

QORAVULBOZOR AVTOTRANSPORT KORXONASINING TEXNIK TAYYORGARLIK HOLATINING TAHLILI

Ibrahimov Karimjon Ismailovich

Avtomobil va avtomobil xo'jaligi" kafedrası professor v.b., t.f.n.

Ergashev Mirjahon Istamovich,

TDTrU "Avtomobil va avtomobil xo'jaligi" kafedrası magistranti,

Botirov Azimjon Qudrat o'g'li,

TDTrU "Avtomobil va avtomobil xo'jaligi" kafedrası magistranti

ANNOTATSIYA

Maqolada avtotransport korxonasining texnik tayyorgarlik darajasi to'g'risida real ma'lumotlar keltirilgan. Bu ma'lumotlarni qiymati juda past ekanligining sabablari ko'rsatilgan. Avtokorxonaning texnik tayyorgarlik koeffitsiyenti pasayishining asosiy sabablari sifatida ekspluatatsiya sharoitini og'irligi ko'pchilik avtomobillarning yoshi 10-15 yil va undan ham ortiq ekanligi, ishlab chiqarish texnik bazasining yetishmasligi, zarur ehtiyot qismlar, shina va akkumulyator batareyalarining doimiy yetishmasligi keltirilgan. Korxonani rentabel ishlashi uchun tavsiyalar berilgan.

Kalit so'zlar: *Texnik tayyorgarlik koeffitsiyenti, avtomobillarni ishga chiqish koeffitsiyenti, ehtiyot qismlar, avtomobil shinalari, avtomobillarni ro'yhatdan chiqarish, avtomobillarning yoshi, ishlab chiqarish texnik bazasi, ekspluatatsiya sharoitlari, daromad, rentabellik.*

ABSTRACT

The article provides real data on the technical readiness coefficient of a motor vehicle enterprise. The reasons for the fact that the value of this information is very low are indicated. As the main reasons for the decrease in the technical readiness coefficient of the auto plant, the severity of the operating conditions is given by the fact that most cars are 10-15 years old and even more, lack of a production technical base, constant lack of necessary spare parts, tires and accumulator batteries. Recommendations are given for the rental operation of the enterprise.

Keywords: *technical readiness coefficient, vehicle occupancy coefficient, spare parts, car tires, vehicle registration, vehicle age, production technical base, operating conditions, income, profitability.*

KIRISH

Avtomobillarning texnik tayyorgarlik holati odatda texnik tayyorgarlik koeffitsiyenti (α_T) bilan ifodalanadi, uning qiymati $0 \leq \alpha_T \leq 1$ oraliqda o'zgarishi mumkin. Texnik tayyorgarlik koeffitsiyenti qanchalik yuqori bo'lsa, avtomobil(yoki

avtomobillar) shunchalik ko'p transport ishini bajarishi va natijada daromad bilan ishlashi mumkin. Texnik tayyirgarlik koeffitsiyentini avvalo quyidagi faktorlarga bog'liq: avtomobillarning yoshi, ekspluatatsiya sharoitlari, avtokorxonaning ishlab chiqarish texnik bazasining zamonaviyligi, texnik xizmat ko'rsatishni va ta'mirlash ishlarini o'z vaqtida o'tkazishi va sifatiga, avtoekspluatatsion materiallar bilan ta'minlanishi darajasiga, texnik xizmat va joriy ta'mirlash ishlarini ish sifatiga, haydovchilarning mahoratiga, ya'ni ish stajiga va boshqalarga bog'liq.

MUHOKAMA VA NATIJALAR

Avtomobillarning ishga chiqish holati odatda yo'lga chiqish koeffitsiyenti (α_Y) bilan baholanadi, uning qiymati $0 \leq \alpha_Y \leq 1$ oralig'ida o'zgarishi mumkin.

Avtomobillar(korxona)ning ishga chiqish koeffitsiyenti bevosita texnik tayyorgarlik koeffitsiyenti α_T bilan bog'liq. Texnik tayyorgarlik koeffitsiyenti α_T qanchalik yuqori bo'lsa α_Y ham shunchalik yuqori bo'ladi, yoki aksincha, bu bog'lanishni (1) va (2) formulalar misolida ko'rishimiz mumkin.

Transport vositalarini yo'lga chiqish va texnik tayyorgarlik koeffitsiyenti quyidagi formulalar bilan aniqlanadi:

$$\alpha_Y = \frac{A_Y}{A_R} = \frac{A_R - A_{XC} - A_{AT} - A_{JT} - A_{2-TXK}}{A_R}; \quad (1)$$

$$\alpha_T = \frac{A_{TT}}{A_R} = \frac{A_R - A_{AT} - A_{JT} - A_{2-TXK}}{A_R}; \quad (2)$$

Bunda: α_T — transport vositalarining texnik tayyorgarlik koeffitsiyenti;

α_Y — transport vositalarining yo'lga chiqish koeffitsiyenti;

A_R — ro'yhatdagi transport vositalari soni, dona;

A_{XC} — har xil sabablarga ko'ra yo'lga chiqolmagan, lekin texnik soz xoldagi transport vositalari soni, dona;

A_{AT} — asosiy ta'mirlashdagi transport vositalarining soni, dona;

A_{JT} — joriy ta'mirlashdagi transport vositalarining soni, dona;

A_{2-TXK} — 2 — TXK dagi transport vositalarining soni, dona;

A_Y — yo'lga(ishga) chiqqan transport vositalarining soni, dona;

A_{TT} — texnik jihatdan tayyor bo'lgan transport vositalarining soni, dona;

Avtokorxonada biz tomondan olib borilgan kuzatishlar va bir qator statistik ma'lumotlarga ishlov berish natijasida 1-jadvalda keltirilgan qiymatlar olindi.

1-jadval

Korxonaning ko'rsatkichlari	Yil fasllarida texnik tayyorgarlik va ishga chiqish koeffitsiyentlarini real qiymatlari			
	Bahorda	Yozda	Kuzda	Qishda
α_T	0,56	0,58	0,55	0,48
α_Y	0,52	0,54	0,49	0,45

Jadvalda keltirilgan ma'lumotlar α_T va α_Y ning juda past darajada :

$\alpha_T = 0,48 \dots 0,58$, $\alpha_Y = 0,45 \dots 0,54$ ekanini ko'rsatib turibdi.

Texnik tayyorgarlik koeffitsiyenti qanchalik past bo'lsa, avtomobillarning yo'lga(ishga) chiqish koeffitsiyenti undan ham past ekanligi jadvaldan ko'rinib turibti

Texnik xizmat va ekspluatasiya bo'limlarining bunday past ko'rsatkichlarining sabablari juda ko'p bo'lib ulardan ayrimlarini keltiramiz:

* Avtomobillarning asosiy qismi eskirgan, shina ehtiyot qismlar muntazam yetishmaydi;

*Jihozlar sexlarda juda kam bo'lib mexanizatsiyalashtirish darajasi talabdan ancha past holda;

*Avtomobillarning yoshi o'rtacha 5...20 yilni tashkil etmoqda

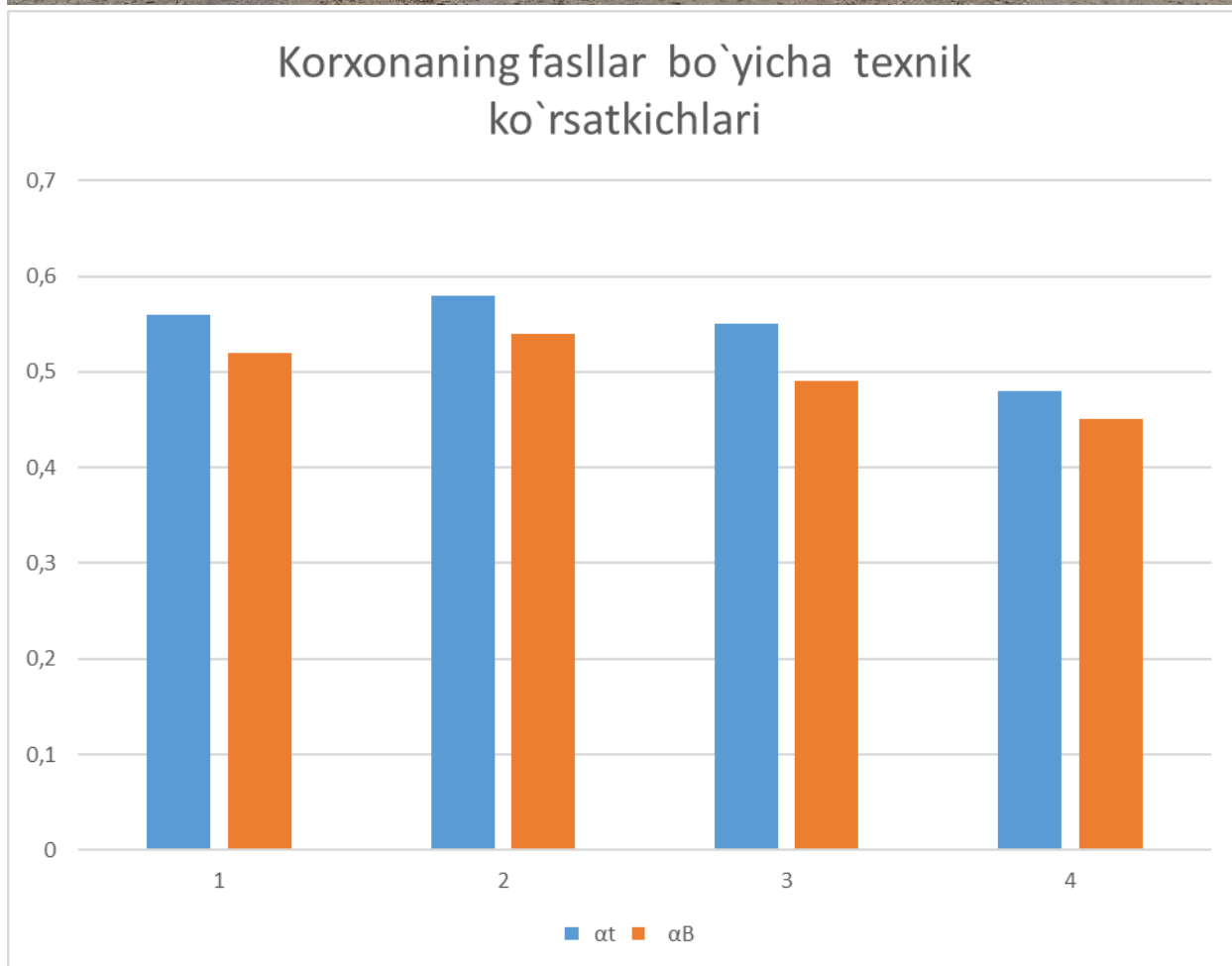
*Avtomobillarni ish sharoiti og'ir, ob-havo quruq, yuqori changlik, yozda issiq(70°C)gacha , qishda sovuq(-30°C)gacha;

* Korxona samaradorligi juda past, daromad miqdori yetarli emas, rentabellik esa manfiy qiymatga ega;

* Avtomobillarni eskirganlarini o'z vaqtida ro'yhatdan chiqarish muammosi hal etilmagan;

* Ishlab chiqarish binosidagi bo'limlar va mintaqalarda qishning sovuq kunlarida isitish tizimlari ishlaymaydi , bunday sharoitda ishchilarning mehnat unumdorligi umuman pasayib ketishi aniq holat.

Avtokorxonaning ro'yhatdan chiqarilgan, lekin auksionga sotuvga qo'yilgan avtomobillarning bir guruhi



1-Bahor faslidagi α_T va α_B 2-Yoz faslidagi α_T va α_B

3-Kuz faslidagi α_T va α_B 4- Qish faslidagi α_T va α_B

Korxonada sharoit og'ir bo'lganligi sababli samaradorlik juda past va bu ko'rsatkichlar mavsumga bog'liq tarzda o'zgarib turadi :

Bahorda ishga tayyor avtomobillar 56% (1-diagramma) bu ko'rsatkich cho'l sharoitida havo isib borishi bilan ortib boradi. Yozga kelib esa 58%ga

ko'tariladi(2-diagramma). Kuzga kelib esa 55% pasaygan (3-diagramma) va qishdagi keskin sovuq ob-havo sharoitida 48%gacha (4-diagramma) tushib ketishi korxona statistik ma'lumotlariga asoslangan holda aniqlandi.

Shu bilan bir qatorda ushbu statistikaga bog'liq holda avtomobillarning ishga chiqish koeffitsiyenti ham kamayib ketadi, bu ma'lumotlarni qoniqarli deb bo'lmaydi.

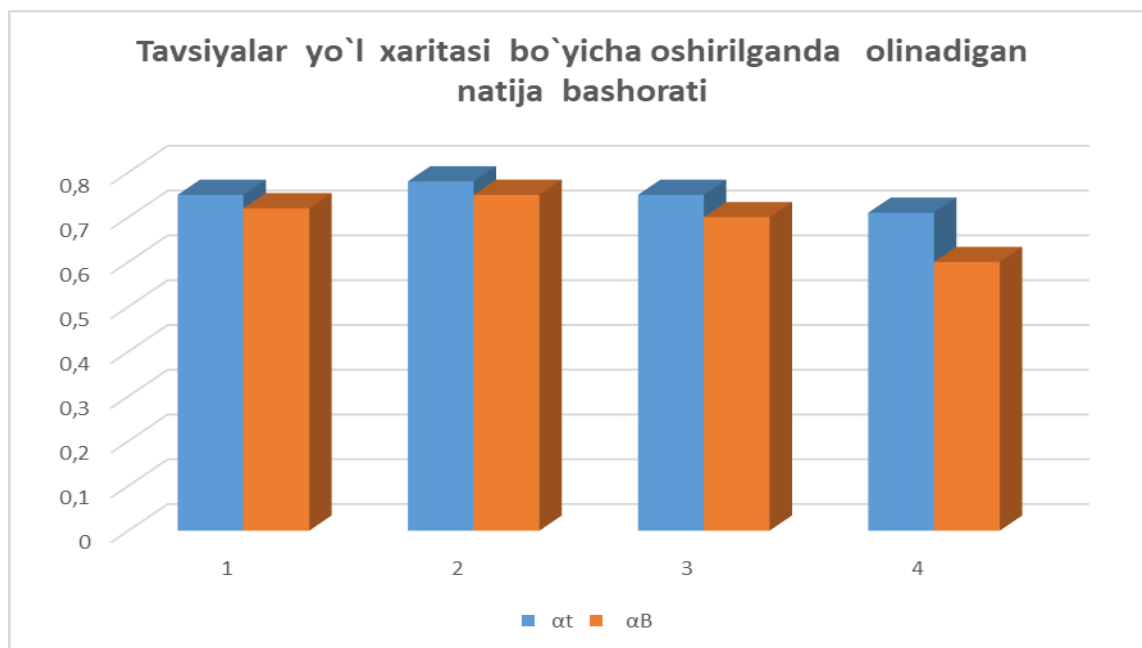
Yuqorida keltirilgan ma'lumotlar va ularning tahlillaridan kelib chiqib avtokorxona faoliyatini yaxshilash bo'yicha quyidagi tavsiyalarni berdik:

- Avtomobillarni bosqichma bosqich yangilash, yiliga kamida 10%gacha yangisini lizing orqali sotib olish;
- Kredit olish xisobiga birja orqali zahira shina , zahira AKB , ehtiyot qismlar sotib olib zahira hosil qilish va korxona ishlarini jadallashtirish;
- Haydovchilarni muntazam rag'batlantirish va yosh haydovchilarni joylashtirish;
- Avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash ishlarini o'z vaqtidaamalga oshirish;
- Korxonada yer maydonlari va ayrim binolar ortiqcha bo'lgani uchun ularni ijaraga berish, daromad olish;
- Eski avtomobillarni ro'yhatdan o'z vaqtida chiqarish;

Bu tavsiyalarning asosiylari amalda qo'llanilgandan so'ng natijalarda ijobiy o'zgarishlar bo'lishi kutilmoqda. Tavsiyalar avtokorxonaning kelesidagi rivojlantirish yo'l xaritasiga kiritilgan bo'lib, hamkorlikda quyidagi natijalarga erishilishi bashorat qilinmoqda:

2-jadval

Biz erishadigan natija	Yil fasllari bo'yicha			
	Bahorda	Yozda	Kuzda	Qishda
α_t	0,75	0,78	0,75	0,71
α_B	0,72	0,75	0,70	0,60



1-Bahor faslidagi α_T va α_B

2-Yoz faslidagi α_T va α_B

3-Kuz faslidagi α_T va α_B

4-Qish faslidagi α_T va α_B

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR (REFERENCES)

1. Ишонччилик назарияси ва диагностика асослари. Олий укув юртлари учун дарслик. А.А.Таджибаев, К.М.Сидикназаров, К.И.Ибрахимов, Н.В.Кузнецов. – Т., «Extremum-Press» нашриёти, 2015 г.
2. Основы теории надежности и диагностики. Учебник для ВУЗов. А.А.Таджибаев, К.М.Сидикназаров, К.И.Ибрахимов, Н.В.Кузнецов., 2019 г.
3. Дьяков Р.А. Совершенствование систем очистки воздуха, масла и топлива в дизелях/ Р.А.Дьяков, Г.М.Левин, Г.Н.Фисун. // Двигатели внутреннего сгорания: ЦНИИТЭИТ яжмаш, обзорная информация. – Л., 1982 г.
4. Кадыров С.М. Пути повышения долговечности автотранспортных дизелей в условиях Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1981 г.
5. Влияние качество очистки топлива на надежность двигателей дорожных машин. Статья из сборника Томского архитектурно-строительного университета. Авторы Г.Г.Петров, В.А.Доценко, А.В.Лысунец. 2005 г
6. Крамаренко Г.В., Ибрахимов К.И., Карпекина Т.П. Исследование качества очистки воздуха и повышение надежности пневматической системы автомобилей-пневмовозов. ЭИ: Конструкции автомобилей. – М.: НИИН автопром, 1981 г.
7. Таджибаев А.А., Ибрахимов К.И., Кузнецов Н.В., Конспект лекций пдисциплине «Основы теории надежности и диагностики», Ташкент,2020.