича йириклаштиришнинг энг зарур йўналиши ҳисобланади. Бундай корхоналар янги, серунум гараж асбоб-ускуналари ва бетўхтов ишловчи конвейерлардан фойдаланиш имконини беради. Бундай шароитда техника хизмати кўрсатиш, ювиш-тозалаш, назорат-кўрув, мойлаш, маҳкамлаш ва созлаш ишлари махсус жиҳозланган жойларда ва аниқ технологик йўналишда (яъни, кетма-кет) бажарилади. Техника хизмати кўрсатиш ишлари узлуксиз усулда бажарилиши натижасида ҳар бир иш жойининг ўтказа олиш қобилияти 25—30 фоиз ошади. Бундан ташқари, ишлар сермеҳнатлиги 30—35 фоиз, автомобилларни бекор туриб қолиш вақти 1,5—2,0 баробар камаёди, тузатувчи ишчилар иш унумдорлиги ўрта ҳисобда 45 фоизгача ошади, ишчиларнинг мутахассислик малакалари анча кўтарилади ва ҳоказо.

Барча асосий ва ёрдамчй ишларни ялпи механизациялаш натижасида қўл меҳнати билан бажарилаётган ишлар механизмлар ёрдамида бажарилади.

Автомобиль транспортида ишлаб чиқариш меъёри билан йириклаштиришнинг асосий иқтисодий ютуқларига қуйидагиларни киритиш мумкин:

- катта сарфлар таркибини яхшилаш, ҳаракатланувчи составлар қувват бирлигига тўғри келувчи иш жойининг озайиши ҳисобига нисбий катта сарфларнинг камайиши;

- бир хил ишлаб чиқариш ва ташиш турларига мосланган ҳаракатланувчи составлар ва бошқа асбоб-ускуналардан яхшироқ фойдаланиш, иш жойларидан фойдаланишни яхшилаш натижасида фондлар самарадорлигининг ошиши;

- ишлаб чиқаришда янги техника ва илғор технологияни жорий қилиш, ишлаб чиқариш чиқиндиларидан қайта фойдаланиш ва бошқалар ҳисобига айланма фондлардан фойдаланишни яхшилаш;

- ишлаб чиқаришнинг ташкилий ва техникавий даражасини яхшилаш, ишловчилар моҳирлигини ўстириш ҳамда меҳнат шароитларини яхшилаш ҳисобига иш унумдорлигини ошириш;

- ташиш ишлари бирлигига тўғри келувчи фонд сиғимини камайтириш ва иш унумдорлигини ошириш, ишлаб чиқаришни йириклаштириш ва ихтисослаштириш даражаларини ошириш ҳисобига ташиш таннаҳнини камайтириш;

- ишлаб чиқариш меҳнат жамоаларининг социал ривожланиш

муаммосини яхлит ҳал қилиш. Бу эса ишчиларнинг юқори самарадорлик билан ишлашига яхши шароитлар яратади.

Шуни таъкидлаш лозимки, йирик корхоналарнинг ўзига хос камчиликлари ҳам бор. Жуда йирик автомобиль транспорти корхоналари ташкил қилинадиган бўлса, бу ҳаракатланувчи составларнинг иш бошлаш олди ва сўнгги бўш (нолинчи) юришлари харажатлари баъзи ҳолларда ишлаб чиқаришни йириклаштириш жараёнидан олинадиган фойдадан ҳам кўпайиб кетишига олиб келиши мумкин.

Йирик корхоналарни бир ерда барпо этиш ўша жойга нисбатан ишлаб чиқаришни жуда йириклаштиришга олиб келади. Бу нарса эса корхоналарни оқилона жойлаштириш ва айрим иқтисодий ноҳия ва ўлкалар иқтисодиётини яхлит ривожлантириш, кичик ва ўрта шаҳарларда ёки уларнинг кичик ноҳияларидаги ишчилар имкониятидан оқилона фойдаланиш омилларига мутлақо тўғри келмайди. Ўз навбатида, жуда йирик корхоналарни бир ерга жойлаштириш атроф-муҳит тоза сакланмаслигига ҳамда уй-жой муаммолари, инфраструктура (йўл, энергетика хўжаликлари, сув таъминоти, канализация, мактаб ва даволаш муассасалари ва ҳоказо) харажатлари жуда кўпайиб кетишига олиб келди. Юқорида айтилганларни инобатга олиб, йирик корхоналарни (ўрта ва катта шаҳарларда) ҳамда ўрта ва кичик корхоналарни (қишлоқларда, кичик шаҳар ёки ишчи посёлкаларида) оқилона чегарада жойлаштириш мақсадга мувофиқдир.

Харажат ва имкониятлар иқтисодий самарадорлиги билан ишлаб чиқаришни йириклаштириш даражаси ўртасидаги боғлиқлик амалда ишлаб чиқариш корхона ва бирлашмалари энг қулай катта-кичиклигини танлаш ва уни асослаш масалаларини юзага келтиради. Автомобиль транспорти корхона (бирлашма)лари энг қулай катта-кичиклигини белгилаш мезони — бу ташиш ишларини фан-техника тараққиётининг амалдаги даражасига кўра энг кам ижтимоий меҳнат сарфи билан бажаришдир.

Автомобиль транспорти корхоналари катта-кичиклигига жуда кўп омиллар таъсир қилади. Ишлаб чиқариш самарадорлигига таъсир қилишига кўра улар ишлаб чиқариш билан боғлиқ ва боғлиқ бўлмаган омилларга бўлинади.

Ишлаб чиқариш билан боғлиқ омилларга (қувват, иш унумдорлиги, технология, ишлаб чиқаришни ташкил қилиш шакл ва усуллари) кўра автомобиль транспорти корхоналарининг энг кичик ва энг катталиги аниқланади. Ҳозирги замон асбоб-ускуналарини қўллаб, улардан самарали фойдаланиш шarti билан (аммо автомобиллар ва йўл машиналари бирлиги сони 100 тадан кам бўлмаган) корхоналарнинг энг кичиклиги аниқланади. Бу кўрсаткич ишлаб чиқаришнинг технологик жиҳатдан энг кичик йириклашганлигини тасвирлайди.

Ишлаб чиқариш йириклашганлигининг юқори чегараси унинг энг катталигини кўрсатади. Бундай катта йириклаштириш амалда транспорт маҳсулоти бирлигига қилинадиган харажатлар умумий микдори энг кам бўлишига олиб келиши лозим.

Корхонанинг энг катталиги унинг энг қулай катталиги эмаслигини қайд қилиш зарур. Чунки корхоналарнинг катта-кичиклигига ишлаб чиқариш билан боғлиқ бўлмаган омиллар ҳам таъсир этади. Бундай

Транспорт маҳсулоти ишлаб чиқариш бўлимларини ихтисослаштиришга юк ташиш, пассажирларни автобус ёки енгил автомобилларда ташиш ёки авторемонт заводларида автомобиллар моделлари (маркалари) бўйича тузатишни мисол қилиб келтириш мумкин. Ишлаб чиқариш технологияларининг бир хиллиги бу ерда ихтисослаштиришга асос бўлади. Келтирилган мисолдан кўриниб турибдики, юк ёки пассажирлар ташишнинг ўзига хос технологик услублари ёки авторемонт заводларида тузатилувчи автомобиллар хиллари ёки гуруҳларининг ўзига хос технологик бирликлари бор. Транспорт маҳсулоти бўйича ихтисослаштиришга айрим халқ хўжалиги тармоқлари ёки ташилиши лозим бўлган юклар тури бўйича ихтисослаштириш ҳам киради. Транспорт хизматлари бўлаклари бўйича ихтисослаштиришга корхоналар ичидаги автоколонналар, автомобиль турлари (бортли-универсал, самосвал ва ихтисослашган), шаҳарлараро юк ташишда майда партияли юкларни юк автомобиллари бекатига (ва аксинча, бундай станциялардан юк эгаларигача) ташиш ва уларни жўнатиш магистраллари бўйича комплекшлаш ва бекатлараро қўплаб юк ташиш ёки авторемонт заводларида агрегат ва узелларни тузатиш ишларини мисол келтириш мумкин. Автомобиллар кузовларининг ташиладиган юкларга нисбатан мослиги ҳам ихтисослаштиришда катта аҳамиятга эгадир. Ихтисослашнинг энг юқори босқичи — бу меҳнатни ҳар томонлама, чуқур асосланган технологик босқичлар бўйича ихтисослашдир. Ихтисослашнинг бу тури маълум ишлаб чиқариш технологик жараёнларини, ҳатто улар ичидаги ишларни чуқур ихтисослашдан иборатдир. Масалан, бунга кундалик хизмат ва техника хизмати кўрсатиш-1 ва 2 ларни ўз узвий конвейерларида (ёки алоҳида участкаларда) бажариш кабилар киради.

Юқорида келтирилган барча ихтисослаштириш турлари корхоналар, бирлашмалар ва тармоқ миқёсида ёки ихтисодий ноҳия (ўлка) ҳамда бутун жумҳурият миқёсида ривожланиши мумкин.

Халқ хўжалиги тармоқлариаро ва айрим тармоқичи корхоналари ўртасида меҳнат тақсмоти чуқурлаша бориши уларнинг ўзаро алоқаларини (ёки уларнинг баъзи бир ишларини) кооперациялаш йўли билан узвий боғланишларни талаб қилади. Кооперациялашга автомобилларни ишлатишда уларни ёки агрегат (узел)ларини катта тузатиш махсус ихтисослаштирилган авторемонт заводларида бажарилишини (худди шу йўл билан ТХК-2ни ҳам бажариш мумкин) ёки юк ташиш ва уларни ортиш-тушириш ишларини кооперация йўли билан бажаришни мисол қилиб келтириш мумкин. Умулаштириб айтилганда, кооперациялаш амалда ихтисослаштиришнинг янада чуқурлаштирилган шаклидир. Ишлаб чиқаришни ихтисослаштириш ва уни кооперациялаш йўли билан чуқурлаштириш натижасида ишлаб чиқаришнинг ташкилий ва техникавий даражалари ривожланиб боради ва уларнинг ҳаммаси фан ва техника ютуқларини кенг жорий қилиш имкониятини яратиб беради. Ишлаб чиқаришда ихтисослаштиришни чуқурлаштириш натижасида меҳнат воситалари бажарилаётган ҳар хил тор (кичик) ишларга мослантирилиб, табақалаштирилади.

Ихтисослаштириш ва кооперациялаш меҳнат самарадорлигининг узвий равишда ўсишига имкон яратиб беради.

Мамлакатимизда урушдан кейинги йилларда ихтисослашган умум фойдаланадиган автомобиль транспорти тармоғи барпо этилди. Бу тармоқнинг асосини ихтисослаштирилган корхоналар ташкил этади. Автомобиль транспорти корхоналарининг аксарият кўпчилиги (амалда 85 фоиз дан ортиғи) ташиш турлари ва транспорт хизматлари бўйича ихтисослангандир.

Лекин юқорида келтирилган барча ютуқларга қарамай, бугунги кунда автомобиль транспорти тармоғидаги кўп корхоналар замон талабига жавоб бера оладиган тарзда йириклаштирилган эмас. Халқ хўжалигининг айрим вазирлик ва бошқармаларида жуда кўп майда ва ихтисослаштирилмаган автомобиль транспорти хўжаликлари бор. Мамлакатимиз бўйича юк ташувчи автомобилларнинг атиги 30 фоизидан камроғи умум фойдаланадиган автомобиль транспорти соҳасидадир. Пассажирлар ташувчи автомобиллар, кўпгина автобуслар ихтисослаштирилган корхоналарда йириклантирилган эмас. Йирик шаҳарларда жорий қилиниши лозим бўлган ихтисослаштирилган 2-чи техника хизмати кўрсатиш корхоналари амалда йўқ. Жуда кўп авторемонт заводлари ҳозирга қадар ҳар хил бошқармалар ихтиёрида бўлиб, улар қувватлари етарли даражада катта эмас.

Юқорида айтилганларга кўра, ихтисослаштиришни янада ривожлантириб ҳамда майда ва фойда олмай ишлайдиган автомобиль транспорти корхоналари ҳамда авторемонт заводларини йириклаштириб, уларни умум фойдаланадиган автомобиль транспорти тармоғига ўтказиш ёки бошқарувчи вазирлик ва бошқармалар миқёсида йириклаштириш ихтисодий ҳамда технологик жиҳатдан мақсадга мувофиқдир.

Ишлаб чиқаришларни энг қулай равишда йириклаштириш ва ихтисослаштириш натижасида тармоқлараро ва тармоқ ичида юк ва пассажирлар ташиш ишларини тақсимлашга кенг имкониятлар яратилади. Ихтисослаштириш самарадорлигининг мезони — бу халқ хўжалиги харажатларининг энг кам миқдорда бўлиши, юк эгалари ва аҳолига юқори сифатли хизмат кўрсатиш, маҳсулот таннархини арзонлаштириш ҳисобига энг кўп миқдорда фойда олишдир.

Хўжалик ҳисобидаги ишлаб чиқариш ва илмий-ишлаб чиқариш бирлашмаларини барпо этиш қисқа вақт мобайнида кам харажатлар билан ихтисослаштириш имконини беради. Бу бирлашмалар амалда бирлаштирилаётган корхоналар, автоколонна, цех ва участкалар ўртасидаги транспорт хизмати ишларини қайта тақсимлаш, йириклаштириш, технологик жараёнларни ривожлантириш ва ихтисослантириш махсус цехлари ва участкалари барпо қилишга зарур ишлаб-чиқариш жойларини бўшатиб бериш ҳисобига бажарилади. Бундай барпо этилган цех ва участкалар фақат ўз ишлаб чиқариш талабларини бажарибгина қолмай, балки халқ хўжалиги бошқа тармоқлари талабларини ҳам бажара олиш қобилиятларига ҳам эга бўлишлари лозим.

Автомобиль транспортида ихтисослаштиришни чуқурлатиш ишлаб чиқаришни кенг кўламда кооперациялашга йўл очиб беради.

Кооперациялашни режалаштириш қуйидаги асосий масалаларни ҳал қилишга қаратилиши лозим: корхоналараро зарур кооперациялаш

хизмати ва маҳсулотларини тўлиқ таъминлаш; узоқ муддатларга мўлжалланган корхоналараро алоқаларни ўзаро ва тўғри ўрнатиш; бир турдаги юкларни қарама-қарши йўналишда ташишларни йўқотиш ва автомобилларнинг бўш юришларини камайтириш; маъмурий ва иқтисодий ноҳия (ўлка), тармоқ ва корхоналараро энг яхши иқтисодий ҳамкорликларни тахминлаш; ишлаб чиқариш корхоналаридан ҳудудлар бўйича тўғри жойлаштиришни яхшилаш ва уларни йириклаштириш даражасини ошириш.

### **13- Б О Б. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДА ХЎЖАЛИК ҲИСОБИ**

#### **1. ХЎЖАЛИК ҲИСОБИ ВА УНИ ТАШКИЛ ЭТИШ ПРИНЦИПЛАРИ**

Фан-техника тараққиётини, ижтимоий ишлаб чиқаришни жадаллаштириш ва унинг самарадорлигини ошириш иқтисодий бошқариш усулларини, айниқса хўжалик ҳисобини кенг жорий этиш билан чамбарчас боғлиқдир.

Бирлашма ва корхоналарнинг мустақиллик доирасини кескин кенгайтириш, энг юксак пировард натижаларга эришиш учун уларнинг масъулиятини ошириш лозим. Бунинг учун уларни чинакам хўжалик ҳисобига, харажатларнинг ўрнини ўзлари қоплашга ва маблағ сарфлашни ўзлари таъминлашларига ўтказиш, жамоаларнинг даромади даражасини бевосита иш самарадорлиги билан боғлиқ қилиб қўйиш керак.

Транспорт корхона ва ташкилотлари олдига қўйилган режалаштириш, ташишни ташкил этиш ва хўжалик механизми самарадорлигини кучайтиришга қаратилган талабларни ошириш борасида тўла хўжалик ҳисобини жорий қилиш алоҳида аҳамият касб этади. Бундай талаблар ташиш жараёнларини яхшилаш ва хўжалик механизми таъсирини кучайтириш ҳисобига корхоналар ҳамда ташкилотлар ва бутун тармоқ фаолияти пировард натижаларини яхшилашга қаратилган бўлиши лозим.

Хўжалик ҳисоби хўжаликни режали юритишнинг зарур усули бўлиб, у пул-букм муносабатидан фойдаланишга асосланган ва бизнинг шароитда ижтимоий ишлаб чиқаришда энг кўп самарадорликка эришишга қаратилгандир.

Хўжалик ҳисобининг моҳияти уни бажариш вазифаларида яққол кўринади. Бундай вазифаларга қуйидагилар киради: ишлаб чиқариш харажатлари ва хўжалик фаолиятини пул орқали таққослаш; хўжалик харажатларининг олинadиган даромадга нисбатан белгилаш; ишлаб чиқариш ҳажми ҳамда унинг самарадорлигини оширишга рағбатлантириш; моддий бойликлар ва хизматларни тақсимлаш ва улардан фойдаланиш; ишлаб чиқаришни бошқаришга меҳнаткашларни жалб этиш; ишловчиларни тежамкорлик, ижодий ташаббускорлик, меҳнатга ва меҳнат жамоаси бойлигига нисбатан онгли муносабатда бўлиш руҳида тарбиялаш.

Автомобиль транспортидаги ҳўжалик ҳисоби муносабатлари халк ҳўжалиги бошқа тармоқларидаги каби амалий омиллар асосида бўлади. Ишлаб чиқаришни ҳўжалик ҳисоби билан ташкил қилишнинг асосий омилларидан бири улар моддий имкониятларининг алоҳидалигидир. Бунинг маъноси шуки, корхона ва ҳудуд бирлашмалари фаолияти учун уларга асосий ишлаб чиқариш воситалари ва айланма маблағлар биркирилган бўлади. Корхоналар уларга бириктирилган восита ва маблағларни сақлай билишлари ва улардан белгиланган ишларни бажаришда самарали фойдаланишлари лозим.

Маҳсулот ишлаб чиқариш борасида корхоналар нисбий иқтисодий ҳўжалик ҳисоби учун зарур асос бўлмиш амалий-ҳўжалик юритиш мустақиллигига эга бўлишлари лозим. Бу омилга асосан ҳар қандай ҳўжалик ҳисобидаги корхонага корхоналар тўғрисидаги қонунга биноан бириктирилган буюмлардан фойдаланиш, ҳўжалик фаолиятини планлаштириш, ишлаб чиқариш жараёни учун зарур бўлган моддий-техника билан таъминланиш, иш кучларини тўғри ишлатиш ва ҳўжалик фаолиятидаги бошқа вазифаларни бажариш ҳуқуқларидан кенг фойдаланиш имконияти берилган.

Ҳўжалик ҳисобидаги корхоналарнинг амалий-ҳўжалик юритиш мустақиллигига қўра улар ўз бухгалтерлик ҳисоб-китоб системасига эга бўлиб, ўз бухгалтерлик балансини тузадилар. Бундай балансда улар ишлаб чиқариш фаолиятлари натижаларини акс эттирадилар. Бундай корхоналарнинг давлат ва бошқа банк муассасаларида ўзларига тегишли алоҳида счётлари бўлиб, улардан ишчи ва хизматчилар билан иш ҳақи тўлаш бўйича муомала қилиш ҳамда давлат бюджети тўлови (солиғи), маҳсулот берувчилар, юк эгалари билан ҳисоб-китоб муомалаларини бажаришда фойдаланадилар. Автомобиль транспорти корхоналари мустақил бирлик сифатида юридик шахс ҳуқуқига эга бўлиб, улар ҳўжалик фаолияти билан боғлиқ барча молиявий ишларни ҳўжалик шартномаси тузиш орқали бажариш ҳуқуқига эгадирлар.

Собиқ иттифок корхоналари тўғрисидаги қонунда таъкидланишича, тўла ҳўжалик ҳисоби ва ўзини ўзи маблағ билан таъминлаш шароитида корхона фаолиятига раҳбарлик ўз-ўзини бошқариш қоидаси асосида амалга оширилади. Корхонада тўла ҳуқуқли ҳўжайин бўлган меҳнат жамоаси ишлаб чиқариш ва социал ривожланишнинг ҳамма масалаларини мустақил ҳал қилади. Корхона ишидаги ютуқлар ва камчиликлар меҳнат жамоасининг ҳўжалик ҳисоби даромадига, ҳар бир ходимнинг фаровонлигига бевосита таъсир қилади.

Ҳўжалик ҳисобининг кейинги зарур шароитларига ишлаб чиқаришда ўз харажатлари ва ҳўжалик фаолияти натижалари кирадики, олинадиган даромадлар фақат ўз харажатларида қоплабгина қолмай, балки маълум миқдорда фойда олиш, давлат бюджети солиғи тўлаш ва иқтисодий рағбатлантириш фонди ташкил қилиш имконини ҳам бериши лозим. Ҳўжалик юритишнинг иқтисодий усуллари янада мустаҳкамланиб борган шароитда иқтисодиётнинг аҳволи аксарият автомобиль транспорти корхоналарида ўз харажатларини ўзи қоплаш

асосида ўз хўжалигини юритиш ва меҳнат жамоаларини социал ривожлантириш масалаларини ҳал этиш имконини беради.

Моддий манфаатдорлик ишлаб чиқариш меҳнат жамоаларини иқтисодий рағбатлантириш ва айрим ишловчиларни тақдирлаш йўли билан амалга оширилади. Бутун корхона меҳнат жамоасини иқтисодий рағбатлантириш нарх, фойда, нисбий фойдаланиш ва бошқаришга асослангандир.

Корхона ва ташкилотлардаги айрим ходимлар моддий манфаатдорлигини ошириш ишлаб чиқариш масалалари ва шахслар манфаатдорлигини ҳисобга олувчи иш ҳақи ва иш ҳақи жадвалларининг аниқ шакллари қўллаш ҳисобига йўлга қўйилади. Албатта, бундай масалаларни тўғри ҳал этишда мукофотлаш усули ва иқтисодий рағбатлантириш фондидан фойдаланиш муҳим роль ўйнайди, ходимларга бериладиган мукофотлар миқдори ўз муваффақиятлари билан боғлиқ бўлибгина қолмай, балки уларни автомобиль транспорти корхонаси хўжалик фаолиятидаги умумий натижаларга ҳам қизиқтириш керак бўлади.

Хўжалик ҳисоби омилларининг иккинчи томони корхоналар, улар меҳнат жамоалари ва айрим ишловчиларининг режа топшириқлари ва қабул қилинган мажбуриятларни бажариш, ишлаб чиқариш фондларини сақлаш ва улардан самарали фойдаланиш, зиёнсиз ишлаш ва нобудгарчиликка йўл қўймаслик учун моддий жавобгарликларини оширишдан иборатдир.

Хўжалик ҳисобида ишловчи автомобиль транспорти корхонасининг давлат олдида режа топшириқлари, масалан, юк ташиш умумий ҳажми ва белгиланган жўнатувчилар рўйхати, давлат бюджети тўлови, банк кредитларидан фойдаланиш, тўлов тартиблари ҳамда ташишга белгиланган тариф ҳақи ва бошқа ишларни бажариш бўйича моддий жавобгарликлари бўлади. Корхона хўжалик ҳисоби жавобгарлиги ва ўзида ишловчи айрим ходимлар моддий жавобгарлигини қўшиб олиб бориши лозим. Айрим ходимлар ўзлари корхонага келтирган зиёнларнинг бир қисmini тўлашлари керак. Масалан, ёнилғи сарфи белгиланган меъёрдан ортиқ бўлганда ёки автомобиль шиналари белгиланган юриш масофасидан кам юриб, ишдан чиққанда ва ҳоказо ҳолларда жавобгар шахслар келтирилган зиённинг бир қисmini қоплашлари лозим.

Автомобиль транспорти корхонасининг амалий-хўжалик юритиш мустақиллиги, иш ҳақи тўлаш ва ишловчиларни рағбатлантириш ҳуқуқи унинг хўжалик фаолиятини доимо назорат қилишни тақозо этади. Шунинг учун хўжалик ҳисобида ишлаш асосий шартларидан яна бири — корхона фаолиятини сўм (пул) орқали назорат қилишдир. Корхоналар фаолияти молиявий томонини назорат қилиш жойлардаги банк ва бошқа молия муассасаларига ҳамда корхона бўйсунувчи юқори ташкилотларга ва халқ назорати органларига юклатилгандир.

Автомобиль транспортда хўжалик юритишнинг хўжалик ҳисоби асосида жорий этилган тартибига кўра қуйидаги бўлим ва бўлинмалар ўртасида хўжалик ҳисоби орқали боғланишлар ўрнатилади: автомобиль колонналари ва бошқа бўлимлар ўртасидаги ишлаб чиқариш

ички хўжалик ҳисоби; корхоналар, ҳудудлар ва илмий-ишлаб чиқариш бирлашмалари ўртасидаги хўжалик ҳисоби; автомобилларни катта тузатиш саноат корхоналари ва бирлашмалари ўртасидаги хўжалик ҳисоби.

Айтилган тартибларнинг энг асосийси — бу автомобиль транспорти хўжалик ҳисобидир. Ана шу хўжалик ҳисобининг ривожланганлик даражаси ва уни янада яхши йўлга қўйиш (ёки чуқурлаштириш) кўп ҳолларда улар ўртасида (масалан, автомобиль транспорти корхонаси ва юк эгалари, илмий-текшириш, лойиҳа-конструкторлик, таъминотчилар) ҳамда юқори ташкилотлар (вазирликгача) хўжалик ҳисоби билан молия муомаласини йўлга қўяди.

Ҳозирги давр иқтисодиётини ривожлантириш талабларига жавоб берувчи таъсирчан хўжалик механизмини йўлга қўйиш бир қанча ташкилий-иқтисодий шароитларни тақозо этади. Буларга қуйидагилар киради: илмий асосланган режалаштириш системаси; ишлаб чиқариш (ташиш)ни маъёрлича йириклаштириш ва ихтисослаштириш; хўжалик ҳисобидаги корхоналарда амалий-хўжалик юритиш мустақиллигини кучайтириш, уларда кенгайтирилган такрор ишлаб чиқаришни ўз моддий имкониятлари билан таъминлаш; жойларда мураккаб иқтисодий муаммоларни тўғри ҳал қила олувчи юқори малакали раҳбар ходимлар борлиги; энг юқори пировард ишлаб чиқариш; хўжалик ҳамда айрим шахсларнинг ва бутун меҳнат жамоасининг моддий манфаатдорлигини оширишга қаратилган иқтисодий рағбатлантириш самарали тартибларини жорий этиш ва ҳоказо.

## 2. ИЧКИ ХЎЖАЛИК ҲИСОБИНИ ТАШКИЛ ЭТИШ

Бу автомобиль транспорти корхоналари ички тузилиш бўлинмаларида, яъни автоколонна (отряд)лар, цехлар, участкалар, пудрат бригадалари, ҳатто шахсий ишловчилар ўртасида хўжалик ҳисобини жорий этиш бўлиб, умум корхона режа топшириқларини муваффақиятли бажариш ҳамда энг кам моддий, молиявий харажат ва тежамли меҳнат сарфига эришишга қаратилгандир.

Ҳукумат автомобиль транспорти корхоналари ҳудуд бирлашмалари ва концернларини янги шароитга ўтказиш борасидаги қарорида хўжалик юритишни қайта қуриш, иқтисодий ва социал ривожлантириш беш йиллик режаси аҳамиятини ошириш, унда барқарор иқтисодий меъёрлардан кенг фойдаланиш, корхоналар, бирлашмалар ва концернлар иш фаолиятининг пировард иқтисодий натижаларини яхшилаш вазифаларига қаратилган ички хўжалик ҳисоби таъсирини кучайтириб, ишловчилар меҳнат фаоллигини орттиришни талаб қилади. Шу қарорга биноан, мустақил жумҳуриятлар ҳукуматларига ва автомобиль транспорти вазирликларига, умум фойдаланиладиган автомобиль транспорти корхоналари, бирлашмалари ва концернларига ўз ишларида ички хўжалик ҳисобини жорий қилишни кенгайтириш, улар ички бўлинмаларида фан-техника ютуқлари ва

илғор тажрибаларни фаол татбиқ этиш, иш сифатини ошириш, халқ хўжалиги тармоқларини ва аҳолининг ташишга бўлган эҳтиёжларини тўлароқ кондиритиш ҳамда ишлаб чиқариш самарадорлигини ошириш масалалари юклатилди. Айниқса меҳнат ҳақини белгилашда пировард натижалар бўйича ҳақ тўланувчи йириклашган комплекс хўжалик ҳисобидаги бригадалар ташкил қилиш тажрибаларига кенг йўл очишга аҳамият бериш лозимлиги уқтирилди. Бу масалага эътиборни кучайтиришнинг иқтисодий томони шундаки, ички хўжалик ҳисоби ҳозирги кунда ишлаб чиқаришнинг бошқаришнинг энг илғор усули бўлиб, у корхона ички бўлинмалариаро хўжалик ҳисоби муносабатларига таянади. Ички хўжалик ҳисоби корхоналар иши тўла хўжалик ҳисобининг узлуксиз давоми бўлиб, уни янада ривожлантириш хўжалик ҳисоби кўрсаткичларини бирламчи меҳнат жамоалари, яъни ишлаб чиқариш участкалари, аввало, мавжуд шофёрлар ва тузатувчи ишчилар бригадаларига аниқ қилиб етказишга асосланади.

Ички ишлаб чиқариш хўжалик ҳисоби, пудрат бригадалари ва бошқа илғор иш шаклларини ҳамда меҳнат ҳақи тўлашни ташкил қилишни бирга олиб бориш ҳар бир бирламчи меҳнат жамоаси — бригада, участка, цех, автоколонна ва корхона бўлинмалари иш натижаларини тўғри баҳолаш ва шунинг ҳисобига «киши меҳнат омили»ни кучайтиришга ҳамда моддий рағбатлантиришнинг турли шаклларида кенг фойдаланиш меҳнат унумдорлигини оширишга олиб келади. Бундан ташқари, ички хўжалик ҳисоби меҳнат сарфи ва моддий харажатлар, аввало, ёнилғидан тежамкорлик билан фойдаланиш ҳисобига харажатларни камайтириш имконини беради.

Ички хўжалик ҳисобини кўп ҳолларда йирик автомобиль транспорти корхоналарида жорий этиш мақсадга мувофиқдир. Ички хўжалик ҳисоби корхона тўла хўжалик ҳисоби ва уни жорий этиш қондаси асосида олиб борилади. Лекин уларнинг мақсадлари бир хил бўлишига қарамай, ички хўжалик ҳисобининг ўзига хос хусусияти бор. Хўжалик ҳисобидаги ички бўлинмалар корхона хўжалик ҳисоби каби бюджет тўловлари билан боғлиқ бўлмайди. Бундай бўлинмаларга юридик шахс ҳуқуқи ҳам берилмайди, улар тугалланган бухгалтерлик балансини тузмайди ва банк кредитларидан фойдаланмайди, бошқа корхона ва ташкилотлар билан хўжалик шартномалари ҳам туза олмайди. Хўжалик ҳисобидаги бўлинмаларнинг фаолияти ўз хусусияти ва чекланган кўрсаткичларига кўра планлаштирилади ҳамда баҳоланади.

Автомобиль транспорти корхоналари ички хўжалик ҳисобини ташкил этиш шаклларига қуйидагиларни киритиш мумкин: хўжалик ҳисобидаги корхона филиаллари, автоколонналар, цехлар, участкалар, бригада ҳамда айрим хўжалик ҳисобида ишловчи шахслар.

Ички хўжалик ҳисоби самарали бўлиши учун ундаги техник-иқтисодий кўрсаткичларни режалаштириш меъёрларидан фойдаланиш, иш натижаларини ҳисоблаш ва текшириб бориш, моддий тақдирлаш ва жавобгарлик яхши йўлга қўйилган бўлиши керак.

Айтилганларга кўра, автомобиль транспорти корхоналарида хўжалик ҳисоби бўлинмаларига режа топшириқлари бериш, уларга зарур ишлаб чиқариш фондларини биркитиб қўйиш керак. Хўжалик ҳисобидаги бўлинмалар корхоналар каби режа топшириқларини ўз вақтида ва сифатли қилиб бажаришга жавобгар бўлишлари зарур. Олинган мажбуриятларга хилоф иш қилинса, топшириқлар сифатсиз бажарилса, айбдор бўлинмаларга даъво билдириш, ҳатто улар келтирган зиёнларни ундириш ҳам мумкин бўлади. Ва аксинча, улар ўз мажбуриятлари ва режа топшириқларини муваффақиятли бажарсалар, фойда ҳамда режада белгиланган харажатларни камайтириш ҳисобига моддий рағбатлантириш фондидан мукофотланиладилар. Айтилганларнинг барчаси бригада ички хўжалик ҳисобини ташкил этиш, корхоналар хўжалик ҳисобини янада чуқурлаштириш ва ривожлантириш зарур эканлигини яна бир бор кўрсатади. Демак, унинг мақсади бирламчи меҳнат жамоаларини корхона имкониятларидан мақсадга мувофиқ ва тежамли фойдаланишга йўналтиришдир.

Ички хўжалик ҳисобига ўтказилган бўғинларга бригада ва айрим ишловчилар ҳам киради. Уларнинг ишлари ҳозирги давр иқтисодий талаблари асосида қуйидагича ташкил этилади: меҳнат ва иш ҳақи тўлашни бригада усулида ташкил қилишни кенг жорий этиш; меҳнатни рағбатлантиришга зарур йўналишларни жорий этиш; хом ашё, материалларни тежамли сарфлаш тартиби ва ишлаб чиқариш фондларидан оқилона фойдаланишни яхшилаш ва ҳоказо.

Демак, ички хўжалик ҳисобини жорий этиш ва ундан самарали фойдаланиш учун қуйидагиларни бажариш зарур:

- ҳар бир транспорт бўғинининг аниқ тузилиши ва вазифасини белгилаш;

- уларга ишлаб чиқариш фондларини биркитиб қўйиш;

- моддий ва меҳнат сарфлари барқарор меъёрлари асосидаги оқилона ва мустаҳкам режа кўрсаткичларининг илмий асосланган системасини белгилаш;

- аниқ ва ўз вақтида ҳисоб-китоб олиб боришни ташкил этиш;

- хўжалик фаолияти натижаларига кўра моддий тақдирлаш ёки жавобгарлик системасини амалга ошириш, корхонага белгиланган топшириқларни бажариш борасида бўлинмалар мустақиллиги ва ҳуқуқларини кенгайтириш.

Автоколонна ва айрим филиаллар ўз ишлаб чиқариш фаолиятини уларга белгиланган режа топшириқлари ва корхонага белгиланган транспорт-молия режаси асосида олиб боради.

Юк ташувчи автомобиль транспорти корхоналари автоколонналарига ва айрим филиалларига ташишнинг умумий ҳажми ва ташилиши шарт бўлган барча мижозлар (юк ташиш ҳажми кўрсатилган) рўйхатлари ҳамда йўлланма сифатида улар асосий техник-эксплуатацион кўрсаткичлари, иш ҳақи (ягона меҳнат ҳақи) фонди, ташиш таннархи ва улар фаолиятининг молиявий натижалари — даромад, харажатлар, фойда ва ишлаб чиқариш нисбий фойдалилиги кўрсаткичлари белгиланиб туширилади.

Ишлаб чиқариш хусусиятлари ҳисобга олинган ҳолда юқорида айтилганлар каби пассажирлар ташувчи ёки аралаш ташувчи автоколонналар ва филиалларга ҳам режа топшириқлари белгиланади.

Автомобилларнинг ўз вақтида ишга чиқиши ва тузатишлараро йўл босиб ўтиши техника хизмати кўрсатиш ва жорий тузатиш жойларида ишларни ташкил этиш даражасига кўп жиҳатдан боғлиқдир.

Шунинг учун бундай жойларда хўжалик ҳисобини жорий этишда улар ишига тўғри баҳо берувчи кўрсаткичлар, ҳар бир цех ва участкада бажарилиши лозим бўлган ишлар, уларнинг автоколонналар ва бошқа бўлимлар билан иқтисодий муносабатларини аниқлаш муҳим аҳамият касб этади.

Техника хизмати кўрсатишни ва жорий тузатиш жойларини ички хўжалик ҳисобига ўтказишда ҳам автоколонналардаги каби уларга ишлаб чиқариш фондларини бирктиб қўйиш, устахона ички тузилиши, цехлар ҳуқуқи ва вазифалари, уларда бажариладиган иш ва харажатларни аниқ белгилаш зарур.

Амалда бажарилган иш ҳажми улар учун белгиланган ҳисобий-режа нархига қўпайтирилиб, бундай бўлимлар (участкалар, цехлар) даромадлари аниқланади.

Шу йўл билан аниқланган ҳар бир бўлинма даромадидан унинг харажатлари чегирилиб, бўлинма фаолиятининг молиявий натижалари, яъни фойдаси ва бошқалар аниқланади.

Хўжалик ҳисобини ташкил қилишда бўлимлар ичида хўжалик ҳисобини ташкил этиш самараси муҳим аҳамиятга эгадир. Бўлинмаларда ички хўжалик ҳисобини ташкил қилишда улар ишига боғлиқ бўлган режа кўрсаткичларини аниқлашга катта аҳамият бериш лозим.

Бригада ва ижара пудрати ташкил қилишда ҳам улар ишлаб чиқариш фаолиятидаги натижа ва қилинадиган харажатларни келиштириб бориш ва бундай харажатларни олинadиган даромад билан қоплаш ҳамда ташиш нисбий фойдали бўлишини таъминлаш зарур. Ижара пудрати ва бригада хўжалик ҳисобини ташкил қилишда ҳар бир харажат моддаси, тежамкорликни моддий рағбатлаш ва аксинча, йўл қўйилган нобудгарчилик учун жавобгарликни ошириш кўзда тутилади.

Бригада усулидаги хўжалик ҳисобида ишловчилар вазифалари қуйидагилардир: халқ хўжалиги тармоқлари ва аҳолига белгиланган транспорт хизматларини сифатли бажариш; ҳаракатланувчи составлар ва ортish-тушириш механизмларидан фойдаланишни яхшилаш; меҳнат унумдорлиги даражасини оширишни тезлаштириш; моддий харажатлар ва меҳнат сарфларининг тежамли бўлиши; ишлаб чиқариш ва меҳнат интизомига талабни ошириш ва бошқалар.

Хўжалик ҳисобини ташкил этишда ҳар қайси корхона, бирлашма ва ташкилотнинг аниқ шароитларини ҳисобга олган ҳолда ички хўжалик ҳисоби тўғрисида низом ишлаб чиқиш мақсадга мувофиқдир. Бундай низом мунтазам равишда ялпи режалаштирилаётган йил кириши олдида қайта кўриб чиқилиб, зарур бўлган тақдирда унга ўзгартишлар киритилиши мумкин бўлади.

Халқ ҳўжалигининг кўпчилик тармоқларида, айниқса саноатда кейинги йилларда ички ҳўжалик ҳисобини жорий қилиш борасида катта тажриба орттирилди. Лекин шуни қайд қилиш зарурки, транспорт соҳаларидаги корхоналарда ички ҳўжалик ҳисобини қўллаш кенг тус олганича йўқ. Шунинг учун ҳозирги кунга қадар корхона иқтисодиётини самарали ривожлантиришнинг жуда катта манбаи бўлмиш ишловчилар оммаси фаолиги ва уларнинг ўз жамоалари ва умум жамият фаолияти учун жавобгарлик ҳисси яхши ривожланган эмас.

Шуни қайд қилиш зарурки, агар ҳўжалик ҳисобини жорий этиш тежамкорликка таъсир этмасдан, ишловчиларни уларга белгиланган ишлар учун жавобгарлик руҳида тарбияланмасдан ҳамда ҳар бир ишловчини меҳнат жамоаси ҳўжалик ишини яхшилашга қизиқтирмасдан, унинг эътиборини корхона бутун иқтисодий ҳолатини яхшилашга қаратмасдан, фақат режалаштириш ва ҳисоб-китоб ишлари ҳажмини оширишга олиб келса, албатта, бундай ҳол ҳўжалик ҳисобига қизиқмасликка ва ички ҳўжалик ҳисоби асосида бошқаришни ташкил этишдан воз кечишга олиб келади.

Автомобиль транспортида ички ҳўжалик ҳисобини жорий этиш анча мураккаб масала бўлиб, корхоналарда ҳўжалик юритишнинг янги шароитларига ўтишда уни янада ривожлантириш ва такомиллаштиришни талаб этади.

Умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналари ва бирлашмалари меҳнат жамоалари ташаббускорлигини ошириш, улар ҳуқуқларини кенгайтириш, халқ ҳўжалиги ва аҳолининг ташишга бўлган эҳтиёжларини тўла, ўз вақтида ва сифатли қилиб бажаришда иқтисодий жавобгарликни ошириш, транспорт харажатларини камайтириш, автомобиль ёнилғисидан оқилона фойдаланиш ҳисобига режалаштириш ҳамда ташишни янги ҳўжалик услубида юритишга ўтказилди.

Улар ишини яхши йўлга қўйиш учун режалаштиришни такомиллаштириш ва корхона фаолиятини рағбатлантириш, меҳнат жамоаларининг ташиш билан боғлиқ вазифаси, жавобгарлиги ва ташаббускорлигини янада орттириш, ишлаб чиқариш ҳамда уни бошқариш масалаларини яхши йўлга қўйиш, ишловчиларнинг меҳнат ва моддий иш шароитларини яхшилашга қаратилган яхлит вазифаларни бажариш лозим. Айтилган масалаларни муваффақиятли бажариш учун тўла ҳўжалик ҳисобини кучайтиришга, шу жумладан ички ҳўжалик ҳисобини ривожлантириш ва такомиллаштиришга алоҳида аҳамият берилиши лозим.

Ҳар бир корхона, бирлашма ва ташкилотда ҳўжалик ҳисобини жорий этиш ва такомиллаштириш бўйича комиссиялар ташкил этилиб, улар узлуксиз иш олиб боришлари лозим. Ички ҳўжалик ҳисоби билан боғлиқ ҳужжатларни ишлаб чиқишга илмий-ишлаб чиқариш бирлашмалари ва лойиҳа-конструкторлик ташкилотлари мутахассислари ҳамда жойлардаги бирлашмаларга қарашли ҳисоблаш марказлари жалб этилиши зарур.

# **14- БОБ. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДА МОЛИЯ, ФОЙДА, ХЎЖАЛИК ҲИСОБИДАГИ ДАРОМАД ВА НИСБИЙ ФОЙДАЛИЛИК**

## **1. МОЛИЯНИНГ МОҲИЯТИ**

Бизнинг шароитда давлат халқ хўжалигини объектив ижтимоий қонуналарга таянган ҳолда бошқаради. Давлат молия орқали хўжалик ва социал-маданий қурилишларга ўз таъсирини ўтказади. У мамлакат иқтисодиётини марказий усулда бошқаришда ҳамда хўжалик мустақиллиги, корхона, бирлашма ва бошқа ташкилотлар ташаббускорлигини ривожлантиришда ҳам молиядан фойдаланади.

Молия асосини корхона ва халқ хўжалиги тармоқлари молияси ташкил этади. Ҳозирги кунда корхоналар, шу жумладан автомобиль транспорти корхоналари молия имкониятлари ҳисобига давлат бюджетига тушадиган даромадлар 90 фоиздан ортиқроқни ҳосил қилади. Мамлакат иқтисодиётини ривожлантиришга қаратилган хўжалик ислохотларини амалга оширишда молиявий режанинг аҳамияти кундан-кунга ошиб бормоқда. Бунинг натижасида корхоналар нисбий фойдалилиги кўтарилди, уларни кенгайтириш ва ишлаб чиқаришни ривожлантириш, ишловчиларни рағбатлантириш, хўжалик ҳисобини мустаҳкамлашга сарфланадиган маблағлар миқдори ортди, ишлаб чиқариш фондлари ва жамғармалар тўплашда корхоналар масъулияти анча ошди.

Демак, молия дейилганда иқтисодий алоқалар мажмуи, яъни давлат, корхона, бирлашма, концерн ва бошқа ташкилотларда кенгайтирилган такрор ишлаб чиқариш ҳамда меҳнаткашлар моддий ва социал-маданий талабларини қондириш учун зарур бўлган пул маблағлари фондини ташкил қилиш ва улардан фойдаланиш тушунилиши керак.

Халқ хўжалигини бошқаришда унинг молиявий кўрсаткичларига жуда катта аҳамият берилиши лозим. Молия режасини тузиш жараёнида халқ хўжалиги учун зарур бўлган молия ҳажми ва уни ошириш имкониятларини ҳамда кенгайтирилган ишлаб чиқариш, аҳоли турмуш даражасини оширишга зарур бўлган харажатларнинг айрим турларини, уларни молия билан таъминлаш манбаларини аниқлаш, аҳолининг пул билан ўлчанадиган даромадлари ва харажатлари балансини ишлаб чиқиш лозим бўлади.

Кўпчилик автомобиль транспорти корхоналари ўз ишлаб чиқариш фаолиятини хўжалик ҳисоби усулида ташкил қилганликлари учун амалда улар мулк эгаси томонидан уларни ташкил қилишда биркирилган ўз пул маблағлари фонди ҳамда ишлаб чиқариш фаолияти натижасида олинадиган даромадлар ҳисобига ишлайдилар. Банк муассасалари кредитидан, яъни қарзга олинган маблағлардан вақтинча заруриятларни қондиришдагина фойдаланилади.

Корхоналар молияси бир томондан, улар иш фаолиятининг муваффақиятли бўлишига боғлиқ бўлса, иккинчи томондан, молиянинг етарлилиги улар ишининг муваффақиятли бўлишига катта

таъсир кўрсатади. Корхоналарнинг молиявий аҳволи улар иш дастурларининг муваффақиятли бажарилиши ҳамда меҳнат унумдорлигини ошириш ва маҳсулот таннархини камайтириш бўйича белгиланган топшириқлар қандай бажарилишига боғлиқдир. Ўз навбатида, молия хўжалиги тўғри ташкил қилингандагина ишлаб чиқаришга зарур бўлган буюмларни ўз вақтида сотиб олиш имконияти бўлади.

Ишлаб чиқаришни молия билан таъминлаш асосий манбаларига қуйидагилар киради:

- мулк эгаси томонидан корхона ихтиёрига доимий бириктилган ишлаб чиқариш фондлари. Бундай фондлар асосий ишлаб чиқариш фондларидан ва меъёрлаштирилган айланма фондлардан иборат бўлиб, улар корхона устав фондлари дейилади:

- ишлаб чиқариш маҳсулотларини сотишдан олинадиган (автомобиль транспортида ташиш ва бошқа транспорт хизматлари учун олинадиган) пул даромадлари.

Пул маблағларининг ҳаммаси корхоналарнинг банк муассасаларидаги ҳисоб-китобларида (счётларида) жамланади ва уларни қуйидаги тартибда харажат учун ишлатиш мумкин:

- ишчи ва хизматчиларга иш ҳақи тўлашга;
- бюджет солиқларини бажаришга;
- сотиб олинадиган буюмлар ва бажарилган хизмат тўловларини бажаришга;
- асосий фонд амортизацияси ва автошиналарни тиклаш ва тузатиш харажатларини қоплаш ажратмаларини корхонанинг банкдаги алоҳида ҳисоб-китобларига ўтказишга;
- банк кредитлари (қарзга олинган) ва бошқа тўловларни бажаришга.

Шуні таъкидлаш зарурки, кейинги йилларда автомобиль транспорти системаси молиявий аҳволини назорат қилиш анча сўсайиб кетди ва натижада йил сайин корхона маблағларининг қўпи дебитор (қарздор)лар томонидан ўз вақтида тўланмаётир. Бундан ташқари, яна бир мунча хатоликларга йўл қўйилмоқда. Афсуски, бундай хатоликлар мамлакат халқ хўжалигининг бошқа тармоқларига ҳам тегишлидир. Молия-кредит ташкилотларининг иш мазмунини, улар ишининг ташкил қилиниши ва усулларини тубдан ўзгартириш керак. Уларнинг энг муҳим вазифаси — корхоналар фаолиятини бўлар-бўлмас чеклайвериш эмас, балки иқтисодий рағбатлантиришдан, пул муомаласини мустаҳкамлашдан иборат бўлиши керак. Ҳамма нарса пировард натижада пул билан боғлиқ қилиб қўйилиши лозим.

## **2. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ МОЛИЯСИНИНГ ЎЗИГА ХОС ХУСУСИЯТЛАРИ**

Автомобиль транспорти корхоналари молия орқали ўз хизматлари билан боғлиқ бўлган халқ хўжалиги корхона ва ташкилотлари билан ҳисоб-китоб қиладилар.

Ҳаракатланувчи составларни сақлаш ва уларни ишга шайлаш учун зарур бўлган ишлаб чиқариш моддий-техника базасини ташкил қилиш ва автомобиллар, тиркамалар, жиҳозлар, бензин, дизель ёнилғиси, мойлаш материаллари сотиб олиш ҳамда айланма ва бошқа фондлар ташкил этиш, иш ҳақи ҳамда бошқа харажатларни тўлаш учун автомобиль транспорти корхона ва бирлашмаларида маълум миқдорда молия-пул маблағлари бўлиши керак. Автомобиль транспорти корхона ва бирлашмалари пул маблағлари орқали юк эгалари, аҳоли ва моддий буюмлар сотувчи ташкилотлар билан доимо ҳисоблашиб борадилар.

Автомобиль транспорти корхона ва бирлашмалари молия ташкилотлари, банк муассасалари билан ўзаро алоқалари орқали давлат бюджети солиғи, банк муассасаларидан қарзга пул (кредит) олиш ва уларнинг касса режалари бажарилиши билан доимо боғлиқдирлар.

Ҳар бир автомобиль транспорти корхонаси ва бирлашмасига юқори ташкилотлар томонидан молия режа белгилаб туширилади. Бундай режанинг бир нусхаси корхона (бирлашма) жойлашган ердаги молия ташкилотига улар тўловлари бажарилишини текшириб бориш учун юборилади. Автомобиль транспорти корхоналарининг пассажирлар ташишдаги нақд пул топшириш бўйича белгиланган касса режаси Давлат банки касса режасига мосланган бўлади ва у бундай касса режасининг бажарилишини доимо назорат қилиб боради. Автомобиль транспорти корхона ва бирлашмалари янги техникани жорий қилиш, механизация ҳамда ишлаб чиқариш технологияларини яхшилаш, янги қурилиш ва борларини қайта қуриб яхшилаш ёки кенгайтириш учун қарзларни банк муассасаларидан олишлари мумкин.

Автомобиль транспортида бошқа халқ хўжалиги тармоқларидаги каби бухгалтерия тайёрлайдиган барча ҳисоботлар ва баланс (кирим-чиқим якуни)лар юқори молия ташкилотларига, банк муассасаларига берилади ва бу эса уларга корхона ҳамда бирлашмаларнинг молия-хўжалик фаолиятини текшириб бориш имконини беради.

Шу билан бирга автомобиль транспорти молияси ўзига хос ишлаб чиқариш хусусиятларига ҳам эга. Ташиш ишларини бажаришда амалда тугалланмаган ишлаб чиқариш маҳсулотлари ва тайёр маҳсулотларни омборларда жамғариш ҳам бўлмайди.

Транспорт маҳсулоти, яъни ташиш ва уни реализация қилиш бир вақтнинг ўзида содир бўлади. Юқорида айтилганларга қўра, транспорт моддий шаклдаги янги маҳсулот (истеъмол қиймати) яратмайди ва уни реализация қилмайди. Транспорт маҳсулотини яратиш жараёни юкларни жўнатиш жойидан истеъмолчиларга етказиб бериш билан тамом бўлади. Ташиш қиймати амалда мавжуд тарифни қўллаш қондасига биноан, ташишдан илгари тўланиши, банк чеклари билан ёки илгаридан тўлаш йўли билан ёки ташиш жараёни тугаллангандан сўнг тўланиши ҳам мумкин.

Автомобиль транспорти корхона ва бирлашмалари иш самарадорлиги кўрсаткичларидан бири айланма маблағлар айланишини тезлаштиришдир. Айланма маблағлар айланиш тезлигини оширишига

аввало ишлаб чиқариш фондларининг фаол қисми бўлмиш ҳаракатланувчи составлардан фойдаланишни яхшилаш таъсир этади. Ҳаракатланувчи составларнинг автомобиль транспорти корхоналари асосий фондларидаги улуши улар умумий миқдорининг 60 фоиздан кўпини ташкил этади. Айтилганларга қўра, автомобиллар қанчалик юқори самарадорлик билан ишласа, шунчалик айланма маблағлар ишлаб чиқариш фазасидан ўтиб, ўз қийматини яратилган маҳсулотга ўтказди.

Автомобиль транспорти корхоналари айланма маблағларининг ўзига хос хусусиятларидан бири — улар умумий миқдор меъёрларини қопловчи манбалари бўлмиш жалб этилган маблағлар нисбатининг катталигидир. Бундай маблағлар қаторига қуйидагилар киради; автошиналарни қайта тиклаш ва тузатиш учун ўтказилган ажратмалар; пассажирлар ташишда олдиндан сотилган абонемент ва ойлик талон учун олинган пул маблағлари (яъни келажак даромадлари); режали равишда юк ташишдан илгари тўланган маблағлар ва ҳоказо.

Сўнгги йилларда автомобиль транспорти ишлаб чиқаришининг амалий ишларини бошқаришда автоматика системаси элементлари кенг қўлланаётир. Бундай элементлар ташиш жараёнида, техника хизмати кўрсатишни ташкил қилиш билан боғлиқ молия ишларини бошқаришда ҳам қўлланаётир. Масалан, Ўзбекистон Жумҳурияти Автомобиль транспорти вазирлиги бўйича вилоят ишлаб чиқариш бирлашмалари қошида 10 дан кўп ахборот ҳисоблаш марказлари (АХМ-ИВЦ) ташкил этилган бўлиб, улар учинчи бўғинли ЭХМ ЕС-1030 ва ЕС-1040 ҳисоблаш машина моделлари билан жиҳозланган. Бундай электрон-ҳисоблаш машиналари ёрдамида корхоналарга тегишли айланма маблағлар меъёрлари ва улар айланишини оширишни ҳисоблаш ҳамда корхона, бирлашма ва вазирлик молиявий аҳволини таҳлил қилиш кабилар ҳисобланаётир.

Аҳоли билан нақд пул орқали муомала қилувчи пассажирлар ташийдиган корхоналардаги ташишдан келадиган пулларни тўла йиғиш ва уларни сақлашни яхшилашда бухгалтерия кундалик текширувларини яхши йўлга қўйиш муҳим аҳамият касб этади.

Автомобиль транспорти марказий бошқарув аппаратида барча ишларни бошқариш бўйича режа-иқтисод бош бошқармаси қошида молия бўлими ташкил этилган. Корхоналарда эса молия хизматлари бор.

Корхонадаги молия хизматларининг асосий вазифалари қуйидагилардир:

— корхона бўйича қилинадиган харажатларни маблағ билан таъминлаш. Бундай харажатларга юк ва пассажирлар ташиш, транспорт-экспедицион ва бошқа хизматларни бажариш, ҳаракатланувчи составларга техника хизмати кўрсатиш ва барча турдаги тузатишларни қилиш, капитал қурилиш ва мавжудларини қайта қуриб кенгайтириш ҳамда бино ва иншоотлар, уй-жой ҳамда социал-маданий объектларни сақлаш харажатлари киради;

— режани бажаришда барча молиявий кўрсаткичларни, корхона-

ларга тегишли айланма маблағлар айланишини тезлаштириш ва сақлашни текшириш;

— давлат бюджети солиғи, моддий буюмлар етказиб берувчилар, банк муассасалари, буюртмачилар, йўл ташкилотлари (автомобиль йўллари қуриш ва уларни қайта қуриб яхшилаш учун мақсадли белгиланган даромадга нисбатан 2 фоизли маблағни ўтказиш) ва юқори ташкилотлар билан ҳисобларни ўз вақтида ва тўла бажариш;

— иқтисодий ишлар даражасини доимо яхшилаб бориш.

Кўрсатилган вазифаларни бажаришда молия хизматлари билан биргаликда корхона (бирлашма)нинг қуйидаги бўлимлари фаол қатнашадилар: ташишни ташкил қилиш, техника-ишлаб чиқариш, бухгалтерия ва режа бўлимлари. Молия хизмати ходимлари юқорида кўрсатилган бўлимлардан молияни режалаштириш ва ҳисоблаш учун зарур барча маълумотларни талаб қилишга ҳақлидирлар.

Молия хизматининг асосий ишларидан яна бири — йиллик ва йил чораги молия режасини лойиҳалаш ва унга зарур бўлган ҳисобларни бажаришдир.

Молия ходимлари банк муассасаларидан олинishi керак бўлган қарз режасини ҳам ишлаб чиқадиладар ва бундай қарзлардан фойдаланишни ташкил қилиш билан бирга уларни мақсадли равишда ишлатишни назорат қиладилар, банк муассасалари билан корхона ўртасидаги қарз билан боғлиқ барча ҳисобларни олиб борадиладар.

Техника-ишлаб чиқариш ва моддий таъминот бўлимлари билан биргаликда молия хизмати ходимлари моддий таъминотни яхшилаш ва меъёрдан ортиқча жамғармаларга йўл қўймасликка қаратилган ишлар бўйича буюм-материаллар жамғарма меъёрини ишлаб чиқадиладар.

Молия хизмати ходимлари иқтисодий рағбатлантириш фондлари, катта тузатиш ва илмий-текшириш ишларини молия таъминоти чиқимлари йиғиндиси рўйхатини тузадиладар ва уларнинг бажарилишини назорат қиладилар.

### **3. ФОЙДА, ХЎЖАЛИК ҲИСОБИДАГИ ДАРОМАД ВА ИШЛАБ ЧИҚАРИШ НИСБИЙ ФОЙДАЛИГИ**

Ишлаб чиқаришни ривожлантириш ва унинг самарадорлигини оширишга қаратилган иқтисодий рағбатлантириш системасининг ҳозирги энг таъсирчан кўрсаткичларига олинадиган фойда ва корхона нисбий фойдалиги киради. Айтилганларга кўра, корхона ва бирлашмаларда олинган фойдани илмий асослаб тақсимлаш ва ишлаб чиқариш нисбий фойдалилик даражасини аниқлашнинг аҳамияти каттадир.

Фойда — бу корхона ва бирлашмалар «соф даромад»ларининг асосий қисми бўлиб, у реализация қилинаётган маҳсулот (транспортда ташиш ва бошқа хизматлар) ҳажмининг улгуржи нархи (транспортда тариф ҳақи) билан ҳисобланган миқдори ва қилинган харажатлар айирмаси қилиб аниқланади.

1959 йилдан бошлаб автомобиль транспортида ташиш тариф ҳақи йўл қурилиши ва уни қайта қуриб яхшилаш учун ташишдан олинаётган даромадга нисбатан 2 фоизли ажратма миқдорида оширилди. Бундай қўшимча даромадлар суммаси ўз вақтида йўл ташкилотларига ўтказилиши лозим. Демак, автомобиль транспорти корхоналари даромадига ўз харажатларини қоплаш билан бирга йўл қурилиши ва уни қайта қуриб яхшилаш учун мақсадли равишда 2 фоизли қўшимча ва маълум миқдордаги фойда олиш ҳам киритилиши лозим.

Фойда миқдори корхоналар даромадининг аниқ белгиланган қисми бўлиб, у қуйидаги формула орқали топилади:

$$\Phi = Д - А - X$$

бунда Д — корхона ялпи даромади;

А — йўл қурилиши ва уни қайта қуриб яхшилаш учун даромадга мақсадли киритилган 2 фоизли ажратма;

X — корхона ишлаб чиқариш ялпи харажатлари суммаси.

Даромадлар пул маблағи суммаси бўлиб, автомобиль транспорти корхонаси ҳисоб-китобига белгиланган тариф ҳақи билан тўланиладиган барча транспорт хизматларига (юк ва пассажирлар ташиш, ортиш-тушириш, транспорт-экспедицион ишлар) тўловлардир.

Хўжаликни янгича бошқариш шароитларида транспорт хизмати учун тўловлар автомобиль транспорти ишининг асосий кўрсаткичларидан биридир. Бу кўрсаткичга бажарилган ишлар миқдори ва сифат томонлари киритилган бўлиб, у харакатланувчи составлардан фойдаланиш даражаси, ташишни ташкил қилиш ва ҳоказоларни жамлайди.

Корхона даромадларининг умумий суммаси юқори ташкилотлар томонидан тасдиқланади. Ташишдан олинadиган даромад ташиш турлари, юк класси ва амалдаги ягона тариф ҳақи билан ҳисобланиб аниқланади. Бу эса транспорт ташкилотлари умумий даромад миқдорларини ошириш учун объектив шароитларда ташиш ҳажми, транспорт-экспедицион хизмат ва пассажирлардан тушадиган пуллари н тўла миқдорда олиш ва уларни сақлаб қолишни талаб қилади.

Ташиш ва транспорт-экспедицион хизматлар таннархини камайтириш фойда миқдорини оширишнинг катта имкониятидир.

Корхона, бирлашма ва ташкилотларда олинadиган фойда миқдори у соф даромад эканлигини кўрсатади. Фойда ҳамма турдаги корхоналарда хўжалик фаолиятининг молиявий натижаларини умумлаштирувчи кўрсаткич ҳамда давлат бюджети солиғининг асоси ҳамдир. Лекин у ҳали ишлаб чиқариш даражасини кўрсатмайди. Ишлаб чиқариш даражаси дейилганда унинг ҳар бир сўмлик фондига тўғри келувчи фойдаси, яъни ишлаб чиқариш нисбий фойдалилиги тушунилади. Айтилганларга қўра, ишлаб чиқариш нисбий фойдалилиги кўрсаткичи жиддий аҳамиятга эга бўлиб, у фойда миқдорини ишлаб чиқариш фондлари (асосий ва меъёрлаштирилган айланма фондлар) ўртача йиллик қийматига нисбат қилиб аниқланади. Нисбий фойдалилик корхоналар хўжалик ҳисоби фаолияти кўрсаткичларидан бири бўлиб, у маълум вақт (йил, йил чораги) давомида ишлаб

чиқариш фаолиятининг фойдалилигини (зиёналилигини) кўрсатади. Нисбий фойдалилик кўрсаткичи ишлаб чиқариш фондидан фойдаланиш самарадорлигини кўрсатади, корхоналарни фақат таннархни камайтиришга эмас, балки ишлаб чиқаришга сарфланган маблағларнинг ҳар бир сўмига тўғри келувчи маҳсулотни оширишга рағбатлантиради.

Фойда иқтисодий рағбатлантириш фондини ташкил қилиш манбаларидан бири ва автомобиль транспорти корхона, бирлашмаларининг айрим харажатларини қопловчи ҳамда ўз харажатини ўзи қоплаш асосида ишловчи корхона ва бирлашмалар учун эса рағбатлантириш фондининг ягона манбаи ҳисобланади.

Фойданинг бир қисмидан корхона бюджет, банк ва юқори ташкилотлар олдидаги мажбуриятларини бажариш учун фойдаланиши керак.

Тўла ҳўжалик ҳисоби ва ўзини ўзи пул маблағи билан таъминлашга ўтказилган корхона, бирлашма ва ташкилотларда корхона ихтиёридаги фойда меҳнат жамоаси қарорига биноан иқтисодий рағбатлантириш фондларига тақсимланади. Корхона ихтиёридаги фойданинг бир қисми корхона резервига ажратилиши мумкин.

Иқтисодий рағбатлантириш фондларига ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш, социал ривожлантириш ҳамда моддий рағбатлантириш фондлари киради.

Фойдани тақсимлашни яққол ифодалаш мақсадида уни қуйидаги схема шаклида берамиз:

#### Фойдани тақсимлаш тартиби

(Умумий баланс) фойда

±

Ишлаб чиқаришдан ташқари даромадлар ва нобудгарчиликлар тўлови: меҳнат жамоаси акцияси дивидентлари ҳамда шартнома бузилганлиги иқтисодий жаримаси

—

Фойда солиғи имтиёзлари (ижтимоий соҳаларга ёрдам бериш, жамоатчилик фонди тўловлари, шахсий акциялар дивидентлари ва бошқалар; ягона меҳнат ҳақи харажатлари меъёрининг ортиши ёки камайиши)

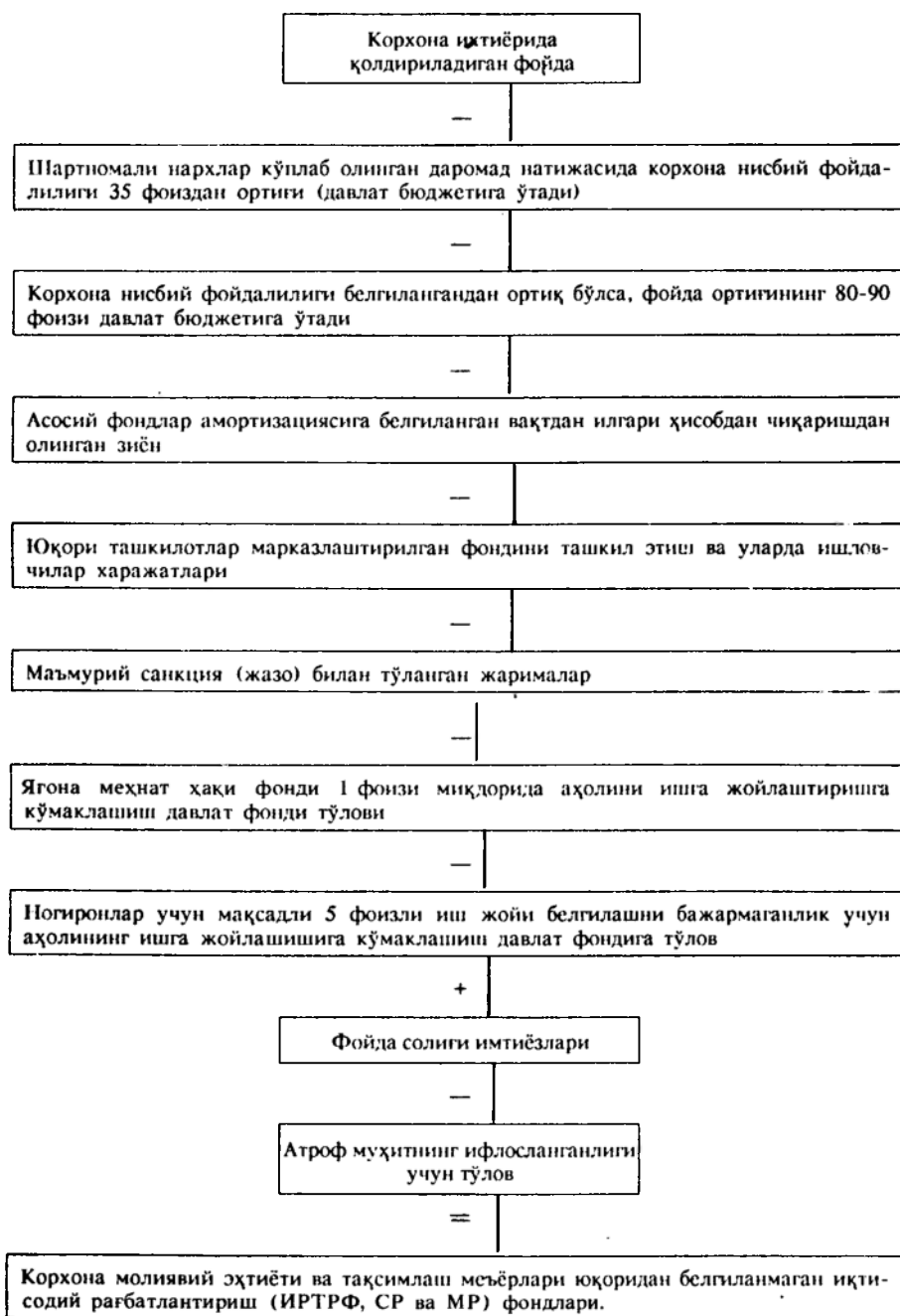
—

Солиқ белгиланадиган фойда

—

Фойдага бюджет солиғи (автотранспорт корхоналари учун 15 фоиз ҳисобидан эди, 1991 йил. Нарх-наво кўтарилиши билан бирмунча камайтирилди)

—



Амалдаги хўжалик ҳисоби даромадини тақсимлашдан илгари унинг суммасидан ўтказилган шанбалик кунларида олинган фойда суммаси чегирилиб ташланган бўлиши керак.

Корхона ихтиёрида қолдирилган амалдаги хўжалик ҳисоби даромадини белгиланган фондларга тақсимлашдан илгари унинг суммаси қуйидаги миқдорларда камайтирилади ёки оширилади:

— умум иттифоқ ва жумҳурият миқёсидаги мусобақага тўланадиган мукофотлар суммасига;

— ташиш ва бошқа хизматларни, шартномада белгиланган мажбуриятларни бажарганлик учун моддий рағбатлантириш фондига қўшимча ажратмалар суммасига;

— илмий-текшириш, конструкторлик ташкилотлари томонидан амалдаги қонунларга биноан тавсия этилган янги техника ва илғор жараёнлардан фойдаланиш ҳисобига ташиш (бошқа хизматлар) таннархини арзонлаштириш суммасига. •

## **15- БОБ. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИДА МОДДИЙ ВА МАЪНАВИЙ РАҒБАТЛАНТИРИШ**

### **1. МОДДИЙ ВА МАЪНАВИЙ РАҒБАТЛАНТИРИШНИНГ ИЛМИЙ АСОСЛАРИ**

Автомобиль транспорти самарадорлиги ва маҳсулот сифатини яхшилашни ҳар томонлама муваффақиятли ҳал қилиш, корхона ва бирлашмаларда юқори пировард натижаларга эришиш ишловчиларни моддий ва маънавий рағбатлантиришни тақозо этади.

Маънавий рағбатлантиришни моддий рағбатлантириш билан қўшиб олиб бориш ишловчилар ижтимоий фаоллигини, меҳнат унумдорлигини ва ишлаб чиқариш самарадорлигини оширишнинг асосий йўналишларидан ҳисобланади. Маънавий ва моддий рағбатлантиришни тўғри уйғунлаштириб бориш ишчи ва хизматчиларни шахсий ва биргаликдаги меҳнат натижалари юқори ва сифатли бўлишига қизиқтиради.

Ҳозирги кунда маънавий рағбатлантиришнинг қуйидаги шакллари мавжуд: раҳматнома эълон қилиш, байроқча ва гувоҳнома (диплом) бериш, фахрий ёрлик, кўкракка тақиладиган нишон (значок) билан мукофотлаш, Ҳурмат тахтаси ва китобига ҳамда Меҳнат Шухрати китобига киритиш, мутахассислик бўйича фахрий унвон бериш, Қизил байроқ топшириш, медаль ва орденлар бериш, Меҳнат Қаҳрамони унвонини бериш ва ҳоказо.

Моддий рағбатлантиришни маънавий рағбатлантириш билан уйғунлаштирилиб бориш иқтисодий асосланган ва фойдали бўлиши, бунда моддий рағбатлантириш миқдори олинадиган тежамдан ортиқ бўлмаслиги керак.

Илғор ғояларга таянган ҳолда моддий рағбатлантириш давлат иқтисодий сиёсатида катта ўрин эгаллайди. Бу сиёсат доимо

иктисодий фанлар янгиликлари, хўжаликлар амалий ютуқларини жорий қилиш асосида такомиллаштириб борилади ва унинг натижа-сида ҳамдўстлигимиз иқтисодий раўнақ топади. Автомобиль ва бошқа транспорт соҳаларида иқтисодий рағбатлантиришнинг сифат жиҳати-дан янги босқичини 1982 йили собиқ иттифок ҳукумати қабул қилган «Халқ хўжалиги юклари ва аҳолини ташишни ташкил қилишни режалаштиришни яхшилаш ва транспорт корхона ва ташкилотлари иши самарадорлигини оширишга хўжалик механизми таъсирини кучайтириш тўғрисида»ги қарор бошлаб берди.

Бу қарорда белгиланган барча иқтисодий ечимлар ва усуллар транспорт корхоналари меҳнат жамоаларини ва уларда ишловчи-ларнинг ҳар бирини пировард иқтисодий натижалар юқори самарали бўлишига, ишлар сифати яхшиланишига, режа топшириқларини бажаришга хўжалик механизми таъсирини кучайтиришга, юк эгалари олдидаги шартнома бўйича мажбуриятларни тўла бажаришга са-фарбар қилди. Кейинчалик қабул қилинган қарорларда ҳам меҳнат жамоалари ва ишловчиларни иш натижаларига кўра моддий тақ-дирлашни янада такомиллаштириш масалалари қўйилган эди.

Иш самарадорлиги ва маҳсулот сифатини оширишга мўлжаллан-ган рағбатлантириш биринчи навбатда меҳнатга моддий рағбатланти-ришни кучайтириш билан амалга оширилади. Бунда иш ҳақи тарифларини такомиллаштиришни давом эттириш, иш ҳақи ва мутахассислик даражаси ўртасидаги нисбатни тўғри белгилаш ва иш шароитларига қараб меҳнат ҳақи белгилаш лозим. Меҳнат жамоаси-ни ишловчилар сонини камайтириб, ишлаб чиқариш дастурини муваффақиятли бажаришга қизиқтириш учун ҳар бир сўмлик ишлаб чиқарилган маҳсулотга тўғри келувчи узок муддатга белгиланган иш ҳақи меъёрларини ошириш ва бунда меҳнат унумдорлиги даражаси ўртача ойлик маош даражасидан юқорироқ бўлишини таъминлаш зарур.

Иш ҳақи тарифи ва ойлик маошларга қўшимчалар белгилаш, иш ҳақи белгилашнинг самарали усулларини танлаш ва қўллашни корхона ва бирлашмалар ихтиёрига бериш ҳар бир ишловчи меҳнатини ишлаб чиқариш бўғинларида — колонналар ва бутун корхонада маҳсулот ишлаб чиқариш пировард натижалари билан узвий боғлаш имкони беради.

Меҳнатни моддий рағбатлантиришни кучайтириш билан бирга бутун корхона ва бирлашма фаолиятини яхшилашга қаратилган марказлаштирилган хўжалик механизмини янада такомиллашти-ришга ҳам катта аҳамият берилади.

Албатта, бу масалани тўғри ечишда хўжалик ҳисобида қўлланила-ётган чегарани кенгайтириш, уни ташкил қилишни мақсадли равишда кучайтириш лозим бўлади.

Хўжалик ҳисоби билан рағбатлантиришни ташкил қилишда фойда ва меҳнат жамоаси хўжалик ҳисоби даромадининг аҳамияти жуда каттадир. Фойда ва хўжалик ҳисоби даромади рағбатлантириш ресурслари манбаигина бўлиб қолмай, балки корхона фаолиятини баҳолашнинг энг зарур кўрсаткичларидан биридир.

Корхоналарнинг ишлаб чиқариш-хўжалик бўғинлари фаолиятида-

ги ташаббускорлик, улар мустақиллиги ва масъулиятини ошириш ҳамда кенгайтирилган ишлаб чиқаришни ташкил қилиш, иқтисодий рағбатлантириш ва режада белгиланган бошқа харажатлар учун улар ихтиёрида қолдирилаётган фойда ва хўжалик ҳисоби даромадини тақсимлаш меъёрларини белгилаш пировард натижалар муваффақиятли бўлишига ёрдам беради.

Автомобиль транспортида иқтисодий рағбатлантириш умумий механизмларининг зарур элементларига махсус рағбатлантириш тартиблари киритилиб, улар ишлаб чиқариш, иқтисодиёт ва техника масалаларини ҳал қилишга ёрдам беради. Бундай тартиблар қаторига фан-техника тараққиёти, янги техникани жорий қилиш, ёнилғи тежами ва автошинани кўп йўл босиб ўтишга рағбатлантиришлар киради.

Моддий мукофотлар йил давомида ойма-ой, йил чораги ва йил охирида умумий иш натижаларига қараб берилади. Мукофотлар беришда иш ҳақи фонди, моддий рағбатлантириш фонди, социал ривожланиш фонди, ишлаб чиқариш, фан-техникани ривожлантириш фонди, ёнилғи тежами, автошинанинг кўп йўл босиши учун белгиланган мукофотлар ва бошқа ишлаб чиқариш топшириқ ва низомлари билан белгиланган маблағ манбаларидан фойдаланилади.

Келтирилган барча низом ва топшириқлар меҳнат унумдорлигини оширишни, фан-техника тараққиётини жадаллаштиришни, махсулот сифатини яхшилаш ва унинг таннархини арзонлаштиришни, меҳнат интизомини мустаҳкамлашни, ёнилғи имкониятлари ҳамда бошқа материаллар харажатлари тежамига риоя қилишни, иш кучлари қўнимсизлигини камайтириш ва корхона ишида юқори пировард натижаларга эришишни кўзда тутган бўлиши лозим.

Автомобиль транспорти самарадорлигини ошириш ва иш сифатини яхшилаш учун барча автомобиль транспорти корхона ва бирлашмаларида иқтисодий рағбатлантириш фондлари ташкил этилиб, уларга ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш, социал ривожланиш ва моддий рағбатлантириш фондлари киритилади. Сўнгги икки фонд тақдирлаш фондлари бўлиб, улар корхоналар фойдаси ҳисобига ташкил қилинади. Биринчи фонд эса қуйидаги уч манба — корхона фойдаси ёки меҳнат жамоаси хўжалик ҳисоби даромади, тўла тиклаш амортизацияси ва ишга ярқисиз ёки зарурияти қолмаган асосий фондларни сотишдан келаётган маблағлар ҳисобига ташкил этилади.

Автомобиль транспорти корхона ва бирлашмаларининг иқтисодий рағбатлантириш фондларини ташкил қилишда иш ҳақи ва меҳнат унумдорлиги ўсиш суръатлари ўртасидаги зарур муносибликка риоя қилиш зарур. Иқтисодий рағбатлантириш фондлари режада белгиланган фонд ташкил этиш кўрсаткичларига мос бўлиши керак.

## **2. МОДДИЙ РАҒБАТЛАНТИРИШ ФОНДИНИ ТАШКИЛ ЭТИШ ВА УНДАН ФОЙДАЛАНИШ**

Корхона ва бирлашмаларда моддий рағбатлантириш фонди улар ихтиёрида қолдирилган фойда ҳисобига ташкил қилинади.

Моддий рағбатлантириш фондига ўтказилган маблағлар белгиланган чиқим йиғиндиси рўйхатига биноан харажат қилиниши мумкин. Бундай харажатлар йиғинди рўйхатлари меҳнат жамоалари томонидан маъқуллангандан сўнггина корхона маъмурияти, меҳнат жамоаси кенгаши ва касаба уюшмаси ташкилоти томонидан тасдиқланади. Тасдиқланган харажатлар йиғинди рўйхати жамоанинг маъмурият билан бирга қабул қилган шартномасига илова қилинади. Бундай харажатлар тўғрисида маъмурият ва касаба уюшмаси ташкилотлари меҳнат жамоаларини хабардор қилиб борадилар.

Автомобиль транспорти корхоналарининг моддий рағбатлантириш фонди маблағларидан қуйидаги мақсадларда фойдаланилади:

- моддий ёрдам беришга;
- белгиланган мукофотлаш тартибига кўра планни бажарганлик ва ортиғи билан бажарганлик учун мукофотлашга. Бундай мукофотлашни белгилашда аввало ижтимоий мусобақа натижаси ҳамда сифат кўрсаткичлари яхшиланиши ва юк ташишда тонна кўрсаткичи режани бажарганлик ҳисобга олинади;

- ишлаб чиқариш ичидаги ижтимоий мусобақа бўйича мукофотлаш ишлаб чиқариш имкониятларини излашга қаратилган кўрув ва танлов натижаларини тақдирлашга;

- ишлаб чиқаришдаги муҳим топшириқ бажарилганлиги учун алоҳида ходимларни бир йўла тақдирлаш учун; илғор транспорт жараёнини ўзлаштириш, янги техникани жорий этиш ҳамда маҳсулот сифатини оширишга; ходимларга бир йўла ёрдам беришга; меҳнат ветеранларини пенсияга кузатиш ва пенсияга қўшимча белгилаш ёки улар юбилей кунларини қутлашга; жиноятчилар ва қонунни бузувчиларга қарши курашда фаол иштирок этувчи халқ дружиначисини, ўтга қарши кураш ҳайрихоҳларини, жамоатчи, шу жумладан, корхона штатида бўлмаган тафтишчи (ревизор) ларни ва халқ назоратчиларини тақдирлашга. Бир йўла тақдирлаш пул ёки совға шаклида бўлиши мумкин;

- корхона ва ташкилот ҳамда ташкилотлар ходимларини умумий йил иши якунига кўра тақдирлашга;

- ёнилғи ва автошиналардан ташқари моддий ресурслар тежами учун мукофотлашга;

- металлар чиқиндисини топшириш учун мукофотлашга;

- дивидентлар тўловига;

- хўжаликичи мусобақаларини тақдирлашга;

- меҳнат жамоасига хизмат қилувчи (болалар боғчаси ва шу кабилар) бошқа ташкилотларни мукофотлашга;

- транспорт воситаларидан фойдаланишни яхшилашга ёрдам берувчи ходимларни мукофотлашга;

- бошқа иш ютуқларини тақдирлаш ва мукофотлашга.

Собиқ иттифок Вазирлар Кенгашининг 1989 йил қарорига биноан, моддий рағбатлантириш ва социал ривожлантириш фондининг намунали низомига қуйидаги аниқликлар киритиш маъқулланган эди:

Мукофотлаш, тақдирлаш, меҳнатни рағбатлантиришнинг бошқа шакллари — совға, моддий ёрдам, меҳнат жамоаси қарорига биноан қўшимча (қонунда белгилангандан кўпроқ) дам олиш кунларига

тўлов кабилар, аввало, кўп болали ҳамда оила аъзолари кам таъминланган, шу жумладан, бола тарбияловчи аёлларга пенсия (нафақа), устама белгилаш, меҳнат ветеранларини пенсияга кузатишда бир йўла бериладиган нафақа, уй-жой тўлови, меҳнат шароити оғир бўлган ишловчилар иш кунини қисқартириш ва бошқа социал-маиший ҳамда меҳнат имтиёзлари белгилаш. Буларнинг ҳаммаси ходимлар шахсий даромадларини оширишга қаратилган бўлиб, ҳар бир шахсга алоҳида берилиши керак.

Шуни назарда тутиш лозимки, агар меъёردаги ёки амалда белгилангандаги иш ҳақи фонди ошиб кетса, меҳнат жамоаси розилиги билан иш ҳақини тўлаш учун моддий рағбатлантириш фонди маблағларидан фойдаланиш мумкин.

Моддий рағбатлантириш фонднинг тўла фойдаланилмаган қолдиғи олиб қўйилмайди ва ундан умумий тартибда кейинги йилда тасдиқланадиган харажатлар йиғиндиси рўйхатига қўшиб фойдаланилади.

Банк муассасалари тўла хўжалик ҳисобига ва ўзини ўзи пул маблағи билан таъминлашга ўтказилган ишлаб чиқариш (шу жумладан, транспорт) корхона, бирлашма ва ташкилотларида беш йиллик план бўйича тасдиқланган иш ҳақи ва меҳнат унумдорлиги ўртача ўсиш меъёридаги нисбатни доимо назорат қилиб борадилар. Корхоналар, бирлашмалар ва ташкилотлар пул маблағларини яғона иш ҳақи фондидан шу мақсадни қоплаш учун резерв ёки социал ривожлантириш фондига ўтказишлари лозим. Бундай резервлардан юқорида айтилган меъёрлар нисбати бузилган тақдирда фойдаланилади. Шунга кўра банк муассасалари бу масала тўғри ҳал қилинишини ҳам назорат қилиб боришлари керак.

Шаҳарларда пассажирлар ташийдиган ва умумий ташиш даромадларининг ярмидан кўпи ҳисобий тарифлар билан аниқланиладиган корхоналар ҳамда аҳолига хизмат кўрсатадиган корхоналар учун юқорида айтилган иш ҳақи ва меҳнат унумдорлиги ўртача меъёр нисбатлари белгиланмайди.

Транспорт бирлашмалари таркибида юқорида айтилган корхоналар бўладиган бўлса, банк муассасалари ўз назоратларида иш ҳақи ва меҳнат унумдорлиги ўртача ўсиш меъёрларининг бажарилишини текширишда улар кўрсаткичлари чиқарилган ҳолда ўз текширувларини олиб борадилар.

### **3. СОЦИАЛ РИВОЖЛАНТИРИШ ФОНДИНИ ТАШКИЛ ЭТИШ ВА УНДАН ФОЙДАЛАНИШ**

Автомобиль транспорти ходимлари турмуши ва меҳнати социал-маданий шароитларини яхшилаш мақсадида фонд ташкил қилувчи кўрсаткич бўлмиш иқтисодий рағбатлантириш фонди учун қоладиган фойда (хўжалик ҳисоби даромади) ҳисобига социал ривожлантириш фонди ташкил этилади.

Социал ривожлантириш фонди маблағларини ҳисоблашга қуйидаги харажатлар киритилади: фонд ташкил қилиш кўрсаткичлари билан ҳисобланган социал ривожлантириш фонди микдори; уй-жой ва

ишлаб чиқариш билан боғлиқ бўлмаган бошқа объектлар харажати; уй-жой-коммунал хўжаликлар зиёнини қоплаш харажатлари; мактабгача бўлган болалар ҳамда халқ таълими ва соғлиқни сақлаш муассасалари харажатлари; уй-жой қурилиши кредити ва унинг фоизли устамасини қоплаш; ёнилғи ва сотиб олинadиган электр қуввати нархи фарқини қоплаш харажати; уй-жой қурилиши биринчи тўлови ва ёш оилаларга фоизли устамасиз кредит бериш; ёрдамчи хўжаликларда етиштирилган қишлоқ хўжалик маҳсулотини умумий оқатланиш корхоналарига беришдаги тайёрлаш ва чакана нарх фарқларини қоплаш харажатлари; маданий-оқартув, соғлиқни сақлаш ва пионерлар лагерлари объектлари таъминоти харажатлари; социал талаблар учун мақсадли равишда шаҳарлараро йўл-йўлакай юк ташишдан олинadиган 30 фоизли даромад; корхона ходимлари иш хизматлари учун фойдаланишга мўлжалланган енгил автомобиллар таъминоти харажатлари.

Социал ривожлантириш фондига ўтказилган маблағлар белгиланган чиқим йиғиндиси рўйхатига биноан харажат қилиниши мумкин. Бундай тузилган харажатлар йиғиндиси рўйхати меҳнат жамоалари томонидан маъқуллангандан сўнггина маъмурият, меҳнат жамоаси кенгаши ва касаба уюшмаси ташкилоти томонидан тасдиқланади. Тасдиқланган харажатлар йиғиндиси рўйхати жамоанинг маъмурият билан бирга қабул қилган шартномасига илова қилинади. Бундай харажатлар бажарилиши тўғрисида маъмурият ва касаба уюшмаси ташкилотлари меҳнат жамоаларини хабардор қилиб борадилар.

Меҳнат жамоалари мустақил равишда социал ривожлантириш фонди маблағларини объектларга йўналтиришлари мумкин. Социал ривожлантириш фондидан меҳнат жамоалари уй-жой, мактабгача болалар боғчаси, профилакторий, ошхона ва буфетлар, клублар, пионер лагерлари, дам олиш уйлари, пансионат ва санаториялар, сайёҳлик жойлари ва бошқа маданий-оқартув объектлари қуришда ёки борларини катта тузатишда, объектлар таъминотида, соғлиқни сақлаш, маданий-оқартув ишлари ва бошқа талабларни қондиришда фойдаланишлари мумкин. Юқоридаги мақсадлар учун корхоналар социал ривожлантириш фонди маблағларининг 60 фоизигачасини ишлатиш тавсия қилинади.

Меҳнат жамоалари қарорига биноан, социал ривожлантириш фондининг қолган қисми қуйидагиларга ишлатилиши мумкин; автомобиль транспорти корхоналари балансидаги даволаш муассасалари учун дори-дармон олишга; дам олиш уйлари, пансионат, санаториялар ва сайёҳлик жойларида даволаниш ҳамда дам олишга йўлланмалар сотиб олишга; бир кунлик дам олиш ва маданий ҳордиқ чиқаришлар ташкил қилишга; маданий-оқартув ва физкультура ишларини бажариш ва бошқаларга. Маблағларнинг бир қисми болалар боғчаси, соғайтириш лагерларидаги болалар ҳамда корхоналарда ишловчилар (биринчи навбатда кечаси ишлайдиган) оқатларини кучайтиришга ишлатилиши мумкин.

Собиқ иттифок ҳукуматининг 1989 йил қарорига биноан, социал ривожлантириш фонди маблағлари яна жамоа боғдорчилиги, обо-

дончилигига (йўл қурилиши, ёритиш, сув келтириш каби харажатларнинг 25 фоизигачасини қоплашга), қайтармаслик шарти билан шахсий ва кооператив қурилишларга биринчи тўловга, ёш оилалар уй-жой шароитини яхшилашга, уй-рўзғор буюмлари сотиб олишга, фоизсиз қарз беришга, қишлоқ хўжалик маҳсулотларининг умумий овқатланиш корхоналарига топширилган қисмини тайёрлаш ва улар чакана нархи фарқини қоплашга ҳамда ёнилғи ва иссиқлик қувватини сотиб олиш нархлари фарқини қоплашга ҳамда бошқа алоҳида шахсларга тегишли бўлмаган социал талабларни бажаришга ишлатилиши мумкин.

Шахсларнинг қонунда рухсат этилган социал талабларига имтиёзлар бериш харажатларини қоплаш ҳам мумкин.

#### **4. ИШЛАБ ЧИҚАРИШ, ФАН ВА ТЕХНИКАНИ РИВОЖЛАНТИРИШ ФОНДИНИ ТАШКИЛ ҚИЛИШ ВА УНДАН ФОЙДАЛАНИШ**

Ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш фонди қуйидаги уч манбадан ташкил қилинади: фойда; асосий фондларни тўла тиклаш амортизация ажратмаси; ишлатиш зарурати қолмаган ёки емирилганлиги натижасида сотиладиган асосий фондларни сотишдан келган маблағ.

Ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш фондларини ҳисоблашда қуйидаги харажатлар аниқланиши лозим: катта фонд бўйича молия билан таъминланувчи (корхонани кенгайтириш, реконструкциялаш, техника билан қайта қуроллантириш, ҳаракатланувчи состав ва бошқа жиҳозлар сотиб олиш) учун маблағлар; корхоналарга тегишли айланма фондларни оширишга қаратилган маблағлар; кенгайтирилган ишлаб чиқариш ва маҳсулот сифатини яхшилашга йўналтириладиган халқ истеъмоли буюмлари фонднинг 35 фоизли қисми; фан ва техникани ривожлантириш ягона фонди; атроф-муҳитни тоза сақлаш катта харажатлари; маҳаллий йўллар харажати ажратмалари; корхонага қарашли айланма маблағларни тўлдириш мақсадида олинган қарзлар фоизи тўлови; муддатидан илгари ҳисобдан чиқарилган асосий фондлар зиёнини қоплаш; ўзок муддатли банк қарзларини қоплаш харажатлари; ёрдамчи қишлоқ хўжалиги ташкил этиш ва ривожлантириш, олий ҳамда ўрта махсус маълумотли мутахассислар тайёрлаш харажатлари бир қисмини қоплаш ва бошқа харажатлар.

Ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш фонди маблағларининг умумий миқдори ҳисоблаб чиқилгандан сўнг унинг юқорида баён этилган ташкил қилиш манбалари белгиланади.

Ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш фонди маблағлари белгиланган чиқимлар йиғиндиси рўйхатига биноан харажат қилиниши мумкин. Харажатлар лойиҳаси меҳнат жамоаларида кўриб чиқилиб, улар томонидан маъқуллангандан сўнг маъмурият, меҳнат жамоаси кенгаши ва касаба уюшмаси ташкилоти томонидан тасдиқланади. Тасдиқланган харажатлар меҳнат жамоасининг маъмурият билан бирга қабул қилган шартномага илова қилинади ва унинг бажарилиши тўғрисида маъмурият ва касаба

уюшмаси ташкилотлари меҳнат жамоаларини хабардор қилиб бора-дилар.

Корхонанинг ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш фонди маблағларидан қуйидаги мақсадлар учун фойдаланилади:

- ҳаракатланувчи составлар сотиб олиш, уларни техника билан қайта қуроллантиришга; такрор ишлаб чиқариш объектларини кенгайтиришга; корхоналарнинг ўз тузатиш-қурилиш янги базаларини қуришга;

- юк ва пассажирлар ташишда янги, илғор технологик жараёнларни ишлаб чиқиш ва жорий қилишга;

- илмий-текшириш, тажриба-конструкторлик ва лойиҳа ишларини бажариш ва бундай ишларни ўтказиш учун асбоб, жиҳозлар ҳамда бошқа қимматбаҳо (100 сўмдан ортиқ) буюмлар сотиб олишга;

- янги маҳсулот ишлаб чиқаришни ўзлаштириш даври ортиқча харажатларини қоплашга;

- ўзига тегишли айланма маблағлар камчилигини қоплашга ҳамда заруриятга қараб уларни оширишга;

- маҳаллий автомобиль йўллари қуриш, қайта қуриш ёки тузатиш учун маблағ ажратишга;

- ёрдамчи кишлоқ хўжалигини ташкил этиш ва уни ривожлантиришга, шу жумладан, кишлоқ хўжалик машина ва механизмларини, тирик моллар, паррандалар, уруғлик ва бошқалар сотиб олишга ҳамда заруриятга биноан уларда қурилиш-монтаж ишларини бажаришга;

- аҳолига маиший хизмат кўрсатишга ҳамда кенг истеъмол буюмлари ишлаб чиқариш қувватларини ташкил қилиш ва кенгайтиришга;

- банклар узоқ муддатларга берган қарзларини ҳамда уларнинг фоиз ҳисобидаги устамаларини тўлашга;

- корхоналарнинг ўзлари мутахассисларни тайёрлаш харажатларини қоплашга;

- олий ва ўрта махсус маълумотли мутахассислар тайёрлаш харажатларининг бир қисмини қоплашга;

- қурувчилар учун чиқимлар йиғиндиси рўйхатларида белгиланмаган вақтинчалик бино ва иншоотлар қуриш ҳамда бундай харажатларда белгиланган машина, механизм, жиҳозлар сотиб олишга;

- табиатни тоза сақлаш ишларини бажаришга;

- асосий фонд буюмларини бирор корхонага бериш, сотиш ва ишдан чиқариш билан боғлиқ бўлган зиён ва харажатларни ҳамда ижарага берилувчи асосий фондлар харажатларини қоплашга;

- конунда белгиланган миқдорда уй-жой қурилиши учун социал ривожлантириш фондига ўтказишга;

- бошқа ишлаб чиқариш заруриятларини пул маблағи билан таъминлашга.

Меҳнат жамоалари розилиги билан корхоналар ўзларига қарашли ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш фонди маблағининг бир қисмини бошқа корхоналарга ва халқ депутатлари маҳаллий Советлари ижроия қўмитаси ихтиёрига қуйидаги ишларни пул маблағи билан таъминлаш учун беришлари мумкин:

— биргаликда ишлаб чиқариш; техника билан қайта қуроллантириш ва қайта қуриш ишлари, фан-техника тараққиётини жадаллаштириш; маҳсулот сифатини ошириш, кенг халқ истеъмоли буюмларини ишлаб чиқариш ва аҳолига маиший хизмат кўрсатишни ривожлантиришга;

— белгиланган тартибларга биноан тармоқлараро ишлаб чиқаришни ташкил қилиш, биргаликда (ёки жамоа бўлиб) фойдаланиладиган ҳисоблаш марказлари, илмий-текшириш, лойиҳалаш, конструкторлик, қурилиш, тузатиш, савдо ва бошқа корхоналар (бирлашмалар) барпо этишга;

— биргаликда инфраструктура ишлаб чиқариш объектлари қуриш ва уларни ишлатиш; ёрдамчи қишлоқ хўжалиги ташкил этиш, табиатни тоза сақлаш иншоотлари ва бошқа ишлаб чиқаришга мўлжалланган объектлар қуриш ва улардан фойдаланишга;

— мутахассислар тайёрлашни ташкил этиш ва ўқув юртлари билан биргаликда ўқув-ишлаб чиқариш корхона (бирлашма) си барпо этишга.

Корхоналар ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш фонди ҳисобига бажариладиган қурилишлар, иш объектларининг рўйхати (титульный список) ва лойиҳа-чиқимлар йиғиндиси рўйхати ҳужжатларини тасдиқлайдилар. Ўз ходимлари кучи билан ёки шартномага асосан мавжуд ишлаб чиқариш объектларини техника билан қайта қуроллантириш, қайта қуриш ва кенгайтириш бўйича лойиҳа-чиқимлар йиғиндиси рўйхати харажатларини тайёрлашлари ҳам мумкин.

Ўз маблағи ҳисобига хўжалик усули билан ишлаб чиқариш объектларини техника билан қайта қуроллантириш, қайта қуриш ва уларни кенгайтиришда корхоналар мустақил равишда конкрет ишлаб чиқариш шароитларига кўра лойиҳа-чиқимлар йиғиндиси рўйхати ҳужжатларини тайёрлаш ва уларни топшириш муддатларини белгилайдилар.

Корхоналарнинг ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш фонди маблағи ҳисобига бажарадиган катта қурилишлар тўлиқ ҳажми вазирликлар катта харажатлари планига киритилади ва улар биринчи навбатда пудрат лимитлари ва лойиҳа-излаш ишлари билан корхоналар учун белгиланган миқдорларда (шу жумладан, хўжалик усули билан бажариладиган иш объектлари ҳам) таъминланиши лозим. Мана шундай катта қурилишларни ресурслар билан таъминлаш илгари бўлмаган эди.

Ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш фонди маблағига сотиб олинadиган ҳаракатланувчи составлар, ускуналар ва уларни ўрнатиш харажатлари бериладиган ҳисоб-ҳужжатларга биноан мазкур фонд бўйича банкларга ўтказилган маблағ ҳисобидан тўланади. Агар банк ҳисобидаги бундай маблағ миқдори етарли бўлмаса, корхоналар банк қарзларидан фойдаланишлари лозим бўлади.

Бу йилги режада кўрсатилган ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш фонди маблағи эвазига кўп миқдорда иш бажариш лозим бўлса, илгариги йиллардан қолганлари корхоналар моддий

ресурслари билан таъминланганлари тақдирда шу йилги катта курилишлар ҳажмида қўшимча қилиб ишлатилиши мумкин. Келгуси йилларда эса бундай маблағ биринчи навбатда лимит ва ресурслар билан таъминланади.

Саноат характериға эға бўлган ҳамда ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш фонди маблағи эвазига ўзлаштирилиб, жорий этилаётган янги техника маҳсулотлари ишлаб чиқариш ва уларни сотиш ҳажмида ҳисоблаб борилади. Давлат топшириғи бўйича белгиланган ва мазкур маблағ ҳисобига яратилаётган янги техника буюмлари ўзлаштирилиши бажарилмаса, маҳсулотлар топшириш шартномаси мажбуриятини баҳолашда ҳисобға олинади.

Иқтисодий рағбатлантириш фонди маблағлари белгиланган миқдорларда ишлатилиши лозим. Ишлатилмай қолган бундай фонд маблағлари келгуси йилға ўтказилади ва уни олиб қўйиш ман этилади.

Ишлаб чиқаришни ривожлантириш ва унинг самарадорлигини оширишда хўжаликларнинг айрим масалаларини ечишға йўналтириладиган иқтисодий рағбатлантириш махсус фондлари алоҳида ўрин тутди.

Ҳозирги даврда автомобиль транспорти корхоналарида ушбу махсус фондларға қуйидагилар киради:

— ортикча фойда (ташиш таннархини арзонлаштириш тежами) ҳисобига ташкил этиладиган умум ҳамдўстлик ва жумхурият ижтимоий мусобақаси якуни бўйича мукофотлаш фонди. Бу фонддан юқори кўрсаткичларға эға бўлган ишчилар, инженер-техник ходимлар ҳамда хизматчиларни мукофотлаш ва улар маданий-маиший шароитларини яхшилашда фойдаланилади;

— янги техника ва илғор технологияларни яратиш ва жорий этиш, ишлаб чиқаришни комплекс механизациялаш ва меҳнатни илмий ташкил қилиш бўйича мукофотлаш фонди;

— ёнилғи ва электр қувватини тежаш ҳамда автомашиналарнинг кўп юришини таъминлаш бўйича мукофот ва ҳоказо.

## 5. РАҒБАТЛАНТИРИШ ФОНДЛАРИНИ ТАШКИЛ ҚИЛИШ ТАРТИБИ

Автомобиль транспорти корхоналари, бирлашмалари ва ташкилотларида фойдадан моддий рағбатлантириш учун маблағ ҳар йил чорағида ажратилиб туради. Бундай ажратмалар йиллик молия режасида белгиланган миқдорда, режада кўрсатилган йил бошидан қўшиб ҳисобланадиган фонд ташкил қилиш кўрсаткичлари ҳамда юқори ташкилотлар тасдиқлаб туширган барча юкларни ташиш, пассажирлар ташиш иши, таксиларда ҳақ тўланиладиган йўл масофаси кўрсаткичлари бажарилган тақдирдағина ўтказилади.

Фонд ташкил қилиш кўрсаткичлари ортиғи билан ёки ундан кам миқдорда бажарилганда моддий рағбатлантиришларға фойдадан қўшимча маблағ ажратилади ёки унинг миқдори камайтирилади.

Режада фойда билан ишлайдиган корхоналарнинг баъзилари йил чорағида зиёнға ишлаши белгиланган бўлса, социал ривожлантириш

фондларига йиллик фойда режасига кўра фойда олинадиган чоракка ажратмалар белгиланилади.

Социал ривожлантириш, ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш фондининг режадаги ва амалдаги меъёрлари фонд ташкил қилиш кўрсаткичларини кўпайтириш ва йил бошидан қўшиб бориш якунлари билан ҳар йил чорагида аниқлаб борилади.

Юқори ташкилотлар резерви ҳисобига янгидан ташкил этиладиган корхоналарда улар ишлаб чиқариш қувватларини тўла ўзлаштириш даври учун социал ривожлантириш фонди ташкил этилади.

Меъёрда белгиланган ишлаб чиқариш қувватларини ўзлаштириш муддати тугагандан сўнг бундай ажратмалар бериш тўхтатилади.

Социал ривожлантириш фонди йил давомида уй-жой қуриш ва уй-рўзгор буюмлари сотиб олиш учун олинган банк қарзларини қоплаш маблағлари миқдорига оширилади.

Ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш фонди маблағи кераксиз буюмларни сотишдан келган ва ижара ҳақи (агар буюмларни ижарага бериш корхонанинг асосий иши бўлмаса) ҳамда белгиланган бошқа ажратмалар ҳисобига ошириб борилади.

## **16- БОБ. ЯНГИ ТЕХНИКА ВА ФАН-ТЕХНИКА ЕЧИМЛАРИНИ ЖОРИЙ ҚИЛИШ ИҚТИСОДИЙ САМАРАДОРЛИГИ**

Янги техника дейилганда халқ хўжалиги тармоқларида биринчи марта қўлланилаётган ихтиро ва бошқа техника ютуқлари бўлган илмий-текшириш, тажриба-конструкторлик ва амалий изланишлар натижаси ҳамда такомиллаштирилган ташиш технологиялари ва бошқа ишлаб чиқариш жараёнлари ҳамда қўлланишига кўра корхоналар, бирлашмалар фаолиятининг техника-иқтисодий кўрсаткичларини оширувчи ёки халқ хўжалиги тармоқларида социал масалалар ечимига қаратилган меҳнат воситалари ва қуруллари, меҳнат ҳамда ишлаб чиқаришни ташкил қилиш усуллари тушунилади. Иқтисодий нуқтаи назардан янги техника ва ташиш технологик жараёнлари жонли ҳамда моддийлашган меҳнат сарфларини тежаш қуроли бўлиши керак. Социал масалалар эса иқтисодий жиҳатни аниқлаш билан тугалланмайди.

Янги техникани ва бошқа илмий-техника ечимларини жорий этиш учун амалда сарфланган қўшимча жорий ва катта харажатлар иқтисодий самарасини ҳисоблаш катта харажатлар иқтисодий самарадорлигини аниқлаш умумий усулининг бир қисми бўлишига қарамай, алоҳида янги техника турлари ва қабул қилинган илмий-техника ечимлари иқтисодий самарасини ҳисоблашнинг ўзига хос томонлари ҳам бўлади.

Ҳозир бундай ҳисоблар «Халқ хўжалигида фойдаланилаётган янги техника, ихтиро ва рационализаторлик таклифлари иқтисодий самарасини ҳисоблаш усули (асосий қоидалари)» асосида бажарилади.

Янги техникани жорий этиш самарасини ҳисоблашда унга nisbatan солиштириш (ёки ўхшашлик) асосини тўғри белгилашнинг аҳамияти жуда муҳимдир. Автомобиль транспортида бундай со-

лиштириш асоси сифатида қуйидагилар қабул қилинади: янги жорий этилаётган техникага ўхшаш ишлаб турган техникаларнинг энг мукаммали ёки шундай техниканинг лойиҳада белгиланган намуналари; жорий қилинаётган янги техника (аксарият ҳолларда ҳаракатланувчи составлар) самарадорлигини ҳисоблашда, унинг самарадорлиги кам бўлган ҳаракатланувчи состав алмаштирилаётганда корхона ёки ишлаб чиқариш бўғинида кенг қўллашга мўлжалланган намуна ёки шу тармоқда кенг тарқалган техника билан солиштирилади.

Жорий этилаётган янги техника иқтисодий самарадорлиги қуйидаги кўрсаткичлар билан аниқланади:

— келтирилган харажатлар миқдори бўйича, яъни жорий харажатлар (ташиш таннархи харажатлари) ва катта харажатларни вақт бирлигида (жорий харажатлар вақтида) бир хил ўлчовли харажатларни самарадорлик меъёри коэффиценти ёрдами билан келтирилган харажатлар йиғиндиси;

— катта харажатларни коплаш даври;

— маҳсулот сифати ва техника даражасини ифодаловчи асли техника-иқтисодий кўрсаткичлар;

— миқдор ўлчови билан самарадорликнинг қиймат ҳисобларидан ташқари, меҳнат шароитларини соғломлаштириш ёки енгилаштириш, меҳнат ва ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш, иш маданиятини ошириш ҳамда бошқа социал омилларни ҳисобга олиш зарур;

— йиллик иқтисодий самарадорлик миқдори.

Келтирилган харажатлар ( $X_k$ ) катта маблағларнинг нисбий иқтисодий самарадорлигини аниқловчи кўрсаткич бўлиб, техник-иқтисодий вазифаларни ҳал қилиш услубларидан энг яхшисини танлашда қўлланилади. Бирорта янги техникани ёки илғор технолог жараёни жорий этиш ва техника вазифасини ҳал қилишнинг, ихтиро ёки рационализаторлик таклифлари ҳамда техникани такомиллаштиришнинг мумкин бўлган услублари, маҳсулот сифатини ошириш усуллари таққослашда тенг бўлиб қолса, келтирилган харажатлар энг кам миқдорда бўлишини талаб қиладиган услуб энг яхши ҳисобланади.

Халқ хўжалигида янги техника, ихтиро ва рационализаторлик таклифларидан фойдаланишнинг иқтисодий самарадорлигини белгилаш усулида самарадорликнинг меъёр коэффиценти халқ хўжалиги барча тармоқлари (шу жумладан, автомобиль транспорти) учун 0,15 миқдорга тенг қилиб олинган. Корхоналарда техник тадбирларни амалга ошириш чоғида келтирилган харажатлар ҳисоблаб чиқариладиган миқдор бўлиб, у меҳнатнинг фондлар билан қуролланиши ортганда меҳнат унумдорлигининг ўсишидан келадиغان йўл қўйиш мумкин бўлган энг кам самара ҳисобга олишга олиниши.

Келтирилган харажатлар қуйидаги формула билан аниқланади:

$$X_k = C + E_k K$$

бунда  $C$  — маҳсулот (ташиш, хизмат) таннархида ҳисобга олинadиган жорий харажатлар йиллик миқдори;

К— янги техника сотиб олиш ёки бир йўла катта маблағлар сарфи;

$E_K$ — халқ хўжалигида қабул қилинган катта маблағлар самарадорлигининг меъёрий коэффициентини.

$E_K$  Кўпайтмаси тадбирни амалга ошириш учун қилинадиган катта маблағ сарфи, масалан, енгил такси автомобилларида 20 фоизга тенг бўлиб, харажатни коплаш муддати 5 йил бўлса ( $100:20=5$ ), у ҳолда тадбирни амалга ошириш учун бир йўла қилинадиган харажатлар миқдори 200 минг бўлганда бир йилга 40 минг сўмга тўғри келади ( $200 \times 0,2$  ёки  $200:5$ ). Бир йилда ишлаб чиқарилган маҳсулотнинг режадаги таннари 120 минг сўм бўлганда келтирилган харажатлар  $X_K = C + E_K K = 120 + 0,15 \cdot 200 = 120 + 30 = 150$  минг сўм бўлади. Келтирилган харажатлар формуласида  $C$  миқдори (лойиҳадаги ёки режадаги таннарх) жамиятга керакли бўлган истеъмол қийматларини ишлаб чиқариш учун қилинадиган харажатларнинг муайян шароитида меъёрли бўлган миқдорини,  $E_K K$  кўпайтмаси эса тадбирни амалга оширишга сарфланадиган ресурслардан ёки фойдаланиладиган ишлаб чиқариш фондлари қийматидан олиниши керак бўлган меъёрлар фойда миқдорини кўрсатади. Келтирилган харажатларни қўллаш эски техника ўрнига янгисини қўллаш натижасида ҳосил бўладиган иқтисодий самарани баҳолашга халқ хўжалиги нуктаи назаридан ёндошишни таъминлайди.

Айрим ташишларни ташкил этишда юк ва пассажирларни ташиш тезлиги, қўшимча ташиш имкони (резерв), юкларни камайтирмай ташиш ва бошқалар ҳисобга олинади.

Иқтисодий-математика усули ҳамда электрон-ҳисоблаш машиналаридан фойдаланиш самарасини ҳисоблашда жорий этиш билан боғлиқ харажатлар ва кўрсаткичлар солиштирибгина қолмай, балки корхона бўйича ўзгаришларни ҳам бирга ҳисоблаш зарур.

Марказлаштирилган ташишни жорий этиш иқтисодий самарасини аниқлашда аниқ юк ёки юк гуруҳи бўйича ва аниқ бўлган ҳисобларга (масалан, йўл варақалари ва шунга ўхшаш аниқ кўрсаткичларга) таянибгина ҳаракатланувчи составлар иш кўрсаткичларининг жорий қилишдан олдинги ва кейингилари ишлатилади.

Транспорт турлари (темир йўл, автомобиль ва сув транспортлари) — ни танлаш иқтисодий самарасини аниқлашда ҳар бир аниқ услуб учун транспорт харажатлари — ташиш, ортиш-тушириш, қайта ортиш-тушириш, оралик омборларда туриб қолиш ва бошқа барча харажатлар миқдорини ҳисоблаш зарур.

Келтирилган харажатлар умумий миқдорлари ва улар элементларини таққослаш ҳисоблари янги техникани жорий этишдан илгариги ва кейинги харажатлар алоҳида-алоҳида ҳисобланади.

Автомобиль транспортидаги иқтисодий самарани аниқлашда қуйидагиларни ҳисобга олиш зарур:

— ташиш, ортиш-тушириш ишлари, йўлда кузатиб бориш (агар бундай харажатлар алоҳида бўлса), тара ва омборичи ишлари ва бошқа транспорт харажатлари.

Бундай ҳисобларни бажариш учун қуйидагиларни аниқлаш лозим:

— ташиш бўйича йиллик маҳсулот ҳажмининг (бу юк ва пассажирлар ташиш иши, ҳақ тўланиладиган йўл масофаси, йиллик автомобиль-соатда ўлчанувчи маҳсулотлар бўлиши мумкин) унинг бирлиги таннархига кўпайтмаси;

— ортиш-тушириш ишлари бўйича; йиллик ташилган юк ҳажмининг ҳар бир тонна ортиш-тушириш ишлари таннархига кўпайтмаси;

— экспедицион ишлари бўйича: йиллик юк ташиш ҳажмининг ташиш борасида ҳар бир тонна юк учун экспедицион ишлар (қабул қилиб олиш, кузатиб бориш, топшириш, харажатларни расмийлаштириш ва бошқалар) таннархига кўпайтмаси;

— тара бўйича: юк ташиш ҳажмига зарурат ва улар бирлиги кийматига кўпайтмаси;

— омбор ишлари бўйича: йиллик юк ташишда омбор ҳисоб-китоб ишлари кўрсаткичлари.

Автомобиль транспортида янги техника тadbирларини жорий этиш тежамини аниқлаш усули айtilганларга қўшимча яна қуйидагиларни ҳисоблашни назарда тутлади: жорий этиладиган янги техникадан фойдаланиш борасида бир йиллик ташишда юкларнинг камайишини йўқотиш ҳисобига тежам ёки зиён ҳамда айланма маблағлардан фойдаланишни тезлатиш ёки секинлатиш (юк ташишни бир суткадан кам бўлмаган тезлатиш ёки секинлатиш натижасида юк эгаларидаги эҳтиёт жамғариш миқдори ўзгаради) тежами ёки зиёни ва хоказо.

*Мисол.* Амалда ишлатилаётган КАЗ-608В тягачи ҳамда ТМЗ-879 ярим тиркамали пахта ташиш автопоездига нисбатан ЗИЛ-130В1 тягачли ҳамда иккита ТМЗ-879 ярим тиркамали (иккинчиси аравачали) пахта ташиш автопоездини жорий этиш иктисодий самарадорлиги аниқлансин. ЗИЛ-130В1 тягачи ҳамда ТМЗ-879 ярим тиркамали пахта ташиш автопоездига иккинчи икки ўкли (олди ўки аравачадан иборат) ТМЗ-879 тиркамаси уланадиган пахта ташиш автопоездини ва бошқа янги техникаларни жорий қилиш иктисодий самарадорлигини аниқлашда юқорида баён этилган ҳисоблаш усулига риоя қилиш лозим. ЗИЛ-130В1 тягачи ҳамда иккита ТМЗ-879 ярим тиркамали автомобиль поездининг иккинчиси олди ўқ аравачаси биргаликдаги киймати 11534 сўм. Амалда ишлатилаётган КАЗ-608В тягачи ва битта ТМЗ-879 ярим тиркамали пахта ташиш автомобиль поезда киймати 7741 сўм.

Пахта тайёрлаш жойларидан бир йил давомида пахта тозалаш заводларига ўртача 20 километр масофада ташиладиган юк умумий ҳажми 2,73 млн. тонна.

*Транспорт харажатларини аниқлаш.* Транспорт харажати таркибига юкни ташиш, ортиш-тушириш ишлари, юкни ташиш экспедицион ишлари ва омборичи ишлари харажатлари киради.

Юқорида айtilганларга биноан, ЗИЛ-130В1 тягачи ҳамда икки ярим тиркамали янги автопоезд составини жорий этишда ишлатилаётган КАЗ-608В тягачи ҳамда битта ТМЗ-879 ярим тиркамали автопоездига нисбатан ортиш-тушириш, юк ташиш-экспедицион ва омборичи ишлари, юк ташиш бирлигида ўзгариш бўлмайди.

Айтилганларга кўра, биз келтирган мисолда фақат юк ташиш таннархи ҳисобланади.

Таққослашни осонлаштириш учун барча кўрсаткичлар жадвал шаклида берилади (16-жадвал).

16-жадвал

Таққосланаётган икки автоюезд умумий 1000 км босиб ўтган масофанинг пахта ташиш бўйича таннархини ҳисоблаш

| Ташиш таннархи моддалар                          | Автоюездлар          |                    |
|--------------------------------------------------|----------------------|--------------------|
|                                                  | ЗИЛ-130В1 + 2ТМЗ-879 | КАЗ-608В + ТМЗ-879 |
| Шофёрлар иш ҳақи                                 | 118 сўм 74 тий.      | 55 сўм 32 т.       |
| Ёнғили, мойлаш ва бошқа ишлатиш материаллари     | 71 сўм 84 тий.       | 70 сўм 30 т.       |
| ГХК ва ЖТ харажатлари                            | 18 сўм 80 тий.       | 17 сўм 11 тий.     |
| Автомашинани тузатиш ва қайта тиклаш харажатлари | 28 сўм 44 тий.       | 15 сўм 80 тий.     |
| Ҳаракатланувчи состав амортизацияси              |                      |                    |
| а) қатта тузатиш учун                            | 26 сўм 53 тий.       | 17 сўм 80 тий.     |
| б) тўла тиклаш учун                              | 38 сўм 06 тий.       | 26 сўм 71 тий.     |
| Устама харажатлар                                | 36 сўм 28 тий.       | 24 сўм 36 тий.     |
| Жами                                             | 338 сўм 70 тий.      | 227 сўм 40 т.      |

Шофёрлар асосий иш ҳақидан ташқари, бажарилган ишга нисбатан иш ҳақиға қуйидаги қўшимча ва ажратмалар киради:

- шофёр классига қўшимча;
- дам олишда бўлиш ва давлат (жамоат) ишларини бажариш учун 7—9 фоиз миқдорда қўшимча иш ҳақи;
- социал суғурта учун 5,4 фоиз миқдордаги ажратмалар.

Умумий ҳолларда таққослаш учун ҳар хил ҳисобларни бажаришда юқорида айтилган қўшимча ажратмалар шофёрлар ишига тўланувчи асосий иш ҳақини 1,25—1,30 миқдордаги коэффицентга кўнайтириб олиш мумкин бўлади.

Айтилганларга кўра, ЗИЛ-130В1 тягачи ҳақда иккита ТМЗ-879 ярим тиркамали пахта ташиш автомобиль поездида 245 тонна пахта хом ашёси ташилганда юк ташиш иши 4900 ткм бўлади, КАЗ-608В тягачи ҳамда битта ТМЗ-879 ярим тиркамали пахта ташиш автомобиль поездида 122,5 тонна пахта хом ашёси ташилганда юк ташиш иши 2450 ткм бўлади (иккала ҳолда юкларни босиш коэффиценти 0,49 ва ўртача юкли юриш масофаси 20 км қилиб олинган). Демак, юқорида келтирганларга кўра, 10 ткм ли ташиш таннархи биринчи ҳолда 69,12 тийин ва иккинчи ҳолда 92,82 тийинга тенг бўлади.

Пахта хом ашёсини ташиш таннархини ҳисоблашда автоюездлар иш кўрсаткичлари қуйидагича қабул қилинган:

| Кўрсаткичлар                                          | Автопоездлар           |                       |
|-------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------|
|                                                       | ЗИЛ-130В1+<br>+ТМЗ-879 | КАЗ-608В+<br>+ТМЗ-879 |
| 1                                                     | 2                      | 3                     |
| Юк кўтариш қобилияти, т                               | 10,0                   | 5,0                   |
| Юк кўтариш қобилиятидан фойдаланиш коэффициенти       | 1,0                    | 1,0                   |
| Йўлда юкли юришдан фойдаланиш коэффициенти            | 0,49                   | 0,49                  |
| Техник ҳаракат тезлиги, км/соат                       | 34,25                  | 40,53                 |
| Ортиш-тушириш вақти, соат                             | 2,83                   | 1,41                  |
| Ишда бўлиш вақти, соат                                | 12,0                   | 12,0                  |
| Автопоездларни ишга чиқариш коэффициенти ( $\alpha$ ) | 0,67                   | 0,67                  |

Келтирилган кўрсаткичларга биноан иш кўрсаткичлари ва бир марта юкли юриш харажатлари ҳамда ҳар бир тур автопоездаги бажарилган 10 ткм юк ташиш иши таннархини аниқлаймиз.

| Кўрсаткичлар                                         | Автопоездлар                                |                                             |
|------------------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|
|                                                      | ЗИЛ-130В1+<br>+ТМЗ-879                      | КАЗ-608В+<br>+ТМЗ-879                       |
| Бир марта ташиш учун зарур бўлган вақт, соат         | $\frac{20}{0,49 \times 34,25} + 2,83 = 4,0$ | $\frac{20}{0,49 \times 40,53} + 1,41 = 2,4$ |
| Умумий йўл юриш масофаси, км                         | $\frac{20}{0,49} = 40,8$                    | $\frac{20}{0,49} = 40,8$                    |
| Бир марта юк ташиш унумдорлиги, ткм                  | $10 \times 1,0 \times 20 = 200$             | $5 \times 1,0 \times 20 = 100$              |
| 10 ткм ташиш таннархи (ҳисоб олдида берилган), тийин | 69,12                                       | 92,12                                       |

Автомобиль поездларининг пахта хом ашёсини йил давомида ташиш мавсумийлигини ҳам ҳисоблаш лозим. Амалда асад (июль) ва сумбула (август) ойларида пахта тозалаш заводлари ҳамда пахта тайёрлаш жойлари янги мавсумда етказиладиган пахтани бекаму-қўст қабул қилишга тайёргарлик қилиш учун тузатишда бўладилар. Демак, ташиш давридан бу икки ойни чегириш лозим бўлади.

*Йиллик эксплуатацион харажатлар тежамини аниқлаш.* Ҳар бир ЗИЛ-130В1 тягачи ҳамда иккита ТМЗ-879 тиркамали пахта автопоезди учун

$$\left( \frac{92,82 - 69,12}{10} \right) \times 118200 = 2801 \text{ сўм } 34 \text{ тий.}$$

**Айтилганларга кўра**

| Кўрсаткичлар                                                             | Автопоездлар                             |                                         |
|--------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------|
|                                                                          | ЗИЛ-130В1+<br>+ТМЗ-879                   | КАЗ-608В+<br>+ТМЗ-879                   |
| Йил давомида иш вақти<br>(365—62)×0,65×12, соат                          | 2364                                     | 2364                                    |
| Бир автопоезднинг йил давомида юк ташиш имконияти                        | $\frac{2364}{4} = 591$                   | $\frac{2364}{2,4} = 985$                |
| Рўйхатдаги бир автопоезд унумдорлиги, ткм                                | $591 \times 200 = 118200$                | $985 \times 100 = 98500$                |
| Йиллик юк ташиш ишини муваффақиятли бажариш учун зарур автопоездлар сони | $\frac{20 \times 2730000}{118200} = 462$ | $\frac{20 \times 2730000}{98500} = 554$ |
| Барча автопоездлар умумий йўл босиш масофаси, км                         | $591 \times 40,8 \times 462 = 11140113$  | $985 \times 40,8 \times 554 = 22204512$ |
| Барча автопоездларнинг автомобиль-соатли иши, соатли иши, соат           | $2364 \times 462 = 1092168$              | $2364 \times 554 = 1309656$             |

462 та пахта ташиш ЗИЛ-130В1 тягачи ҳамда иккита ТМЗ-879 ярим тиркамали автопоездлари учун

$$2801,34 \times 462 = 1,294 \text{ млн. сўм}$$

*Ҳаракатланувчи составлардаги катта харажатларни аниқлаш.*  
(минг сўм ҳисобида)

ЗИЛ-130В1 тягачи ҳамда иккита ТМЗ-879 ярим тиркамали автопоезди учун

$$11,534 \times 462 = 5328,75$$

КАЗ-608В тягачи ҳамда битта ТМЗ-879 ярим тиркамали автопоезд учун

$$7,741 \times 554 = 4288,51$$

*Келтирилган харажатларни аниқлаш*

| Кўрсаткичлар                                                                                                      | Автопоездлар                             |                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------|
|                                                                                                                   | ЗИЛ-130В1+<br>+ТМЗ-879                   | КАЗ-608В+<br>+ТМЗ-879                   |
| Жорий (бирйиллик) фойдаланиш харажатлари, млн. сўм                                                                | $6,912 \times 118200 \times 462 = 3,775$ | $9,222 \times 985000 \times 554 = 5,07$ |
| Ҳаракатланувчи составлар сотиб олиш катта харажатларини жорий (йиллик) харажатларга келтирилган микдори, млн. сўм | $5,328 \times 0,15 = 0,799$              | $4,288 \times 0,15 = 0,643$             |
| Жами харажатлар, млн сўм                                                                                          | 4,574                                    | 5,713                                   |

ЗИЛ-130В1 тягачи ҳамда иккита ТМЗ-879 ярим тиркамали пахта хом ашёси ташиш автомобиль поездини жорий этиш, амалда ишлатилаётган КАЗ-608В тягачи ҳамда битта ТМЗ-879 ярим тиркамали автопоездларига нисбатан умумий иктисодий самара

5,713 млн. сўм—4,574 млн. сўм=1,139 млн. сўмни

ташкил қилади.

*Қилинган катта харажатлар 4,7 йил мобайнида ўзини тўла қоплайди.*

## 17- БОБ. АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ МАҲСУЛОТИ СИФАТИНИ ОШИРИШ ТЕЖАМИ

Маҳсулот сифати хўжалик юриштининг марказий муаммоларидан биридир. Собиқ иттифокдаги корхоналар тўғрисидаги қонунда маҳсулот (хизмат) сифати ҳар бир меҳнат жамоаси фаолиятининг натижаларига бериладиган ижтимоий баҳода ҳал қилувчи кўрсаткич эканлиги, ўз корхонасининг маркаси, шарафи тўғрисида ғамхўрлик қилиш барча ишловчиларнинг ватанпарварлик ифтихори нишонаси эканлиги таъкидланган эди. Юқори даражали сифат — бу меҳнат ва моддий бойликлар тежами, пировард натижада эса жамият талабини яхшироқ ва тўлароқ қондиришдир. Шунинг учун маҳсулот сифатини оширишга барча режалаштириш ва бошқариш ишлари, моддий ва маънавий рағбатлантириш тартиби, инженер ва конструкторлар эътибори, ишчилар маҳорати қаратилиши лозим.

Маҳсулот сифати дейилганда истеъмол қилишда унинг олдига қўйиладиган талабларни иложи борица тўлароқ қондириш хусусиятлари жами тушунилади. Жамият моддий талабларини қондириш даражаси маҳсулот миқдоридагина эмас, балки унинг сифатига ҳам боғлиқдир. Ишлаб чиқариладиган маҳсулот сифати иктисодий кўрсаткичларнинг ажралмас қисмидир.

Ижтимоий ишлаб чиқариш самарадорлигини оширишнинг асосий йўналишларидан бири маҳсулот сифатини оширишдир.

Ишлаб чиқариш маҳсулоти ёки ташиш жараёни сифатини ошириш иктисодий чегарасини унинг самарадорлик асоси ва халқ хўжалиги учун аҳамиятини билмай туриб, тасаввур қилиш қийин.

Барча халқ хўжалиги тармоқларида маҳсулот сифатини оширишнинг аҳамияти қуйидаги қўринишларда бўлади:

— маҳсулот сифатини ошириш иш вақтини тежамкорлик билан сарфлаш қонунининг махсус шакли бўлиб, у ижтимоий меҳнат унумдорлигини оширишнинг муҳим омилларидир. Амалда юқори сифатли маҳсулот (транспортда ташиш жараёни) ишлаб чиқаришда қўшимча меҳнат сарфи талаб қилса ҳам, пировард натижада умумий қилинган меҳнат сарфи нисбий миқдори камаяди. Меҳнат сарфининг камайиши эса унинг унумдорлигини оширади;

— ташиш жараёни сифатини ошириш техника тараққиёти натижаси бўлибгина қолмай, балки уни жадаллаштиришнинг муҳим

омили ҳамдир. Маҳсулот сифатининг кўпчилик кўрсаткичлари аввало мавжуд меҳнат анжомлари, шу жумладан транспорт воситалари фан-техника тараққиётига жуда катта таъсир кўрсатади. Корхона-лар тўғрисидаги конунда ёзилишича, фан-техника ютуқларини кенг миқёсда, комплекс ва ўз вақтида қўллаш, самарадорлик ва юқори сифатли маҳсулот ишлаб чиқариш корхона фойдаси (даромади) ни кўпайтиришнинг ҳамда ўзини ўзи маблағ билан таъминлашининг энг муҳим йўналишларидир. Корхона олий сифатли маҳсулотни юқори-рок нархда сотади, назардан қолган буюмлар ҳамда сифати паст маҳсулотлар ишлаб чиқарганда улгуржи нархлар (транспортда тариф) дан чегирма чиқаради ёки транспортда жарима тўлайди ва моддий жихатдан жавобгар бўлади. Буларнинг ҳаммаси хўжалик ҳисобидаги даромадга, иш ҳақи ҳамда социал неъматларга моддий зарар келтиради;

— ишлаб чиқарилган маҳсулотлар, айниқса асосий ишлаб чиқариш фондлари (транспорт воситалари) сифатини ошириш улардан экстенсив ва жадал фойдаланиш даражасини кўтаради, катта харажатлар тежамли бўлишига ёрдам беради;

— буюмлар сифатини яхшилаш, улардан тежамкорлик билан фойдаланиш имконини яратиб беради.

Транспорт маҳсулоти (халқ хўжалиги тармоқларига ва аҳолига хизмат кўрсатиш) сифати, унинг мамлакат барча транспортлари олдида турган махсус талаблари бўлмиш ташишга бўлган эҳтиёжларни тўлароқ ва ўз вақтида кондириш ҳамда бутун транспорт системаси иш сифати ва унинг самарадорлигини оширишдан келиб чиқади.

Пассажирлар транспорт хизматидан мамнунлигини белгиловчи ўзига хос сифат кўрсаткичлари системаси мавжуддир.

Пассажирлар ташишда асосий сифат кўрсаткичларига қуйидагилар киради: автобуслар салони пассажирларга тўлиб катнаётганда юриш шароитларининг қулайлиги, ҳаракатланувчи составлар мунтазам катнаши, ҳаракат хавфсизлиги, пассажирлар манзилга етиб олиш вақтлари ёки етиб бориш тезликлари. Пассажирларнинг манзилларга етиб бориш тезликларини ошириш катта халқ хўжалиги аҳамиятига эга бўлганлиги учун пассажирлар транспорти корхоналари олдида қўйилган биринчи даражали вазифа ҳисобланади.

Халқ хўжалиги тармоқларининг транспорт хизматларидан қониққанлик даражаси уларнинг юклари ўз вақтида, сифатли ва миқдори камаймасдан ташилгани билан белгиланади. Бундай талабларни бажариш бир томондан, ташиш жараёнини тўғри ташкил қилиш билан боғлиқ бўлса, иккинчи томондан, юк ташишга ихтисослаштирилган ҳаракатланувчи составлар, ташиладиган юклар хусусияти ва сифатли ташишга бўлган талабларга ҳар томонлама мосланган автомобиллар ва тиркамалар жорий этиш билан боғлиқдир.

Ихтисослаштирилган ҳаракатланувчи составларда ташиладиган маҳсулот сифати яхши сақланиб боради ва миқдор жихатдан камаймайди. Демак, материал ва ишлаб чиқариш буюмлари сарфи анча тежалган бўлади. Тажирибалар шуни кўрсатадики, меҳнат ва

буюмлар тежамидан олинадиган иктисодий самара ихтисослаштирилган ҳаракатланувчи составлар яратиш учун қилинадиган қўшимча харажатлардан анча кўпдир.

Ихтисослаштирилган кузовли автомобиллар ва тиркамалар ишлатилиши натижасида тараларга бўлган эҳтиёж анча камаяди, чунки кўпчилик буюмларни тарасиз ёки цехлардаги бирламчи ўралгич билан ташиш мумкин бўлади. Бир қанча юклар (пахта хом ашёси, ун, тайёр кийим-кечак ва бошқа) ни ташишда умуман бирламчи ўрашлар ҳам керак бўлмайди ва бундай ташишлар амалда тарасиз ташишлар бўлиб, уларнинг ҳажми кундан-кун кўпайиб бормоқда. Демак, тарасиз ташишлар кўп қоп-қанор, қоғоз, тахта, сим (боғлаш учун), мих ва бошқа материалларни ҳамда тара тайёрловчи ишчилар меҳнатини тежаш имконини беради.

Баъзи муаллифлар \* ҳисобларига кўра, 1 т юкни таралаб, универсал кузовли автомобилларда ташишга нисбатан фургон кузовли автомобилларда тарасиз ташиш ҳисобига қуйидаги миқдорларда иктисодий самара олиш мумкин экан: тикув буюмлари бўйича — 3,7 сўм, газмоллар ташиш бўйича — 2,65 сўм, трикотаж буюмлари бўйича — 3,6 сўмдан 7,5 сўмгача, атир-упа моллари бўйича — 10 сўмдан 12 сўмгача, консервалар бўйича — 3 сўм ва ҳоказо.

Ихтисослаштирилган ҳаракатланувчи составлар, ўз навбатида, ортиш-тушириш ишларида механизациядан кенг фойдаланиш имкониятини беради.

Автомобиль транспортида ташкилий ишларни такомиллаштириш ва ихтисослаштирилган ҳаракатланувчи составлардан кенг фойдаланиш халқ хўжалиги-технологик жараёнларининг ажралмас қисмига айланиб бормоқда. Илгари пахта хом ашёси пахтазорлардан тайёрлаш жойларига ва у ердан пахта тозалаш заводларига қоп-қанорларда бортли универсал автомобилларда ташиларди. Бундай автомобиллар пахтазорлардан тайёрлаш жойларига келганда пахта қоп-қанорлардан бўшатилиб, гарамланар ва яна қайта қанорлаб, пахта тозалаш заводига келтириб бўшатиларди. Ҳозирги кунда пахта хом ашёси ташишда тарасиз усул қўлланилади, бунда ихтисослаштирилган тиркама ҳамда ярим тиркамалар қўлланилаётир. Бундай ихтисослаштирилган тиркама пахтани механизация ёрдамида икки томонга ўзи ағдариб туширадиган қилиб ишланган. Ихтисослаштирилган ҳаракатланувчи составлардан фойдаланиш натижасида ортиш-тушириш ишлари комплекс механизациялашган бўлиб, қоп-қанор материаллари ва уларни ямаб тузатиш, қоплаш ва ундан бўшатиш ишлари харажатлари тежалмоқда. Пахта хом ашёси нархи анча қиммат бўлган ҳозирги шароитда уни ихтисослаштирилган автопоездларда тарасиз ташиш ва бундай автопоездлар учун қўшимча харажатлар чегириб ташланиши ҳар бир тонна юк ташишдаги умумий

---

\* Лесов Ю. И., Иткинд Н. И. «Автомобильные перевозки продовольственных и промышленных товаров». М., «Транспорт», 1968.

ҳаражатларни 5 сўм атрофида тежаш имконини беради. Бунда ихтисослаштирилган ҳаракатланувчи составларни ишлатмаслик у ёки бу халқ хўжалиги тармоқларида техника тараққиёти секинлашига сабаб бўлиши мумкин.

Юқорида айтилганларнинг ҳаммаси автомобиль транспортида ҳал қилиниши зарур бўлган асосий масалалар бўлиб, улар меҳнат унумдорлигини ошириш ва халқ хўжалигида транспорт ҳаражатларини камайтириш билан боғлиқдир. Кузовлари юкларни сифатли қилиб ташишга мосланган, юк кўтариш қобилиятидан энг кўп фойдаланиш имконини берадиган ҳаракатланувчи составларни жорий қилиш зарур. Албатта, бунда ташиладиган юклар характери ва таркиби, солиштирма оғирлиги, тара тури ва жойлашиши, бир йўла жўнатиш миқдори, ташиш мавсуми ҳамда масофаси каби ташиш билан боғлиқ барча ишлар кўзда тутилиши лозим.

Амалда тўғри танланган ҳаракатланувчи составларни оқилона ишлатиш юк ташиш ҳаражатида камайтиришга ва меҳнат унумдорлиги юқори бўлишига ёрдам бериши. Кейинги йилларда автомобиль транспортида кўпчилик юкларни ихтисослаштирилган ҳаракатланувчи составларда ташиш қуйидагилар билан боғлиқдир:

- истеъмолчиларга келтирилган юкларни сифатли ва миқдори жиҳатдан камайтирмасдан ташишга бўлган талабларнинг ошириши;

- универсал бортли кузовли автомобилларда ташилиши қийин бўлган буюмларнинг тобора кўпайиб бориши;

- ҳаракатланувчи составлар ва автомобиль транспорти корхоналари ихтисодий кўрсаткичларини яхшилаш зарурати ва ҳоказо.

Юк ташиш шароитлари ҳар хил эканлигини ҳисобга олиб, ихтисослаштирилган ҳаракатланувчи составлар қуйидаги асосий талабларга жавоб бериши керак: ташиш жараёнида ҳар хил буюмларни истеъмолчиларга сифатли ва камайтирмасдан етказиб бериш; кўпчилик савдо ва умумий овқатланиш корхоналарига ташиладиган буюмларни усти ёпиқ фургон кузовли ихтисослаштирилган автомобилларда ташиш.

Универсал фургон кузовли автомобилларда махсус асбоб-ускуналар ўрнатиш талаб қилинмайдиган, тез бузилмайдиган буюмлар ташилади. Махсус фургон кузовли автомобилларда юмшоқ ўралган ёки умуман ўралмаган буюмлар ташилади. Бундай фургонлар ичида юкларни сифатли қилиб ташишга мосланган асбоб-ускуналар ўрнатиш талаб бўлади. Уларда тез бузиладиган буюмлар ҳам ташилиши мумкин.

Кузов ҳажми ва остининг сатҳи автомобилларнинг юк кўтариш қобилиятидан тўлароқ фойдаланишга мўлжалланган бўлиши керак. Кўпчилик саноат молларининг солиштирма оғирлиги кичиклигини ( $0,15-0,30 \text{ т/м}^3$ ) ва усти ёпиқ кузовларда ортиш коэффициенти 0,8 гача етишини ҳисобга олиб, уларнинг нисбий ҳажм сизимлари  $5,5-6,0 \text{ м}^3$  т атрофида бўлиши керак. Бир қанча буюмлар, масалан, бош кийимлар, болалар ўйинчоқлари, тайёр кийимлар, пойабзал, чарм-атторлик буюмлари, нон ва бошқаларни ташишда

бундай фургон кузовлар нисбий хажм сифимлари 8—9 м<sup>3</sup>/т дан кам бўлмаслиги керак. Мебеллар ташишда ундан ҳам ортиқ бўлиши керак.

Ихтисослаштирилган автомобиллар ташиш жараёнида янги ва илғор усулда ташишни ташкил қилишга ёрдам беришлари керак. Масалан, юкларни эгаларига пломбаси билан жўнатиш усули.

Юклар тиркама ёрдамида бир тягачда жўнатувчи пломбаси билан ташилганда ҳаракатланувчи составлар иш унумдорлигини реал шароитларда кескин ошириш мумкин бўлади. Чунки бунда буюмларни қабул қилиш ва топшириш, ортиш-тушириш ишларида ҳамда транспорт- буюм ва бошқа ҳужжатларни расмийлаштириш вақтларида тягачлар бекор туриб қолмай, айланишдаги ярим тиркамалар билан «моки усулида» ўз ишларини давом эттиради.

Кузовлар ташиладиган юклар характерига мосланган бўлиши лозим. Масалан, гўшт ташишда фургон кузови ичи бўйлама балкада сурилувчи нимта гўшт бўлакларини осиб қўйиш ва уларни суриш учун бақувват илّاқлар бўлиши керак, тайёр кўйлақлар, пальто ва костюмларни осилган ҳолда ташиш учун елкалар ҳамда уларни осиб мосламолари, ич кийимлар, хотинлар блузкалари учун тоқчалар, нон ва булочкалар ташишга мосланган ёғоч саватлар, мебель ташишда кузов ичи юмшоқ қилиб қопланган ва мебелларни боғлаб ташишга мосламалар, юкларни ташишда 2—3 қабул қилувчига юк юборишга мўлжалланган кузов ичини алоҳида пломбалаш учун бўлимлар бўлиши лозим ва ҳоказо.

Тез бузилувчи озиқ-овқат молларини ташиш учун фургонлар девори изотермик қилиб, яъни ташқаридан ҳаво ҳароратини ўтказмайдиган қилиб ясалган бўлиши керак. Заруриятга қараб советкич ускуналар ўрнатилиши лозим. Бир қанча ҳолларда, масалан, совуқ киш пайтида ташилаётган моллар яхлаб қолмаслиги учун улар кузовларига иситиш системаси ўрнатилган бўлиши керак.

Ихтисослаштирилган автомобиллардан фойдаланиш самарадорлигини аниқлаш учун мисоллар келтираамиз.

*1- мисол. Ун ташувчи автомобилда тарасиз ун ташиш.* Қопланган унлар нон заводларига амалда универсал бортли автомобиллар ва тиркамаларда ташилади ва бундай ташишлар халқ хўжалиги учун анча қимматга тушади. Бундан ташқари, жўнатиш, қабул қилиб олиш, унни тегирмон (элеватор) ва заводларда қопда сақлаш ишларида яхлит механизацияни жорий қилиш ҳам жуда қийин. Бундай усулда ташишда намланиш, брезентлар йиртилиши натижасида ун кўп исроф бўлади. Бундан ташқари, ҳар бир қоп ичида 300 граммга яқин (1 тонна унда эса 4,0—4,5 кг) ун қолиб кетади ва уларни хамирга ишлатиб бўлмайди, ҳар бир қоп унни ташишда қоп материали харажати 60—80 тийинга тушади.

Унларни қопсиз сақлаш ва ихтисослаштирилган ҳаракатланувчи составларда ташишда барча ишлар (шу жумладан, ортиш-тушириш) механизация ёрдамида бажарилади, бунда йўқотиш кескин қисқаради, ташиш ва сақлаш ишлари санитарияси яхшиланади, қоп материали харажати тежалади.

Қилинган ҳисоблар унларни ихтисослаштирилган ун ташувчи автомобилларда тарасиз ташиш ўртача бир кунлик қуввати 40 т нон ёпишга ҳисобланган нон заводида йилига 30 минг сўм иқтисод қилиш имконини беришини кўрсатади. Бундай тежам ун йўқотилишини камайтириш, юкловчиларни қисқартириш, қоп материали харажатини йўқотиш эвазига бўлади.

2- мисол. Тайёр кийимларни фургон кузовли ихтисослаштирилган автомобилларда ташиш. Тайёр кийимлар ташилганда улар савдо корхоналари ва ташкилотларига ғижимланган, баъзи ҳолларда эса кирланган бўлиб етиб боради. Ғижимланган кийимларни дазмоллаш ва кирланганларини тозалаш учун савдо ташкилотлари ҳамда корхоналари кўп қўшимча меҳнат ва иш ҳақи сарфлайдилар.

Тайёр кийимларни ихтисослаштирилган фургон кузовли автомо- билларда елкачаларда осиб ташиш улар кўринишини сақлаб боради. Лекин бундай ташишда қўшимча харажатлар билан бир қаторда автомобилларнинг юк кўтариш қобилиятидан фойдаланиш коэффици- енти анча кичик бўлади.

Тайёр кийимларни савдо ташкилотларига уюб ташиш ва уларнинг кўринишини аслига келтириш учун қилинган харажатлар уларни елкаларда осиб ташишга нисбатан анча кўп бўлади ва буни қуйидаги мисолда кўриш мумкин (17- жадвал).

17-жадвал

Тайёр кийимларни савдо ташкилотларига етказиб бориш  
ва уларни буюм кўринишига келтириш умумий харажатлари

| Кўрсаткичлар                                                                  | Фургон кузовли автомобилларда<br>ташини усуллари |                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------------------|
|                                                                               | Уюб ташиш                                        | Елкачаларда<br>осилган ҳолда<br>ташиш |
| Бир иш куни давомида ташиш харажати, сўм                                      | 11,28                                            | 10,63                                 |
| Бир иш куни давомида ташилган кийимлар со-<br>ни, дона                        | 4400                                             | 1005                                  |
| Тайёр кийим бирлигини ташиш таннархи,<br>тийин                                | 0,26                                             | 0,93                                  |
| Савдо ташкилотларида ғижимланган кийим-<br>ларни дазмоллаш харажатлари, тийин | 14,3                                             | —                                     |
| Тайёр кийим бирлигини ташиш ва дазмоллаш<br>умумий харажати, тийин            | 14,56                                            | 0,98                                  |

Келтирилган мисолдан кўриниб турибдики, тайёр кийим бирлиги елкачаларда осиб ташилганда унинг таннархи 0,72 тийин қиммат бўлишига қарамай, уюб ташиш усули билан ташиш ва дазмоллаш умумий харажатлари ихтисослаштирилган автомобилларда елкаларда осиб ташишга нисбатан 13,58 тийин кўп бўлар экан.

Тайёр кийимлар елкаларга осилиб, фургон кузовли ГАЗ-51 авто- мобилида ташилганда унинг юк кўтариш қобилияти атиги 30—40 фоиз

бўлади. Демак, бундай ихтисослаштирилган кузовларни узун шассили автомобилга ўрнатиш мақсадга мувофиқдир. Шунинг ҳам эслатиш лозимки, тайёр кийимларни бундай усулда ташишда сифатли ташиш талаби бажарилгани ҳолда уларнинг зичлашувига йўл қўйилади. Мана шундай талабга риоя қилиб, яъни меъёردаги зичликда елкаларга осиб ташиладиган кишки пальтолар 150 та, мавсум пальтолари 220 та ёки костюмлар 250 та гача жойлаштирилиши мумкин. Ич кийимлар, аёллар блузкалари ва юбкалари, эркаклар шими ва шунга ўхшаш буюмлар махсус токча (полка)ларда ташилади. Бундай токчалар олиб-қўйиладиган ва заруриятга қараб баландлиги ва сони ўзгартирилиши мумкин қилиб ишланган бўлиши керак.

*3-мисол. Сут ташишга ихтисослаштирилган автоцистерналардан фойдаланиш самарадорлиги.* Сутлар колхоз ва совхоз фермаларидан ёки қишлоқ жойлардаги сут заводларидан шаҳарлардаги сутни қайта ишлаш заводларига ва бошқа истеъмолчиларга узоқ масофаларга етказишда ачиб қолмаслиги учун ихтисослаштирилган сут ташувчи автоцистерналарда ташилади.

Амалда сутларни бидон (фляга)ларда ҳам универсал-бортли кузовли автомобилларда қисқа масофаларга ташиш мумкин. Узоқ масофаларга бундай кичик идишларда (флягаларда) ташишда улар ҳарорати кўтарилиб, ачиб қолиши мумкин. Сут флягада ташилганда ҳар бир литрига тўғри келадиган деворчалар нисбий сатҳи цистерналардагига нисбатан 5 марта ортиқ бўлади.

*4-мисол. Цемент ташишга ихтисослаштирилган автомобиллардан фойдаланиш самарадорлиги.* Цементовоз автомобилларда цемент ташилганда юкни тушириш (ортиш) ишлари механизациялаш ҳисобига анча арзонлашади ҳамда ортиш-тушириш ишларида уларнинг чангланишдан йўқотилиши камаёди. Бундан ташқари, цементни автомобилдан 50 метр узоқликка ва 30 метр баландликка шланглар ёрдамида тушириш имконияти бўлади. Бир цементовоз автомобилни сотиб олиш қийматларини қўшиб қилинган ҳисобларга қараганда бундай ихтисослантирилган ҳаракатланувчи состав бирлигидан фойдаланиш ихтисодий самараси бир йилда 3,0 минг сўмни ташкил этади.

*5-мисол. Қисқа масофалардаги темир йўл транспортида ташишларни автомобиль транспортига ўтказиш самарадорлиги.* 50 км масофага шиша бутилкаси ва шунга ўхшаш идишларни темир йўл транспортида ташиш автомобиль транспортига ўтказилганда қайта ортиш-тушириш ишлари амалда 3 марта қисқаради ва уларни бажаришдаги санишлар камайтилиши ҳисобига бир тонна юк ташиш умумий транспорт харажатлари 5 сўм 6 тийин тежалади.

Эртанги сабзавот моллари 500 км масофага автомобиль транспортида ташилганда темир йўл транспортидагига нисбатан ташиш муддати 3 сутка тезлашади. Шунга қўра, ҳар бир тонна эртанги сабзавотларни ташишда камайтиб бориш (нами қочиши хи-

собиға) ва сифати пасайиши ҳисобиға уларнинг нархи арзонлашади ҳамда зарур айланма маблағлар камайиши ҳисобиға 130 сўм тежалади.

*Маҳсулот сифатининг қулай даражаси ва уни ошириш самарадорлигини аниқлаш.* Ишлаб чиқараётган маҳсулот ёки ташиш жараёни сифатини оширишнинг иқтисодий самарадорлигини ҳисоблаш умумий катта харажатларнинг нисбий самарадорлигини аниқлаш усулининг айрим тури бўлиб, уни ҳисоблашда ҳам катта харажатлар самарадорлигини аниқлаш усули асослари қабул қилинади. Айни вақтда ташиш сифатини оширишни аниқлаш усулининг ўзига хос ҳусусиятлари ҳам бор.

Ишлаб чиқариладиган маҳсулот ёки ташиш жараёни сифатини ошириш иқтисодий самараси амалда истеъмол қилиш соҳасида бўлади. Ташиш жараёнида буюмларнинг сифатини пасайтирмай ташиб бериш ёки маҳсулотни сифатли ишлаб чиқариш кўп ҳолларда қўшимча жорий ва катта харажатлар қилиш билан боғлиқ бўлади. Шунинг учун маҳсулот ёки ташиш жараёни сифат даражасини ошириш самарадорлиги мезони сифатида пировард натижада ишлаб чиқариш (ташиш) ва истеъмол қилиш соҳаларида қилинадиган умумий ижтимоий меҳнат сарфларининг фарқи қабул қилинади.

Маҳсулот ишлаб чиқариш ёки уни ташиш жараёнидаги жорий харажатлар ўзгариши уларнинг таннархлари фарқлари билан аниқланади. Катта харажатлар ўзгаришини аниқлашда, одатда, ташиш учун зарур бўлган ҳаракатланувчи составларни сотиб олиш умумий миқдорлари фарқининг бир йилга тўғри келувчи (яъни келтирилган) миқдори қабул қилинади. Катта харажатлар умумий миқдорига заруриятга қараб лойиҳалаш, сотиб олиш, текширувдан ўтказиш, технологик ҳужжатларни тайёрлаш, жорий этиш ва ҳоказолар киради.

Таннарх ўзгаришини аниқлашда унинг ўзгарадиган моддалари (иш ҳақи, ёнилғи, техника хизмати ва жорий тузатиш ва ҳоказо) ни ҳисоблаш етарли бўлади. Ташиш жараёнида буюмлар сифатини яхши сақлаб бориш билан боғлиқ қўшимча катта харажатлар талаб қилиниши ҳам мумкин. Бундай ҳолларда уларни ҳисоблаш ва бир йилга тўғри келадиган миқдорини аниқлаш зарур бўлади.

Амалда кўп ҳолларда ташиш жараёнида буюмлар сифатини яхши сақлаб бориш истеъмолчилар нуктаи назари билан аниқланади.

Бунда асосий мезон юқори ва паст сифатли қилиб етказилган буюмлар нархлари ўртасидаги фарқ ҳамда миқдор жиҳатдан камайишларини йўқотиш бўлади. Транспорт корхоналари эса буюмларни юқори сифатли қилиб етказиб беришда қилинган харажатларни ташиш тарифларига белгиланган қўшимча ҳақлар ҳисобиға қоплайдилар. Амалда ташиш тарифларига қўшимча ҳақлар автомобиль транспорти корхоналарининг бундай ташишлардан моддий манфатдорлиги ҳисобга олиниб белгиланади.

# 18- БОБ. ЭКОЛОГИЯ \* ВА СОЦИАЛ-ИҚТИСОДИЙ МАСАЛАЛАРНИ ҲАЛ ҚИЛИШ САМАРАДОРЛИГИ

Ёнилғи ва бошқа қувват имкониятлари кенг истеъмол қилиниши натижасида атроф-муҳит, аввало, мавжуд ҳаво ҳавзаси ёнилғи чиқиндилари ( $\text{ЕЧ}$  — тўла ёниб бўлмаган газлар) таркибидаги заҳарли моддалар билан ифлосланиб бормоқда. Ёнилғини кенг истеъмол қиладиган соҳалардан бири — бу жуда тез қўпайиб бораётган автомобиллаштиришдир. Бутун дунё бўйича автомобиллар сони йилдан-йилга ўсиб бораётганлиги муносабати билан атроф-муҳитнинг ифлосланиши инсоният олдига бир қанча муаммоларни қўймоқда. Бунга тирик организм ва ўсимлик дунёси, аввало, инсон соғлиғи учун ниҳоятда хавфли ёнилғи чиқиндиларидаги заҳарли моддаларнинг атроф-муҳитга зарари олдини олиш муаммоси киради.

Автомобиллар двигатели ёнилғи чиқиндилари таркиби ҳавони ифлослантирувчи заҳарли моддалар бўлиб, унга карбон оксиди ( $\text{CO}$ ), ёниб бўлмаган углеводород ( $\text{CH}$  — карбон ва водород кимёвий бирлашмаси), азот оксидлари ( $\text{NO}_x$ ) киради.

Ичдан ёнар поршенли двигателлар ишлашидаги газларнинг бир қисми, поршень ва унинг ҳалқалари ҳамда цилиндри ўртасидаги нозичликлардан двигатель картерига ўтади. У ерда мойлаш материаллари буғларига араллашиб, картер газларини ( $\text{КГ}$ ) ҳосил қилади. Бундай газ аралашмаларининг ташқарига чиқиши атроф-муҳитни заҳарлашнинг иккинчи манбаи ҳисобланади.

Ниҳоят, атроф-муҳит ифлосланишининг учинчи манбаи — бу ёнилғи идиши (баки), карбюраторлар ва двигателни озиқлантириш системасидан чиқувчи ёнилғи буғларидир. Бундай ёнилғи буғлари таркибида ҳар хил заҳарли моддалар бўлади.

Автомобиллар двигателининг ишлаши натижасида атроф-муҳитга энг кўп миқдорда чиқадиган заҳарли моддалар манбаи ичида ёнилғи чиқиндилари бўлиб, буни қуйидаги жадвал материалларидан кўриш мумкин (18- жадвал).

18-жадвал

Заҳарли моддалар асосий гуруҳларининг келиб чиқиш манбалари бўйича тақсимланиши

| Двигателлар тури                         | Ёнилғи чиқиндиси |    |                 | Картер газлари |    |                 | Ёнилғи буғлари |    |                 |
|------------------------------------------|------------------|----|-----------------|----------------|----|-----------------|----------------|----|-----------------|
|                                          | CO               | CH | NO <sub>x</sub> | CO             | CH | NO <sub>x</sub> | CO             | CH | NO <sub>x</sub> |
| Бензин ёнилғисида ишловчи (карбюраторли) | 95               | 55 | 98              | 5              | 5  | 2               | 0              | 40 | 0               |
| Дизель ёнилғисида ишловчи                | 98               | 90 | 98              | 2              | 2  | 2               | 0              | 8  | 0               |

\* Экология — бу биологиянинг киши организми билан атроф-муҳит ўртасидаги ўзаро муносабатни ўрганувчи бўлими бўлиб, фанда атроф-муҳитни муҳофаза қилиш маъносига ишлатилади.

Америка Қўшма Штатлари Атроф-муҳитни ҳимоя қилиш агентлиги маълумотларига кўра, одамлар сихат-саломатлигига хавф туғдирувчи заҳарли моддаларнинг кўпчилиги, шу жумладан СО нинг 85—97 фоизи, СН нинг 55—75 фоизи ва NO<sub>x</sub> нинг 48—63 фоизи мамлакат аҳолисининг ярмидан кўп яшайдиган шаҳарларда автомобиль биллар, автобуслар ва мотоциклетлар чиқарган ёнилғи чиқиндилари ҳисобига ҳосил бўлади.

Яна шуни ҳисобга олиш лозимки, карбон оксиди (СО) ҳавода тўрт ой мобайнида сақланиши мумкин. Ҳаводаги карбон оксидларининг маёвдаги концентрациялари амалда ўсимлик дунёсига зарар келтирмайди, лекин одамларни ва бошқа тирик организмларни заҳарлайди.

Карбон оксиди ёпиқ бино ва ҳаво алмашуви кам бўлган бино ичида ишловчилар учун айниқса хавфлидир. Автомобиль кабинаси ёпилмаса ёки унинг тирқишлари бўлса, ишловчи шофёрлар ҳаётига ёнилғи чиқиндилари хавfli таъсир қилади.

Ёнилғи чиқиндиларида заҳарли моддаларни камайтириш ташкилий тадбирларига қуйидагилар киради: ёнилғи чиқиндилари таркибида заҳарли моддалар сақланиб қолиш сабабларини ўрганиш; йўл ҳаракатлари режимини тўғри ташкил этиш; ёнилғи чиқиндиларидаги заҳарли моддаларни камайтиришга қаратилган тадбирларни ўз вақтида ва сифатли бажариш; автомобиль, айниқса унинг двигатели энг кам чиқарадиган ҳарорат режимига риоя қилиш; двигатель ёнилғи чиқиндисидagi заҳарли моддаларни диагностика ва назорат қилиш жойларини ташкил қилиш.

Атроф-муҳитни тозалаш ишлари билан бир қаторда ҳар бир корхона ишлаб чиқаришда санитария меъёрига риоя қилиши ва атроф-муҳитга, айниқса сув ҳавзаларига ифлос чиқиндиларни ташла-маслиги зарур. Корхонанинг ишлаб чиқариш бўлимларини кенгайтириш, қайта қуриш ва жиҳозлаш ишлари лойиҳаларида табиатни тоза сақлаш иншоотларини қуриш ҳамда уларнинг самарали ишлашини ташкил қилишни кўзда тутмоқ лозим.

Кўпчилик давлатларда ва бизнинг мамлакатимизда атроф-муҳитни ёнилғи чиқиндилари билан ифлослантирилмаслик мақсадида ёнилғи чиқиндилари таркибида қолиши мумкин бўлган заҳарли моддалар меъёрлари чегарасини белгиловчи махсус қонунлар қабул қилинган.

Бундай қонунлаштирилган меъёрларни жорий этиш автомобиллар ва улар двигателлари конструкциялари янада такомиллаштирилишига таъсир қилиши билан бирга уларни ишлатиш техника маданиятини оширишни ҳам талаб қилади. Мамлакатимизда ва чет эл давлатларида транспорт воситалари тинимсиз такомиллаша бориши билан ҳаво ҳавзаларини соғламлаштиришга қаратилган тадбирлар кенг олиб борилаётир.

Кейинги йилларда автомобиль саноатида ва автомобиль транспортда фан-техника тараққиёти ютуқларини жорий этиш натижа-сида автомобилларнинг ҳар бир километр юрган масофага тўғри келувчи ёнилғи чиқиндисидagi заҳарли моддалар асосий компонентларини қуйидаги миқдорда (г/км) камайтириш имкони туғилди: карбон оксиди (СО) бўйича 45 фоиз, ёниб бўлмаган углеводород

(СН) бўйича 25 фоиз ва азот оксидлари ( $\text{NO}_x$ ) бўйича 12 фоиз. Автомобиль транспорти ёнилғи чиқиндиларидаги заҳарли моддаларнинг умумий камайиши 30 фоизга етди.

Автомобиль парклари муттасил ўсиб бораётган шароитда ҳал қилиниши лозим бўлган асосий масалалардан бири — ҳаво ҳавзаларида ҳозирги тозалик даражасини сақлаб қолиш ва унинг ифлосланишини камайтиришдир. Шунинг учун автомобиль двигатели ёнилғи чиқиндиларидаги заҳарли моддаларни камайтириш, уларнинг ёнилғи харажати тежамини, қувват ва конструкцияси чидамлигини ошириш катта аҳамиятга эгадир.

Автомобиль транспортида атроф-муҳитни тоза сақлаш катта аҳамиятга эга эканлигини ҳисобга олиб, унда ишловчиларни экологик ҳавфсизликка ўрганишга ўқитиш ва бундай масалаларни муттасил тарғибот қилиш зарур. Илмий-техника тарғиботини яхши ташкил қилиш ҳамда атроф-муҳитни тоза сақлаш ишларига автомобиль транспортидаги инженер-техник ходимлар ва экология билан шуғулланувчи тиббиёт ходимлари муттасил жалб қилиниши лозим. Экологик масалаларни ўргатиш ва тарғибот қилиш газлардаги заҳарли моддаларни камайтиришга мўлжалланган техник-ташқилий ишлар намунали плани ҳамда автомобиль транспортида ишловчиларни чиқиндилардаги заҳарли моддаларни камайтиришга ўргатиш бўйича намунали дастур ва бошқаларга асосланган бўлиши лозим.

Корхоналар атроф-муҳитни муҳофаза қилишда олиб борадиган ишларида халқ депутатлари маҳаллий Советлари ҳамда табиатни муҳофаза қилиш давлат назоратини амалга оширадиган бошқа ташкилотлар назорати остида бўладилар.

*Атроф-муҳитини тоза сақлашнинг социал-иқтисодий томонлари.* Фан-техника инқилоби шароитида жамият табиий ресурсларини оқилона сарфлаш ва атроф-муҳитни тоза сақлаш зиддиятли характер касб этмоқда.

Чет эл олимларининг баҳоларига кўра, Ер қуррасида яшовчи ҳар бир кишига тўғри келувчи ёнилғи чиқиндиларидаги заҳарли моддалар миқдори 2000 йилга борганда 1970 йилдагига нисбатан 1,5 баравар ошади. Бу миқдор дунё аҳолисининг 1,73 баравар ўсиши ҳисобга олинган ҳолда берилган. Бундай кўрсаткичлар айрим мамлакатлар ва ўлкалар ўртасида жиддий фарқ қилиши мумкин.

Масалан, АҚШ олимларининг таъбирича, ҳар бир америкалик атроф-муҳитга ҳар бир ҳиндистонликка нисбатан 50 баравар кўп зарар етказар экан. Бундай кўп зарар етказиш жаҳондаги саноати ривожланган бошқа давлатларга ҳам хосдир. Атроф-муҳит йил сайин ифлосланиши мутлақ миқдорининг ўсиб бориши кишиларни ҳаяжонга солиши табиийдир.

Саноат ишлаб чиқариши, шу жумладан транспорт ва аввало, автомобиль транспортининг шаҳар ва аҳоли яшовчи жойларда кенг ривожланиши атроф-муҳитга бўлган кучланишни оширади ҳамда уларни заҳарловчи моддалардан тоза сақлаш учун қўшимча харажатлар қилишни талаб қилади. Лекин афсуски, Бирлашган Миллатлар Ташкилоти топшириғига биноан америкалик иқтисодчи В. Леонтьев бошчилигидаги бир гуруҳ олимлар бажарган илмий тадқи-

қотларга кўра, 2000 йилга борилганда ҳам атроф-муҳитни тоза сақлаш масалаларига жуда кам аҳамият берилаётир. Албатта, бундай

Бизнинг ҳамдўстлигимизда табиий ресурслар жуда кўп бўлишига қарамай, улардан оқилона фойдаланиш ҳамда атроф-муҳитни тоза сақлаш масалаларига жуда кам аҳамият берилаётир. Албатта, бундай долзарб масалани яхлит ҳал қилиш ва табиатни тоза сақлаш жуда катта маблағ сарфини талаб қилади.

Табиатни сақлашга қаратилган тадбирларни методик жиҳатдан баҳолашда атроф-муҳитга таъсир этувчи ёнилғи чиқиндиларидаги заҳарли моддаларни ҳисоблаш алоҳида аҳамият касб этади.

Ҳамдўстлик ва чет эл олимлари бу муаммони ҳал қилиш борасида бажарган тадқиқотлар бир томондан, биологик ва иқтисодий системаларнинг ўзаро боғлиқлигини ўрганиш бўйича назарий тадқиқотлар бўлса, иккинчи томондан, атроф-муҳитга ёнилғи чиқиндиларидаги заҳарли моддалар таъсиридан келадиган иқтисодий зиёнларни миқдор жиҳатдан тўғри баҳолашдир.

Атроф-муҳит ифлосланишини иқтисодий баҳолашда куйидаги тўрт босқичли ҳисобларга алоҳида эътибор берилиши зарур:

1) заҳарли моддаларни атроф-муҳитга чиқарувчи манбаларни ўрганиш;

2) атроф-муҳитдаги заҳарли моддалар даражасини аниқлаш;

3) атроф-муҳит ифлосланишининг салбий таъсирини иқтисодий баҳолаш;

4) иқтисодий зарар миқдорини ҳисоблаш.

Ҳисоблашнинг барча тўрт босқичи яхлит характерда бўлиб, бир қатор махсус масалаларни ўз ичига олади. Ҳозирга қадар баҳолашнинг учинчи ва тўртинчи босқичлари амалда кам ўрганилгандир. Ҳисоблашнинг учинчи босқичи атроф-муҳит ифлосланиши даражаси ва унинг аҳолига, қишлоқ хўжалигига, саноат ва бошқа объектларга салбий таъсирини миқдор жиҳатдан аниқлашни ўз ичига олса, тўртинчи босқичда кўриладиган зарар миқдорига иқтисодий эквивалент белгилаш кўзда тутилади.

## **19- БОБ. ТАРМОҚ ВА БОЗОР ИҚТИСОДИЁТИ**

Бутун жаҳон тажрибаси бозор иқтисодиётининг ҳаётийлигини ва самарадорлигини исботлайди. Жамиятимизда бозор иқтисодиётига ўтишни инсон манфаатлари тақозо этмоқда ва ундан мақсад ижтимоий йўналтирилган иқтисодиётни вужудга келтириш, бутун ишлаб чиқаришни истеъмолчи эҳтиёжларига қаратиш, тақчилликларни бартараф этиш, амалда фуқароларнинг иқтисодий эркинлигини таъминлаш, меҳнатсеварлик, ижодкорлик ва ташаббусни, юксак меҳнат унумдорлигини рағбатлантириш учун шарт-шароит яратишдир.

Бозор иқтисодиёти муносабатларига асосланган иқтисодий системага ўтиш иқтисодиётимизни жаҳон хўжалиги билан узвий боғлаш, халқимизнинг жаҳон тараққиёти барча ютуқларидан баҳраманд бўлишини таъминлаш имконини беради.

Амалга ошириш талаб этилаётган қийин, лекин ҳамдўстлик тақдирини учун зарур бўлган бурилишнинг моҳияти шундан иборатки, маъмурий-буйруқбозлик системаси юзага келтирган давлат васийлиги, тайёрга айёрлик ва текисчилик, лоқайдлик ва ҳўжасизлик ўрнини ҳўжалик фаолиятининг эркинлиги ҳамда меҳнат жамоаларининг ва ҳар бир шахснинг ўз фаровонлиги, яхши ташкил этилган меҳнат натижаларига кўра тақдирланиши эгаллаши лозим.

Бозор иқтисодиётининг самарали ишлаши учун ўтиш даври давомида вужудга келтирилиши лозим бўлган қуйидаги асосий шарт-шароитлар зарур:

— ҳўжалик фаолиятининг кўп даражадаги эркинлиги. Иқтисодиётнинг асоси ўз мулкини ва шу билан бирга миллий бойликни кўпайтирувчи эркин ишлаб чиқарувчилардир;

— мулкчиликнинг барча турлари тенг ҳуқуқлигига таянадиган иқтисодий фаолият натижалари учун ҳўжалик ташкилотлари, корхона эгалари, барча ходимларнинг тўла масъуллиги;

— ҳўжалик фаоллигини рағбатлантиришнинг энг муҳим омили сифатида маҳсулот ишлаб чиқарувчиларнинг рақобати, истеъмолчиларнинг эҳтиёжларига кўра маҳсулот (хизмат) хилларини кўпайтириш ва улар сифатини яхшилаш, харажатларни камайтириш ва нархларни барқарорлаштириш, соғлом рақобатни ривожлантириш ишлаб чиқаришнинг тегишли структурасини монополиядан ҳоли қилишни талаб этади;

— эркин нарх белгилаш. Нархларнинг катта қисми бозорда эҳтиёж ва таклиф мувофиқлаштирилган ҳолда эркин белгиланган тақдирдагина бозор воситалари самарали амал қилиши мумкин. Нархлар устидан давлат назоратига фақат чекланган соҳадагина йўл қўйиш мумкин;

— давлатнинг ҳўжалик фаолиятида (айрим махсус соҳалар бундан мустасно) бевосита иштирок этишдан воз кичиши;

— бозор муносабатлари бошқарувнинг маъмурий шакллариغا нисбатан юксак самарадорликни исботлаган соҳаларга шундай муносабатларни жорий этиш. Шу билан бирга иқтисодиётда фаолиятнинг фақат тижорий мезонларига бўйсунishi мумкин бўлмаган турларини (мудофаа, соғлиқни сақлаш, таълим, илм-фан, маданият) ўз ичига олувчи бозордан ташқари сектор сақланиб қолади;

— иқтисодиётнинг очиклиги, унинг жаҳон ҳўжалик алоқалари системасига изчил равишда бирлашиши;

— барча даражаларда давлат ҳокимияти томонидан халққа ижтимоий кафолатларнинг таъминланиши. Бундай кафолатлар бир томондан, барча фуқаролар ўз меҳнат жамғармалари билан ўзларига муносиб турмушни таъминлашлари учун уларга барабар имкониятлар бериш деб, иккинчи томондан эса, жамиятнинг меҳнатга яроқсиз ва ижтимоий жиҳатдан ҳимояланмаган аъзоларини давлат томонидан қўллаб-қувватлаш деб тушунилади.

Лекин бозор иқтисодиёти ишлаб чиқаришнинг иқтисодий самарадорлигини таъминлар экан, аввало пулнинг қадрсизланиши, ишсизлик, мулкый жиҳатдан ҳаддан ташқари фарқланиш, ишлаб чиқаришнинг беқарорлиги, айрим ўлкалар ривождаги нотекислик сингари

салбий ҳолатларга барҳам бериш нуқтаи назаридан давлат ва ижтимоий бошқарувга муҳтож бўлади.

Давлат кенг қўламдаги иқтисодий сиёсатни амалга ошира бориб, биринчи галда жамият манфаатларига мос келадиган йўналишларда хўжалик фаолияти учун қулай муҳитни вужудга келтиришга қўмаклашади. Бунда давлат идораларининг иқтисодиётни бошқариш соҳасидаги фаолияти қонун чиқарувчи, ижро этувчи ва суд ҳокимияти ваколатларини қатъиян фарқлашга асосланади.

Ислохотлар амалга оширила бошланган дастлабки пайтданок халқ хўжалигида вужудга келган хўжалик алоқалари ҳамда моддий оқимларни қўллаб-қувватлаган ҳолда молия, кредит ва пул системасини соғломлаштиришга асосий эътиборни қаратиш керак. Иқтисодиётни барқарорлаштириш ва бозорга ўтиш босқичма-босқич бўлиши бир қанча фавқулодда тадбирлар дастурини талаб этади. Бундай тадбирлар дастурига қуйидагилар киради:

— жамғарма банкларида аҳолининг сақланаёган пул маблағларига фоиз ҳисобидаги қўшувни ошириш йўли билан уларни химоя қилиш, аҳоли даромадлари ва харажатларини мутаносиблаштириш, кенг истеъмол моллари ишлаб чиқаришни қўллаб-қувватлаш ва шу асосда истеъмол бозорини тиклаш ҳамда меъёрлаштириш;

— ўзаро маҳсулот етказиб беришни барқарорлаштириш ва иложи борича ишлаб чиқариш пасайишининг олдини олиш; мулкни давлат тасарруфидан чиқариш ва хусусийлаштириш, ер ислохоти ўтказиш;

— ташқи иқтисодий алоқаларни барқарорлаштиришни таъминлаш ва ҳоказо.

Мулкни давлат ихтиёридан чиқариш ва хусусийлаштириш бозор муносабатларини ишга солиш ва кенгайтиришнинг марказий вазифасидир. Бу қандайдир бир мақсад тарзида эмас, балки тадбиркорликни ривожлантиришни рағбатлантирадиган қудратли восита тарзида ташкил этилади.

Хусусийлаштириш йўллари, босқичлари, шакллари ва усуллари қўпгина омилларга боғлиқ бўлади. Ҳар бир тармокда унинг ўзига хос хусусиятлари бўлади. Шунинг эътиборга олиб, бозор муносабатларига ўтиш дастурининг лойиҳасида бу жараёни жумҳурият иқтисодиёти у ёки бу тармоғининг хусусиятлари билан боғлаш мақсадга мувофиқдир. Бизнингча, автомобиль транспорти тармоғида давлат бюджети талабига риоя қилинган ҳамда истеъмолчиларга оғирлик туширмасдан туриб, аҳолига такси хизматларини кўрсатиш ва кўтариш қобилияти кичик (2 т гача) бўлган юк автомобилларини мулк сифатида давлат ихтиёридан чиқариш ҳамда уни хусусийлаштиришни икки босқичда ўтказиш мумкин. Унинг биринчи босқичида автомобилларни ижара пудратида ишлатиш, иккинчи босқичида эса шахсий мулкга сотиш лозим. Бунда автомобилларни маълум белгиланган даврда ижара пудрати билан ишлатган шахслар биринчи навбатда сотиб олиш ҳуқуқига эга бўлиши лозим. Бунинг янада мустақкамлаш учун такси хизматида ишловчи маълум маркадаги автомобилларни кишиларга фақат шу йўл билан сотиш белгиланиши керак. Давлат мулкни хусусийлаштириш ҳамда мулкчиликнинг ва хўжалик юри-тишининг хилма-хил шакллари вужудга келтириш учун катта

амалий ишлар бажарилиши зарур. Уларга маҳсулот (хизмат)ларни яхши ва юқори сифатли ҳамда арзонроқ ишлаб чиқаришни киритиш мумкин. Яъни давлат мулки билан бир қаторда шахсий, кооператив, акционерлик корхоналари барпо этиб, унинг оқибатида рақобатни йўлга қўйиб, маҳсулотни эркин баҳолашга ўтиш керак. Бундаги эркин баҳолар давлат белгиллаган нархга нисбатан арзонроқ бўлишини назарда тутиш лозим.

Бу жараёнлар ҳўжалик юритиш ва ҳўжалик муносабатларида иқтисодий номутаносиблик ва ижтимоий кескинлик қўпайишига йўл қўймасликка йўналтирилиши лозим. Бунинг учун қуйидагилар амалга оширилиши керак:

- тайёргарлик босқичида маҳсус фармонлар қабул қилиш;
- Ўзбекистон жумҳурияти Президенти ҳузурида бозор иқтисодиётига ўтиш дастурини амалга ошириш ҳамда ислохотни ўтказишга илдам раҳбарлик қилиш билан шуғулланувчи қўмита тузиш;
- бозор иқтисодиётининг амал қилиши учун зарур бўлган қонун ҳужжатлари, Ўзбекистон жумҳурияти Президентининг муваққат фармонлари мажмуасини ишлаб чиқиш;
- давлат мол-мулки, молиявий маблағларини инвентаризациялаш ва ҳоказо.

Автомобиль транспорти тармоғида юқорида баён қилинганларни бажаришни тезлаштириш учун жумҳурият тармоқ бошқарувини қайтадан тузиш лозим. Айни пайтда Автомобиль транспорти, Йўл ҳўжалиги вазирликлари ҳамда Нефть маҳсулотлари етказиб бериш жумҳурият давлат қўмитаси асосида жумҳурият Транспорт вазирлиги барпо этиш мақсадга мувофиқдир. Бундай вазирлик фақат йўл қурилиши ва уни ишлатиш, нефть маҳсулотлари билан таъминлаш ва умум фойдаланадиган автомобиль транспорти корхоналарига ҳомийлик қилиб қолмай, балки жумҳурият ҳудудидаги барча вазирликларга қарашли автомобиль транспорти корхоналарига ҳам ҳомийлик қилиши лозим. Айни вақтда жумҳурият Транспорт вазирлиги йўл-транспорт комплекси ҳамда нефть таъминоти билан шуғулланувчи корхоналар ишлаб чиқариш-ҳўжалик масалалари билан шуғулланмайди. Айрим вазирликларга қарашли автомобиль транспорти корхоналари бундан мустасно бўлиб, улар билан жумҳурият Олий Кенгаши шуғулланади. Юқорида айтилган корхоналар ишларини мувофиқлаштиришда Транспорт вазирлиги жумҳурият Олий Кенгаши қабул қилган давлат қонунлари, солиқлар системаси, тарифлар, рухсатнома (лицензия)лар, кредитлар ҳамда ҳаракат хавфсизлиги ва транспортлар ишлари бўйича бошқа қонунларга таяниб иш олиб боради.

Тавсия этилаётган Ўзбекистон жумҳурияти Транспорт вазирлиги бошқа вазирликлар, бошқармалар, шу жумладан концернлар, ассоциациялар, кооперативлар томонидан жумҳурият транспорт қонунларининг бажарилишини назорат қилиш билан бирга барча турдаги транспортларга тегишли янги қонунлар лойиҳаларини тайёрлайди. Тавсия этилаётган вазирлик ўз фаолиятида транспорт қонунчилиги бўйича жумҳурият Олий Кенгашининг вакили ҳамда корхоналар ҳўжалик ҳисобидаги фаолиятига аралашмаслик шарти билан ҳукуматнинг ижро этувчи аъзоси ҳамдир.

Халк хўжалиги тармоқларини ва аҳолини автомобиль транспорти хизмати билан тўла таъминлаш ҳамда бозор иқтисодиёти шароитида ўзини ўзи бошқаришни такомиллаштириш ва демократиялаш асосида транспорт жараёни ташкил этиш, бошқариш ва пул маблағи билан таъминлаш мақсадида жамоатчилик асосидаги «Ўзавтотранс» концернини ташкил этиш лозим. Шу билан бирга йўл комплекси ҳамда нефть маҳсулотлари таъминоти бўйича ҳам жамоатчилик асосидаги «Ўзавтойўл» ва «Ўзнефтьмаҳсулот» концернлари барпо этилиши лозим. Айтилган концернлар мавжуд вазирликлар ва Нефть маҳсулоти таъминоти давлат қўмитасига қарашли корхона ва ҳудудий бирлашмалар меҳнат жамоаси таклиф ва ташаббусларига биноан тузилиши мақсадга мувофиқ. Бундай концернлар хўжалик-молия фаолияти ҳуқуқига эга бўлиб, жумҳурият Олий Кенгаши транспорт ва бошқа халқ хўжалиги қонунларининг бажарилишини амалга оширадилар.

«Ўзавтотранс» концерни хўжалик ҳисобидаги автомобиль транспорти корхоналари, жумҳурият ҳудудидаги вилоят ва вилоятлараро автомобиль транспорти бирлашмалари, ташки савдо транспорт бирлашмалари ва барча турдаги ассоциация, бирлашмалар (автомобиль, жиҳоз ва эҳтиёт қисмлар ишлаб чиқарувчи, автотузатиш ишлари, моддий-техника таъминоти), қурилиш, илмий-текшириш, лойиҳа-конструкторлик, ахборот ва бошқа автомобиль транспортини ривожлантириш билан боғлиқ хўжалик ҳисобидаги ташкилотлар бирлашмаси сифатида ўз фаолиятини олиб бориши керак.

Ана шу йўсинда ташкил этилган «Росавтотранс» концернига факат умум фойдаланадиган автомобиль транспорти системасидаги автомобиль транспорти корхоналаридан ташқари, агросаноат ҳамда қурилиш тармоқларидаги автомобиль транспорти корхоналари ҳам бирлашиш истакларини билдирдилар.

Келажакда бозор иқтисодиёти ва ташиш ишлари бозоридаги рақобатчилик шароитида автомобиль транспорти корхоналари ўзаро бирлашмасдан туриб, рақобатчиликка бардош беролмайдилар. Бу биринчи навбатда моддий-техника таъминотига тегишли бўлиб, жумҳурият Транспорт вазирлиги шуғулланадиган масаладир.

Яна шуни ҳисобга олиш зарурки, ўз ишлаб чиқариш маҳсулотлари монополистлари давлат концерни томонидан ҳимоя қилинмаган майда истеъмолчилар билан алоқа қилишга қизиқадиладар. Агар бу нарса улар ўйлаганидай бўлса, истеъмолчилар доимо буюм етказиб берувчилар исканжасида бўлиб, улар бу муаммони ўзлари ечишлари жуда оғир бўлади.

Юқоридаги муаммони ўз вақтида ҳал қилиш учун транспорт жараёнида қатнашувчи «Ўзавтотранс» концерни автокорхоналар, ҳудудий бирлашмалар, автотузатиш заводлари, илмий-текшириш институтлари, ассоциация ва бошқа ташкилотларга иқтисодий томондан қўмаклашиш зарур.

Бозор иқтисодиёти шароитида автомобиль транспорти корхоналарига зарур маҳсулотлар қўп сабабларга қўра қимматлашиб (ёнилғи қимматлиги электр қуввати нархини оширади ва ҳоказо) боради. Шунга қўра, автомобиль транспорти корхоналарининг молиявий

кийинчиликка тушиши олдини олиш ҳамда жумхурият ҳукуматига тавсиялар тайёрлаш концерн зиммасида бўлади. Пассажирлар ташувчи автомобиль транспорти корхоналарининг зиёнсиз ишлашини ҳам ҳимоя қилиш зарур.

Концерн таркибида Давлат солиқ инспекциясининг асоссиз солиғидан ҳимоя қилувчи бўлим ҳам бўлиши керак.

Концерн аъзолари хўжалик фаолиятини ташкил этиш учун тижорат фаолияти билан ҳам шуғулланишлари зарур. Демак, концерннинг аъзолари белгилаган микдорда ўз устав фонди бўлиши керак.

Юк ва пассажирларни автобусда ташувчи корхоналарни бозор иқтисодиётига ўтказишда уларни акционерлик жамиятига ўтказишнинг аҳамияти жуда каттадир. Чунки бундай корхоналарнинг муваффақиятли ишлаши жуда кўп корхона ва тармоқларнинг иши, аҳолининг ташишга бўлган эҳтиёжлари билан чамбарчас боғлиқдир. Акционерлик жамияти ташкил этиш орқали меҳнаткашлар мулк эгалари бўлишга яқинлаштирилади, халқ хўжалигини ривожлантиришда ва аҳолининг ташишга бўлган талабини тўлароқ қондиришда улар ўз меҳнатларининг сарфлаб қолмай, балки шахсий жамғармаларини ҳам қўшади, яъни ўз мулклари билан ҳам ишлаб чиқаришда қатнашади. Бу нарса эса уларга иш ҳақидан ташқари, ўзлари сотиб олган акциялари эвазига дивидентлар олишлари имконини беради.

Қимматбаҳо қоғозлар, давлат корхоналари акциялари, облигациялар, векселлар, турли хил заёмлар чиқаришга имкониятлар яратиш зарур.

Автотранспорт биржалари ташкил этиш ҳам мақсадга мувофиқ бўлади (аввал Тошкент шаҳрида, кейинчалик жумхуриятнинг бошқа йирик шаҳарларида). Биржалар автотранспорт хизмати ва транспорт экспедицияси хизмати (корхоналар, ташкилотлар ва аҳолига ҳам), умум фойдаланадиган автомобиль транспорти, шунингдек вазирликлар, идоралар учун хизмат кўрсатишга бўлган талаб ҳамда таклифларни тартибга солишни ўз зиммасига олади.

Ташки иқтисодий алоқалар кенг ривожланади. Чет эллардаги шериклар билан тўғридан-тўғри алоқалар йўлга қўйилади.

## **2 0-Б О Б . АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ БОЗОРИНИ ЛИЦЕНЗИЯ СИСТЕМАСИ АСОСИДА ТАРТИБГА СОЛИШ**

Мамлакатимиз транспорт системаси бутун халқ хўжалиги комплекси фаолиятини таъминловчи йирик тармоқдир. Унинг аниқ ишлаши моддий ишлаб чиқариш ҳажми ҳамда халқ турмушининг ижтимоий-маиший шароитларига катта таъсир кўрсатади.

Ҳамдўстлик транспорт комплекси 300 миңдан кўпроқ автомобиль, дарё, темир йўл, ҳаво ва денгиз транспорти корхоналаридан иборат. Тармоқда 7 млн. дан ортиқ киши ишлайди. Тармоқ йил давомида 300 млн. тонна (шартли) ёки мамлакат бутун ёшилғи харажатининг 60 фоизидан ортигини истеъмол қилади.

Афсуски, бугунги кунда ҳамдўстлик иқтисодий ва ижтимоий ҳаётини такомиллаштириш даврида жамиятни ҳар томонлама ривожлантиришга транспорт ўтказётган таъсир кўп ҳолларда камсилаётир.

Хорижий мамлакатлар тажрибаси шуни кўрсатадики, иқтисодий ривожланган мамлакатларда транспорт ва унинг тижорат бўғинлари доимо давлат эътиборида туради.

Масалан, АҚШ конгресси махсус қарори билан илгари тарқок федерал ҳолдаги транспорт ташкилотлари ўрнига ушбу тармоқ билан шуғулланувчи транспорт вазириликни таъсис этди. АҚШда миллий дастурлар ишлаб чиқишда транспортга ва ундаги тариф сиёсатига алоҳида эътибор берилади.

АҚШ ва бошқа саноати ривожланган мамлакатлардан фарқли ўлароқ, бугунги кунда ҳамдўстлигимизда транспорт комплекси ягона ҳуқуқий ва ҳўжалик-иқтисодий механизм билан бошқарилмайди. Натижада кўпгина умумтранспорт масалалари ҳал қилинмаётир ёки улар тор идоравий нуқтаи назардан ҳал қилинмоқдаки, бу жамият ва давлат манфаатига зиддир.

Транспорт ходимлари ҳаракатланувчи составлар етишмаслигини доимо сезиб турадилар. Бу кўп ҳолларда ишлаб чиқарилаётган транспорт жихозлари ва улар структураси халқ ҳўжалиги тармоқлари ҳамда аҳолининг ташишга бўлган талабига мос эмаслиги билан изоҳланади. Халқ ҳўжалигининг айрим тармоқлари катта ижтимоий аҳамиятга эга бўлган ташишлар ҳисобига автомобиллар билан кўп миқдорда тўлдирилатир. Юк автомобилларининг 84 фоизи ва автобусларнинг 60 фоиздан ортиғи «идоравий» ташувчилар ихтиёрида бўлиб, улардаги ҳаракатланувчи составлар умум фойдаланадиган автомобиль транспортига нисбатан кам унум билан ишлатир. Умум фойдаланадиган автомобиль транспортидаги ташиш таннари бошқа идоралардагига нисбатан 50 фоиз атрофида арзон бўлиб, бажарилган иш бирлигига қилинган ёнилғи харажати бензин бўйича 42 ва дизель ёнилғиси бўйича 34 фоиз тежамлидир.

Ҳамдўстлигимизда, шу жумладан Ўзбекистонда ягона транспорт-ўтказиш системаси йўқлиги натижасида 300 млрд сўмликдан кўп тайёр маҳсулот ишлаб чиқариш корхоналари омборларида йиғилиб қолиб, ўз вақтида истеъмолчиларга етказиб берилмай қолмоқда. Аҳолининг пассажирлар ташиш транспортига бўлган талаби атиги 75 фоиз атрофида қондирилмоқда. Айни вақтда мамлакат бўйича ҳар куни бир миллиондан ортиқ юк автомобили юксиз (салт) қатнаши натижасида 40 минг тоннача ёнилғи беҳуда сарфланаётир. Транспорт муаммолари илмий-текшириш институтининг маълумотларига кўра, юк ташиш яхши ташкил қилинмаганлиги натижасида беҳуда харажатлар йилига тахминан 10 млрд сўмни ташкил этади.

Транспорт, аввало, автомобиль транспорти одамлар ҳаётига хавф туғдирувчи соҳадир. Ҳар йили автомобиль йўлларида минглаб кўнгилсиз ҳодисалар содир бўлиб, одамлар ҳалок бўлатир. Ҳар бир минг ҳаракатланувчи составга тўғри келадиган йўл ҳаракати фалокатлари мамлакатимизда АҚШдагига нисбатан анча ортиқ. Атроф-муҳитни заҳарли ёнилғи чиқиндилари билан ифлосланиши бўйича ҳам автомобиль транспорти биринчи ўринда туради. Автомобиль транспортининг атроф-муҳитни заҳарлашдаги улуши 50 фоиз атрофида бўлиб, бу кўрсаткич йил сайин ошиб бормоқда. Йирик шаҳарларда эса бу кўрсаткич 60—80 фоиздан ортиқ. Текширишлар шуни кўрсат-

моқдаки ҳар хил идоралар ихтиёридаги автомобилларнинг 60 фоизига яқини захарловчи ёнилғи чиқиндилари чиқариш бўйича белгиланган меъёр талабига жавоб бермайди. Кооперативлар ва хусусий тадбиркорларнинг транспорт бозорига қўшилиши бу масалани янада кескинлаштираётир.

Кейинги йилларда хорижий давлатлар билан савдо алоқалари ва улар билан биргаликда ташкил этилаётган корхоналарнинг кўпайиши натижасида халқаро ташишлар фаол ривожланаётир. 1000 га яқин корхона ва ташкилотлар шундай ҳуқуқларга эга бўлдилар. Аммо амалиёт шуни кўрсатмоқдаки, бажарилаётган ташишлардаги транспорт жиҳозлари ва уларда ишловчилар бундай ташишлар бўйича қабул қилган халқаро шартномалар талабига жавоб бермайди.

Ҳамдўстлигимиздаги транспорт системаси билан боғлиқ бундай муаммолар ўнлаб йиллар давомида йиғилиб борди. Маъмурий-буйруқбозлик системаси доирасида ҳукумат қабул қилган жуда кўп қарорлар юқорида келтирилган камчиликларга барҳам бермади, уларни тўхтата олмади.

Бозор иқтисодиёти шароитида мулкнинг у ёки бу туридан фойдаланувчи транспорт корхоналари фаолиятининг натижаси уларнинг миқозларга сифатли ва арзон транспорт харажатлари билан хизмат кўрсатишларига чамбарчас боғлиқдир. Шу билан бирга бозор иқтисодиёти шароитида тадбиркорлик фаолиятининг ошқоралиги, транспорт фаолияти давлат томонидан тегишли воситалар билан тартибга солиб турилмаса, бутун халқ ҳўжалиги комплекси ва ҳар бир шахс оғир тангликда қолиши мумкин.

Хорижий мамлакатлар тажрибаси шуни кўрсатадики, транспортда бозор иқтисодиёти амал қилиб турган шароитда давлат ва аҳоли манфаатларига риоя қилишга давлатнинг қонуний-ҳуқуқий ҳамда тариф-солиғ, аввало лицензиялаш механизми билан тартибга солиш орқали эришилади.

Автомобиль транспортида лицензиялаш ташиш, транспорт-экспедицион ва бошқа транспорт жараёни билан боғлиқ фаолиятнинг давлат томонидан тартибга солиниши турларидан бири бўлиб, унинг мақсади транспорт маҳсулоти истеъмолчилари манфаатини ҳимоя қилиш билан бирга ташиш ва бошқа транспорт хизматлари бозорини меъёрли даражада йўлга қўйиш, монополияга қарши қонулар, ҳаракат хавфсизлиги ва автомобиль транспортини ишлатишдаги экология талаблари бажарилиши устидан давлат назоратини таъминлашдир.

Лицензия тадбиркорларга бериладиган юридик ҳужжат бўлиб, уларга лицензия талабларига риоя қилган ҳолда белгиланган турдаги транспорт соҳасида иш юритиш ҳуқуқини беради.

Автомобиль транспортида лицензиялаш кўпгина Ғарбий Европа мамлакатлари ҳамда АҚШ, Канада ва Японияда кенг қўлланилади.

Кўпчилик хорижий мамлакатларда юк ва пассажирлар ташиш ҳамда айрим мамлакатларда (Япония) автомобилларга сервис (техника) хизмати кўрсатиш лицензияланади. Турли мамлакатларда лицензиялаш объектини белгилашнинг ўзига хос томонлари бор.

Масалан, Бельгия, Голландия, Франция ва Финляндияда лицензияга фақат махсус ташувчилар (тижорат асосида ишловчи умум фойдаланадиган транспорт) эга бўлиши керак. Ўз юкларини ўз транспорти билан ташиш (идоравий ташиш) учун лицензия олиш талаб этилмайди. Айни пайтда Англия, Дания, Швейцария, Австрия, Германия ва АҚШ да барча турдаги ташишлар лицензияланади.

Чет элларда лицензияни давлат ҳокимиятининг ижроия органлари ёки улар топшириғига биноан уларнинг мухтор вакиллари беради. Масалан, Англияда лицензияни мамлакатда тузилган 12 та йўл округини бошқарувчи йўл комиссарлари беради. Халқаро ташишларга лицензияни тегишли транспорт вазирликлари беради.

Барча мамлакатларда лицензия беришда аризачиларнинг касбкорлик тайёрлиги ва ишончилиги ҳамда тўлашга қобилияти текширилади. Баъзи мамлакатларда (Англия, Дания, АҚШ) тижорат асосидаги ташишларнинг иктисодий ва ижтимоий жиҳатдан зарурлигини лицензиат исботлаши керак.

Лицензиялар пулликдир. Уларнинг нархи ҳаракатланувчи составлар тури, юк кўтариш қобилияти ёки пассажир сифими ҳамда ташиш турига боғлиқ бўлади. Хорижий мамлакатларда лицензия нархи ташишдан олинadиган даромаднинг 0,7—1, 5 фоизи миқдоридадир.

Лицензия тўлови унинг муддатига боғлиқ бўлади. Масалан, Канадада бир такси автомобили учун лицензия нархи бир ойга 400 доллар, муддатсиз бўлса, 55 минг доллар.

Хорижий давлатларда ташувчиларнинг лицензия шартларига риоя қилишига катта эътибор берилади. Агар лицензиядан фойдаланиш қонидаси бузилса, ташувчилар огоҳлантирилади ёки улардан жарима олинади. Баъзи ҳолларда берилган лицензия бекор қилиниб, қайтиб олинади. Агар ташувчилар лицензия олмай, тижорат ишлари билан шуғуллансалар, катта миқдорда жарима тўлайдилар, Финляндияда эса 6 ойлик муддатга ҳибсга олинишлари мумкин.

Хорижий давлатларда автомобиль транспорти фаолиятига лицензия бериш тегишли қонунлар ҳамда уларни қўллаш билан боғлиқ кўрсатмаларга биноан тартибга солинади. Ҳозирги кунда Европа ҳамжамияти мамлакатларида автомобиль транспорти ишини лицензиялаш қонунларини бир-бирларига мослаштириш устида катта ишлар олиб борилмоқда.

1990 йилдан бошлаб, Эстонияда автомобиль транспорти фаолиятини лицензиялаш ўтказилаётир ва Балтика бўйидаги бошқа жумҳуриятлар ҳам унга тайёргарлик кўраётир.

Россия Вазирлар Кенгаши жумҳурият ҳудудида транспорт фаолиятини лицензиялаш системасини жорий этиш тўғрисида қарор қабул қилди. Автомобиль транспортининг юк ташишдаги улуши 82 фоиз ва пассажирлар ташишдаги улуши 80 фоизлиги ҳамда у бошқа транспорт турлари ишини боғловчи эканлиги ҳисобга олиниб, лицензиялашни транспортнинг мазкур турида биринчи навбатда жорий этиш кўзда тутилмоқда. Жумҳурият ҳукумати 1991 йилдан бошлаб, Владимир, Иваново, Кострома, Москва, Нижегород, Рязань ҳамда Тула вилоятлари ҳудудларида автомобиль транспорти барча хизматларини лицензиялашни лозим топди.

Ҳозир Россия Транспорт вазирлиги автомобиль транспорти барча хизматларини лицензиялаш тартибини жорий этиш ва уни ўтказиш учун керакли методик-меъёрий ҳужжатларни тайёрлади. Бундай ҳужжатларга энг аввало «РСФСР автомобиль транспортидаги транспорт жараёни билан боғлиқ ташиш, транспорт-экспедицион ва бошқа фаолиятларни лицензиялашнинг муваққат низоми» ва «Муваққат низомни қўллаш тартиби тўғрисидаги йўл-йўриқ» киради. Мазкур ҳужжатларда қуйидагилар белгиланган: лицензиялаш системаси тузилишининг умумий асослари, бериладиган лицензиялар тури, лицензиялар бериш тартиби ва уларнинг нархи, лицензия шартларини бажариш учун жавобгарлик ва ҳоказо.

Ишлаб чиқилган лицензиялаш системаси корхона, ташкилот, муассаса ва тадбиркорларнинг қуйидаги ташиш фаолиятини лицензиялашни кўзда тутати:

а) юк ва пассажирларни шаҳаричи, шаҳар атрофи, шаҳарлараро, жумҳуриятлараро ҳамда халқаро маршрутларда ташиш;

б) халқ хўжалиги ва аҳолига транспорт-экспедиция хизматини бажариш;

в) тижорат асосида транспорт жиҳозларини тузатиш ва уларга техника (сервис) хизмати кўрсатиш.

Айтилганлардан истисно қуйидагилардир:

а) завод ва бошқа объектлар, шу жумладан карьеричи ўз транспорт жиҳозлари билан технологик ташишлар;

б) қишлоқ ноҳияларичи колхоз, совхоз, қишлоқ хўжалиги кооператорлари ва фермалар юкларини ташиш ва улардаги транспорт катновлари;

в) Россия Вазирлар Кенгаши, халқ депутатлари Совети вилоят иж-роия қўмиталарининг махсус қарорига биноан юк ва пассажирлар ташиш;

г) табиий офат оқибатларини тугатиш билан боғлиқ юк ва пассажирлар ташиш;

д) шоферлар тайёрлашда фойдаланиладиган ўқув автомобиллари;

е) махсус ва хизмат учун фойдаланиладиган енгил автомо-биллардаги ташишлар;

ж) Россия Соғлиқни сақлаш, Россия Алоқа, информатика ва космос вазирликларига қарашли тижорат асосида бўлмаган юк ва пассажирлар ташиш;

з) Россия Ички ишлар вазирлиги ҳамда Давлат Хавфсизлиги Қўмитасига қарашли автомобилларда ташишлар.

Лицензиялар тури бажариладиган иш ва лицензиат фаолияти ноҳиссига боғлиқ ҳолда табақаланиб белгиланилади.

Таксомоторлардаги ташишлар шаҳаричи, вилоятчи, шаҳарлараро ташишларга, юк ва пассажирларни автомобиль ва автобусларда ташишда эса вилоятлар, жумҳуриятлараро ҳамда халқаро марш-рутларда ташишлар лицензияларига бўлинади.

Транспорт экспедицияси хизматлари бўйича лицензиялар тури уч хилга бўлинади:

— корхона, ташкилот, муассасаларга транспорт-экспедицион хиз-мат кўрсатиш;

— аҳолига транспорт-экспедицион хизмат кўрсатиш;  
— халқаро йўналишларда юк ва пассажирларга транспорт-экспедицион хизмат кўрсатиш.

Ҳаракатланувчи составларга сервис хизмати кўрсатиш ва уларни тузатиш ишлари бўйича лицензиялар қуйидагича бўлиши мумкин:

— транспорт ва техника хизмати кўрсатиш ишларига (ювиш, кузовни созлаш ва бошқа ишлар);

— транспорт жиҳозларини ҳаракат хавфсизлиги ва экологиясига бевосита боғлиқ тузатиш ва техника хизмати ишларига;

— белгиланган талабларга жавоб берувчи талон бериладиган техника назоратини ўтказиш;

— транспорт ташиш ишига боғлиқ бошқа жиҳозларни тузатиш ва уларга техника хизмати кўрсатиш ишларига.

Транспорт фаолиятига лицензия олувчиларга қўшимча ҳар бир транспорт жиҳози учун лицензия варақаси (нусхаси қуйида келтирилган) ҳам берилади. Берилган лицензия варақаси автомобиль кабинаси ичидаги олд ойнанинг ўнг томон бурчагига илиб қўйилади.

НУСХАНИ РОССИЯ ТРАНСПОРТ  
ВАЗИРЛИГИ ТАСДИҚЛАГАН

#### ЛИЦЕНЗИЯ ВАРАҚАСИ

Лицензия \_\_\_\_\_ берилган «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 199\_\_ й.  
тури серияси номери

Муддати «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 199\_\_ й. дан «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 199\_\_ й. гача

Транспорт жиҳози: \_\_\_\_\_  
тури маркаси Давлат номери

Лицензия эгаси: \_\_\_\_\_ ва

унинг турар жойи (адреси) \_\_\_\_\_

Фаолият минтақаси (жойи) \_\_\_\_\_

Транспорт инспектори \_\_\_\_\_

М.Б.Ж.

Лицензия варақасини қўллаш ишлаб турган ҳаракатланувчи состав эгаларининг лицензия талабларини бажариши устидан назорат қилишни ташкил этишга кўмаклашади. Ташиш жойларига қараб бериладиган лицензияларнинг ранги ҳар хил қилиб тайёрланади:

- шаҳаричи ва атрофи ташишлари учун ҳаво рангли;
- вилоятчи, шаҳарлараро ташишлар учун сариқ рангли;
- вилоятлар (Россия ҳудудидаги жумҳуриятлараро) ташишлар учун қизил рангли;
- халқаро маршрутлардаги ташишлар учун яшил (кўк) рангли.

Россия Вазирлар Кенгаши қарорига биноан лицензиялар бериш ҳуқуқи Россия Транспорт инспекцияси бўлинмаларига берилган бўлиб, улар ҳудудидаги ҳар бир вилоят, ўлка ҳамда жумҳуриятларда (Россия ичи) ташкил этилади. Бундай инспекция органлари транспорт қонунлари бажарилишини, ҳаракат хавфсизлиги ва экология ишларини назорат қилиш ҳамда транспорт фаолиятини лицензиялаш ишлари билан шуғулланадилар.

Лицензиялар бериш учун тавсия тайёрлаш ҳамда конкрет масалаларни ҳал қилиш учун Россия Транспорт инспекцияси бўлимлари қошида комиссиялар ташкил этилади. Мазкур комиссиялар аъзолигига инспекция ходимларидан ташқари халқ депутатлари маҳаллий Советлари вакиллари, транспорт ва сервис хизмати корхоналарининг етакчи мутахассисларини, касаба уюшма вакиллари киритиш кўзда тутилган. Лицензия бериш ёки бермаслик тўғрисида комиссия тайёрлаган тавсия Россия Транспорт инспекцияси бўлими бошлиғи томонидан қарор қабул этиш учун ҳисобга олинади.

Жойлардаги транспорт хизмати учун лицензия олишга ариза берувчилар ўз турар жойидаги минтақа инспекцияси бўлимига, жумҳуриятлар ва халқаро маршрутлардаги ташишлар учун эса Москвада жойлашган Россия Транспорт инспекцияси марказий ташкилотига мурожаат қиладилар.

Россия Транспорт инспекцияси қошидаги лицензия беришга тавсия тайёрловчи комиссия аъзолари Россия Транспорт вазири томонидан тасдиқланади.

Россия транспорт вазири тасдиқлаган жумҳурият автомобиль транспорти жараёни билан боғлиқ хизматлар учун бериладиган лицензиялар «Муваққат низомга биноан тажриба ўтказиш муддатига ёки бир галлик (уч ойлик муддатгача) бўлиши мумкин.

### *Лицензия бериш тартиби.*

Транспорт жараёни билан боғлиқ хизматларни бажаришни истаган корхона, ташкилот, муассаса ёки айрим тадбиркорлар лицензия берувчи ташкилотга қуйидаги ҳужжатларни ёзма тарзда топширадилар:

а) исталган транспорт тури учун Россия Транспорт вазирлиги тасдиқлаган нусхадаги ариза (нусха қуйида берилган);

б) корхона ва бошқа тадбиркорлар давлат рўйхатидан ўтганлик тўғрисидаги ҳужжатдан нусха, ташкилотлар эса тасдиқланган устав ёки низомлардан кўчирма берадилар;

в) транспорт жиҳозларининг турлари бўйича сони, уларни тузатиш ва техника хизмати кўрсатиш жойлари сони;

г) транспорт жараёни билан боғлиқ транспорт-экспедицион ва бошқа фаолиятлар кўрсаткичлари;

д) аризада кўрсатилган фаолиятни бажариш учун зарур бошқа асосий фондлар кўрсаткичлари;

е) аниқ буюртмачилар билан келишилган ҳажмдаги ташиш, транспорт-экспедицион хизмат, транспорт жиҳозларини тузатиш ва уларга техника хизмати кўрсатиш зарурлиги асослари;

ж) корхона, ташкилот, муассаса раҳбарлари, айрим тадбиркорлар ёки улар мухтор вакилларининг лицензия билан боғлиқ ишларни бажариш учун мутахассислик тайёрилиги ёки махсус ўқув юртини тугатганлик ҳужжати ёки айна мутахассислик бўйича 5 йилдан кам бўлмаган меҳнат стажи.

Мутахассислик бўйича етарли даражадаги ҳужжатлари бўлмаган раҳбар ва тадбиркорлар ёки уларнинг мухтор вакиллари аризада кўрсатилган лицензия фаолиятига оид имтиҳон топширишлари лозим.

Имтиҳонлар белгилаш тартиби ва сўраладиган билимлар ҳажми Россия Транспорт вазирлиги томонидан белгиланилади;

з) белгиланган тартибда тасдиқланган Россия Автомобиль транспорти устави, ташиш қоидалари, техника хизмати кўрсатиш қоидаси, техника хизмати кўрсатиш станциялари қоидалари ва лицензия фаолиятини белгиловчи бошқа низом ҳамда қоидалар ва бажариладиган ишлар билан боғлиқ ҳаракат хавфсизлиги ҳамда экология талабларини бажариш мажбуриятлари.

\_\_\_\_\_ бошлиғига

Россия автомобиль транспортида ташиш, транспорт-экспедицион  
ва бошқа транспорт жараёнлари билан боғлиқ хизматларни  
бажариш учун лицензия олишга

А Р И З А

№ \_\_\_\_\_ « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 199\_\_ й.

1. Аризачи \_\_\_\_\_  
корхона (ташкilot) ёки айрим аризачи шахс

\_\_\_\_\_ фамилияси, исми, отасининг исми

Турар жойи: \_\_\_\_\_

телефон \_\_\_\_\_, телетайп \_\_\_\_\_ телекс \_\_\_\_\_

Банк реквизитлари

ҳисоб-китоб № \_\_\_\_\_ ва \_\_\_\_\_ банкида \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ иш бажариш учун лицензия беришни сўрайман

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 199\_\_ й. дан « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 199\_\_ й. гача

Ҳувидаги лицензия олишга зарур ҳужжатларни илова қиламан:

- 1.
- 2.
- 3.

Ариза \_\_\_\_\_ рувчи \_\_\_\_\_

ИМЗО

Россия Транспорт инспекцияси \_\_\_\_\_  
қарори

1. Лицензия берилди:

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 199 й. Рўйхатга олиш № \_\_\_\_\_

Лицензияга \_\_\_\_\_ сўм ҳақ тўланган.

\_\_\_\_\_

2. Лицензия берилмади:

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 199 й.

Берилмаслик сабаби \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Лицензия берилмаганлиги тўғрисида жавоб юборилди:

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 1999 й. Рўйхат № \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Кўрсатилган ҳамма ҳужжатлар аризага илова қилинмаган бўлса, берилган ариза кўриб чиқилмайди.

Агар ариза берувчи бир неча турдаги ишларни лицензиялашни истаса, ҳар бир бажарилувчи ишга алоҳида лицензия берилиши лозим.

Россияда автомобиль траспортида ташиш, транспорт-экспедицион  
ва бошқа транспорт жараёни билан боғлиқ хизматларни  
бажариш ҳуқуқи

ЛИЦЕНЗИЯСИ

Тури \_\_\_\_\_ серия \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_ Берилган куни \_\_\_\_\_

Берилди: \_\_\_\_\_  
корхона (ташкилот) номи, лицензия эгаси

\_\_\_\_\_   
фамилияси, исми, отасининг исми

Лицензия эгаси тўғрисида маълумотлар:

Тура жойи алоқа бўлими \_\_\_\_\_

Банк реквизитлари: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_   
телефон \_\_\_\_\_ телетайпи \_\_\_\_\_ телекси \_\_\_\_\_

Ушбу лицензия билан қуйидаги хизматларни бажариш рухсат эти-  
лади:

## ЛИЦЕНЗИЯДАН ФОЙДАЛАНИШ ШАРТЛАРИ

Лицензия эгасининг вазифаси: \_\_\_\_\_

Белгиланган қоидага биноан Россия автомобиль транспорти Уста-  
ви, ташиш қоидалари, ҳаракатланувчи составларни техника  
жиҳатидан ишлатиш қоидаси, унга техника хизмати кўрсатиш ва  
тузатиш низоми ва бошқа шартлар, лицензия фаолиятини бажариш  
қоидаси ҳамда бошқа (ҳаракат хавфсизлиги, экология) талабларига  
қўшимча шартлар: \_\_\_\_\_

Лицензия варақаси:

Берилди \_\_\_\_\_

Лицензия муддати: «\_\_» \_\_\_\_\_ 199\_\_ й. дан «\_\_» \_\_\_\_\_ 199\_\_ й. гача

Россия транспорт инспекцияси

Лицензия эгаси

ИМЗО

бўлим

бошлиғи \_\_\_\_\_

ИМЗО

м.б.ж.

Лицензия эгасининг уни бошқа ҳуқуқий ҳамда айрим шахсларга  
беришга ҳаққи йўқ.

Россия Транспорт инспекцияси бўлимлари халқ депутатлари  
маҳаллий Совети ижроия қўмиталари билан келишилган ҳолда  
лицензияга ариза берувчиларнинг белгиланган тартибда тасдиқланган  
ташиш ва бошқа хизматлар тариф ҳақларига итоат этишини,  
пассажирларни белгиланган маршрут ва жадваллар асосида ташишини  
ҳамда транспорт ва унинг билан боғлиқ хизмат истеъмолчилари  
манфаатларини ҳимоя қилиш билан боғлиқ бошқа қўшимча шартларни  
бажариши кераклигини кўрсатишлари мумкин. Айтилганларга қуйида-  
гиларни киритиш мумкин:

— идораларга қарашли автобусларнинг шаҳар, шаҳар атрофи  
маршрутларида ишлаши, аҳолини қишлоқ хўжалик ишларини бажар-  
ишга ташиш, пионер лагерларига болаларни ташиш ва ҳоказо;

— таксомоторлар, шу жумладан шахсий кишиларга тегишли автомобилларнинг тасдиқланган тариф ва диспетчерлик хизмати бошқарувида ишлаши;

— лицензия билан вилоят ва жумҳуриятлараро юк ташишда транспорт экспедицияси корхоналари билан ҳамкорликда ишлаш.

Лицензия олувчилар уни олиш олдидан ташиш ва автомобилларни ишлатишдаги техник талаблар ҳамда иш фаолиятида ҳаракат хавфсизлиги ва экология талабларига катъий риоя этишлари тўғрисидаги мажбуриятга имзо чекадилар.

Барча бериладиган лицензиялар пулликдир. Уларнинг нархи юкори эмас (бир автомобилга йилига 5 сўмдан 160 сўмгача), тижорат фойдаси ва бажариладиган хизматнинг ижтимоий аҳамиятига кўра табақаланади. Масалан автобусларга шаҳаричи ва атрофида пассажирлар ташиш ҳамда озиқ-овқат маҳсулотларини дўконлар ва умумий овқатланиш корхоналарига юк автомобиллари билан ташиш лицензиялари ҳар бир автомобиль учун 5 сўм. Шунинг билан бирга енгил таксомоторлар учун — 50 сўм, буюртма билан ишловчи сифими 120 пассажирлардан ортик бўлган автобуслар учун 160 сўм. Автомобилларни тузатиш ҳамда уларга сервис хизмати кўрсатиш ва транспорт-экспедицион хизматни бажаришдан олинадиган ҳар 10 минг сўм даромадга лицензия нархи 25 сўм. Лицензия нархига тижорат фаолияти солиқлари киритилмаган бўлиб, улар билан халқ депутатлари маҳаллий Совети ижроия қўмиталари молия ташкилотлари шугулланадилар.

Шуни таъкидлаш керакки, лицензия учун олинган маблағлар Россия Транспорт инспекцияси бўлимлари харажатида ишлатилади.

Куйидаги шароитларда лицензия берилмаслиги мумкин:

а) корхона, ташкилот, муассаса раҳбари ёки тадбиркорнинг ёки унинг мухтор вакилларининг касбкорлик тайёрглиги берилган аризада кўрсатилган фаолият характерида мос келмаса;

б) илова этилган ҳужжатларда ёлғон маълумотлар кўрсатилган бўлса;

в) ҳаракатланувчи составлар ҳаракат хавфсизлиги ва ташиш талабларига жавоб бермаса;

г) лицензия олиш учун берилган аризада кўрсатилган юк ташишга ҳаракатланувчи состав мос бўлмаса;

д) ариза берувчининг ишлаб чиқариш жойи экология талабларига жавоб бермаса ёки унинг ҳолати ҳаракат хавфсизлиги талаби билан ишларни бажаришга мосланмаган бўлса;

е) аризада кўрсатилган фаолиятни бажариш имкониятлари бўлма-са.

Лицензиялаш лозим бўлган ишларни лицензия олмай бажарувчи ҳамда лицензияда белгиланган шартларни бузувчи корхона, ташкилот, муассаса ва айрим тадбиркорлар Россия Вазирлар Кенгаши белгиланган тартиб ва миқдорда жарима тўлайдилар.

Лицензиялаш шартлари бажарилишини назорат қилиш вазирлик-нинг транспорт инспекциясига юкланган бўлиб, бу иш Россия Ички ишлар вазирлиги Давлат автомобиль инспекцияси билан ҳамкорликда олиб борилади.

Россия Транспорт инспекцияси бўлимлари назорат қилишда давлат

стандарти, тоғ-техника назорати, сан-эпидем. станцияси ва бошқа инспекция ташкилотлари, истеъмолчи корхона, ташкилот, муассаса ва айрим тадбиркорлар билан ҳамкорликда иш олиб борадилар.

Лицензиялаш механизми ёрдамида транспорт фаолиятини давлат томонидан тартибга солиш, аввало, мавжуд ташувчи, транспорт-экспедицион ва сервис хизмати ҳамда тузатиш корхоналари олдида қўйиладиган талабларни янада оширишга, истеъмолчилар ҳуқуқини ҳимоя қилишга, лицензиатларнинг ўз хизматларини сифатли бажаришлари устидан фаол назоратни йўлга қўйишга қаратилгандир.

Лицензиялашни амалга оширишнинг асосий мақсади халқ ҳўжалиги тармоқларидаги транспорт харажатларини камайтиришдир.

Давлат транспорт хизматларининг у ёки бу турларини бажариш ҳуқуқига лицензия бериш билан тадбиркорлар ғайрати ва билимини халқ ҳўжалиги, мижозлар ёки аҳоли талабларини муваффақиятли ҳал қилиш билан боғлиқ транспорт хизматларини энг зарур саноат, қурилиш, савдо объектларига ҳамда ижтимоий аҳамиятга эга бўлган ташиш ва бошқа ишларни бажаришга йўналтириш имконига эга бўлинади. Айни вақтда ҳаракатланувчи составларни бошқармаларга тегишлигидан қатъи назар, кўпроқ самара билан ишлатиш имкони ҳам яратилади.

Юқорида айтиб ўтилганидек, «нотранспорт» тармоқлардаги жуда кўп ҳаракатланувчи составлардан фойдаланиш самараси ва бошқа кўрсаткичлар умум фойдаланадиган автомобил транспорти соҳасидаги кўрсаткичларга нисбатан анча орқададир. Лицензиялашни жорий этишда иқтисодий усулларни қўллаш ҳамда айрим транспорт соҳаси бўлмаган ташувчиларга қўшимча талаблар белгилаш ҳисобига ҳаракатланувчи составлар иш самараси ва бошқа кўрсаткичларини яхшилаш имкони туғилади. Лицензиялаш орқали ижтимоий аҳамиятга эга бўлган ташишларга транспорт жиҳозларини кўпроқ йўналтириб, транспорт хизмати бозоридаги тақчилликни анча камайтириш имкони яратилади. Масалан, айрим идораларга қарашли автобуслар ташиш имконининг бир қисмини шаҳаричи ва шаҳар атрофи маршрутларида ишлатиш аҳолининг пассажир транспортига бўлган талабини тўлароқ қондиришга ёрдам беради.

Лицензиялаш ёрдамида юкларни маҳсулот ишлаб чиқарувчилардан истеъмолчиларга етказишни тезлаштириш, ҳаракатланувчи составлар юк кўтариш қобилиятидан тўлароқ фойдаланиш, салт юришларни камайтириш, аҳолига транспорт хизмати кўрсатиш ҳажмини ошириш ва уни сифатли бажариш имкони ҳам туғилади.

Барча лицензиатларга бир хил имкониятлар яратиб, лицензиялаш системаси фойдаланиладиган мулк шаклидан қатъи назар, транспортдаги монополизмни тугатишга ёрдам беради. Агар айрим ташишларга бир неча тадбиркорлардан лицензия олишга ариза тушган бўлса, улардан мижозларга юқори сифатли (ташиш ҳақи арзон, юкларни тез етказиб берувчи, илғор технологиялар қўлловчи ва ҳоказо) хизмат кўрсатганига лицензия берилади. Бошқача қилиб айтганда, корхона, ташкилот ёки айрим шахсий тадбиркорларга лицензия аризачи транспорт хизматини лицензияга бошқа даъвогорларга

нисбатан кўпроқ самара билан кўрсатишини исботлай олсагина берилади.

Мисол тариқасида бу ерда хорижий комиссиялар лицензиялаш тажрибасини келтириш мумкин. Лицензия билан шуғулланувчи комиссия йил давомида ташиш ишлари учун тушган 5 минг аризадан фақат 80 фоизини қониктирган. Ана шунда тармоқдаги энг қулай рақобатчилик ҳисобига автомобиль транспорти жиҳозларининг иқтисодий ва ижтимоий самарасини ошириш имкони бўлади.

Лицензиялашдан кўзланган яна бир мақсад транспортнинг атроф-муҳитни заҳарли ёнилғи чиқиндилари билан ифлосланишини камайтириш ҳамда ҳаракат хавфсизлигини яхшилашдир.

Лицензиялаш, ўз навбатида, ташувчилар, уларнинг ташиш имконияти, транспорт бозорининг тўйинганлик даражаси тўғрисида тўла ва ҳолисона ахборот олиш ҳамда шу маълумотлар асосида фақат лицензия билан боғлиқ бўлиб қолмай, балки нархлар, тарифлар ва солиқларни тартибга солишга, транспорт системасини ривожлантиришнинг давлат ҳамда минтақа дастурларини ишлаб чиқишга қаратилган оптимал қарорлар қабул қилиш имконини беради.

Лицензиялашни қўллаш ҳуқуқий давлат концепциясига тўла мос бўлиб тушади. У юридик шахслар, фуқаролар ва бутун жамиятнинг қонуний манфаатларига риоя қилиш кафолати бўлиб қолади.

Хулоса қилиб шуни таъкидлаш зарурки, лицензиялаш — бу маданий транспорт хизмати бозорига ўтиш йўлидир.

## М У Н Д А Р И Ж А

|                                                                                                                                            |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1-боб. Автомобиль транспорти иқтисодиёти фанининг мақсади ва вазифалари . . .</b>                                                       | <b>3</b>  |
| 1. Транспортнинг халқ ҳўжалигидаги аҳамияти . . . . .                                                                                      | 3         |
| 2. Транспортнинг моддий неъматлар ишлаб чиқаришдаги ўзига хос хусусиятлари . . . . .                                                       | 6         |
| 3. Автомобиль транспорти иқтисодиёти фан сифатида . . . . .                                                                                | 10        |
| <b>2-боб. Халқ ҳўжалигини ривожлантириш асосий босқичларида транспортнинг роли . 13</b>                                                    | <b>13</b> |
| 1. 1917—1940 йилларда автомобиль транспортининг тараққиёти . . . . .                                                                       | 13        |
| 2. Автомобиль транспорти Улуғ Ватан уруши ва ундан кейинги йилларда . . .                                                                  | 17        |
| 3. Ўзбекистоннинг ҳозирги автомобиль транспорти . . . . .                                                                                  | 21        |
| 4. Ўзбекистон автомобиль транспортини ривожлантириш муаммолари . . . . .                                                                   | 22        |
| <b>3-боб. Фан-техника тараққиётининг иқтисодий масалалари . . . . .</b>                                                                    | <b>26</b> |
| 1. Автомобиль транспортида фан-техника тараққиёти . . . . .                                                                                | 26        |
| 2. Фан-техника тараққиётининг автомобиль транспортидаги йўналиши ва шакллари . . . . .                                                     | 27        |
| 3. Автомобиль транспортидаги фан-техника тараққиётининг асосий масалалари . . . . .                                                        | 31        |
| <b>4-боб. Автомобиль транспорти моддий-техника базасининг ривожланиши . . . .</b>                                                          | <b>35</b> |
| 1. Автомобиль транспорти моддий-техника базасининг характеристикаси . . .                                                                  | 35        |
| 2. Ортиш-тушириш ишларини механизациялашнинг аҳамияти . . . . .                                                                            | 45        |
| 3. Автомобиль транспортида капитал сарфларни планлантириш . . . . .                                                                        | 46        |
| 4. Капитал сарфлар самарадорлиги . . . . .                                                                                                 | 48        |
| 5. Автомобиль транспорти корхоналарини йириклаштириш ва юкларни марказлаштирилган усулда ташишни ташкил этиш иқтисодий самарадорлиги . . . | 54        |
| 6. Автомобилларга техника хизмати кўрсатиш ва жорий тузатиш ишларини механизациялаш иқтисодий самараси . . . . .                           | 55        |
| <b>5-боб. Автомобиль транспорти асосий фондлари . . . . .</b>                                                                              | <b>55</b> |
| 1. Автомобиль транспортида асосий фондлар тушунчаси . . . . .                                                                              | 55        |
| 2. Автомобиль транспортидаги асосий ишлаб чиқариш фондлари ва уларнинг таркиби . . . . .                                                   | 58        |
| 3. Жисмоний ва маънавий эскириш . . . . .                                                                                                  | 62        |
| 4. Асосий ишлаб чиқариш фондлари амортизацияси . . . . .                                                                                   | 64        |
| 5. Асосий фондлардан фойдаланиш самарадорлиги . . . . .                                                                                    | 72        |

|                                                                                                                    |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>6-боб. Автомобиль транспорти корхоналарининг айланма фондлари ва моддий-техника таъминоти . . . . .</b>         | <b>78</b>  |
| 1. Айланма фондларнинг иқтисодий моҳияти ва уларнинг транспортдаги ўзига хос хусусияти . . . . .                   | 78         |
| 2. Автомобиль транспорти корхоналарининг айланма фондлари таркиби . . .                                            | 78         |
| 3. Автомобиль транспорти корхоналарининг ўзига тегишли ва қарзга олган маблағлари . . . . .                        | 85         |
| 4. Автомобиль транспорти корхоналари айланма маблағларини планлаштириш . . . . .                                   | 87         |
| 5. Айланма фондлардан фойдаланиш кўрсаткичлари . . . . .                                                           | 94         |
| 6. Айланма фондлардан яхшироқ фойдаланиш йўллари . . . . .                                                         | 96         |
| 7. Автомобиль транспортда моддий-техника таъминоти . . . . .                                                       | 102        |
| <b>7-боб. Автомобиль транспортда меҳнат унумдорлиги . . . . .</b>                                                  | <b>105</b> |
| 1. Меҳнат унумдорлигининг халқ ҳўжалигидаги аҳамияти . . . . .                                                     | 105        |
| 2. Автомобиль транспортда меҳнатни ташкил этиш . . . . .                                                           | 106        |
| 3. Автомобиль транспортда меҳнат унумдорлиги кўрсаткичлари . . . . .                                               | 111        |
| 4. Меҳнат унумдорлигини оширишнинг асосий йўналишлари . . . . .                                                    | 117        |
| 5. Автомобиль транспорти корхоналаридаги ишчилар таркиби ва уларнинг зарур миқдорини аниқлаш . . . . .             | 121        |
| <b>8-боб. Автомобиль транспортда иш ҳақи . . . . .</b>                                                             | <b>127</b> |
| 1. Иш ҳақини ташкил этиш . . . . .                                                                                 | 127        |
| 2. Тарифлар усули . . . . .                                                                                        | 129        |
| 3. Автомобиль транспорти корхоналари ишчи ва хизматчиларига иш ҳақи тўлаш шакллари . . . . .                       | 129        |
| 4. Шофёрлар ва бошқа ишчилар меҳнатига ҳақ тўлаш . . . . .                                                         | 133        |
| <b>9-боб. Автомобиль транспортда юк ва пассажирлар ташиш таннархи . . . . .</b>                                    | <b>138</b> |
| 1. Юк ва пассажирлар ташиш таннархи — автомобиль транспорти ишининг муҳим пировард кўрсаткичларидан бири . . . . . | 138        |
| 2. Автомобиль транспорти харажатлари ва уларни аниқлаш усули . . . . .                                             | 139        |
| 3. Ташиш таннархини калькуляция қилиш . . . . .                                                                    | 150        |
| 4. Автомобилларда ташиш таннархини арзонлаштириш йўллари . . . . .                                                 | 155        |
| <b>10-боб. Юк ва пассажирлар ташиш тарифлари . . . . .</b>                                                         | <b>169</b> |
| 1. Нарх белгилаш асослари ва транспорт тарифларига талаблар . . . . .                                              | 169        |
| 2. Тариф турлари, шакллари ва уларнинг транспортда ривожланиши . . . . .                                           | 173        |
| 3. Автомобиль транспортда юк ташиш учун амалдаги тарифлар системаси . . . . .                                      | 175        |
| 4. Ўзаро моддий жавобгарлик ва ҳисоб-китоб тартиби . . . . .                                                       | 185        |
| 5. Автобусларда пассажирлар ташиш тарифлари . . . . .                                                              | 187        |
| 6. Енгил автомобиллардан фойдаланиш тарифлари . . . . .                                                            | 190        |
| 7. Аҳолига транспорт-экспедицион хизмат кўрсатиш тарифлари . . . . .                                               | 190        |
| <b>11-боб. Автомобиль транспортда ишлаб чиқаришни йириклаштириш . . . . .</b>                                      | <b>194</b> |
| <b>12-боб. Автомобиль транспортда ихтисослаштириш ва кооперациялаш . . . . .</b>                                   | <b>199</b> |
| <b>13-боб. Автомобиль транспортда ҳўжалик ҳисоби . . . . .</b>                                                     | <b>203</b> |
| 1. Ҳўжалик ҳисоби ва уни ташкил этиш принциплари . . . . .                                                         | 203        |
| 2. Ички ҳўжалик ҳисобини ташкил этиш . . . . .                                                                     | 206        |

|                                                                                                         |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 14-боб. Автомобиль транспортида молия, фойда, хўжалик ҳисобидаги даромад ва нисбий фойдалилик . . . . . | 211 |
| 1. Молиянинг моҳияти . . . . .                                                                          | 211 |
| 2. Автомобиль транспорти молиясининг ўзига хос хусусиятлари . . . .                                     | 212 |
| 3. Фойда, хўжалик ҳисобидаги даромад ва ишлаб чиқариш нисбий фойдалиги . . . . .                        | 215 |
| 15-боб. Автомобиль транспортида моддий ва маънавий рағбатлантириш . . .                                 | 219 |
| 1. Моддий ва маънавий рағбатлантиришнинг илмий асослари . . . .                                         | 219 |
| 2. Моддий рағбатлантириш фондини ташкил этиш ва ундан фойдаланиш .                                      | 221 |
| 3. Социал ривожлантириш фондини ташкил этиш ва ундан фойдаланиш .                                       | 223 |
| 4. Ишлаб чиқариш, фан ва техникани ривожлантириш фондини ташкил қилиш ҳамда ундан фойдаланиш . . . . .  | 225 |
| 5. Рағбатлантириш фондларини ташкил қилиш тартиби . . . . .                                             | 228 |
| 16-боб. Янги техника ва фан-техника ечимларини жорий қилиш иқтисодий самарадорлиги . . . . .            | 229 |
| 17-боб. Автомобиль транспорти маҳсулоти сифатини ошириш тежами . . .                                    | 236 |
| 18-боб. Экология ва социал-иқтисодий масалаларни ҳал қилиш самарадорлиги .                              | 244 |
| 19-боб. Тармоқ ва бозор иқтисодиёти . . . . .                                                           | 247 |
| 20-боб. Автомобиль транспорти бозорини лицензия системаси асосида тартибга солиш . . . . .              | 252 |

*На узбекском языке*

**ХОДЖАЕВ БАТЫР АГЗАМОВИЧ**

**ЭКОНОМИКА  
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

Учебник для студентов  
автотранспортных специальностей вузов

Издание третье, переработанное и дополненное

Ташкент — «Ўқитувчи» — 1992

Тахририят мудири *А. Хасанов*.

Мухаррир *Х. Нуруллаев*.

Кичик муҳаррир *М. Мидхудинов*.

Техн. муҳаррир *Э. Вильдинова*.

Мусаххих *Ш. Тўлигин*

ИБ № 5776

Теришга берилди 03.19.91. Босишга рухсат этилди 15.07. 92. Формати 60×90<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Кегль 10 шпонсиз. Адабий гарнитураси. Офсет босма усулида босилди. Шартли б. л. 17,0. Шартли ор-отг. 17,19, Нашр л. 17,57. Зак. 2445. Тиражи 3000.

«Ўқитувчи» нашриёти. Тошкент, Навоий кўчаси, 30. Шартнома 7—96—91

Ўзбекистон Матбуот Давлат комитетининг ижара пудратидаги Тошпо-  
лиграфкомбинати. Тошкент, Навоий кўчаси, 30. 1992.

Ташполиграфкомбинат Государственного комитета Республики Узбе-  
кистан по печати. Ташкент, ул. Навои, 30.

**Хўжаев Ботир Аъзамович.**

Автомобиль транспорти иктисодиёти: Олий ўқув юрт. автотранспорт мутахассислиги талабалари учун дарслик.— 3-, қайта ишланган, тўлдирилган наشري.— Т. : «Ўқитувчи», 1992.— 272 б.

Ходжаев Б. А. Экономика автомобильного транспорта: Учебник для студентов автотранспортных специальностей вузов.— 3-е изд., перераб., доп.

ББК 65.9(2)37

№ 30--92

Навоий номли ўзж

Давлат кутубхонаси

Тираж 2000

Қарт. тиражи 4000

**«ЎҚИТУВЧИ» НАШРИЁТИ 1993 ЙИЛДА  
ҚУЙИДАГИ КИТОБЛАРНИ ЧИҚАРАДИ**

**МУАЛЛИФЛАР ГУРУҲИ.** Ўзбекистон халқлари тарихи.

**А. САЪДИЕВ.** Ўзбекистон халқлари тарихини ўқитиш.

**Т. САИДҚУЛОВ.** Ўрта Осиё халқлари тарихи тарихшунослиги.

**Ё. АБДУЛЛАЕВ.** Статистиканинг умумий назарияси.