

Термиз-Навойи-Термиз йўл ёқаларида узлуксиз ишлайдиган Авто Сервис Корхоналарини ташкил этиш.

Тошпулатов Б.Б ТерДУ ўқитувчиси

Ўзбекистон Республикаси Президенти И.Каримов 2013 йил 19 декабрь куни Халқ депутатлари Сурхандарё вилояти кенгашининг навбатдан ташқари сессиясида иштирок этиб. Мажлисида замонавий транспорт коммуникация тармоқларининг иқтисодийтимизнинг изчил ривожланишидаги аҳамияти Сурхондарё вилоятида бу соҳада олиб борилаётган ишларини таҳлил қилиниб мазкур йўналишдаги энг йирик лойиҳалар хусусида фикр юритди. Охириги йилларда вилоятда нафақат мамлакатимиз, балки Марказий Осиё минтақаси учун муҳим аҳамиятга эга бўлган улкан лойиҳалар амалга оширилганлиги, хусусан умумий узунлиги 223 км бўлган Тошғузар – Бойсун- Қумқўрғон темир йўлининг ишга тушурилган, шу билан биргаликда юк автомобилларининг ҳам ўрни жуда катта. Ватанимиз тараққиёти йўлида тарихий ўрин тутиши такидланади. Ана шу улкан ва мураккаб лойиҳани амалга ошириш натижасида юк ташиш хажми 2007 йилга нисбатан 1,7 баробарга ошди. Маҳаллий хом ашёларни қайта ишлаш натижасида 90 дан зиёд янги корхоналар ишга туширилиб, мавжудлари модернизация қилинади. Натижада 55 минг аҳоли доимий иш билан таъминланиб, барқарор даромад манбаига эга бўлди. Бу эса ҳудуд ичида ва ташқарида юк ва пассажирлар ташиш хажмларининг ўсишига олиб келади. Бозор иқтисодиёти шароитида ҳудуднинг ҳозирги ва истиқболдаги юк оқимларини минимал ҳаражатлар билан таъминлайдиган транспорт воситалари ва тармоқларини шакллантириш ҳамда юк оқимларининг транспорт турлари бўйича оптимал тақсимлаш масаласи юзасига келади.

Маълумки, Ўзбекистон Республикаси вилоятлари қишлоқ хўжалигида пахта хомашёсини етиштиришга ихтисослашган.

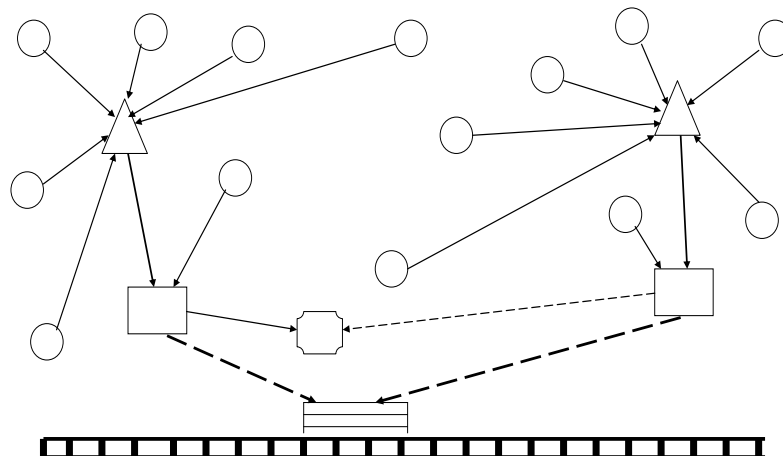
Шу туфайли толани қайта ишлаш саноати ҳам ривожланган. Мазкур саноат комплекси пахта тайёрлаш масканлари пахтани тозалаш заводлари чигитлари қайта ишлаб ёғ- мой ва бошқа фойдали маҳсулотлар олиш тармоғи текстил саноати ва шу каби соҳаларни ўз ичига олади.

Умумий ҳолда, пахта хомашёсини пахта тозалаш заводларига ташиш жараёни қуйидагилардан иборат:

1. Пахта хомашёсини пахта етиштирган далалардан пахта тайёрлаш масканларига ташиш.
2. Хомашёни пахта тайёрлов масканларидан пахта тозалаш заводларига ташиш.
3. Хомашёни пахта етиштирилган далалардан пахта тозалаш заводларига ташиш.

Қуйидаги 1 – расмда логистик занжир схемаси келтирилган бўлиб, пахта етиштирувчи хўжаликлардан пахта тайёрлаш масканларигача, кейин

эса тозалаш заводларигача, кейин эса тозалаш заводларигача пахта хомашёсининг ҳаракатланши оқимлари келтирилган.



1-расм. Пахта хомашёси ва уни қайта ишлаш маҳсулотларини етказиб берувчи логистик занжир схемаси ○ -пахта даласи, △-пахта тайёрлаш маскани, □ -пахта тозалаш корхонаси, □-ёғ-мой комбинати, □-темир йўл ва □-станциялар.

Пахта далаларидан йиғиб териб олинган хомашё пахта тайёрлов масканларига трактор поездларида ташилади.

Трактор поездларида ташиб келтирилган хомашё тайёрлов масканларига бунтлар кўринишида ғароилаштирилади., бундан хомашё автопоездларга ортилиб пахта тозалаш заводларига жўнатилади.

Пахта заводларида хомашё қайта ишланиб, бундан пахта толаси ва чигит ишлаб чиқарилади. Чигитнинг маълум турлари чекланган ҳажмда кейинги йил учун уруғлик сифатида олиб қолинади. Қолган чигитлар техник йўналишидаги чигит ҳисобланиб, улар ёғ – мой комбинатларида қайта ишланади. Қайта ишлаш натижасида пахта чигитидан пахта ёғи ва фойдали чиқиндилар олинади. Натижада пахта ёғи ёғ – мой комбинатларидан турли савдо шаҳобчаларига тарқатилади. Шундай қилиб пахта хомашёси оқими пахта тайёрлаш заводларигача жўнатилади.

Бунда Республика вилоятлари худуди туманларга бўлиниши ҳисобга олинади, яъни пахта тозалаш заводларига бириктирилиши ҳудудларнинг маъмурий тақсимланишини ҳисобга олган ҳолда амалга оширилган бўлади. Шунга кўра ўртача юк ташиш масофаси ва бажирилган транспорт ишининг тонна км да ўлчанадиган умумий ҳажми ошиб кетади.

Республикада мавжуд автомобиль йўллари тизимининг жами узунлиги 183943 км ни ташкил этиб,

- умумфойдаланувидаги автомобиль йўллари – 42624 км;
- ички хўжалик йўллари – 59267 км;
- кишлоқ кўчалари ва йўллари – 52152 км;
- шаҳар кўчалари ва йўллари – 17807 км;
- корхона ва ташкилотлар ҳисобидаги йўллар (хўжалик ҳисобидаги) – 5462 км;

- инспекторлик йўллари – 6631 км;

Шундан келиб чиқадики, Автотранспортларимиз доимий равишда овуллара, туманларара ва вилоятларара йўналишида ҳаракатда бўлади. Масалан Термиз – Навойи йўналишини олайлик, барчамизга маълум Навойи вилояти логистик марказ ҳисобланади. Термиз – Навойи йўналишини ўртача 650-700 км деб олсак, юк автомобилларимиз ҳаракатланишини йўл шароитини ҳисобга олган ҳолда саотига 50 км/с бўлса у ҳолда юк автомобилларимиз 13-14 саот узлуксиз ҳаракатда бўлиши керак. Демак куннинг ярмида йўлга чиққан автомобилларимиз эрталабга яқин манзилга етиб келади. Бундан кўриниб турибдики автомобилларимизнинг аксариятлари кечалари ҳаракатда бўлишади. Кечалари ҳаракатланаётган юк автомобилларида тасодифан бузилиши. Масалан двигател дами шиналардами, узатишлар қутисидами ёки электрожиҳозларидами қайтий назар юк автомобилларида бузилишлар юзага келса, эрталабгача кутиши ва яқин атрофдаги Автосервисларга бориб тузатгунча айрим ҳолларда суткалаб вақт йўқатиши мумкин. Бунда юкларимиз ўз вақтида етиб бормаслиги кўплаб зиддиятларни келтириб чиқариб кела қолмасдан, балки молиявий зарар ҳам келтиради. Мавжуд йўл ёқаларидаги Автосервисларнинг иш вақти эрталаб 8⁰⁰ бўлса, кечги пайт саот 20⁰⁰ гача узок ишлаганлари 22⁰⁰ бўлиши мумкин.

Шундай қилиб юқоридаги муаммолар ва камчиликлардан келиб чиққан ҳолда йўл ёқаларида узлуксиз ва кўп тармоқли 3 сменада АСК ташкил этилса, кечасими, кундузими ҳаракатланаётган юк автомобилларимиз ювиш, мойлаш, мой алмаштириш, қотириш, созлаш, айрим яроқсиз бўлиб қолган жиҳозларни алмаштириш бузуқликларни тузатиш ишларини амалга ошириш мумкин бўлади.

Бунда йўл ёқасидаги АСК йиллик иш ҳажмини ҳисоблаш қуйидагича.

Ҳар қайси турдаги автомобил бўйича йиллик иш ҳажми:

$$T_{yh}^y = A_k \times D_y \times t_{o,r} \text{ ишчи-соат}$$

бу ерда A_k - стансияга бир кунда кирадиган автомобиллар сони; D_y - станциянинг йиллик иш кунлари; $t_{o,r}$ - бир автомобилга сарфланадиган ўртача иш ҳажми, ишчи-соат (жадвал).

Бунга йиғиштириш, ювиш ишлари киритилмаган, улар ҳажми шаҳар станциялари каби ҳисобланади.

Йўлдаги АСК қуввати автомобилларни станцияга киришнинг тез-тез такрорланиши, йўл ҳаракатининг жадаллиги ва станциялар жойлашиш оралиғидаги масофага боғлиқдир.

Кун давомида йўлдан станцияга (ТХК, ЖТ, ёнилғи қуйиш, дам олиш, овқатланиш ва бошқалар учун) кирадиган автомобиллар сони:

$$A_k = \frac{I_j \times P}{100}$$

Бунда: I_j - йўлдаги автомобил ҳаракатининг жадаллиги (жадвал);
 P - автомобиллар стансияга киришининг тез-тез такрорланиш эҳтимоллиги, йўл ҳаракатининг жадаллигига боғлиқ (енгил автомобиллар - 4...5%, юк автомобили ва автобуслар - 0,4...0,5%.

Станцияга сутка давомида кирган автомобиллардан 35...45% ТХКва ЖТ ишларига кирадиганларини ташкил этади:

$$A_{\text{тк.жт}} = (0,35...0,45)A_k$$

«Ленгипроавтотранс» маълумоти бўйича, ТХК ва ЖТ учун кирган автомобиллар иш ҳажмлари, автомобил турлари бўйича қуйидагича тақсимланади:

Автомобил ҳаракати жадаллигининг йўл тоифасига боғлиқлиги.

№	Йўл тоифаси	Ҳаракат жадаллиги автомобил/км,
1	I	7000 дан ортиқ
2	II	3000...7000
3	III	1000...3000
4	IV	200...1000
5	V	200 дан кам

енгил автомобиллар - 70%;
 юк автомобиллари — 25%;
 автобуслар — 5%. ларга тугри келади.

Бундай АСКлар мамлакатимизга жуда катта фойда келтиради. Биринчидан юкларнинг ўз вақтида етиб бориши таъминланса, иккинчидан вилоятлараро ҳаракатланаётган енгил автомобиллар ҳам фойдаланилади, учинчидан кўплаб янги ишчи ўринлари пайдо бўлади, тўртинчидан вилоятлараро ҳаракатланаётган автомобилларимизда учрайдиган йўл транспорт ходисасининг ҳам қисман олди олинади.