

TEMIR YO‘L MA‘MURIYATINING “ISHI” KO‘RSATKICHLARINI  
ANIQALASH USULLARI  
METHODS OF DETERMINING THE "WORK" INDICATORS OF THE  
RAILWAY ADMINISTRATION

*Egamberdiyev Rustamjon Alievich*

*Toshkent davlat transport universiteti. Toshkent*

*e-mail: [rustam\\_ts1@mail.ru](mailto:rustam_ts1@mail.ru)*

*Xadjimuxametova Matluba Adilovna*

*Toshkent davlat transport universiteti. Toshkent*

*e-mail: [matluba\\_78@mail.ru](mailto:matluba_78@mail.ru)*

**Annotatsiya.** Ushbu maqolada temir yo‘l transportining davlatlararo o‘tish punktlarida vagon va poyezdlarni tijoriy ko‘rikdan o‘tkazish masalalari tadqiq qilingan bo‘lib, asosiy muammolarni hal etish tadbirlari yoritilgan. Shuningdek tijoriy nosozliklarni aniqlash va bartaraf etish yo‘llari ko‘rsatilgan.

**Kalit so‘zlar:** tijorat nosozliklari, yukning holatini tekshirish, texnik xizmat ko‘rsatish, axborotni uzatish tartibi, temir yo‘l ma‘muriyatlari, tijorat ko‘rikdan o‘tkazish punktlari

**Annatation.** In this article, the issues of commercial inspection of wagons and trains at interstate crossing points of railway transport are studied, and measures to solve the main problems are highlighted. Ways to identify and eliminate commercial failures are also shown.

**Key words:** commercial breakdowns, cargo condition check, maintenance, information transfer procedure, railway administrations, commercial inspection points

Davlatlararo temir yo‘l tashishlarni amalga oshirish bo‘yicha bir qator temir yo‘l ma‘muriyatlari o‘rtasida tuzilgan yuk vagonlaridan birgalikda foydalanish to‘g‘risidagi kelishuvga asosan soz holatdagi yuk vagonlari parkidan foydalanishni kelishilgan texnologik jarayonlari mavjud.

Har bir kelishuv ishtirokchisi bo‘lgan temir yo‘l ma‘muriyati yuklangan vagonni yuk ishlariga ochiq bo‘lgan istalgan stansiyaga jo‘natish huquqiga egadir (qo‘shni temir yo‘l ma‘muriyatlari orqali), shuningdek vagonlarni topshirish bo‘yicha kelishuvchga egadirlar.

Har bir temir yo‘l ma‘muriyati yuk vagonlarini yuridik yoki jismoiniy shaxslarga ijraga berish huquqiga ega bo‘lganligi uchun, xalqaro tashishlarda ishtirok etuvchi yuk vagonlari parkida xususiy vagonlar ham ishtirok etishi yuqorida ko‘rsatilgan kelishuvda aks ettirilgan. Boshqa temir yo‘l ma‘muriyati yuk vagonlariga yuk yuklashda har doim egalik huquqiga ega bo‘lgan temir yo‘l ma‘muriyati yo‘nalishiga

qarab yuklash mumkin bo'ladi. Bunda egalik huquqiga ega bo'lgan temir yo'l ma'muriyati yo'nalishi bo'yicha istalgan stansiya yuk manzillangan bo'lishi mumkin (stansiya yuk ishlariga ochiq bo'lsa). Bunda kelishilgan tartibdagi vagonlar oqimining tartib raqamini (ya'ni harakat yo'nalishini) o'zgartirishga ruhsat etilmaydi.

Poyezdlar va vagonlarni tijorat ko'rikdan o'tkazish tijorat nazorati punktlarida (TKO'P) amalga oshiriladi, ular temir yo'lga kiruvchi va chiquvchi barcha poyezdlar va vagonlarni ko'zdan kechirishni ta'minlaydigan tarzda joylashtirilishi kerak. TKO'P tashkil etilgan stansiyalar ro'yxati temir yo'l boshlig'i tomonidan tasdiqlanadi.

TKO'P ishi texnik jihozlar va mahalliy ish sharoitlarini hisobga olgan holda poyezdlar va vagonlarni tijorat ko'rikdan o'tkazish punktining ishlashining namunaviy texnologik jarayoniga muvofiq stansiya rahbari tomonidan ishlab chiqilgan texnologik jarayon asosida tashkil etiladi. stansiya. TKO'P ishining texnologik jarayoni xodimlari tijorat tekshiruvda ishtirok etadigan xizmatlarning rahbarlari bilan kelishilgan holda yo'l bo'limi boshlig'i tomonidan tasdiqlanadi.

TKO'P ekspluatatsiyasining texnologik jarayoni barcha tijoriy yuklangan vagonlarni va bo'sh vagonlarni yuk qoldiqlari mavjudligini yuqori sifatli tekshirishni, stansiya ekspluatatsiyasining texnologik jarayoni bilan belgilangan vaqtda aniqlangan nosozliklarni o'z vaqtida bartaraf etishni ta'minlashi kerak.

Ochiq harakatlanuvchi tarkibda yuklarni tashishda, mahkamlash usullari Tovarlarini yuklash va mahkamlashning texnik shartlarida (keyingi o'rinlarda TU deb yuritiladi) ko'zda tutilmagan bo'lsa, yukni mahkamlashning temir yo'l schyotida ko'rsatilgan detallarga muvofiqligi. yuk tashish tekshiriladi.

Telefon va radioaloqa vositalari bilan jihozlangan kuzatuv minoralari, shuningdek, sanoat televideniesi qurilmalari ochiq harakatlanuvchi tarkibdagi yuklarni mahkamlash holatini tekshirish, vagonlar va konteynerlar tomlarining sog'lig'ini, vagonlar va tanklar lyuklari holatini tekshirish uchun ishlatilishi kerak; ilgari tashilgan yuk qoldiqlari, olinmagan biriktirma detallari va qoldiqlarning mavjudligi. Bo'sh rezervuarlarda yuk qoldiqlari mavjudligini tekshirish uchun tanklardagi kam to'ldirilgan yuk qoldiqlari darajasining kontaktsiz hisoblagichlari yoki boshqa vositalardan foydalanish kerak.

Texnik vositalar qabul qiluvchiga (poyezdni qabul qiluvchiga) poyezdni tekshirish vaqtida tashish hujjatlaridagi ma'lumotlardan foydalanish imkoniyatini ta'minlashi kerak.

Ochiq harakatlanuvchi tarkibda yuklarni yuklash o'lchagichiga rioya qilinishini tekshirish uchun masofadan boshqarish pulti bilan bo'shashtiruvchi eshiklardan foydalanish kerak. Kuzatuv minoralari, o'tish joylari va boshqa statsionar texnik vositalarni o'rnatish joylari mahalliy ish sharoitlaridan kelib chiqqan holda stansiya rahbari tomonidan belgilanadi.

Tijorat tekshiruv uchun joylarni yoritish va tijorat kamchiliklarini bartaraf etish

amaldagi qoidalarga muvofiq bo'lishi kerak.

TKO'P stansiya boshlig'i ixtiyorida. Birlashgan TKO'P xodimlari, shuningdek, birlashgan tijorat va texnik nazoratga ega bo'lgan TKO'P xodimlari TKO'P joylashgan joyda stansiya boshlig'iga tezkor bo'ysunadi.

TKO'Pning barcha faoliyatiga rahbarlikni bevosita stansiya boshlig'iga yoki uning o'rinbosariga bo'ysunadigan brigadir amalga oshiradi.

Har bir smenada TKO'P ishini bevosita boshqarish katta qabul qiluvchi (poyezd qabul qiluvchisi) tomonidan amalga oshiriladi, uning tezkor bo'ysunishida tijorat tekshiruvini va tijorat xatolarini bartaraf etishni amalga oshiradigan barcha xodimlar mavjud.

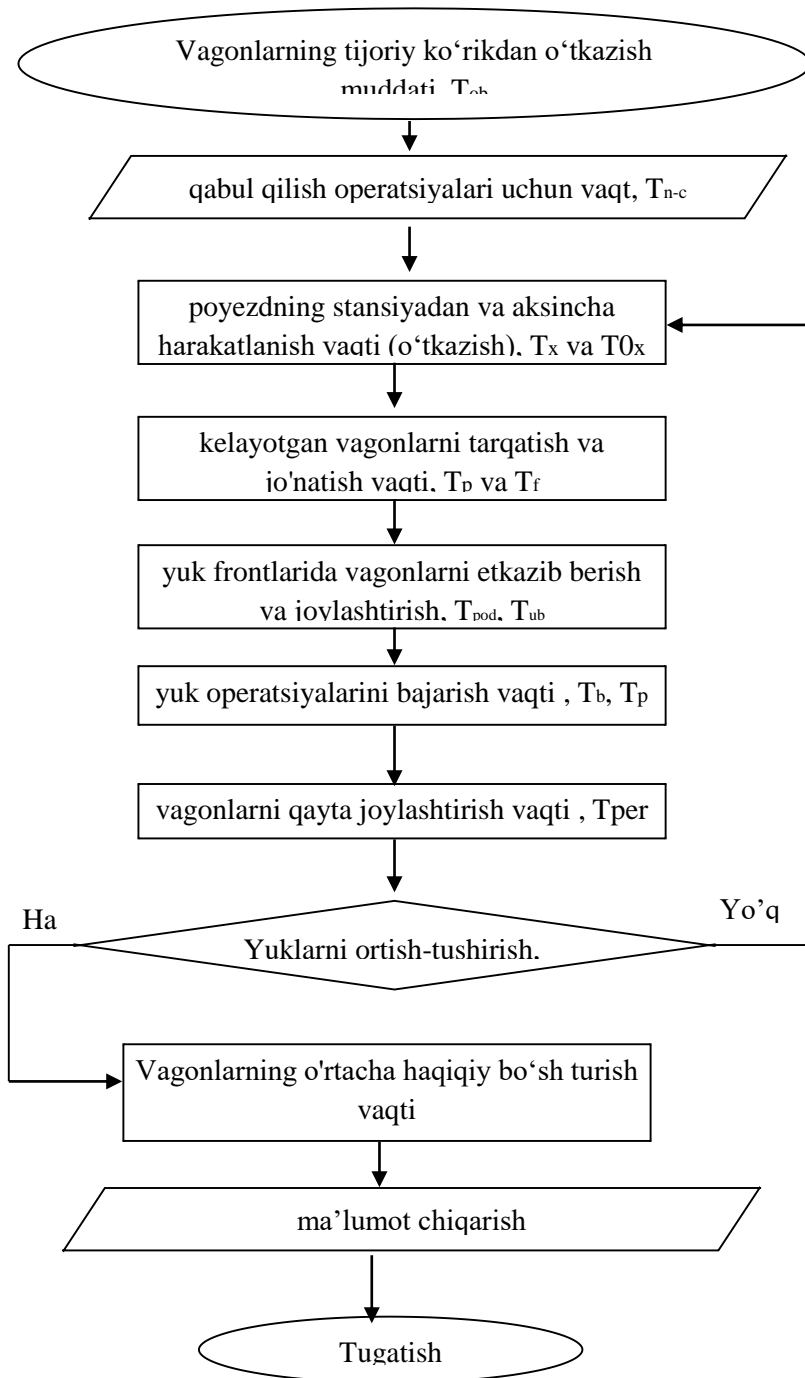
Harakat xavfsizligi va tashilayotgan yuklarning xavfsizligiga tahdid soluvchi tijorat nosozliklarini aniqlash va bartaraf etish uchun stansiyaga kelayotgan va stansiyadan chiqayotgan barcha yuklangan vagonlar tijorat tekshiruvidan o'tkazilishi kerak.

Stansiyadan qayta ishlanmasdan o'tuvchi tranzit poyezdlar stansiya ekspluatatsiyasining texnologik jarayoni bilan belgilangan muddatda texnik ko'rikdan o'tkazish bilan bir vaqtda tijorat ko'rigidan o'tkaziladi. Qayta ishlash stansiyasidan o'tayotgan poyezdlar kelish va jo'natish parklarida ko'zdan kechiriladi.

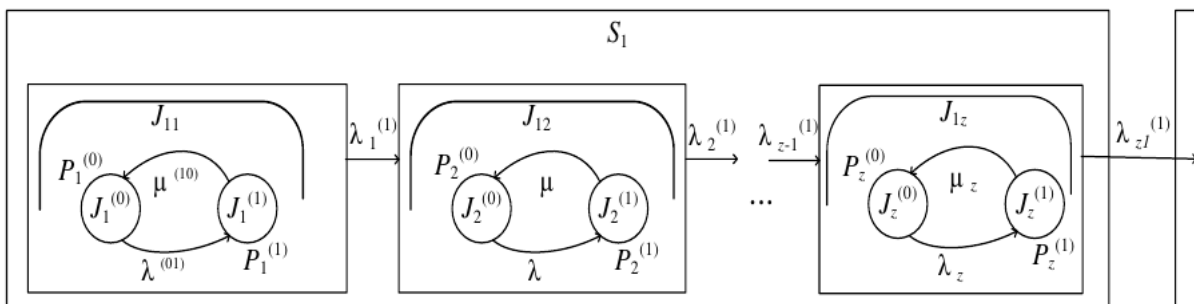
Tijorat tekshiruvi poyezd o'rab olingandan keyin bir vaqtning o'zida ikki tomondan amalga oshiriladi. Tekshiruvni amalga oshiradigan ishchilar guruhlarini soni, ularning tarkibi va ish tartibi, qabul qiluvchilar (poyezdlarni qabul qiluvchilar) uchun xavfsizlik choralarini ta'minlashni hisobga olgan holda, TKO'P texnologik jarayonidagi mahalliy sharoitlardan kelib chiqqan holda belgilanadi. stansiya. Shu bilan birga, poyezddagi vagonlarni tekshiruvsiz o'tkazish imkoniyatini istisno qilish kerak.

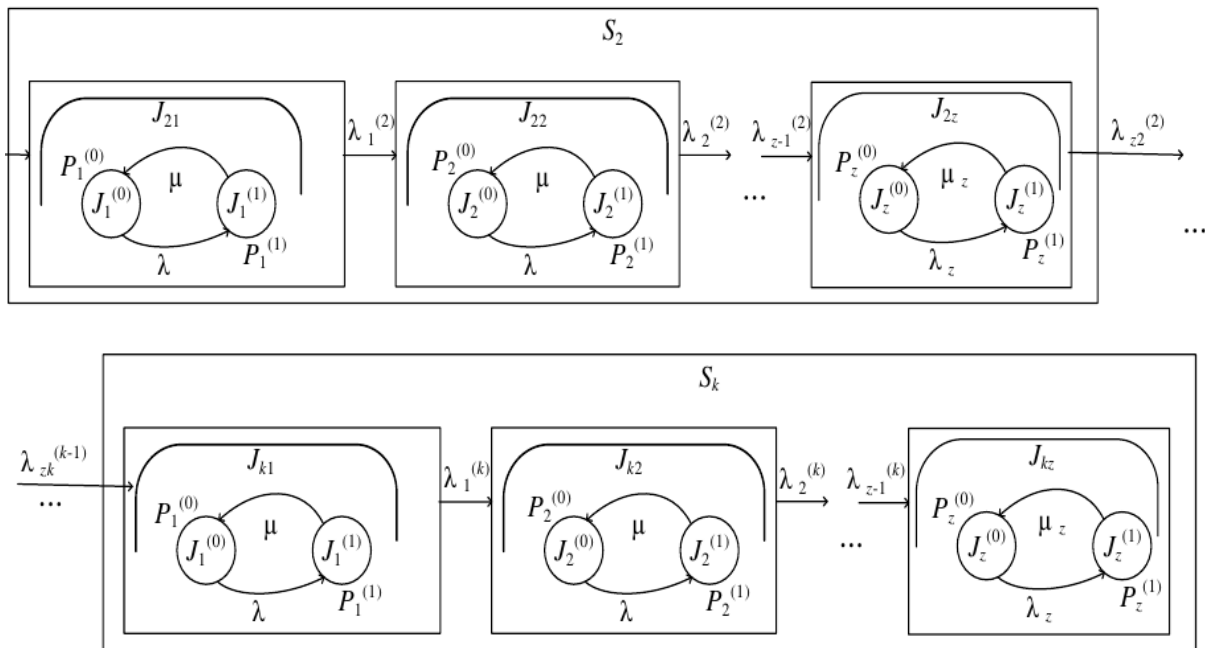
Harakat xavfsizligi va tashilayotgan yuklarning xavfsizligiga tahdid soladigan tijorat nosozliklari bo'lgan vagonlar aniqlansa, ikki nusxada GU-23 umumiy shakldagi dalolatnoma tuziladi, u tijorat tekshiruvini o'tkazgan stansiya xodimlari tomonidan imzolanadi. lekin kamida ikki kishi. Agar kelgan poyezd bosh konduktor hamrohligida bo'lsa yoki vagonni harbiylashtirilgan qo'riqchining otuvchisi (marshrut bo'ylab yoki stantsiyada) qo'riqlagan bo'lsa, bosh konduktor yoki o'qchi tekshirishda ishtirok etadi va umumiy shakldagi dalolatnomani imzolaydi. Dalolatnomaning birinchi nusxasi yo'l harakati hujjatlariga ilova qilinadi, ikkinchisi esa stansiya ishida qoladi.

Tijorat nosozliklari uchun umumiy shakldagi dalolatnoma ular aniqlanganda, keyinroq esa - faqat vagon (yuk) holati o'zgarganda tuziladi.



Rasm 1. Vagonlarning tijoriy ko'rikdan o'tkazish muddati algoritmi.





Rasm 2. – DTP ishiga vagonning texnik parametrlarini ta’sir etishining grafigi:

$S_1$  – TKO‘P ishchilarini turib qolishi bilan bitta tarkibdagi vagonlarning holati;  $S_2$  – ikkita tarkibga xizmat ko‘rsatiladi, yurigadalar band;  $S_k$  – TKO‘P ishchilari ikkita tarkibni ko‘rikdan o‘tkazadi;  $J_1^{(1)}$  – guruhli xizmat ko‘rsatish;  $J_1^{(0)}$  – nosozlik aniqlanmay ketma – ket ko‘rikdan o‘tkaziladi;  $J_z^{(1)}$  – z-vagona ko‘rikdan o‘tkaziladi.

$$r_m = \frac{a^m/m!}{\sum_{m=0}^n \frac{a^m}{m!} + \frac{a^n}{n!} * \frac{1-a}{a}}$$

$$r_n = \frac{a^n/an!}{\sum_{m=0}^n \frac{a^m}{m!} + \frac{a^n}{n!} * \frac{1-a}{a}}$$

2-rasmda ko‘rinib turibdiki vagonlarni ko‘rikdan o‘tkazishdagi bog‘lovchi bo‘lim sifatida DTPda vagonlarga xizmat ko‘rsatish intensivligi hisoblanadi, natijada texnik va tijorat ishlarini amalga oshirish imkoniyati yaratiladi. Aniq tijoriy holatdagi vagonlarni qayta ishlash extimolligi formulasi yordamida vagonlarni tarkibdan uzmay turib tijoriy nosozliklarini bartaraf etish imkoniyati yaratiladi.

### Foydalanilgan adabiyotlar

1. Xadjimuxametova M.A., Egamberdiyev R.A., Abdullayev R.Y. Vagonlar parkini boshqarishda tasodifiy omillardan kelib chiqadigan xavflarni kamaytirishning mumkin bo‘lgan yondashuvlari. Образование и наука в 21 веке. -5, 2022-yil.
2. Egamberdiev Rustamjon Alievich, Dehqonov Mirali Mirxon o‘g‘li. ANALYSIS OF THE TECHNICAL CONDITION OF FREIGHT CARS AT INTERSTATE CHECKPOINTS. International interdisciplinary research journal (GIIRJ). -6, 2022-yil.

3. Egamberdiev R.A. Temir yo‘l transportining davlatlararo o‘tish punktlarida vagon va poyezdlarni topshirish me‘yorlari. *Образование и наука в 21 веке.* -№22, 2022, 2022-yil.
4. Z.G Mukhamedova. Modelling of fluctuations in the main bearing frame of railcar // *International Journal of Modern Manufacturing Technologies*, Vol. VIII, No. 2. 2016. Pp. 48 – 53. ISSN 2067-3604
5. Shukhrat Saidivaliev, Ramazon Bozorov, Elbek Shermatov. Kinematic characteristics of the car movement from the top to the calculation point of the marshalling hump. *E3S Web of Conferences* 264, 05008 (2021) <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202126405008>
6. Mukhamedova Z.G., Tursunkhodjayeva R.Yu., Ergasheva Z.V., Tashmatova M.S., Ergasheva V.V. // “Resource-saving maintenance and repair of special self-propelled rolling sock”. *Psychology and Education* 2021. 3550-3555.
7. K.T. Turanov, S.U. Saidivaliev, D.I. Ilesaliev. Determining the kinematic parameters of railcar motion in hump yard retarder positions / K.T. Turanov, S.U. Saidivaliev, D.I. Ilesaliev // *Structural integrity and life* vol. 20, no 2 (2020), pp. 143–147.
8. Kobulov J.R., Barotov J.S. Justification of a rational method of using a refrigerated car. // *Logistika: sovremennye tendentsii razvitiia: materialy mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (logistics: modern development trends: materials of the international scientific and practical conference) Contributions to Game Theory and Management.* 2018. № 1. S. 228.
9. Bozorov R.Sh., A new method of calculating time and speed of a carriage during its movement on the section of the first brake position of a marshaling hump when exposed headwind / Sh.U. Saidivaliev, R.Sh. Bozorov, E.S. Shermatov // *STUDENT* eISSN: 2658-4964. 2021, №9.
10. Z.G Mukhamedova. Mathematical Model for Calculation of Oscillations in the Main Bearing Frame of Railcar with Changing Stiffness and Physical Parameters. // *Journal of Siberian Federal University. Engineering & Technologies*, 2017, № 10(5). Pp. 682 – 690.