

TRANSPORT VOSITALARINING VAZNINI AVTOMATIK NAZORAT STATSIONAR PUNKTI

Toshent Davlat Transport Universiteti Dotsenti:

PhD R. G. Samatov

Toshent Davlat Transport Universiteti Magistranti:

Sh. A. Shukurov

Annotatsiya: *Ushbu maqolada davlat chegaralari orqali o'tkazish punktlarida va O'zbekiston Respublikasining avtomobil yo'llari xorijiy va milliy transport vositalarining vazn va xajm parametrlari nazoratining asosiy maqsadi transport vositalarining avtomobil yo'llari va yo'l inshootlarining tamirlararo muddatlarigacha buzilishining oldini olish hamda yo'l xarakati xavfsizligini kuchaytirishni taminlashdan iborat.*

Abstract: *In this article, the main purpose of the control of weight and volume parameters of foreign and national vehicles at the points of transfer through state borders and highways of the Republic of Uzbekistan is to prevent the damage of vehicles to highways and road structures up to the inter-railway period and road consists of ensuring the strengthening of the security of movement.*

Kalit so'zlar: *Suniy inshootlar, transport vositalari, transport eksploatatsiyasi, transport kompleksi, rekonstruksiya, statsionar punktlar.*

Key words: *Artificial constructions, vehicles, transport exploitation, transport complex, reconstruction, stationary points.*

Yo'l harakati xavfsizligini avtomobiy yo'llari va suniy inshootlarning saqlanishi taminlash maqsadida katta hajmli va og'ir vazmli transport vositalari xarakatlanishi yo'nalishini tanlashda avtomobil yo'llarining transport eksploatatsiya xolati va yuk ko'tarish qobiliyati taklif qilinayotgan qatnov yo'lidagi suniy inshootlarning yuk ko'tarish qobiliyati va parametrlarining baholanishi hamda yo'l harakati intinsivligi inobatga olinadi.

Aynan yuk va yo'lovchi tashishni tashkil etishda xavfsizlikni ta'minlash, shuningdek, yo'l tarmog'ini saqlash va yo'l harakati qatnashchilari uchun iqtisodiy qulay muhit yaratish.

O'zbekiston Respublikasida avtomobil yo'llari tarmog'ini saqlashga katta moddiy, moliyaviy va texnik resurslar sarflanmoqda. Og'ir avtomashinalar har yili davlat yo'llariga zarar yetkazadi, shuning uchun yo'l qoplamalarini tiklash uchun milliardlab so'm mablag' talab etiladi. Ushbu xarajatlardan foydalanish samaradorligini oshirish muammosi mamlakatni avtomobillashtirish jarayonini boshqarish, ya'ni butun transport kompleksini va uning alohida quyi tizimlarini, shu

jumladan yo'l tarmog'ini rivojlantirish va takomillashtirish nuqtai nazaridan tobora muhim ahamiyat kasb etmoqda.

Jamiyatni avtomobillashtirish sur'atlaridan avtomobil yo'llari tarmog'ini rivojlantirishdasezilarli orqada qolish mavjud. Og'ir yuklarni tashish hajmi yuqori sur'atlarda o'sib bormoqda, bu esa, mos ravishda, O'zbekiston Respublikasi avtomobil yo'llari tarmog'idagi yuklarning oshishiga olib keladi . Avtotransport vositalarining yuk ko'tarish qobiliyatining o'sishi bilan bir tomondan, yuk tashish xarajatlari kamaysa, ikkinchi tomondan, yo'l tarmog'ini qurish, rekonstruksiya qilish va ta'mirlash xarajatlari ortib bormoqda.

Yo'lning qatnov qismi va yo'l chetlari yo'l qoplamasining eskirishi va buzilishiga ko'rsatkichlari ko'pchilik umumiy foydalanishdagi yo'llarda sezilarli o'sish tendentsiyasiga ega bo'lgan yuk tashuvchi transport vositalarining ruxsat etilgan o'qiga yuklanishi omili sezilarli ta'sir ko'rsatadi.

Shu bilan birga, qatnov qismi qoplamasining ekvivalent eskirish koeffitsienti o'qdagi yukganisbatan 6 dan 10 tonnagacha 2,9 baravarga, 10 dan 13 tonnagacha esa 6 baravarga oshadi, bu esa yo'llarning intensiv muddatidan oldin eskirishiga olib keladi. va ularni ta'mirlash uchun katta mablag' talab qiladi. Bundan tashqari, O'zbekiston Respublikasi hududining salmoqli qismida iqlim va ob-havo sharoitlarining o'ziga xosligi avtomobil yo'llarida har yili mavsumiy vaqtinchalik cheklovlar joriy etish zaruratini keltirib chiqarmoqda.

Hozirgi vaqtda O'zbekiston Respublikasida yuk tashuvchi transport vositalarini ko'rikdan o'tkazish imkonini beradigan va avtomobil yo'llariga yetkazilgan zararining o'rnini qoplash uchun mablag' undirilishi nazarda tutilmagan avtotransport vositalarining og'irlik va o'lchovlarini nazorat qilish tizimi mavjud emas. Yo'llarda og'ir yuk avtomobillarining harakatlanishi yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash, barcha yo'l harakati qatnashchilarining qulay harakatlanishi uchun sharoit yaratish kabi dolzarb vazifalarni hal qilishni taqozo etadi. Yo'l qoplamalarining xizmat qilish muddatini qisqartirishning oldini olish va yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash maqsadida qonunchilik va me'yoriy hujjatlar bilan belgilangan:

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2020-yil 28-maydagi "Transport vositalarining og'irlik va hajm parametrlari ustidan nazoratni joriy etish chora-tadbirlari to'g'risida"gi 337-son qarori;

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 12-iyuldagi "2022-2026-yillarda amalga oshirilishi rejalashtirilgan "Xavfsiz va ravon yo'l" umummilliy dasturini tasdiqlash to'g'risida"gi PQ-316-son qarori. Transport vositalarining og'irligi va umumiy parametrlarini nazorat qilish va cheklash ko'plab mamlakatlarda amalga oshirilmoqda.

Bularning barchasi yuk tashuvchi transport vositalarining og'irlik va o'lchovlarini nazorat qilish tizimida ilmiy izlanishlar zarurligini ko'rsatadi.

O'zbekiston hududida avtomobil yo'llari tarmog'ini saqlash va avtomobil transportining xavfsiz harakatlanishini ta'minlash, avtomobil yo'llarining ta'mirlararo muddatlargacha buzilishining oldini olish maqsadida Vazirlar Mahkamasi 28.05.2020 yilda «Transport vositalarining vazn va hajm parametrlarini nazorat qilishni joriy etish chora-tadbirlari to'g'risida»gi [337-son qarorni qabul qildi](#). Transport vositalarining vazn va hajm parametrlarini nazorat qilish tartibi to'g'risidaginizom;

Katta hajmli va og'ir vaznli transport vositalarining yo'nalish bo'yicha harakatlanishidan oldin avtomobil yo'llarini o'rganish tartibi to'g'risidagi nizom Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo'llari qo'mitasi transport vositalarining vazn va hajm parametrlarini nazorat qilish punktlarini loyihalashtirish, qurish, ta'mirlash, jihozlash maxsus texnika xarid qilish va saqlash bo'yicha buyurtmachi hisoblanadi.

Moliyalashtirish Qo'mita faoliyatini rivojlantirish va qo'llab-quvvatlash jamg'armasi mablag'lari hamda qonun hujjatlaridataqiqlanmagan boshqa manbalar hisobidan amalga oshiriladi. Qo'mita xalqaro amaliyotdan kelib chiqib xorijiy yuk avtotransport vositalarining respublika avtomobil yo'llari bo'ylab o'tishi kilometrini yoki vaqtini hisob-kitob qilish tartibini belgilaydi. Shuningdek buning uchun haq undirish bo'yicha texnik-iqtisodiy hisob-kitoblarni ishlab chiqadi.

Avtotransport vositalarining ruxsat etilgan massasi

Transport vositasi turi	Ko'rsatkich (t)
Yakka avtotransport vositalari:	
ikki o'qli	18
uch o'qli	26
to'rt o'qli	32
Mingashmali va tirkamali avtopoyezdlar:	
uch o'qli	28
to'rt o'qli	36
besht o'qli	40
olti va undan ortiq o'qli	44

Izoh: Avtotransport vositalarining o'qlariga tushuvchi ruxsat etilgan og'irligi avtotransport vositalarining umumiy ruxsat etilgan massasiga rioya qilinganda yakka yetakchi o'qqa tushuvchi og'irlik 11,5 tonnadan, boshqa o'qlarga esa 10 tonnadan ortiq bo'lmasligi kerak.

Me'yoriy og'irlik o'lchamlari

Ko'prikka tushuvchi og'irlikning hisob tizimi	Me'yoriy og'irlik	
	Umumiy haqiqiy vazn, tn.	Minimal baza, metr
N 8 va NG-30	10,5 dan ortiq emas	4
N10 va NG-60	13,0 dan ortiq emas	4
N13 va NG-60	17,0 dan ortiq emas	4
N18 va NK-80	30,0 dan ortiq emas	6,8
N30 va NK-80	30,0 dan ortiq emas	6,8

Izoh: NG — (zanjirli og'irlik).

NK — (g'ildirakli og'irlik).

Katta hajmli va og'ir vaznli yuklarni avtomobil transportida tashishda harakat xavfsizligini ta'minlash qoidalariga

Me'yordan yuqori bo'lgan og'irlik o'lchamlari

Ko'prikka tushuvchi og'irlikning hisob tizimi	Me'yordan yuqori bo'lgan og'irlik		
	Umumiy haqiqiy vazn, t.k.	O'qqa tushuvchi og'irlik, tn.	Baza, metr
N 8 va NG-30	30 dan ortiq emas	7,6 dan ortiq	4 dan kam
N10 va NG-60	60 dan ortiq emas	9,5-13	5
N13 va NG-60	60 dan ortiq emas	16	5
N18 va NK-80	80 dan ortiq emas	20	3,6
N30 va NK-80	80 dan ortiq emas	20	3,6

Katta hajmli va og'ir vaznli yuklarni avtomobil transportida tashishda harakat xavfsizligini ta'minlash qoidalariga

Uzun o'lchamli transport vositasi belgisi



Ortiqcha

yuklangan yuk

mashinalari muammosini ko'rib chiqish va tahlil qilish va xorijiy mamlakatlarning vazni va o'lchamlari nazorati

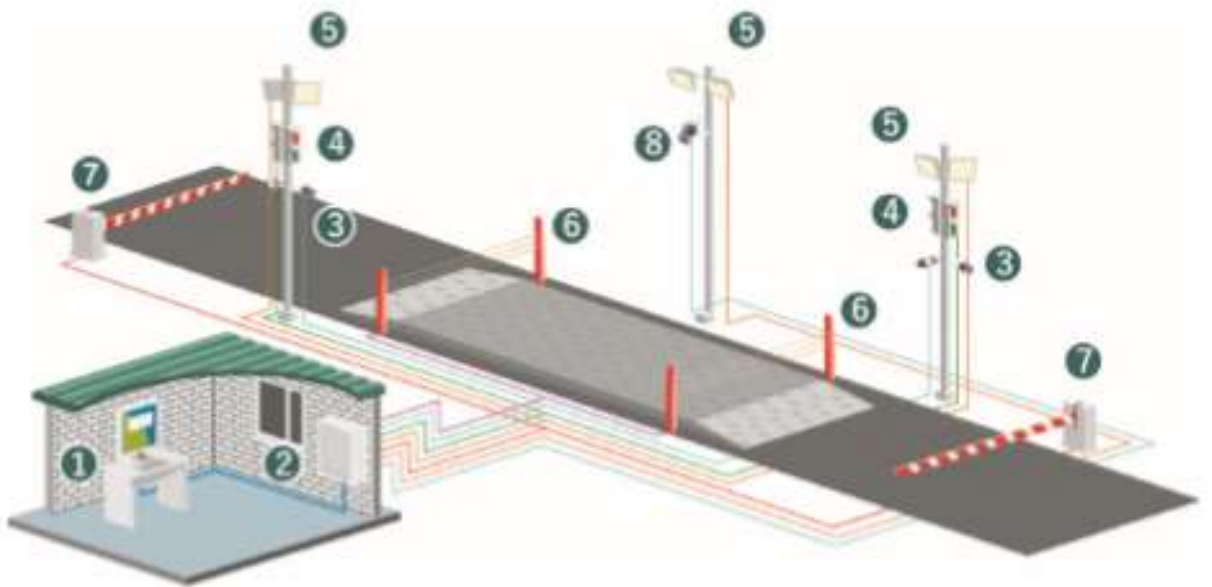
Yuk mashinalari tarozilarini avtomatlashtirish asta-sekin katta transport oqimiga ega bo'lgan yirik korxonalarining vakolati bo'lishni

to'xtatadi va kichik va o'rta sanoatda tobora ko'proq foydalanilmoqda. Bunday texnik echimlarning o'ziga xos xususiyati shundaki, ular avtomatlashtirilgan boshqaruv tizimlari, video kuzatuv, axborot tizimlari va kirishni boshqarish tizimlari texnologiyalari kesishgan joyda joylashganligi sababli, hatto tajribali muhandis uchun ham bunday vazifani bajarish oson emas. Shu sababli, ushbu maqolada men tarozilarni avtomatlashtirish bo'yicha texnik echimlarni ishlab chiqishning umumiy metodologiyasi, shuningdek, bunday loyihalarni amalga oshirishning ayrim jihatlari bilan bo'lishmoqchiman. Bu yuk avtomobillari tarozida tortish jarayonini optimallashtirish vazifasi turgan korxonalar mutaxassislariga ushbu vazifaga yanada tizimli va kompleks yondashishga yordam beradi.

Quyidagi muammolarni oldini olish uchun avtomobil tarozi tortish tartibi:

- imkoniyatlar va'da qilish oshi- tomoni operator tarozilar, ayniqsa tarozi ko'rsatkichlarini yozib olishda "ostida qalam";
- imkoniyatlar suiiste'mol qilish jo'natish paytida xodimlardan ke yoki qabul qilish yuk;
- hujjatlarning etishmasligi tortish jarayonining raqamli shaklida tikuvchilik va, natijada, murakkab Yangiliklar ma'lumotnoma talab ish bilan kontragentlar;
- jarayon uchun ortiqcha mehnat xarajatlari yuklar yoki qabul qilish tovarlar;
- o'tkazish qobiliyatining etarli emasligi xususiyatlari tarozilar, nima xarakterli uchun mavsum bilan bog'liq korxonalar - sikllar (qishloq xo'jaligi Va boshqalar);
- tartibsiz jarayon harakat - zheniya transport orqali tarozilar.
- Shuningdek bildirmoq holatlar, Qachon avtomatlashtirish tarozilar yoki ortiqcha
- ustida, yoki oz amal qiladi:
orqali tarozilar ketadi Juda kichik qatnov avtomobillar;
ahamiyatsiz narx oshitomoni operator;
- tarozilar portativ (pastki qatlam) yoki eksenel statik.

Shunday qilib, transpotrlarni vaznini va hajm parametrlarini nazorat qilish quyidagi statsionar punkt yordamida amalga oshirilishi mumkin,



1-rasm: “Automarshall Weigh” tizimidan foydalangan holda vazn nazorat qilish uchastkasining diagrammasiga misol: 1 - “Automarshall.Weigh” dasturiga ega kompyuter; 2 -“Avtomarshal Weigh” operator xonasi; 3- tanib oluvchi videokameralar; 4 - svetofor; 5 - LED yoritgichlar; 6 - tarozida transport vositasining holatini kuzatish uchun sensorlar; 7 - to'siqlar; 8 - avtomobil kuzovidagi videokamera.

Vazn va hajm parametrlari nazorati punktlari uch xil bo‘ladi: statsionar; ko‘chma; avtomatlashtirilgan (foto va video suratga olish funksiyalariga ega avtomatlashtirilgan tarzda ishlovchi maxsus vositalardan foydalanuvchi nazorat punkti).

Xulosa: Vazn va hajm parametrlari nazoratining asosiy maqsadi transport vositalarining avtomobil yo‘llari va yo‘l inshootlarining ta’mirlararo muddatlarigacha buzilishining oldini olish hamda yo‘l harakati xavfsizligini kuchaytirishni ta’minlashdan iborat.

Haydovchilarning nazorat punktida yo'qolgan vaqti tekshiruv uchun kelgan og'ir transport vositalarining hajmiga bog'liq. U qanchalik katta bo'lsa, stantsiya bo'sh bo'lmagan vaqt davomida yo'qotilgan vaqt shunchalik yuqori bo'ladi. Ba'zan, transport vositasi ruxsat etilgan tashish qobiliyatiga qarab yuklangan bo'lsa ham, o'qdagi yuk qonuniy chegaradan oshib ketdi. Nizomning ijrosini ta'minlashda nazorat punktlarining samaradorligi minimal edi, bu mas'ul inspektorning shaxsiy fikriga bog'liq edi (ortiqcha yukni nazorat qilish bardoshlilik doimiy emas, u inspektordan inspektorga farq qiladi, hatto reglament hech qanday tolerantlikka yo'l qo'ymasa ham).

Foydalanilgan adabiyotlar:

1.O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2020-yil maydagi "Transport vositalarining og'irlik va hajm parametrlari ustidan nazoratni joriy etish chora-tadbirlari to'g'risida"gi 337-son qarori;

2.O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 12-iyuldagi "2022-2026-yillarda amalga oshirilishi rejalashtirilgan "Xavfsiz va ravon yo'l" umummilliy dasturini tasdiqlash to'g'risida"gi PQ-316-son qarori.

3.O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 2-fevraldagi Toshkent shahri jamoat transporti tizimini yanada rivojlantirishga doir qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risidagi PQ-111-sonli Farmoni.

4. <https://upl.uz/president/31398-news.htm>
5. <https://www.gazeta.uz/ru/2022/11/26/tashkent-transport-system/>
6. <https://hook.report/2022/04/probki>
7. https://hugepdf.com/download/5afdeeb82d3c4_pdf