

LOGISTIKA MARKAZLARIDA AVTOTRANSPORTGA XIZMAT KO'RSATISH KORXONALARINING PARAMETRLARI

Shermatov Ziyodullo Olim o'g'li

Toshkent davlat agrar universiteti magistranti

***Annotatsiya.** Yuklarni yetkazib berishda intermodal texnologiyalardan foydalangan holda ta'minot zanjirlarini shakllantirish transport tizimini rivojlantirishning ustuvor yo'nalishlaridan biri hisoblanadi. O'zbekiston hududida samarali yuk tashishni tashkil etishning zarur sharti sifatida jalb etilayotgan avtomobil va temir yo'l transport turlari o'rtasidagi texnologik o'zaro aloqani ta'minlovchi terminal va logistika markazlari infratuzilma ob'yektlarining parametrlarini aniqlash kiradi. Ushbu maqola yuk tashishni tashkil etishda avtotransportning harakatlanuvchi tarkibini texnik tayyorlashni amalga oshiradigan avtotransport xizmati korxonalarini tanlash va parametrlarini hisoblashga bag'ishlangan. Avtomobil harakatlanuvchi tarkibining yangi ish sharoitlarini hisobga olgan holda asosiy ish turlari, ishlab chiqarish maydonchalari tarkibi va avtotransport xizmati ko'rsatish korxonalari parametrlari aniqlandi.*

Ishlab chiqilgan parametrlar majmuasi ishlab chiqarishni loyihalash va texnologik tayyorlash imkonini beradi, shuningdek, avtotransport xizmati korxonalarini birlashtirish va ular ko'rsatayotgan xizmatlarni tizimlashtirish uchun ham foydalanish mumkin.

***Kalit so'zlar:** transport, transport tizimi, intermodal transport, avtomobil-temir yo'l transporti, piggyback texnologiyasi, logistika markazi, avtotransport xizmati korxonasi, parametr, avtotransport, texnik xizmat ko'rsatish.*

***Аннотация.** Одним из приоритетных направлений развития транспортных систем является формирование цепей поставок, использующих интермодальные технологии доставки грузов. К необходимому условию организации эффективных контейнерных перевозок на территории Узбекистан относится определение параметров инфраструктурных объектов терминально-логистических центров, обеспечивающих технологическое взаимодействие задействованных автомобильного и железнодорожного видов транспорта. Данная статья посвящена выбору и расчёту параметров предприятий автотранспортного обслуживания, осуществляющих техническую подготовку подвижного состава автомобильного транспорта при организации контейнерных перевозок. С учётом новых условий эксплуатации автомобильного подвижного состава определены основные виды*

работ, структура производственных участков и параметры предприятий автотранспортного обслуживания.

Разработанный комплекс параметров позволяет осуществлять конструкторскую и технологическую подготовку производства, а также может быть использован при унификации предприятий автотранспортного обслуживания и систематизации оказываемых ими услуг.

Ключевые слова: транспорт, транспортная система, интермодальная перевозка, автомобильно– железнодородная перевозка, контрейлерная технология, логистический центр, предприятие автотранспортного обслуживания, параметр, автомобильное транспортное средство, техническое обслуживание.

Kirish

Rivojlangan mamlakatlarning transport tizimlarini takomillashtirish hozirgi vaqtda turli transport turlari o'rtasidagi o'zaro ta'sir darajasini oshirish va ularni integratsiyalashuvi va birgalikda qo'llash natijasida multiplikativ samarani olishni nazarda tutadi. O'zbekiston transport tizimini rivojlantirishning mumkin bo'lgan yo'nalishlaridan biri avtomobil va temir yo'l transport turlarining o'zaro ta'siriga asoslangan yuk oqimini rag'batlantirish, yuk tashish texnologiyasini shakllantirish bo'lishi mumkin.

Ushbu intermodal texnologiyadan foydalanish transport xizmatlari sifatini yaxshilashga va transport sanoati oldida turgan iqtisodiy, ijtimoiy va ekologik maqsadlarga erishishga yordam beradi: logistika xarajatlarini kamaytirish va ta'minot zanjirlarida oqimlarni boshqarishning moslashuvchanligini oshirish [1, 2], avtohalokatlarni kamaytirish. yo'llar va yangi ish o'rinlarini yaratish [3], transport faoliyatining atrof-muhitga salbiy ta'sirini kamaytirish va "yashil" logistikani rivojlantirish [4, 5].

Piggyback texnologiyasini shakllantirishda davlatning hal qiluvchi roli xalqaro tajriba bilan tasdiqlangan. Loyihani moliyaviy qo'llab-quvvatlash ko'lami, yaratilayotgan transport infratuzilmasining kapital sig'iminining yuqoriligi tufayli turli investitsiya vositalaridan, jumladan, davlat-xususiy sheriklik mexanizmidan, ustuvor davlat ishtirokida foydalanish zaruriyatini belgilaydi.

Matereall va uslublar. Ushbu tadqiqot ishi Logistika markazlaridagi avtomobillarga xizmat ko'rsatish korxonalarida olib borilib, tadqiqotimizda obyekt vazifasini bajardi. Tadqiqotimizda statistik va matematik tahlil metodlaridan foydalanildi.

Natijalar va muhokama. Shuni ta'kidlash kerakki, sanab o'tilgan strategik hujjatlarda intermodal piggyback texnologiyasi parametrlarining to'liq ta'rifi mavjud emas. Jumladan, ishda [6] teskari terminallarda avtotransport vositalarini tayyorlash

yuk tashishni tashkil qilishda amalga oshirilishi kerakligi ko'rsatilgan va xizmat ko'rsatish ob'ekti sifatida xizmat ko'rsatish stantsiyasi ko'rsatilgan. Ish [7] tarkibida avtotransportga xizmat ko'rsatuvchi korxonalarining terminal va logistika markazlari bo'lishi zarurligini aniqladi: transport vositalarini yuvish, yonilg'i quyish, texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash. Shu bilan birga, ko'rib chiqilayotgan ishlarda ushbu korxonalarining texnik va ekspluatatsion tavsiflari mavjud emas. Avtotransport xizmatlari ko'rsatish korxonalarini parametrlarini asoslashga bag'ishlangan tadqiqotlar tahlili ham ushbu ilmiy-amaliy muammoning kompleks yechimi yo'qligini ko'rsatdi.

Ish [8] transport vositalarini temir yo'l transportiga tayyorlash bo'yicha, ularning xavfsizligi va poezdlar harakati xavfsizligini ta'minlash bo'yicha chora-tadbirlar ro'yxatini taqdim etadi. Tadqiqot [9] temir yo'l transporti ta'sirida avtotransport vositalarining ishlash sharoitlarining xususiyatlarini taqdim etadi, yuk mashinalarining konstruktiv elementlarining zarba-dinamik yuklarining qiymatlarini hisoblab chiqadi, shuningdek ularning texnik holatini kuzatish zarurligini belgilaydi.

Ish [10] murakkab iqlim sharoitida transport vositalarini texnik ekspluatatsiya qilish xususiyatlarini tavsiflaydi: past va yuqori atrof-muhit haroratida, tog'li hududlarda va cho'l-qumli hududlarda, shuningdek, doimiy joylardan ajratilgan holda; ularning texnik jihatdan mustahkam holatini ta'minlash choralari sanab o'tilgan.

Ishlar mualliflari [11, 12] aholi punktlarida joylashgan avtotransport korxonalarini va avtoulovlarga texnik xizmat ko'rsatish shoxobchalarining texnologik parametrlarini hisoblashning asosiy usullarini taqdim etadilar. Tadqiqotlar tahlili [6-12] shuni ko'rsatadiki, hozirgi kunga qadar avtotransportga xizmat ko'rsatuvchi korxonalarining muntazam yuk tashish bilan shug'ullanadigan yuk mashinalari parametrlarini belgilaydigan va ushbu ish sharoitlarining o'ziga xos xususiyatlarini hisobga oladigan ish etishmasligi mavjud. Bu terminal va logistika markazlari (intermodal terminallar) infratuzilma ob'ektlarini loyihalashda noaniqlikni kuchaytiradi, ular ko'rsatadigan xizmatlar ro'yxatini cheklaydi, ob'ektlarni ishlatish bo'yicha moliyaviy rejalarning to'g'riligini va potentsial xususiy investorlarning tijorat manfaatlarini pasaytiradi. Terminal va logistika markazlarida joylashgan avtotransport xizmati korxonalarining asosiy parametrlarini tanlash va hisoblash muammosini hal qilish mintaqaviy va xalqaro kommunikatsiyalarda yuklarni samarali yuk tashishni tashkil etishning zarur shartidir.

Avtomobil transportining harakatlanuvchi tarkibi transport vositalarining texnik ekspluatatsiyasi xususiyatlarini aniqlaydigan turli xil yo'l, iqlim, tashkiliy va boshqa sharoitlarda qo'llaniladi.

Ushbu shartlar, ayniqsa, doimiy (muntazam) ravishda ushbu tashishlarda qatnashadigan harakatlanuvchi tarkibga sezilarli ta'sir ko'rsatadi. Avtomobillar uchun,

birinchi navbatda, texnik va ekspluatatsion ko'rsatkichlarda sezilarli o'zgarishlar bo'ladi, birinchi navbatda, masofani qisqartirish. Bu kombinatsiyalangan transportning iqtisodiy samaradorligi yuqori tezlik (kuniga 1400 km [6] gacha) va tashish masofasi bilan ta'minlanishi bilan bog'liq bo'ladi.

Tezlashtirilgan temir yo'l transporti natijasida avtotransport vositalarining yo'llarda aylanish vaqti va harakat masofasi qisqaradi. Asosan yo'llardan faqat marshrutning dastlabki va yakuniy uchastkalarida – yuklash/tushirish punktlaridan tortib intermodal terminallargacha foydalaniladi. Masalan, yuk mashinasining Toshkent-Termiz yo'nalishi bo'ylab harakatlanish vaqti (uzunligi 750 km) 2-2,5 barobarga qisqaradi. Yuk ortish-tushirish ishlarini bajarish vaqtini hisobga olgan holda, bir oy ichida yuk tashishlar soni o'ntaga yetishi mumkin, bu esa avtomobilning yurgan masofasini 15 000 km gacha qisqartirishga olib keladi.

Ikkinchidan, temir yo'l transportining ancha murakkab usulida tashishning yuqori masofasi va chastotasi vagonlarga o'rnatilgan mahkamlash vositalari bilan bevosita aloqada bo'lgan transport vositasining konstruktiv elementlariga (birinchi navbatda shassisiga) sezilarli yuk hosil qiladi.

Temir yo'l transportining vagonlarga ta'sirining bilvosita tasdig'i vagonlarning temir yo'l harakatlanuvchi tarkibiga ta'sirini o'rganishdir [14], unda g'ildiraklarning elastik-dissipativ xususiyatlari va yo'l poezdining to'xtatilishi tayanchning charchash muddatiga ta'sir qiladi. platforma avtomobilining tuzilishi va avtomobil ramkasining eng ko'p yuklangan payvandlangan bo'g'inlarining hisoblangan xizmat muddatining 32% ga kamayishiga olib keladi. Temir yo'l vagonining tashiladigan avtomobilning elementlariga o'xshash ta'sirini kutish kerak.

1-jadval

Avtotransport xizmati korxonalari ishlab chiqarish maydonlarining tarkibi

Ishlab chiqarish joyining nomi	Bajarilgan ish turi	Eslatma
Texnik va nazorat tekshiruv hududi	Tekshiruv va diagnostika ishlari	
Texnik xizmat ko'rsatish va joriy ta'mirlash maydoni	Moylash, sozlash, elektr, akkumulyator, shinalar bilan ishlash, energiya tizimida ishlash va tegishli ta'mirlash, butlovchi qismlar, tizimlar va agregatlarni ta'mirlash, rulni tekislash burchaklarini sozlash, sanitariya-tesisat va mexanik ishlar	Bir xonada universal turdagi postlarda ishni bajarish mumkin
Yuvish maydoni	Tozalash va yuvish ishlari	

Avtotransportga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash chastotasini normallashtirish asosan kilometr bilan belgilanadi. Natijada, ish vaqtini kilometrlarda o'lchash haqiqiy ish sharoitlariga to'g'ri kelmaydi va transport vositalarini yaxshi texnik holatda saqlashga putur etkazishi mumkin. Avtotransportga xizmat ko'rsatuvchi korxonalarining ishlab chiqarish dasturini hisoblash doimiy ravishda yuk tashish bilan shug'ullanadigan avtotransport vositalariga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash chastotasiga moslashtirilgan holda amalga oshirilishi kerak.

Xulosa

Hozirgi vaqtda rivojlangan mamlakatlarning transport siyosati ijtimoiy-iqtisodiy va ekologik muammolarni hal qilishga qaratilgan. Transport tizimlarining ishonchligi va barqarorligini oshirish, transport xizmatlarining yuqori sifatini ta'minlash va transportning atrof-muhitga ekologik ta'sirini kamaytirish ustuvor maqsadlardan iborat. Maqsadlarga erishish mexanizmlaridan biri tovarlarni tashish uchun multimodal va intermodal texnologiyalarga asoslangan ta'minot zanjirlarini shakllantirishdir. O'zbekistonda bunga avtomobil va temir yo'l transportidan birgalikda foydalanishni nazarda tutuvchi piggyback texnologiyasini yaratish orqali erishish mumkin.

Kerakli shart - harakatlanuvchi tarkibning texnologik o'zaro ta'sirini va transport va xizmat ko'rsatishni ta'minlaydigan terminal va logistika markazlarining infratuzilmasi va funktsional ob'ektlari parametrlarini aniqlashni o'z ichiga olgan piggyback texnologiyasining texnik va ekspluatatsion parametrlarining muvozanatli tizimini shakllantirish.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. Panayides P. M. Economic organization of intermodal transport // Transport Reviews. 2002. vol. 22(4). pp. 401– 414. DOI: 10. 1080/01441640210124523.
2. Колик А. В. Комбинированные железнодорожно–автомобильные перевозки в цепях поставок. М. : Издательство «Техполиграфцентр», 2018. 301 с. ISBN 978–5–94385–143–8.
3. Цыганов А. В. PEST–анализ организации контрейлерных перевозок в России // Инженерный вестник Дона. 2019. №2(53). С. 18. URL: [http://www. ivdon. ru/ru/magazine/archive/n2y2019/5717](http://www.ivdon.ru/ru/magazine/archive/n2y2019/5717) (дата обращения: 23. 12. 2019).
4. White paper on Transport. Roadmap to a Single Transport Area – Towards a Competitive and Resource–Efficient Transport System: European Commission. Directorate General for Mobility and Transport, 2011. 32 p.