

**O`ZBEKISTON RESPUBLIKASI
OLIY VA O`RTA MAXSUS TA'LIM VAZIRLIGI
ANDIJON MASHINASOZLIK INSTITUTI**

“Mashinasozlik” fakulteti

**“Yer usti transport tizimlari”
kafedrası**

**“Texnik tizimlarni boshqarish”
fanidan**

MA'RUZALAR KURSI

**5310600–Yer usti transport tizimlari va ularning ekspluatatsiyasi
(avtotransport) yo`nalishidagi talabalari uchun**



Andijon - 2015

“TASDIQLAYMAN”

Andijon mashinasozlik instituti
o`quv-uslubiy kengashida ko`rib chiqilgan va ma`qullangan
(Kengashining 2015-yil _____ dagi _____-sonli bayonnomasi)
Kengash raisi _____ Q.Ermatov

“MA`QULLANGAN”

“Mashinasozlik” fakulteti
kengashi yig`ilishida muhokama qilingan va ma`qullangan
(Kengashining 2015-yil _____ dagi _____-sonli bayonnomasi)
Kengash raisi _____ N.Xalilov

“TAVSIYA ETILGAN”

“Yer usti transport tizimlari” kafedrasida
majlisida muhokama qilingan va foydalanishga tavsiya etilgan
(Kafedra yig`ilishining 2015-yil _____ dagi _____sonli bayonnomasi)
Kafedra mudiri v.v.b. _____ A.G`iyasidinov

Tuzuvchilar: A.M.Sarimsaqov- “Yer usti transport tizimlari” kafedrasida dotsenti, i.f.n.

A.O. Bobotoyev- And MI «YUTT» kafedrasida kat. O`qtuvchisi,
F.Odilov- And MI «YUTT» kafedrasida assistenti

Taqrizchilar:

T.Almatayev -«Avtomobilsozlik va traktorsozlik» kafedrasida mudiri, dotsent, t.f.n.

P.Radjiboyev -“Mashinasozlik texnologiyasi” kafedrasida dotsenti, t.f.n.

Ushbu “Texnik tizimlarni boshqarish” ma`ruzalar kursi 5310600— Yer usti transport tizimlari va ularning ekspluatatsiyasi (avtotransport) yo`nalishi bo`yicha bakalavr tayyorlash namunaviy va ishchi dasturlar asosida tuzilgan.

MUNDARIJA

Kirish		5
1-mavzu	Texnik tizimlarni boshqarish faninig predmeti, vazifasi va manbaalari	7
1.1.	Respublikada texnik tizimlarni boshqarish taraqqiyoti bilan bog'liq qarorlar.	7
1.2.	Texnik tizimlarni boshqarish faninig asosiy maqsadi va vazifalari	9
1.3.	Avtomobil transportini boshqarishni hozirgi davrdagi holati va taraqqiyoti	11
2- mavzu	Texnik tizimlari va ularni boshqarish uslublari	14
2.1.	Katta tizimlarni asosiy xossalari va tasnifi.	14
2.2.	Tizm va uning tarkibidagi aloqalari haqida tushuncha	16
2.3.	Texnik tizimlar taraqqiyotiga bog'liq xukumat qaror va qonunlari.	18
2.4	Boshqarish haqida tushuncha	21
3- mavzu	Texnik tizimlarining ishlab chiqarish tarkiblari va ularga ta'sir etuvchi omillar	24
3.1.	Texnik tizimlarining ishlab chiqarish tarkiblari va unga ta'sir etuvchi omillar	24
3.2.	Boshqarishning namunaviy markazlashtirilgan tizimi.	27
3.3.	Ishlab chiqarish tarkiblarining namunaviy variantlari	28
4- mavzu	Texnik xizmatni boshqarishni tashkil qilish shakli va usullari	31
4.1.	Texnik xizmatni tashkiliy-ishlab chiqarish tarkibi.	31
4.2.	Avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish(TXK) va ta'mirlash(T)ni tashkil etish shakli va usullari.	32
4.3.	Avtomobillarga TXK va Tni boshqarish va tashkil qilishni nazorat tizimi.	35
5- mavzu	Zamonaviy avtotransport korxonalari texnika xizmatining tarkiblari,vazifalari va xodimlari.	37
5.1.	Zamonaviy avtotransport korxonalari uyushmalari, xissadorlik jamiyatlari resurslari va xodimlari.	37
5.2.	Texnik xizmat xodimlari tarkibini umumiy tasnifi, qo'nimligi.	46
5.3.	Mutaxassislariga bo'lgan asosiy talablar va ular bilan korxonalarni ta'minlanganligi.	49
6- mavzu	Ishlab chiqarishni boshqarishda qaror qabul qilish usullari va tasnifi.	52
6.1.	Qaror qabul qilish jarayoni, usullari va tasnifi	52
6.2.	Qaror qabul qilishda mutaxassislar fikrini integratsiyasi.	53
6.3.	Aprior ranjirlash uslubi	55
7- mavzu	Servis korxonalarida xizmatni tashkil qilish.	58
7.1.	Servis korxonalarida xizmatni tashkil qilish.	59
7.2.	Servis korxonalarining farqlanish jihatlari.	62
7.3.	Buyuritmalarini qabul qilish,avtosalonlarni tayyorlash,	62

	buyuritmalarini joylashtirish jihatlari	
8- mavzu	Servis korxonalarida xizmatni sertifikatlash.	64
8.1.	Mahsulot va xizmatni sertifikatlash.	64
8.2.	Sertifikatlash sxemasi va muddatlari, majburiy sertifikatlanadigan xizmatlar va buyum nomlari.	65
8.3.	Xizmatlarni sertifikatlash tartibi, xizmat va buyumlarni sertifikatlashda sinov laboratoriyalarining o'rni	66
9- mavzu	Servis korxonalarida bajariladigan xizmat ko'rsatish ishlarining sifatini ta'minlash.	67
9.1.	Xizmatni mijozga etkazish jadalligi va ishni bajarish vaqti.	67
9.2.	Buyum va xizmat sifatini kafolatlash, kam xarajat bo'yicha liderlik bo'lish.	72
9.3.	Servis tizimlarining uzluksiz ishlashini ta'minlash	73
10- mavzu	Texnik tizimlarni axborot bilan ta'minlash va ularni boshqarishda qo'llaniladigan xujjatlar va ularlarni yuritish.	77
10.1.	Axborot turlarini to'plash usullari.	77
10.2.	Axborot to'plash manbalari va ularlarga qoyiladigan talablar.	79
10.3.	ATKlarda texnika xizmatida qo'llaniladigan xujjatlar ularni turlari va rasmiylashtirish tartibi.	80
11- mavzu	Qarorni ishlab chiqishda va holatlarni baholashda Delfi, so'rov, intervyu usullarini va o'xshatishli (imitatsiya) modellashtirish va ishbilarmonlar o'yinini qo'llash	82
11.1.	Delfi usuli – integratsion muolaja	82
11.2.	Uzatishli modellashtirishni qo'llash shart-sharoitlari	84
11.3.	Model, o'xshatish tushinchalari.	85
11.4.	Ishbilarmonlar o'yini.	85
12- mavzu	Texnik tizimlar bakalavri, muhandisi va magistirining ishbilarmonlik xususiyatlari.	86
12.1.	Transport vositalarini ekspluatatsiyasi yo'nalishi bakalavriga umumiy talablar.	86
12.2.	Texnik tizimlar magistirining ishbilarmonlik xususiyatlari.	89
12.3.	Texnik muhandisiga talablar	90
13- mavzu	Boshqarishni texnik vositalari	92
13.1.	Boshqarishni texnik vositalari kompleksiga qo'yilgan talablar.	92
13.2.	Ishlab chiqarishni tezkor boshqarish bo'limi xodimlari bilan texnik vositalar orasidagi o'zaro bog'lanishni tashkil etish.	94
13.3.	Qog'oz texnologiyalar va identifikatsiya vositalari.	95
13.4.	Aloqa va nazorat texnik vositalari.	96
	Foydalanilgan adabiyotlar	99

KIRISH

O'zbekiston Respublikasi "Ta'lim to'g'risida"gi Qonuni va Kadrlar tayyorlash milliy dasturining qabul qilinishni mamlikatimiz ta'lim tizimining tubdan isloh qilishning asosiy maqsadi, vazifasi va yo'nalishlarini belgilab beradi. Bu tarixiy xujjatlarning bosqichma-bosqich amalga oshirishning kadrlar tayyorlash sifatiga ijobiy ta'sir etayotganligini bevosita ishtirokchisi va guvohi bo'lib turibmiz. Xususan, Kadrlar tayyorlash milliy Dasturining ikkinchi bosqichi-sifat bosqichi deb qabul qilingan. Kadrlar tayyorlash sifatini esa, o'quv mashg'ulotlarning barcha shakllarini to'g'ri rejalashtirish va sifatini esa, o'quv mashg'ulotlarning barcha shakllarini to'g'ri rejalashtirish va sifatli o'tkazish bilan chambarchas bog'liqdir. Texnik tizimlarni boshqarish fanining didaktik maqsadi va vazifalari avtomobil transportidagi texnik tizimlarni boshqarish fani obekti barcha turdagi avtokorxonalar undagi texnik tizimlarni boshqarishni rivojlantirishdan iborat. Xozirgi kunda texnik tizimlarni boshqarishda bozor talabi bilan integratsiyalangan holatda boshqarishni talab etmoqda. Bu fan texnik tizimlarni rivojlantirish, ularni boshqarish samaradorligini oshirish uchun tadqiqot olib boradi.

Texnik tizimlarni boshqarish fani texnik ekspluatatsiyaning samaradorligini oshirish muammosi (masalasi) unga dasturiy maqsadli yondoshuv nuqtai nazaridan qaraladi. Muammoga bundau yondoshuv avtomobillar texnik ekspluatatsiyasining samaradorligiga ta'sir qiluvchi barcha omillarni miqdoriy jihatidan baholashni talab qiladi ya'ni boshqaruvning turli darajalarda, mavjud muqobil variantlar, sharoitlar va resurs cheklanishlarida erishilgan ko'rsatkichlarni hisobga olgan holda asoslangan muhandislik echimlarni qabul qilishni talab qiladi.

Bir ko'rsatkichlarning ikkinchi, uchinchi va keyingi bosqichlarda hal qilinuvchi boshqarish mexanizmlari (maqsadlar, qonunlar, nazariyalar., vazifalar, tamoyillar, andozalar, usullar), boshqaruvchi tizimlar (statikada: boshqarishning tashkiliy tuzilishi-boshqarish organlari, kadrlar boshqaruvi, texnika; harakatda boshqaruv jarayonlari va boshqarish tizimini takomillashtirish), boshqaruvchi obektlarni tabiati, axborot almashish va xokazolar borki, ulardan kelib chiqib, zamonaviy bozor iqtisodiyotidagi ishlab chiqarish munosabatini yaratish, tashkilot va korxonalar iqtisodiyotini o'sishini ta'minlovchi ko'rsatma va tavsiyalar berish tadbirkorlik faoliyatida baho siyosatini o'rnatish oson muammo emas.

Fanda avtotransport va texnika xizmati ko'rsatish korxonalari bo'g'inlari jamoasi ishiga bog'lik bo'lgan va bog'lik bo'lmagan texnik, texnologik, tashkiliy, iqtisodiy ko'rsatkichlarni darajasini aniqlash korxona ichidagi va tashqarisidagi holatlar, korxona bo'g'inlari orasidagi o'zaro bog'liqliklar, korxona rahbari va menejerlarining boshqarish yechimini qabul qilishi kabi xodisalar, munosabatlar jarayonlar, tizimlar obekt bo'lib xizmat etsa ularning xususiyatlari bilan bog'lik xolda yechilishi usul nuqtai nazaridan o'rganiladi.

Texnik tizimlarni boshqarish faninig usuliga bozor munosabati taraqqiyotidan, jamiyat hodisalaridan, menejment fanidan kelib chiqadigan talablar asos qilib olinadi. Ularga binoan Texnik tizimlarni boshqarish tining uslublari yaratiladi.

O'rganayotgan fan boshqarish jarayonini tashkil etishni umumiy muammosini tahlil qilishga asosiy etibor qaratilgan.

Bo'limda avtotransport va aholi avtomobillariga texnik xizmat ko'rsatish korxonalarida: boshqarishning yuqori bosqichida har xil mulkchilik sharoitida, transport tarmog'ida, texnik xizmat ko'rsatish sohasida boshqarish jarayonini tashkil etishning nazariy asoslari ko'riladi.

Texnik tizimlarni boshqarish fanida ko'riladigan masalalar: texnik tizimlarni boshqarish fanining predmeti, vazifasi va manbaalari; texnik tizimlari va ularni boshqarish uslublari haqida tushincha; texnik tizimlarining ishlab chiqarish tarkiblari va ularga ta'sir etuvchi omillar; texnik xizmatni boshqarishni tashkil qilish shakli va usullari; zamonaviy avtotransport korxonalari texnika xizmatining tarkiblari, vazifalari va xodimlari; ishlab chiqarishni boshqarishda qaror qabul qilish usullari va tasnifi; texnik tizimlarni axborot bilan ta'minlash va ularni boshqarishda qo'llaniladigan xujjatlar va ularlarni yuritish; qarorni ishlab chiqarishda va holatlarni baholashda Delfi, so'rov, intervyu usullarini va o'xshatishli (imitatsiya) modellash va ishbilarmonlik o'yinini qo'llash; texnik tizimlar bakalavri, muhandisi va magistrlarining ishbilarmonlik xususiyatlari; boshqarishni texnik vositalari va boshqarish jarayonining texnik tizimlar bilan birgalikda tizim sifatida funktsiyalarini ko'rib chiqadi. Bu maruzalar kursi yer usti transport tizimlari va ularning ekspluatatsiyasi (avtotransport) yo'nalishi talabalariga mo'ljallangan bo'lib namunaviy va ishchi dasturlari asosida ishlab chiqilgan.

1-Mavzu: Texnik tizimlarni boshqarish faninig predmeti, vazifasi va manbaalari.

REJA:

- 1.1. Respublikada texnik tizimlarni boshqarish taraqqiyoti bilan bog'liq qarorlar.
- 1.2. Texnik tizimlarni boshqarish faninig asosiy maqsadi va vazifalari.
- 1.3. Avtomobil transportini boshqarishni hozirgi davrdagi holati va taraqqiyoti

1.1. Respublikada texnik tizimlarni boshqarish taraqqiyoti bilan bog'liq qarorlar.

Texnik tizimlarni tarkibiga: barcha turdagi xarakatdagi tarkiblar(yuk va yo'lochi tashish avtotransportlari) texnik vositalar (dastgoxlar , jixozlar) axborot kommunikatsiya vositalari (kom'pyuterlar,jipreslar) va boshqa tashish va TXK va Tda qatnashadigan texnik va texnologik vositalar va ularda ishlovchi xoydovchilar, avtochilangarlar, uchastka ustalari, tsex xodimlari kiradi.

Texnik tizimlarni boshqarish fanini xususiy tushinchasi shundan iboratki: tizim qatnashchilarini raqobatbardoshligini oshirish , ularni tuzilishini yuk va yo'lochilar tashish bozoridagi rivojlanishini taminlash,tashish TXK va T tannarxini qisqartirishdan iborat. Texnik tizimlar tarkibidagi qatnashchilarni istemol me'yorlari pogressiv bo'lgan tejami texik vositalar salmog'ini oshirish, tizim elimentlarini imkon qadar bir-biriga tasirinini kamaytirish va har bir elementlarni bir-biriga matevatsiya asosida bilashishini ta'minlashdan iborat.

Boshqarish, tizm(avtomobil, tsex, korxona yoki tarmoq) holati haqidagi axborot asosida aniq maqsadga yo'naltirilgan harakatlar qilib tizimni dastlabki holatdan belgilangan holatga o'tkazadigan jarayonni ifodalaydi.

Boshqarish har qanday tavsifli masalalar yoki har qanday tizimlar uchun turli kombinatsiyalarda qo'llaniladigan ma'lum ketma-ketlikdagi xarakat yoki texnologiyani o'z ichiga oladi.

1.Tizm yoki kichik tizm(soha, ATK, tsex,ustaxona, birigada)ni boshqarish oldida turgan maqsadini aniqlash.

Qabul qilingan qarorini oqibati bo'lgan, ma'lum harakatlar evaziga erishilgan tizimni kelgusida egallash mumkin bo'lgan holati uning maqsadidir.

Tanlanayotgan vositalar ko'p hollarda maqsad va masalalarni to'g'ri aniqlash bilan bog'liq, shu bilan birga kichik tizimning maqsadi yuqoriroq darajali tizim maqsadi bilan bog'langan bo'lishi kerak.

ATKdagi har bir ustaxona yoki tsexning vazifasi shunday aniqlanishi kerakki, toki soni va nomenklaturasi bo'yicha belgilangan(tashqi jarayon uchun zarur bo'lgan) avtomobillarning texnik sozligi ta'minlansin. Demak, masadni qo'yish va uni amalga oshirish dastur-maqsadli yondoshish doirasida ko'rilishi kerak.

2. .Tizmga ta'sir etuvchi, tizim holati haqidagi va tashqi omillar haqidagi axborotlarni olish: tadbirlar ishlab chiqishda, masalan, texnik tayyorlik koeffitsientini oshirishda tashish jarayonini ta'minlash uchun, avtomobillarning ekspluatatsiyasiga ishonchliligi, ish vaqtida bekor turib qolishga olib keladigan ehg ko'p uchraydigan buzilishlar va sabablar haqidagi va shunga o'xshash ma'lumotlar

xizmat qiladi. Bu holda mijozlardan tushgan talablar, ekspluatatsiyasiga sharoitlari, moddiy-texnik ta'minotini tashkil etish va boshqalar tashqi omillarga kiradi.

3. Axborotni qayta ishlash, uning aniqligi, to'liqligini, ishonchliligini baholash.

4. Axborotni tahlil qilish, zarur bo'lganda kerakli axborotni to'plash, uni ekspertiza qilish.

5. Tizm maqsadi, olingan va ishlangan axborotga muvofiq boshqarish qarorlarini qabul qilish.

Boshqarish qarorini qabul qilish deb-tizm holatini jiddiy o'zgartiradigan, rivojlanishning bir necha yollaridan birini, belgilangan mezonlar asosida tanlash tushiniladi.

Masalan, TXK va Tme'yorlari va tizimini takomillashtirish, xodimlarni malakasini oshirish, ishlab chiqarish texnika bazasini yaxshilash va boshqa tadbirlar natijasida parkning ishlash qobiliyatini o'zgartirish mumkin.

6. Qarorga, ijrochini shaxsiy ma'suliyatini va bosqichma-bosqich sifatli va miqdoriy nazoratni ta'minlaydigan, aniq, maqbul me'yoriy shakil berish.

7. Qarorni ijrochiga etkazish.

Bu bosqichda, qabul qilinayotgan qarorni mohiyatini tushinishni ta'minlaydigan va uning(mazmunini, bajarish muddatlarini va boshqalarni) ikki xil izohlanishni istisno qiladigan uzatish shakli muhim bo'ladi.

8. Boshqarish qarorlarini, masalan, ishlab chiqarish bazasini qurish; yangi xizmat turlarini o'zlashtirish; ta'mirlash ishchilarning moddiy va ma'naviy rag'batlantirishning yangi tizimini tadbiq etish; avtomobilning ta'mirlashga yoki ro'yxatdan o'chirishga yuborish va.x.k.

9. Boshqaruvchi xarakatlarga javoban tizim beradigan yangi axborotlarni olish tizm belgilagan maqsadlarga, tayinlangan vaqtda to'liq erishsa boshqarish optimal bo'ladi.

Agar tizm holati yomonlashsa, demak boshqarish nomaqbul bo'ladi. Agar tizm holati yaxshilansa, ammo maqsadga to'liq erishilmasa ham boshqarishmaqbul hisoblanaveradi va 10-chi bosqish boshlanadi; maqsadlarga olib kelmagan sabablar tahlil qilinadi, zarur bo'lsa, maqsadlar va ularga erishish usullari to'g'rilanadi.

Fanda asosan avtotransport korxonalari faoliyatidagi texnik boshqaruv tizimi asos qilib olingan

Korxona faoliyati elementlarini hisobga olish, iqtisodiy tahlil qilishning ishlab chiqarish yoki xizmat ko'rsatish jarayonini tezkor va strategik boshqarish kabilarni yoritishga e'tibor berilgan.

Fanning korxona menejmentidagi o'zaro aloqalari va umumiy boshqarishdagi muammolarni atroflicha yoritishdan iborat. Har bir korxona o'ziga xos, o'z maqsad va ahamiyati bor, o'zining masala va muammolarini o'zi yechadi.

1.2. Texnik tizimlarni boshqarish faninig asosiy maqsadi va vazifalari.

Texnk tizimlarni boshqarish fanining predmeti - texnk tizimlarni inson tomonidan samarali me'yor va me'yorlashlar bilan, mavjud qonun va tartiblar asosida, xavfsizlik talablariga riya qilgan holda, texnikadan foydalanish darajasini ko'tarib brogan holda ,u bilan bajariladigan boshqaruv jarayonlarini kadrlar salohiyatidan samarali foydalanish usullari, bajariladigan ish tartiblari fanning predmeti hisoblanadi.

Korxona bo'g'inlari va bo'linmalarining ishlab chiqarish-xo'jalik faoliyati natijalari umumiy iqtisodiy ko'rsatkichlarida ifodalanadi.

Bu ko'rsatkichlar darajasi tsex, kism, bo'lim, bo'linmalar jamoasi ishiga bog'lik bo'lgan va bog'lik bo'lmagan bir qancha texnik, texnologik, ijtimoiy, tashkiliy, iqtisodiy omillarning ta'siri bilan belgilanadi; ana shu omillar birinchi navbatda iqtisodiy tahlil predmeti hisoblanadi.

Texnk tizimlarni boshqarish fanining maqsadi- tayyorlanadigan mutahassisga texnik tizimlarni boshqarish jarayonidagi elementlarni o'zaro bog'lanishlarini reglamentligini ta'minlash, boshqaruv buyrugini ta'sirchanligini va boshqaruv sifatini oshirish bo'yicha ilmiy tadqiqotlar o'tkazish pravord natiga boshqaruv xarajatlarini qisqartirish bilan bozor inijliklarini tezkor bartaraf qilishdan iborat. Shunigdek texnik tizimlarni boshqarishni ilg'or zamonaviy uslublarni o'rgatish, fanga va o'z kasbiga qiziqishini orttirishni ko'zda tutadi.

Tizimni harakatni ta'milovchi kuch bu boshqarishdir. Menejmentning (boshqarishning) xozirgi usullari, ayniqsa bozor iqtisodiyotiga o'tish davrida, iqtisodiy tahlil oldiga ishlab chiqarish (xizmat ko'rsatish)dagi sifat o'zgarishlarini o'rganishga va ularning miqdor baholarini aniqlashga qaratilgan vazifalarini qo'yadi va ishlab chiqarishdagi foydalanilmayotgan imkoniyatlarni aniqlash, belgilangan ko'rsatkichlar, topshiriq va me'yorlardan chetga chiqish sabablarini ochish, qoniqarsiz ish olib borayotgan bo'lim va bo'linmalarni sabablarini aniqlash muhim va kerakli hisoblanadi. Iqtisodiy tahlil oldida turgan har qanday vazifa, tsex, qismning ishlab chiqarish xo'jalik faoliyati o'zaro bir-biri bilan bog'langan texnik iqtisodiy va ishlab chiqarish – texnik ko'rsatkichlari bilan tavsiflanadi. Ijtimoiy va ishlab chiqarish munosabatlari o'rtasidagi sabab-oqibat bog'lanishlari aniqlanadi, dalillar umumlashtirilib, qonun qoidalar darajasiga keltiriladi ya'ni tamoyili aniqlanadi. Iqtisodiy dalillar birinchidan, umumlashtirish uchun axborot xizmatini o'taydi; ikkinchidan, ular nazariyani tekshirish uchun asos bo'lib xizmat qiladi. **Texnk tizimlarga** ta'sir etuvchi omillar, manbalar, imkoniyatlar, sharoitlar, vokealar, xodisalar ko'p bo'lgani uchun ulardan asosiylarini ajratishda iqtisodiyotning tahlil usullaridan foydalaniladi.

Ular: - abstraktsiyalash usuli

- deduktiv usul

- induktiv usul

Dalillarni tartibga keltirish bilan ma'lum tizimga solib xulosaga kelish abstraktsiyalash usulidir. Abstraktsiyalash – bu iqtisodiyotning ilmiy andozasini yaratishdir.

Deduktiv usulida nazariyadan iqtisodiy dalillar tahliliga o'tiladi. Bunda olga surilgan g'oyalar, xulosalar qaytadan dalillar asosida tekshirilib ko'riladi, umumiy holatlar, qonunlar va tushunchalardan xususiy va yakka xollarga o'tish bilan aniqlanadi.

Induktiv usulida empirik bilimdan abstraktsiyaga o'tiladi, nazariy xulosalar chiqariladi, sungra ulardan iqtisodiy siyosatga o'tishda foydalaniladi. Bu usulda xususiy xollar umumiy holatlarga o'tish bilan aniqlanadi, ya'ni dastlabki kuzatuvlar va tajribalar umumlashtirilib va ularning natijalari tahlil qilinib umumiy holatlar belgilanadi. Induktiv usul iqtisodiy tahlilga ko'prok mos keladi: Imkoniyatlarni aniqlashda; me'yorlarning chetga chiqish sabablarini yechishda; ayrim bo'lim va bo'linmalarda ishning konikarsiz bajarilishini aniqlashda ATK va AATXKKlari bo'lim va bo'linmalarining faoliyatini tahlil etishda, asosan induktiv usul, ya'ni quyi ishlab chiqarish yoki xizmat ko'rsatish pogonasini tahlil qilishdan boshlanib, yuqori pogonasigacha o'rganiladi.

Ba'zi bir holatlarda farmonlar, qonunlar, bo'yruklarni bajarish uchun korxona tizimida ham deduktiv usul qo'llanilishi mumkin, ya'ni yuqoridagi axvollar aniqlanadi, oldinda turgan maqsad va muammoga asosan quyi pogonalar tahlil etiladi va boshqaruv yechimlari qabul qilinadi. Iqtisodiy tahlilda esa ko'prok tizimda ishlab chiqarish-xo'jalik ko'rsatkichlari atroflicha aniqlanadi.

Masalan; Mehnat unumdorligining o'sishi ishlab chiqarish xajmini ko'paytirishning hal kiluvchi omili hisoblanadi. Uskunalar va jarayonlarning texnik va texnologik parametrlari yaxshilanishi tufayli ishlab chiqarish xajmining ko'payishi o'z navbatida Mehnat unumdorligi darajasiga va ishlab chiqarish xajmiga bog'liq.

Iqtisodiy tahlil qilishda asosiy manba bo'lib tsex va uchastkalar faoliyatining tezkor hisobga olish va hisobot ma'lumotlari xizmat qiladi. Tezkor hisobga olish va hisobot asosiy ishlab chiqarish ko'rsatkichlarini bajarganlik darajasi xaqida kunlik va smenalik bildirgichlardan, ishbay ishchilarning ish me'yorini bajarganligi xaqidagi hisobotlaridan va boshqa tezkor xujjatlardan iborat bo'ladi.

Avtomobillarga firma usulida xizmat ko'rsatishni tashkil etish yo'llari, Bularni tashkilashtirish jarayonida yoki harat boshlanishi oldidan yoki kichik iqtisodiy muammolari hal qilish bilan bog'lik bo'lgan muhandislik masalalariga muqobilona yondashish asosida tajriba, hisoblash va kompyuter texnologiyasidan foydalanib o'qitish va yetkazishdir.

Tarmoqda ish sharoiti bilan bog'lik bo'lgan davlat qonunlari, texnik – texnologik va loyihalash me'yoriy xujjatlar hamda firmalar ish usullari bilan tanishtirish, sistemali tahlilning dasturiy maqsad va oldindan baholash usullarini o'zlashtirish, ishlab chiqarishdagi qarama-qarshiliklar, kamchiliklarni ko'ra bilish, odamlar bilan hamkorlikda ishlashni o'rgatish.

Texnik tizimlarni boshqarish fanining vazifalari :

1. Avtomobil transportining harakatdagi tarkibini, texnik ekspluatatsiyasi bo'yicha boshqarma, region, birlashma va korxonalar ni texnik siyosatini aniqlash. Texnik siyosat mavjud xo'jalik mexanizmi va amaldagi qonunlar, saroylar va avtomobillarning ishlash qobilyatini ta'minlash rejali-ogoxlantirish tizimi tamoyillari, ushbu tarmoqning ish tajribasi, holati vauning taraqqiyoti istiqbollari,

mavjud resurslar va cheklanishlar hamda bajarilgan ilmiy-tadqiqot ishlar asosida shakllanadi.

Texnik siyosat avtomobil va saroining ishlash qobiliyatining talab etilayotgan darajasi, harakat xavfsizligi, ekologik va resurslarni tejash yollarining rivojlanishini ta'minlab turishi kerak. Texnik siyosat-ilg'or me'yoriy, loyihaviy va texnologik hujjatlar, tizim, tarmoq, regional va mahalliy dasturlar, avtokorxonalarining rentabelligi va xo'jalik hisobini ko'zda tutuvchi xo'jalik mexanizmi va qonuniyatlar orqali amalga oshiriladi.

2. Texnik siyosatni amalga oshirishni ta'minlovchi, maqsadlarni, me'yoriy texnologik va loyiha hujjatlarini ishlab chiqish va ijrochiga etkazish.

3. Avtomobil transporti harakatdagi tarkibni saqlash, ta'mirlash va texnik xizmat ko'rsatishni boshqarish, tashkil etish, rejalashtirish. Ekispluatatsiya sharoitini hisobga olgan holda me'yorlarini resursli va tezkor to'g'rilash.

4. Ishlab chiqarish texnik bazasini barpo qilish, takomillashtirish, maqbullashtirish va uni qo'llab-quvvatlash, qayta qurish va texnik qayta qurollash, TXK, T saqlash va yonilg'iquyishni mexanizatsiyalash, pobotlashtirish bo'yicha tadbirlar o'tkazish.

5. Moddiy-texnik ta'minot va extiyot qismlar, ekispluatatsiya materiallari, texnologik jixozlar saqlashini tashkil etish.

6. Reurslarning hamma turlarini va birinchi navbatda, mehnat va yonilg'i-energetik, hamda kapital sariflarni tejash bo'yicha tadbirlar ishlab chiqish.

7. Ishlab chiqarish zahiralarini, texnologik jihozlarni, ishlab chiqarish texnik bazasini, avtomobil transporti harakatdagi tarkibning texnik holatini tahlil qilish.

8. Ishlab chiqarish-texnik bazasi elementlarini, texnologik va boshqa jihozlarni, harakatdagi tarkibga TXK va Tni ichki xo'jalik hisobiga o'tkazish.

9. Avtomobil saroining yoshi bo'yicha tarkibini boshqarish, texnologik jixozlarni va avtomobillarni ro'yxatdan chiqarish va ta'minlash rejasini tuzish.

Avtomobillardan ularning konstruksiyasi, texnik holati va, ekispluatatsiya sharoitini hisobga olgan holda foydalanish bo'yicha tavsiyalar ishlab chiqish.

1.3. Avtomobil transportini boshqarishni hozirgi davrdagi holati va taraqqiyoti

Bu tizim muntazam rivojlanishda takomillashishdadir. Demak transport korxonalarining hodim yoki kadrlariga samarali ta'sir etib, oldilariga qo'yilgan maqsadlariga erishtirish korxona rahbari (egasi) dan bo'lim va bo'linmalar menejerlaridan har bir bo'g'in ijrochilaridan atroflicha yetuklik har davrning, fasilning muhitning haroratini idrok qilgan xolda hozir javobgarlik talab qilinadi. Har xudud, jamoa, jamiyat, tabiat, xattoki har bir individning o'ziga xos qoidalari, tamoyillari, qonunlari, nazariya va bilimlari tinimsiz o'rganib, o'zgarib turadi. Avtotransport va TXK korxonalarini, fuqarolarning, davlatning mulkiga asoslangan. Qo'shma korxona uning huquqiy shaxs huquqidan va Mehnat resurslaridan foydalanadigan mutaxassislarining mol-mulkini birlashtirish asosida barpo etiladi. Bajariladigan maqsadlarga ko'ra avtotransport korxonasi avtomobilga xizmat ko'rsatuvchi va avtomobilni ta'mirlovchi korxonalar turiga bo'linadi:

1. Bajaradigan ish turiga karab – yuk, yo'lovchi tashiydigan, aralash, maxsus, shahardagi, shahardan tashkaridagi, shahar atrofi, mahalliy, shaharlararo, xalqaro avtomobil transporti korxonasi.
2. Tavsiya maqsadi va ishlab chiqarish xo'jalik faoliyatiga karab – umumiy foydalanish ATK, vazirliklar va idoralarga tegishli korxonalari.

Avtomobillashtirish jarayoni avtomobillar saroyining ko'payishi bilangina chegaralanmay, balki ko'chalarning avtomobillarni o'tkaza olishi qobiliyatini oshirish zarurligini, yo'l ko'rilishi va ularning qulayligi, to'xtab turish va saqlash joylarini tashkil etish, avtomobil extiyot qismlar sotish bo'yicha savdo korxonalari, harakat xavsizligi va atrof muhitni muxofaza qilishni ta'minlash, aholi avtomobillariga TXK korxonalari, omborxonalar, avtomobillarga yonilgi quyish shaxobchalari va boshqa korxonalar kabilarni qamrab oladi.

Tashkil qilish va boshqarish uslublarini doimiy yuksaltirishni muximligi zamonaviy ishlab chiqarishni tez o'suvchi mashtabi va murakkabligi bilan aniqlanadi. Xozirgi vaqtda avtotransport korxonalardagi avtomobillar soni 300, 500 tadan 1000 tagacha. Bu korxonalarni xarakatdagi tarkibga TXK va Tni ta'minlovchi MTX xodimlarini boshqarilishi qiyin bo'lmoqda, ular mexnat unumdorligiga va xarakatdagi tarkibni texnik soz xolatda ushlab turish sarflariga yomon ta'sir ko'rsatadi.

Amaliyot shuni ko'rsatadiki, shunday korxonalardagi ishlab chiqarish resurslari (ishlab chiqarish maydonlari, jixozlar va asboblar, extiyot qismlar va materiallar, ishlab chiqarish ishchilari) mavjud ishlab chiqarishni tashkil etish va boshqarish uslublarida etarli bo'lmagan samaradorlik bilan ishlatilmoqda. Bu xarakatdagi tarkibni texnik tayyorgarligini pasayishiga mexnat va material sarflarini usishiga olib keladi.

ATKlarda TXK va T jarayonlarini boshqarishni tashkilliy tarkibi bilan MTX ni xamma zvenolari brigadirdan boshlab bosh muxandisgacha shug'ullanadi. Bunda xar xil chindagi raxbarlarni vazifalarini qaytarilishi, burchlarni aniq chegaralanmaganligi, ma'lumot xajmini aniqmasligi, boshqaruv xodimini tengsiz va samarasiz yuklanishini keltirib chiqaradi, mayda masalalarni echish uchun raxbarlar e'tiborini qaratadi, bular ishchilarni ish vaqtini unumsiz foydalanishiga olib keladi.

Misol, tadqiqot ma'lumotlari bo'yicha ta'mirlash ishchilarni unumsiz sarflari va vaqt yo'qotishlari ishchi vaqti fondini o'rtacha 45% ni tashkil qiladi, shundan 15 % ga yaqin vaqt asbob va jixozlarni unumsiz ishlatilishiga sarflanadi, 7 % extiyot qismlar va materiallar olishga xamda xujjatlarni rasmiylashtirishga sarflanadi, 25 %ga yaqin vaqt ishlab chiqarish bo'limlarini va aloxida bajaruvchilarni ishni rejalashtirish va nazorat qilishni yo'qligi tufayli yo'qotiladi. Material resurslarni noto'g'ri ishlatish avtomobillarni ishlab chiqarish postlari, bajaruvchilar, xamda extiyot qismlarni va materiallarni kutish bo'yicha markazlashgan navbatlarni sozlanmaganligi tufayli sodir buladi.

Xar kuni ATKda turib qolayotgan 25 % gacha avtomobillar ishlab chiqarishni tashkil qilish va boshqarish masalalarini xal etish bilan ishga chiqishlari mumkin. Misol, qo'shimcha mexnat va vosita sarfisiz xizmat ko'rsatishni ratsional navbatini tashkil qilish bilan.

SHunday xolatlarini asosiy sabablaridan biri qo'llanib kelinayotgan boshqarish uslublari va katta ishlab chiqarishda talabni o'sishi orasidagi qarama-qarshilikni paydo bo'lishidir. Bu ATKda xarakatdagi tarkibga TXK va T jarayonini yangi, mukammal boshqarish uslubini qo'llashni talab qiladi.

Takrorlash uchun savollar.

- 1.Fanni o'rganishdan maqsad nima?
- 2.O'zbekiston Respublikasida avtotransportni rivojlanishi to'g'risida nimalarni bilasiz?
- 3.Texnik tizimlarni tarkibiga nimalar kiradi?
- 4.Texnik tizimlarni boshqarish fanini xususiy tushinchasi nima?
- 5.Texnik tizimlarni boshqarish fanining predmeti nima?
- 6.Texnik tizimlarni boshqarish fanining maqsadi?
- 7 Avtokorxonalarni, texnik xizmat ko'rsatish korxonalarini texnik sohasi qanday boshqariladi?
- 8.Avtokorxona va texnik xizmat ko'rsatish korxonalarini iqtisodiy sohasini boshqarishda nimalarni bilasiz?
- 9.Texnik tizimlarni boshqarish fanining vazifalarini sanab bering?
- 10.Korxona iqtisodiyotini tahlil qilish usullarini sanab o'ting?
11. Avtomobil transportini boshqarishni hozirgi davrdagi qolati qanday?

Tayanch iboralari.

1. Strategik boshqarish.Qonun, me'yoriy hujjat.Boshqarish, tizim reaktivli va maqsadli

Asosiy darslik va o'quv qo'llanmalar

- 1.Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. Qayta ishlangan va to'ldirilgan ruscha 4-nashrdan (prof. Kuznetsov E.S. taxriri ostida. M.: Nauka 2004 y.-535 b.) tarjima prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2006.-670 b.
2. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. O'zRO va O'MTV avtotransport Oliy o'quv yurtlari talabalari uchun darslik sifatida tavsiya etgan. Prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2008.-560 b.
- 3.Barovskiy Yu. I. va boshqalar. Avtomobillarning tuzilishi, texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash.- Toshkent,Mehnat,2001-503b.
- 4.Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskimi sistemami. -M: MADI, 2001g.
- 5.Texnicheskaya ekspluatatsiya avtomobiley. Uchebnik dlya VUZov. Pod red E.S.Kuznetsova. -M. :Nauka, 2004 g.
6. Sidiqnazarov Q.M. Qodirshaev T., Magdiev Sh.P. Avtomobillar servisi axborotnomasi. -Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2011.-495 b.
- 7.Avtotransport vositalari servisi. 1 va 2 qismlar. Prof.M.A.Ikromov taxriri ostida. Toshkent, Alisher Navoiy nomidagi O'zbekiston milliy kutubxonasi nashriyoti, 2011y.

Qo'shimcha

1. Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskoy ekspluatatsiey avtomobiley sistemami. – M: MADI, 1990g.
2. “ O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti harakat tarkibiga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash to'g'risidagi Nizom” – Toshkent, 1999.
- 4 Valijonov.R., Qabulov O. Menejment asoslari.- Toshkent, 1997..
5. Махмудов Н, ва бошқалар. Ўзбек тилида иш юритиш.-Тошкент 1990й.

2-Mavzu Texnik tizimlari va ularni boshqarish uslublari haqida tushincha Reja

- 2.1. Katta tizimlarni asosiy xossalari va tasnifi.
- 2.2. Tizim va uning tarkibidagi aloqalari haqida tushuncha
- 2.3. Texnik tizimlar taraqqiyotiga bog'liq xukumat qaror va qonunlari.
- 2.4. Boshqarish haqida tushincha.

2.1. Katta tizimlarni asosiy xossalari va tasnifi.

Boshqarishning ikki qutbli uslubi mavjud; reaktivli va maqsadli. Reaktiv uslubda rejalashtirish jarayonida yoki harakat boshlanishi oldidan yoki amalga oshiriladi, qarorlar duch kelgan yollar bilan va oqibatlar chuqur tahlil qilinmasdan qabul qilinadi va joriy vaqtlarga bergan reaksiyasidan iborat bo'lib qoladi.

Boshqarish usulini maqsadli yoki dastur- maqsadli mohiyati tizimning oxirgi maqsadini aniqlash va maqsadga erishish uchun kichik tizim faoliyatini hamma ko'rinishlarni dastur shaklida birlashtirishdan iboratdir. Dastur- bu, qo'yilgan maqsadga erishishni ta'minlovchi vaqt va makonda ugallangan tadbirlar majmuasidir.

Dastur maqsadni resurslar bilan bog'laydi, ya'ni natijada yoki yakuniy (maqsadli) mahsulotga aylantirish uchun kerak bo'ladi har bir bosqichdagi zarur resurslar miqdorini aniqlaydi. Shunday qilib, dasturda maqsadni vazifalarning umumiylik belgilarga ko'ra birlashtirilgan materiallar, vositalar, xodimlar va faoliyat turlarini majmui keltiriladi.

Dasturning samaradorligi deganda qat'iy muddatlarda sarflanadigan umumiy resurslarni minimallashtirish yoki belgilangan resurslar bilan jamiyat etiyojlarini qondirish ma'lum darajaga etkazish muddatlarini eng kam darajaga keltirish tusniniladi.

Katta miqyosli va uzoq davom etadigan federal, tarmoq yoki xududiy harakatlar uchun „dastur“ terminini qo'llash maqsadga muvofiq. Korxona miqyosida „tadbir“ va „amal“ (operatsiya) terminlari ko'proq tarqalgan va ularni dastur-maqsadli yondoshishni qyllagan holda ishlab chiqish va amalga oshirish kerak.

Dastur- maqsadli yondoshish mantiqan quydagicha rejalashtirish va boshqarishni ko'zda tutdi: to'g'rilangan yoki yangi maqsadlar-rejani amalga oshirish-reja (qaror)-resurslar-dasturlar- maqsadlar. Odatda tizim(yoki kichik tizim) bir nechta maqsadlarni ko'zlaydi, ularga turli usullar bilan erishish mumkin. Suning

uchun hamma omillarni yoki, hech bo'lmaganda, qo'yilgan maqsadlarga erishishga yordam beradigan, asosiylarini aniqlash va tizimni oxirgi maqsadiga erishish uchun har bir omilning muhimligini hisobga olgan holda amalga oshirish yoki ular orasida ma'lum ketma-ketlikni o'rnatish muhimdir. Buning uchun maqsadlar daraxti (MD), yani ichki o'zaro aloqalarni va bo'ysinishni ifodalaydigan, maqsadlarning tartibga solingan pog'onalari quriladi.

Avtomobil transporti muxandis-texnika xizmatining har xil mavkelardagi (davlat, region, xujalik, tarmok) asosiy vazifalari umumiy holda quyidagilardan iborat.

1. Tarmok, birlashma va korxonalarning harakatdagi tarkibiga texnik ekspluatatsiyasini ta'minlash bo'yicha texnik siyosatini aniqlash. Texnik siyosat mavjud xo'jalik mexanizmi va qonunchilik asosida tashkil etiladi, ilmiy-texnikaviy rivojlanish dasturi, shu tarmoqni xolati va ish tajribasi, uni rivojlanishini oldindan bilish mavjud resurslar va cheklanishlar xamda bajarilgan ilmiy- tadqiqot ishlar. Texnik siyosat avtomobil saroyini talab qilinadigan darajadagi ishlash qobioiyatini, texnik ekspluatatsiyasini ekologik va resurs tejovchi rivojlanish yo'llarini ta'minlashi lozim.

Texnik siyosat korxonaning uz-uzini ta'minlash va xujalik hisobini kuzda tutadigan xujalik mexanizmi orkali amalga oshiriladi. Bunda tarmok dasturi, progressiv meyoriy, loyixalash va texnologik xujjatlarni ham nazarda tutiladi.

2. Texnik siyosatni amalga oshirish uchun meyoriy-texnologik va loyixa xujjatlarini ishlab chiqarish va bajaruvchilarga etkazish.

3. AT harakatdagi tarkiblariga TXKni, ta'mirlashni va saklashni rejalash, tashkil qilish va boshqarish. Ekspluatatsiya sharoitini xisobga olib resursli va tezkor me'yorlarni to'g'rilash.

4. ICH texnik bazasini takomillashtirish va ratsionallashtirish, uni qayta qurish va texnik qayta jihozlash tadbirlarini ishlab chiqish, TXK va JT ni mexanizatsiyalash va robotlashtirish.

5. Material texnik ta'minot va ekspluatatsion materiallar va texnologik jihozlarni saklashni tashkil qilish.

6. Barcha turdagi resurslarni tejash, 1-o'rinda mehnat va yonilg'i energetik, shuningdek kapital sarflar. Materiallarni yig'ish qayta ishlash va regeneratsiyalash.

7. AT harakatdagi tarkibining, ICH texnik bazasini, texnologik jihozlarning va ICH zahiralarining texnik holatlarini taxlil qilish.

8. Harakatdagi tarkibga, texnologik va boshka jihozlarga, ICH texnik baza elementlariga texnik xizmat ko'rsatish (TXK) va ta'mirlashning (T) ichki xujalik hisobini tashkil qilish.

9. Avtomobillar va texnologik jihozlarni olib kelishni va ro'yxatdan o'chirilishining rejasini tuzish. Avtomobil narxining yoshi bo'yicha tarkibini boshqarish. Ekspluatatsiya sharoitini hisobga olgan holda ularning texnik holatlarini baxolash bilan ularni ishlatish to'g'risida takliflar ishlab chiqish.

10. MTX ni xodimlar bilan ta'minlash, ularning madaniy va maishiy, ishlash sharoitini yaxshilash, xodimlarning moddiy va manaviy rag'batlantirish me'yorlarini takomillashtirish.

11. Korxonani yangi tip va konstruksiyadagi avtomobillarni qabul qilish va ekspluatatsiya qilishga tayyorlash, shuningdek yangi ekspluatatsion materiallar, jihozlar va kompyuterlar.

12. Texnik ekspluatatsiyaning etakchi yutuqlarini (opo't) umumlashtirish tarqatish va joriy qilish.

13. Tashish xizmati bilan ichki xo'jalik hisobini tashkil qilish. Tashish xizmatiga avtomobillarni liniyada to'g'ri texnik ekspluatatsiya qilishini nazorat qilish va ularga talablar qo'yish.

Avtomobillar texnik holatiga xaydovchilar maxoratini ta'sirini o'rganish, ularning malaka oshirishlarini tashkil qilish.

14. Harakatdagi tarkibni takomillashtirish, ekspluatatsion materiallarning sifati, yo'l qurilishi masshtablarining sifati va uni ekspluatatsiya qilish bo'yicha kerakli ishlab chiqarish tarmoqlariga talablar qo'yish. Ekspluatatsion materiallar va zahira qismlar sifatini nazorat qilishni tashkil qilish.

15. Kamyob detallar, materiallar va jihozlarni qayta tiklash va qisman ishlab chiqarish.

16. Ishlab chiqarishda (ICH) (zavodlarda) ishlanmagan ba'zi bir maxsus harakat vositalarini takomillashtirish va qayta jihozlash.

YUqorida aytilganidek, TXK ning asosiy vazifalaridan biri harakatdagi qo'shilmalarning texnik holatini ishga layokatli qilib turishdir.

Ildiz deb ataladigan yagona cho'qqi, bosh maqsadga (oliY darajali maqsad) muvofiq keladi.

Oliy maqsad turli darajadagi maqsadlar orasidagi munosabatni ta'riflovchi, o'zidan quyi turgan maqsadlar bilan chiziqlar (shoxlar) orqali bog'langan.

2.2. Tizm va uning tarkibidagi aloqalari xaqida tushuncha

Tizm deganda o'zaro harakatda bo'lgan va ma'lum yaxlitlikni tashkil qiluvchi elementlar to'plami tushiniladi. Masalan, turli xil murakkablikdan tizimlarga bir qancha agregatlardan tashkil topgan avtomobilni, turli korxonalarni birlashuvi va boshqalar.

Turli darajadagi maqsadlar orasidagi munosabatning ko'rinishlaridan biri r_{km}^i -ni ahamiyatliligi, ya'ni i - darajali k -maqsadga erishish uchun $(i+1)$ darajali m masalani qo'shgan xissasi bo'lishi mumkin. r_{km}^i -uchun quydagi belgilar qabul qilinadi: i - shox chiqadigan maqsad darajasi; k -shox chiqadigan m_i -darajali maqsad cho'qqisining tartib raqami; m -shox kiradigan $(i+1)$ daraja cho'qqisining tartib raqami.

$r_{01}^0=0,5$ tartib raqami M_1^1 ni qo'shgan hissasi 0,5 (50%)ni tashkil etishini bildiradi.

MD kabi model nomuqobil sinifga tegishlidir, chunki quyi darajali maqsadlar yuqori darajali maqsadlarni shakillantirish uchun zarurdir, shuning uchun quyi darajadagi maqsadlar yuqorisiga bo'ysunadi. Demak, bir xil darajadagi

omillar orasida (quyi va yuqoridagidan tashqari) qo'shimcha, munosabatlar, har xil darajadagi omillar orasida esa –bo'ysunish mavjud.

Tizim maqsadi, talablar to'liq qondirilganda yoki qo'yilgan vazifalar amalga oshirilganda, tizim holatini miqdoriy va sifatli tariflaydigan maqsad me'yorlari (MM) bilan ta'riflanadi.

Tizimning mumkin bo'lgan holatini maqsad ko'rsatkichlari (MK)ni, ya'ni vaqtinchalik, resursli yoki boshqa cheklashlar bo'lganda me'yoriy maqsadlarni bajarish darajasini belgilaydi. Bunga texnik tayyorgarlik koeffitsientining rejalashtirilayotgan va amaldagi qiymati, faoliyat ko'rsatayotgan avtotransport korxonasi (ATK)ning (maqsad ko'rsatkichi) ishlab chiqarish bazasini loyihalashdagi (maqsad me'yor) narxi va ishlab chiqarish bazasini amaldagi narxi, TXKning me'yoriy va amaldagi davriyligi xarakterli misollari bo'la oladi. Maqsad va me'yorini maqsad ko'rsatkichiga nisbati maqsadni amalga oshirish darajasini ifodalaydi.

MTX oldida turgan vazifani bajarish uchun u mos resurslar, material-texnika baza va ma'lum tarkib va vazifani boshqarish tizimini ta'minlaydi. YAngi iqtisodiy sharoitda yuqori turuvchi tashkilotlarni (Vazirlik, kontsern, assotsiya va birlashmalar) bosh funktsiyasi quyidagilardan iborat:

Tarmoq va bir gurux korxonalarni rivojlanishiga sotsial yo'naltirish uchun sharoit yaratish, xodimlarni mehnat qilishi va yashash sharoitini yaxshilash; xalqxo'jaligi va axolini transport xizmatiga bo'lgan talabini qondirishni ta'minlovchi ITR asosida korxona va birlashmani (intensiv)jadal, muvozanatlashgan, resurslarni tejovchi va ekologik rivojlanish texnik siyosatini oldindan qurish (prognozlash), ishlab chiqarish va amalga tadbiq etish; ko'proq muxim (prognozlanadigan) oldindan biladigan, qidiruv ilmiy – tadqiqot va tajriba konstruktorlik ishlarini asosiy yo'nalishlarini aniqlash, qo'llash va markazlashgan xolda mablag' bilan ta'minlash; vakil qilingan korxona namoyondasi tarmoq manfaati yo'lida yuqori turuvchi reja, mablag' beruvchi, xo'jalik tashkilotlarida va regional organlarida hamda sherik mijoz, ta'minlovchi bilan ishlaganda ximoya qilish kerak; korxona va tashkilotlarga ilmiy, muxandislik kuchlarini va resurslarni konstruktsiya qilishni talab qiluvchi ilmiy, loyixaviy, texnologik, me'yoriy, pusknaladka qiluvchi, o'rtachilik xizmati ko'rsatuvchi xo'jalik xisobi sharoiti bilan xizmat ko'rsatish. Masalan, asosiy me'yoriy. Ishga tushirish sozlovchi, loyixalash, kompyuter texnikasini ishlatish va dastur ta'minot va boshqalar; o'quv yurtlari bilan birgalikda maqsadli kadrlarni tayyorlashda va ularni malakasini oshirishda qatnashish.

Avtomobillarni texnik ekspluatatsiyasini ta'minlash bo'yicha tarmoqni texnik siyosatini aniqlovchi muxim savollar, me'yoriy va texnologik materiallar o'zimizni va chet el ilmiy-tadqiqot, loyixa va me'yorlashtirish tashkilotlarini ilg'or tajribalarini xisobga olib ishlab chiqiladi va vazirlikni shu soxa bo'yicha bo'limida ko'rib chiqiladi va muxokama qilinadi, ularni amalga oshirish uchun tavsiya beriladi. Qator xo'jalik funktsiyalari, shu jumladan xujalik xisobi sharoitida vazirlikni boshqa bo'limlari ham bajarishi mumkin.

2.3. Texnik tizimlar taraqqiyotiga bog'lik xukumat qaror va qonunlari

O'zbekiston Respublikasining «Avtomobil transporti to'g'risida»gi qonuni. (1998yil 29-avgust)

O'zbekiston Respublikasining «SHahar yo'lovchilar transporti to'g'risida»gi qonuni. (1997 yil 25-aprel).

O'zbekiston avtomobil transporti sohasida monopoliyadan chiqarish va boshqaruvni tashkiliy tuzilmasini takomillashtirish chora-tadbirlari Prezidentning 2001 yil 4-iyundagi PF-2871 sonli farmoni va Vazirlar Maxkamasining 2001 yil 5-iyundagi 245-sonli qarori.

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Maxkamasining 1998 yil 11-iyundagi 296-sonli «O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligini tashkil etish to'g'risida»gi qarori.

2.3.1. «Avtomobil transporti to'g'risida»gi qonun.

Mazkur qonunning maqsadi O'zbekiston Respublikasida avtomobil transporti faoliyatining huquqiy asoslarini shakllantirishdan iboratdir. Qonunda quyidagi asosiy tushunchalar qo'llaniladi:

-avtomobil transporti tarkibiga yuridik va jismoniy shaxslar kiruvchi, iqtisodiyot va aholining yo'lovchilari, bagaj va yuklarini, shu jumladan pochtani (yo'lovchi, bagaj, yuk) avtomobilda tashishga bo'lgan ehtiyojlarni ta'minlovchi ishlab chiqarish-texnologiya majmui;

-avtotransport vositalari-yo'lovchilar, bagaj, yuklar tashishga hamda maxsus ishlarni bajarishga mo'ljallangan avtomobillar, shatakchi avtomobillar, tirkama va yarim tirkamalar;

-tashuvchi-mulk huquqi yoki boshqa ashyoviy huquqlar asosida avtotransport vositasiga ega bo'lgan, tijorat asosida yo'lovchilar, bagaj yuklar tashish xizmatini ko'rsatadigan hamda bunga maxsus ruxsatnomasi (litsenziyasi) bo'lgan yuridik yoki jismoniy shaxs;

-mijoz (yo'lovchi, yuk oluvchi, yuk junatuvchi)-tuzilgan tashish shartnomasiga muvofik tashuvchining xizmatlaridan foydalanuvchi yuridik yoki jismoniy shaxs;

Avtomobil transporti to'g'risidagi qonun xujjatlari ushbu qonundan va boshqa qonun xujjatlaridan iboratdir.

SHahar yo'lovchilarini tashish sohasidagi munosabatlar O'zbekiston Respublikasining «SHahar yo'lovchilar transporti to'g'risida»gi qonun bilan ham tartibga solinadi. Yo'lovchilar, bagaj va yuklar tashish harakat xavfsizligini ta'minlash qoidolari O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Maxkamasi tamonidan tasdiqlanadi. Agar O'zbekiston Respublikasining avtomobil transporti to'g'risidagi qonun xujjatlarida nazarda to'tilganidan boshqacha qoidalar belgilangan bo'lsa xalqaro shartnoma qoidolari qo'llanadi. Qonun 31 ta moddadan iborat bo'lib unda avtomobilda tashish turlari, litsenziyalash, standartlash, davlat qonuniyati mahalliy organlarining asosiy vakolatlari, favkulotda holatlarda avtomobil transportining ishi va xaqazolardan tashkil topgan va Oliy Majlis qarori bilan 1998 yil 29-avgustda tasdiqlangan.

2.3.2 «Shahar yo'lovchilar transporti to'g'risida»-gi qonun.

Ushbu qonunning maqsadi O'zbekiston Respublikasining shaharlarida «SHahar yo'lovchilar transporti to'g'risida» gi qonun asosida ish tashkil qilish va huquqiy asoslarini shakillantirishdan iboratdir.

Qonun Toshkent shaxrida, viloyat va tuman bo'ysunuvidagi shaharlarda shuningdek shaharchalarda shahar yo'lovchilar transporti sub'ektlariga nisbatan tadbiq etiladi.

- SHahar yo'lovchilar transporti deganda O'zbekiston Respublikasi xududida ruyxatga olingan, shahar doirasida yo'lovchilar hamda bagaj tashishga mo'ljallangan avtomobil va elektr transporti tushuniladi. SHahar yo'lovchilar transporti ommaviy yoki xususiy mulk asosida ishlashi mumkin.

- SHahar yo'lovchilar transporti jumlasiga avtobuslar, tramvaylar, trolleybuslar, metropoliten, yo'nalishli va yo'nalishsiz taksilar kiradi. Avtobuslar, tramvaylar, trolleybuslar, metropoliten va yo'nalishli taksilar belgilangan yo'nalish bo'yicha, harakat jadvaliga muvofik belgilangan tarifdagi xaq evaziga yo'lovchilar tashiydi. Yo'nalishsiz taksilar-yo'lovchilarning talablari asosida taksometr (hisoblagich) ko'rsatishi bo'yicha xaq evaziga tashish xizmatlari ko'rsatadi.

- Qonun 27 ta moddadan iborat bo'lib, idoralarga qarashli yo'lovchilar transporti, yo'lovchi tashish shartnomasi, tashuvchining asosiy vazifalari, shahar yo'lovchilar transportini davlat tamonidan boshqarish, shahar yo'lovchilar tashish transporti faoliyatini litsenziyalash, yo'lovchilarning huquqlari, yo'lovchilarning majburiyatlari va boshqa moddalar. Qonun 1997 yil 25-aprelda Oliy Majlisning qarori bilan tasdiqlangan, 1997 yil 25-apreldagi Prezident farmoni bilan kuchga kirgan.

2.3.3. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2001 yil 4-iyundagi PF-2871 sonli farmoni «Avtomobil transporti sohasida monopoliyadan chiqish va boshqaruvni takomillashtirish to'g'risida».

Avtomobil transporti sohasida monopoliyadan chiqish jarayonlarini chuqurlashtirish, bozor munosabatlarini shakillantirish va transport xizmatlari bozorida raqobat muhitini yaratish, avtomobil va daryo transporti boshqaruv tizimini takomillashtirish maqsadida ushbu farmon qabul qilindi.

Avtomobil va daryo transporti sohasida boshqaruvni takomillashtirish va monopoliyadan chiqishni chuqurlashtirishning asosiy yo'nalishlari sifatida quyidagilar belgilandi;

- avtotransportda yo'lovchilar va yuk tashish sohasida bozor munosabatlari va raqobat muhitini yanada rivojlantirish, avtomobil transporti tashkilotlari va korxonalarini keng xususiylashtirish, xususiy avtomobil tashuvchilar uchun teng shart- sharoitlar yaratish;

- avtomobil va daryo transportida yuk va yo'lovchilar tashishni boshqarishning ortiqcha bo'g'inlarini tugatish boshqaruvning bir va ikki bo'g'inli tizimiga o'tish;

- avtomobil transportida boshqarishni markazlashtirishdan chiqarish va avtomobilda yo'lovchilar tashuvchi, yuklarni viloyat ichida tashuvchi, transport-foydalanish va axborot xizmatlari ko'rsatuvchi korxonalar faoliyatini

muvofiglashtirish, avtomobilda yo'lovchilar va yuk tashish sohasida kadrlarni kayta tayyorlash funktsiyalarini bevosita viloyatlarda va shahar xokimliklari ixtiyoriga berish;

- yo'lovchilar tashish xavfsizligi chora tadbirlarini mustaxkamlash, avtomobilda yo'lovchilar va yuk tashish sohasida iste'molchilarning huquqlari ximoya qilinishining kuchli tizimini yaratish, transport xizmatlari tizimida sugo'rtaning mustakil bozorini rivojlantirish ko'rsatib o'tilgan.

SHu farmon bilan O'zbekiston avtomobil transporti davlat-aktsionerlik kontsernlari va birlashmalarni avtomobilda tashuvchilarning xududiy davlat – aktsionerlik korporatsiyasini tugatish va tugatilayotgan «O'zavtotrans» tarkibiga kirgan xududiy davlat-aktsionerlik kontsernlari va birlashmalarini avtomobilda tashuvchilarning xududiy uyushmalarga aylantirgan xolda ularni viloyatlar va shahar xokimliklari ixtiyoriga berish to'g'risidagi taklifi qabul qilingan. Avtotransport xizmatlariga tarif siyosatini shakillantirish masalalari O'zbekiston Respublikasi Moliya Vazirligi hamda O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligiga yuklatilgan.

Mazkur farmonni amalga oshirish uchun O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Maxkamasi 2001 yil 5-iyunda 245-sonli qarorini qabul qilgan.

2.3.4.O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Maxkamasining 1998 yil 11-iyundagi 296-sonli qarori.

«O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligini tashkil etish to'g'risida».

1. Umumiy qoidalar.

O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi (keyingi o'rinlarda agentlik deb ataladi) avtomobil va daryo transport sohasidagi davlat boshqaruvi organi hisoblanadi, avtomobil va daryo transportidan foydalanishda transport qonunchiligiga, xavfsizlik qoidalariga va ekologik talablarga rioya qilinishini tartibga soladi va nazorat qiladi.

- Agentlik o'z faoliyatida O'zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasiga, O'zbekiston Respublikasi qonunlariga, O'zbekiston Respublikasi Oliy Majlisining boshqa qarorlariga, O'zbekiston Respublikasi Prezidentining farmonlari va farmoyishlariga, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Maxkamasining qarorlari va farmoyishlariga hamda viloyatlardagi bo'limlari joylarda qarorlarga amal qiladi.

- Agentlik o'z faoliyatida O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Maxkamasiga hisobot beradi.

- Agentlik o'ziga yuklangan vazifalarni Korakalpogiston Respublikasi vazirlar kengashi, viloyatlar va Toshkent shahar xokimliklari, O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi, Davlat solik komitasi bilan o'zaro hamkorlikda hal qiladi.

- Agentlik yuridik shaxs hisoblanadi, tugallangan balansga, bank muassasida hisob-kitob va valyuta schyotlariga ega bo'ladi.

- Agentlik O'zbekiston Respublikasi Davlat gerbi tasviri tushirilgan, o'z nomi O'zbekiston Respublikasi davlat tilida yozilgan muxrga ega bo'ladi.

2.4.Boshqarish xaqida tushincha.

Boshqarish deb mavjud qonun qoidalar, nizomlar asosida ob'ektga ta'sir o'tkazish tizimiga aytiladi. Boshqarishni drejor va arkestrga oxshatish mumkin. Menejment bu ishlab chiqarishni boshqarish, ishlab chiqarishning samaradorligi va uning foydaliligini oshirish maqsadida korxonani boshqarish tamoyillari, usullari, vositalari va shakillaridir.

Menejment-bu integratsiya jarayoni, jarayonlarning bir jamuljami, sub'ektlari va ob'ektlar o'rtasida tartib va majorasiz munosabatlarning borligi, yaxlitlik, birlik va shu birlikning tashkiliy jihatdan rasmiylashuvi natijasida yangi sifatga erishish, munosabatlar va hamkorlikning yangi shakillari qaror topishi. Soha bo'yicha tayyorlangan mutaxasis menejmen yordamida korxonalarni tashkil toptiradi va ular oldiga maqsadlarni kuya bilish va ularga erishish usullarini ishlab chiqish bilan boshqaradi.

Menejmentning jarayoni rejalashtirish, tashkil etish, muvofiklash, moyillik, nazorat kabi funktsiyalarning bajarilishini nazarda to'tadi. Ulardan foydalana bilga menejer korxonaning tegishli maqsadlariga mos, korxonadagi hodimlargaunumli va samarali Mehnat qilishlariga sharoit yaratadi. SHuning uchun menejmentlik-yana bu korxonada ishlayotgan hodimlarni quyilgan maqsadlariga, Mehnat, akl-idrok, odamlarning moyillik xulkini yunaltira bilishdir.

Boshqarishni mazmuni va usullari texnik xodimini boshqarish jarayonidagi o'rniga qarab o'zgara boradi. Masalan: ishchilar, muxandis, texniklar, ustaxonalar, korxonalarni boshqarish.

Boshqarishni asosiy boskichlariga quyidagilar kiradi:

- tizimni maqsadini aniqlash;
- tizim holati haqida ma'lumot olish;
- ma'lumotni ishlash va taxlil qilish;
- boshqarish qarorini qabul qilish;
- qarorni ijrochiga etkazish;
- boshqarish qarorini amalga oshirish va tizimni qarorga bo'lgan munosabatini olish.

Texnik ekspluatatsiya oldida turgan maqsad undan yuqorida turgan tizim maqsadi bilan uzviy bog'langan bo'lishi kerak, keyingisini maqsadi esa xalq xujaligini maqsadiga mos kelishi kerak.

Texnik tayyorgarlik koeffitsientini (KTK) oshirish bo'yicha tadbirlar ishlab chikilayotganda tizimni holati haqida ma'lumotlar bo'lib quyidagilar xizmat kiladi:

- avtomobillarning ekspluatatsion ishonchliligi;
- keng uchraydigan va avtomobillarni ishdan qoldiradigan nosozliklar haqidagi ma'lumotlar;
- nosozliklarni sabablari haqidagi ma'lumotlar.

Bu holatda tashqi omillar avtomobillarni ishlatish sharoitlari. material-texnika ta'minoti va x.o. kiradi.

Ma'lumotlar taxlil kilinayotganda va ishlanayotganda ularning anikligi, haqiqiyligi, to'liqligi va qiymati baxolanadi.

Boshqarish qarorini qabul qilish deb tizim holatini sezilarli o'zgartiradigan rivojlanishni bir necha yo'llaridan birini kriteriysini tanlashga aytiladi.

Qarorni ijroga etkazishda uning aniqligi, bir xil ma'noligi muxim ahamiyatga ega.

Boshqarish qarorini amalga oshirish - bu masalan, avtomobil parkini yangilash, ishlab chiqarish bazasini qayta qurish, avtomobillarni ta'mirlash, ta'mirlash ishlarini ragbatlantirishni yangi usul va shakllarini tadbik etish.

Boshqarish jarayoni deb, boshqarilayotgan tizimni dastlabki holatidan ilgaritdan belgilangan oxirgi holatiga o'tkazish uchun maqsadli yo'nalish bo'yicha qilingan harakatlar majmuasi tushuniladi. Boshqarish jaraeni 3 ta boskichdan iboratdir:

BIRINCHI BOSQICH - zarur ma'lumotlarni to'plash va uni asosida ob'ekt va tashqi muhitni holati baxolash; uning maqsadi boshqarish jarayonini qaror qabul qilish uchun kerakli axbortlar bilan ta'minlash.

IKKINCHI BOSQICH - boshqarish qarorlarini qabul qilish.

UCHINCHI BOSQICH-iktisodiy ishlab chiqarish jarayoni qatnashchilarini adekvaqt reaksiyasini ta'minlash.

Uchchala bosqichni boshqarish jarayonini bajaruvchi organ - ishlab chiqarish - iktisod boshqarish organi deb aytiladi.

Ishlab chiqarish - iktisod boshqarish tizimi quyidagi masalalarni echadi:

- ishlab chiqarish tarkibini shakllantirish;
- tashkiliy tarkibni ishlab chiqish;
- ularni faoliyat ko'rsatish usullarini taklif etish;
- axborot bilan ta'minlash tizimini qurish.

Respublikamizda mustaqil tarmoqlarning soni 20 tadan, korxonalarning soni esa 100 mingtadan ortadi. Ularning har birini rivojlantirish, bir-birlari bilan o'zaro muvofiqlashtirish, mamlakat xududida joylashtirish va mahsulot (xizmat)ga bo'lgan talabni aniqlash tarmoq boshqaruvi tizimi oldida turgan juda murakkab, keng qamrovli masalalardir.

Takrorlash uchun savollar.

- 1.Boshqarishning ikki qutbli uslubini tushuntiring?
- 2.Dasturning mazmunini tushintiring?
- 3.Tizm deganda nimani tushinasiz?
- 4.MD- maqsadlar daraxti, MTmaqsadlar tizimini vazifasi nima?
- 5.Maqsad me'yorlari (MM) ni tushintiring?
- 6.O'zbekiston Respublikasining «Avtomobil» transporti to'g'risida»gi qonuni qachon qabul qilingan?
- 7.«Avtomobil» transporti to'g'risida»gi qonuni moxiyatini aytib bering?
- 8.O'zbekiston Respublikasining «Shahar yo'lovchilar transporti to'g'risida»gi qonun xaqida tushunchangiz?
- 9.O'zbekiston avtomobil» transporti sohasini monopoliyadan chiqarishning maqsadi nima?

- 10.Nega avtomobil transporti boshqaruvini takomillashtirish kerak bo'lib qoldi?
- 11.«O'zavtodaryotrans» Respublika agentligini vazifalari.
- 12.Litsenziya nima?
- 13.Avtolitsenziya kimlarga beriladi?

Tayanch iboralari.

1. Monopoliya.
2. Litsenziya.

Asosiy darslik va o'quv qo'llanmalar

- 1.Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. Qayta ishlangan va to'ldirilgan ruscha 4-nashrdan (prof. Kuznetsov E.S. taxriri ostida. M.: Nauka 2004 y.-535 b.) tarjima prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2006.-670 b.
2. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. O'zRO va O'MTV avtotransport Oliy o'quv yurtlari talabalari uchun darslik sifatida tavsiya etgan. Prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2008.-560 b.
- 3.Barovskix Yu. I. va boshqalar. Avtomobillarning tuzilishi, texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash.- Toshkent,Mehnat,.2001-503b.
- 4.Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskimi sistemami. -M: MADI, 2001g.
- 5.Texnicheskaya ekspluatatsiya avtomobiley. Uchebnik dlya VUZov. Pod red E.S.Kuznetsova. -M. :Nauka, 2004 g.
6. Sidiqnazarov Q.M. Qodirshaev T., Magdiev Sh.P. Avtomobillar servisi axborotnomasi. -Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2011.-495 b.
- 7.Avtotransport vositalari servisi. 1 va 2 qismlar. Prof.M.A.Ikromov taxriri ostida. Toshkent, Alisher Navoiy nomidagi O'zbekiston milliy kutubxonasi nashriyoti, 2011y.

Qo'shimcha

1. Kuznetsov E.S.Upravlenie texnicheskoy ekspluatatsiey avtomobiley sistemami. – M: MADI,1990g.
2. “ O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti xarakat tarkibiga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash to'g'risidagi Nizom” – Toshkent, 1999.
- 4 Valijonov.R., Qabulov O. Menejment asoslari.- Toshkent, 1997..
5. Махмудов Н, ва бошқалар. Ўзбек тилида иш юритиш.-Тошкент 1990й.

3- Mavzu Texnik tizimlarining ishlab chiqarish tarkiblari va ularga ta'sir etuvchi omillar.

REJA

- 3.1. Texnik tizimlarining ishlab chiqarish tarkiblari va unga ta'sir etuvchi omillar
- 3.2. Ishlab chiqarish tarkiblarining namunaviy variantlari.
- 3.3. Boshqarishning namunaviy markazlashtirilgan tizimi.

3.1. Texnik tizimlarining ishlab chiqarish tarkiblari va unga ta'sir etuvchi omillar

MTX ning tashkiliy ICH tarkibi deganda - ICH bo'linmalarining soni, o'lchami, funktsional vazifasi, uzaro alokasi va aloka kurinishlari va uslublari majmuasining tartibiga keltirilgan tarkibi tushuniladi.

Boshqaruv tizimining tarkibi deganda - ICH bulinmalarini boshkaruvchilik kilaetgan zvenolarning tarkibi va ularning uzaro buysunuvchanligi tushuniladi.

Oldingi maъruzalarda aytilgandek MTX maъlum ICHTB va resurslarga ega bo'lib, ularning har birini kelib chiqish manbasi va tuzilish usullari mavjuddir va ular MTX samaradorligida aks etadi. Ya'ni har biri vazifasi, tarkibi va mos ravishda boshkaruviga ega bo'lgan uzining kichik tizimlarini tashkil kiladi.

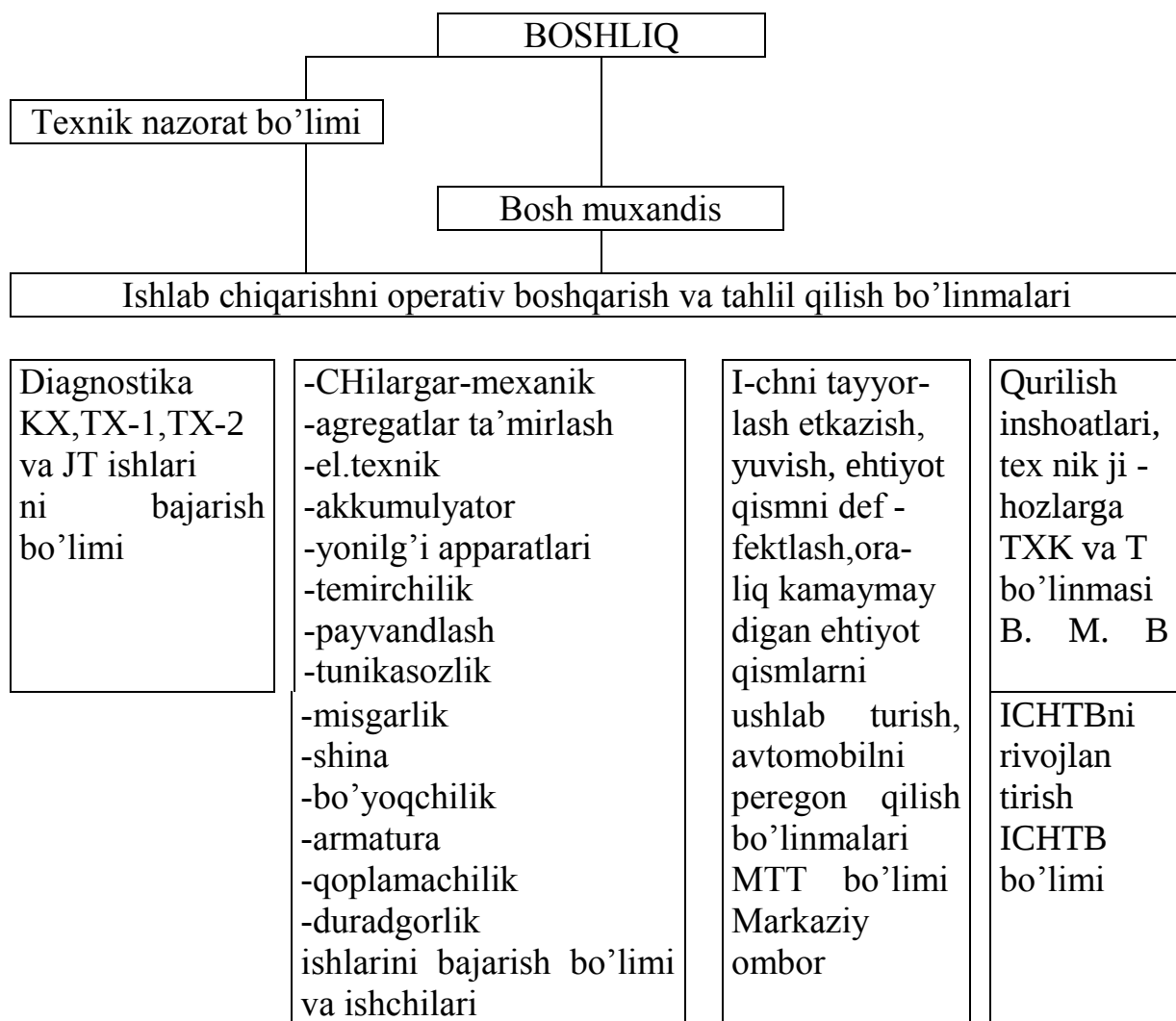
Boshkaruvning tashkiliy ishlab chiqarish tarkibini tuzishda eng kelajaklisi bo'lib maqsadli dastur usuli hisoblanadi. Boshqarishdan farqi shundaki, bunda tizimni uning oldiga kuyilgan maqsad sari eng samarali yo'l bilan olib chiqishga qaratiladi.

Avval aytilgandek ATK MTX ning maqsadi harakatdagi qo'shilmalarning texnik tayorgarligini berilgan muddatlarda va nomeklaturasi bo'yicha taъminlashdir. Bu maqsadga erishish uchun MTX bir qator masalalarni xal qilishiga tugri keladi. Buning uchun u ICH korxonasi tuzadi. Unda avtomobil larga TXK va JT uchun kerak buladigan tashkiliy ishlab chiqarish tarkibini tuzadi. (3.1.rasmga karang).

ATK MTX tashkiliy - ishlab chiqarish tarkibining umumlashtirilgan tuzilishi 3.1 - rasmda ko'rsatilgan.

MDni qurishning o'zi, o'z-o'zidan tahlil va harakatni tartibga soladi, chunki oliy darajali maqsadga erishish uchun zarur bo'lgan qarorni umumiy ko'rinishdagi quyi darajali masalalar deb hisoblash mumkin. Biroq, tub maqsadga erishishning aniq yo'llari turlicha bo'lishi mumkin, shuning uchun MD qurilgandan so'ng tizimlar daraxti (TD) yoki dasturlar shakillantiriladi. MDni TDdan farqi shundan iboratki, birinchisida daraxtning cho'qqisi maqsad yoki vazifani, ikkinchisida esa – ushbu vazifalarni amalga oshiradigan ob'ekt va tizimlarni ta'riflaydi. MD tarkibini TD tiklashi mumkin. Biroq, umumiy holda, ularning tarkiblari mos kelmasligi ham mumkin.

MD va TDning muhimligi shundan iboratki: tizm maqsadi strukturali ifodalanadi; qo'yilgan maqsadlarga erishishga ta'sir etuvchi hamma asosiy omillar va kichik omillar aniqlanadi; oliy darajadagi maqsad hisobiga (ularga zid) quyi darajadagi maqsadlarni amalga oshirishga yo'l qo'yilmaydi; bir hil darajadagi omillar (yoki kichik omillari) ajratib ko'rsatiladi, cheklangan resurslar (odatda, tizim ularga ega) doirasida ularga ta'sir eta borib, qo'yilgan maqsadga yanada



3.1-rasm. ATK MTX tashkiliy - ishlab chiqarish tarkibining umumlashgan tuzilishi

samarali etishi mumkun. Shu sababli boshqarishning muhim vazifalaridan biri maqsadlarni tartibga solish yoki bir daraja maqsadlari va tizimlarini ularning muhimligiga qarab tabaqalashdir. Bunda kichik maqsadlar umumiy maqsadga ta'siri bo'yicha, kichik tizimlar esa-ham hususiy, ham umumiy maqsadlarga erishishga qo'shgan hissasi bo'yicha solishtirib ko'riladi. Masalan, kichik tizimlar (kichik dasturlar salmogi 0,7), T_2^1 (salmog'i 0,1) va T_3^1 (salmog'i 0,2) yordamida M_1^1 ga erishiladi. Maqsadlar va tizimlarni tabaqalashda ekspertiza, ko'p omilli regression va komponentli tahlillar, dinamik dasturlashlar va boshqa uslublar qo'llaniladi.

Muayyan tizimlarning funktsional maqsadlar bilan o'zaro aloqasi har bir kichik tizimni (yoki mos keladigan kichik dasturni) xususiy yoki umymiy maqsadlarni amalga oshirishga qo'shgan hissasini baholash va shunday qilib o'ta muhim kichik dasturlarni ajratish imkonini beradi.

Muayyan tizimlarning fuksional maqsadlar bilan o'zaro aloqasi har bir kichik tizimni (yokimos keladigan kichik dasturni)xususiy yoki umuiy maqsadlarni

amalgaga oshirishda qo'shgan hissasini ko'paytirish va bu natijalarni umumlashtirish bilan aniqlanadi. Masalan, bosh maqsad M_0 ni amalga oshirishga kichik tizim T_1^1 qo'shgan hissasi; $0,7 \cdot 0,5 + 0,3 \cdot 0,3 = 0,44$, yoki 44%ni tashkil etadi. Boshqa kichik tizimlar qo'shgan hissasi mos ravishda 18% (T_2^1), 12% (T_3^1), 6% (T_4^1), 20% (T_5^1), yig'indisi $44 + 18 + 12 + 6 + 20 = 100\%$ teng.

Demak, boshqarish jarayonida kichik tizimlarni tahlil qilishda avvalambor ushbu kichik tizimni (yoki salmog'ini) maqsadga erishishga ta'sir darajasi tushinchasi bilan ish ko'riladi. Bu birinchi tasnifiy belgi. Bu qacha ko'p bo'lsa, boshqarishda mos keladigan kichik tizimni tanlash shuncha afzaldir.

Boshqarishni ushbu darajasi uchun TD ni kichik tizimlari boshqaruvchanligi bo'yicha boshqariladigan, qisman boshqariladigan va hisobga olinadigan (boshqariladigan)larga bo'linadi. Masalan, ATEni samaradorligini aniqlashda yo'l va l va iqlim sharoitlarini hisobga olish zarur, ammo ushbu regionda ishlaydigan, muayyan ATK uchun amalda ular boshqarib bo'linmaydi.

Bozor iqtisodiyotiga o'tish davrida shakillanayotgan yangi xo'jalik yuritish tizimi zamonaviy menejment sohasida keng va chuqur bilimli mutaxasislarga muxtoj. Ayniqsa bunday mutaxasislarga o'ta muxtojlik korxona va tashkilotlarda snzilmoqda, chunki qisqa muddatda ular boshqarish tizimini yaratishlari lozim. Yaratiladigan boshqarish tizimi bozor munosabatida yuqori samaradorlikni, raqobatbardoshlikni va barqaror holatni ta'minlay olsin.

Korxona atamasini o'ziga kelganda shuni hisobga olish lozimki, ba'zi bir mamlakatlarda u fakat davlat yoki munitsipal mulkchilikda saklangan. Qolgan yuridik shaxslar tashkilot nomini oldgalar. Ular o'z navbatida tijorat (ularning asosiy maqsadlari katnashuvchilar orasida foydani chiqarib olish va taqsimlash bilan bog'lik emas) turlariga bo'lingan.

Bunda, avvalgi boshqarish tizimiga nisbatan, xozirgacha faoliyat kusatayotgan ko'pgina tashkilotlarda, yangi sharoitda zarur bo'lgan, avvallari zarur bo'lmagan, funktsiyalar kelib chiqadi. Bozor iqtisodiyotida tashkilot yoki korxonaning o'zi yechim qabul qiladi. U o'z maqsadlari va masalalarini mustakil shakillantiradi, o'z taraqqiyotining strategiyasi va siyosatini ishlab chiqadi ularni amalda joriy etish uchun zarur izlanishlar olib boradi, hodimlar tanlaydi, uskuna va materiallar sotib oladi, ko'pgina tashkiliy va tarkibiy masalalarni yechadi, shu jumladan barpo qilish, yo'q qilish, qo'shish yoki ajratish va boshqalar. Qiskasi, tashkilot yoki korxona, bozor sharoitida ishlashi uchun mustakillik belgilariga ega bulmoqda. Bu esa boshqarish sohasini va o'zini o'zi boshqarishni sezilarli kengaytirishni talab qiladi, menedjerlarning bajaradigan ishlarining tavsifi murakkablashadi va xajmi ortadi. Yechim qabul qilishning o'z vaqtida bajarilishi va sifati uchun javobgarlik sezilarli darajada usadi. Ishlab chiqarish menejmenti muhit o'zgarishi sharoitida ishlab chiqarishni boshqarish barqarorligini ta'minlashi lozim, shu bilan birga yangi tashkil etish tamoyiliga o'tadi. Korxona yoki tashkilot menejmenti-bu atama tashkilotni boshqarishni ifodalaydi. Yuqorida aytib o'tilgan ishlab chiqarish (xizmat ko'rsatish) uni tashkil etish, texnik

xizmat ko'rsatish hamda ishlab chiqarishning strategiyasi, dasto'rini, ishlab chiqarishni moddiy ta'minlash va tezkor rejimda tashkilot iqtisodiyotini, narx navoning tashkil topishi, ishlab chiqarish (xizmat ko'rsatish) da harajatlarni boshqarishdir.

3.2.Ishlab chiqarish tarkiblarining namunaviy variantlari.

Boshqarish tizimining jarayonlari quyidagilardan iborat.

- 1.Boshqarish mexanizmi-maqсадlar, vazifalar, (funktsiya) nazariyalar, tamoyillar, andozalar, usullar
- 2.Boshqarishning tuzilishi (statik holatda boshqarish tizimi)-boshqarish organi yoki apparati, hodimlarni boshqarish, texnika.
- 3.Boshqarish jarayonlari (harakatdagi, ishlab turgandagi boshqarish tizimi).
- 4.Boshqarish tizimini takomillashtirish (ishlab turgan tizimning davomi va harakatdakisining alohida bosqichi).

Agar mexanizm boshqarish tizimining asosi deb tavsiflansa, tuzilishi-bu tizimning unsurlar tarkibi va ular o'rtasidagi munosabatdir, boshqarish jarayoning o'zi bu tizimning muayyan xayotini tavsiflaydi. Har qanday muayyan ishlab turgan, boshqarish jarayoni tula va keng boshqarish tizimini ifodalaydi. SHu bilan bir vaqtda bu tahlil qilish uchun boshqarish tizimining o'ta murakkab kismidir.

Boshqarish jarayonlarida andozalash o'ta keng qo'llaniladi. SHular qatori eksperiment usuli ham qo'llaniladi.

O'zbekistonda olib borilayotgan iqtisodiy islohatlar jaxon iqtisodiyoti bilan integratsiya qilishga imkon beradi va u o'zining munosib o'rnini egallash uchun ikkita muhim sharoitga rioya qilishi;

-birinchidan, islohatlar asosiga, jaxon iqtisodiy uyushmasida xukumronlik qilayotgan, tamoyillar va mexanizmlar holati kiritilishi;

-ikkinchidan, islohatlarni o'tkazayotganda avvalgi taraqqiyotning xususiyatlari va mamlakatdagi xozirgi iqtisodiyot holati, aholining xulkiy tavsifi, milliy iqtisodiyoti, tub o'zgarish davrining davom etishi va boshqa omil va sharoitlar, mamlakatning tarakkiy topishi hisobga olinishi lozim.

Ko'rinib turibdiki, boshqarish jarayoni, boshqarish tizimining boshqa katnashchilariga karaganda usha ijodiy tavsifga ega. Bunday san'at elementlari ko'p.

Boshqarish jarayonini tahlil qilish uchun kibernetikada kashf etilgan qonuniyatlarni aniqlash alohida ahamiyatga ega.

Muhandis texnika xizmatining tashkiliy ishlab chiqarish tarkibi deganda uning soni, o'lchami funktsional vazifasi, o'zaro aloqasi, o'zaro ta'sir usullari va shakillarini aniqlovchi ishlab chiqarish bo'linmalarining tartibli to'plami tushiniladi.

Avtomobil transporti korxonasi muhandis texnika xizmatining tashkiliy ishlab chiqarish tarkibini ishlab chiqarishda ishlab chiqarish jarayoniga nisbatan tashqi va ichki omillar hisobga olinadi.

Asosiy omillarga: qo'shma guruhlarning mavjudligi bo'yicha harakat tarkibi, saroyning tarkibi va o'lchamlari, ishlab chiqarish ish rejimi va harakat tarkibi eksploatatsiyasi jadalligi, ishlab chiqarish mintaqalarida joylashish tavsifi, bo'linmalar yoki ijrochilarning ixtisoslashuvi yoki ular tomonidan bir hecha ishlab chiqarish funktsiyalarini qo'shish zaruratining imkoniyatining aniqlovchi ishlab chiqarish personalining soni kiradi.

Avtomobil transporti korxonasi muhandis texnika xizmatining tashkiliy tarkibini shakllantirishga ta'sir qiluvchi asosiy tashqi omillarga, ishlab chiqarishni markazlashtirish, kontsentratsiyalashtirish, ixtisoslashtirish va kooperatsiyalash kiradi.

Ishni markazlashtirish deganda turli avtomobil transporti korxonalar harakat tarkibi bo'yicha belgilangan ishlarni, ishlab chiqarishni bo'linmasida yoki maxsus tashkil qilingan markazlashgan ixtisoslashgan ishlab chiqarishda bajarish tushiniladi.

Ishlab chiqarishni tashkil qilishning uch xil turi keng tarqalgan: ixtisoslashgan birigadalar, majmuaviy birigadalar, agregat uchastkalari.

1. Ixtisoslashgan birigadalar usuli, bu ixtisoslashish belgilari bo'yicha tashkil qilinadi.
2. Majmuaviy birigadalar usuli, ishlab chiqarishni bo'linmalarining p edmetli ixtisoslashuvi belgilarga qarab tashkil qilishni ko'zda tutadi.
3. Agregat uchastka usulining mohiyati shundaki avtomobil transporti korxonasi harakat tarkibiga TXK va T dagi barcha ishlar agregatlar bo'yicha tashkil etadi.

3. 3. Boshqarishning namunaviy markazlashtirilgan tizimi.

Ishlab chiqarishning markazlashgan boshqaruv tizimi quydagi tamoyillarga asoslanadi:

1. Rahbarlik personali orasida ma'muriy va tezkor boshqarishni yagona markazga birlashtirish.

Ishlab chiqarishning markazlashgan boshqaruv tizimining asosiy vazifalari bajarilishi zarur bo'lgan ishlar hajmi, ishlab chiqarish resurslarining mavjud axborotni tahlil qilish asosida ishlab chiqarish bo'linmalarining faoliyatini rejalashtirish va nazorat qilish hisoblanadi. Ishlab chiqarishning markazlashgan boshqaruv axborotrig ikkiita bo'linmadan tashkil topadi: tezkor boshqaruv bo'limi va axborotni qayta ishlash va tahlil bo'limi.

2. Harakat tarkibiga TXK va T ishlab chiqarishini tashkil qilish, ishlab chiqarishini texnologik printsiplar asosida tashkil etish, bu markazlashgan boshqaruv tizimining talablariga mos keladi.

3. Texnologik jihatidan bir toifadagi ishlarni bajaradigan bo'linmalarni boshqarishni qulaylashtirish maqsadida ishlab chiqarish majmualariga birlashtiriladi. Majmua tarkibiga:

-TXK va D majmuasi, bu KX, TXK-1, TXK-2 va diaghostika birigadalarini tashkil etadi;

-J T majmuasi;

- ta'mirlash uchastkalari majmuasi

4. Ishlab chiqarishni tayyorlash : ehtiyot qismlar, materiallarni aylanma fondlari, kerakli zaxiralarni saqlash.

Ishlab chiqarishni tayyorlash majmuasiga :

-komplektlash uchastkasi- uchastka ishlari ishlab chiqarishning markazlashgan tezkor boshqaruv bo'limi topshirigiga binoan ta'mirlash ishlarini bajarish uchun zarur extiyot qismlarga talablarni rasmiylashtiradi;

-oraliq ombor- bu cheklangan oldin ishlatilib ishchi holatga keltirilgan extiyot qismlar;

-yuvish defektovka uchastkasi- bu erda agrigatlarni qismlarga ajratish, yuvish, defektovka qilish;

-asbob-uskanalar uchastkasi- ularni saqlash, tarqatish, ta'mirlash;

5. Ishlab chiqarishning markazlashgan boshqaruv tizimida aloqa vositalari, avtomatika, telemexanika, kompyuterlardan foydalaniladi.

Avtokorxonada texnik xizmat tarkibiga: texnika bo'limi, bosh mexanik bo'limi, material texnik ta'minot bo'limi, texnik nazorat bo'limi, tekor boshqaruv bo'limi, axborotni qayta ishlash va tahlil bo'limi kabilardan iborat bo'ladi.

Korxona menejmentining asosiy belgilari boshqarish jarayonida o'ta to'liq amalga oshiriladi, yani korxona menejmenti funktsiyalarining boshqarilishidagi muammolarini tizimli va majmui yondashish yo'li bilan yechishda tavsiflanadi. Menejment yangi-yangi bilimlar bilan tuldirilishda davom etmoqda.

-Menejmentcha qarashlarning zamonaviy tizimlarini qo'llash:

Korxonaning ichki muhitiga boshqarishning ta'sirini o'tkazish va doimiy o'zgarib turuvchi tashqi muhitga moslashuv muammosi. Tashkilotning asosiy o'zgaruvchan ichki muhitiga tashkiliy tuzilishi, odamlar, resurslar, texnologiya, maqsadlar, sotsiologik yo'llar va boshqalar kiradi.

Tashkilot faoliyati bilan bog'lik bo'lgan mehnat resurslarining maqsadlari va masalalari tashki muhitga bog'liq. Masalan: materiallar, Mehnat resurslari, mablaglarni ta'minlovchilar (etkazib beruvchilar), iste'molchilar (harid kiluvchi, sotib oluvchi, haridor), xissadorlar, qarz beruvchilar, raqobatchilar, kasaba uyushmalari, savdo tashkilotlari, iste'molchilar jamiyati, davlat (qonun) organi mahalliy organlar va boshqa korxonalarning ichki faoliyatiga to'g'ri ta'sir o'tkazadilar. Iqtisodiyot, siyosat, huquq, ijtimoiy-madaniy omillar, texnologiya, fizik-geografik sharoitlar va boshqalar korxonaning ichki muhitiga tashqaridan bilvosita ta'sir o'tkazadi.

Menejment muhitini tashkil etuvchi jamiyat munosabatining barcha tizimidagi murakkablashuv tufayli tashqi muhit omillarining ta'sir ko'rsatish kuchi keskin oshadi. Aynan tashqi qamrov tashkilotning strategiya va taktikasiga hal kiluvchi kuchdir.

Boshqarish jarayonida tizim nazariyasini qo'llash korxona yoki tashkilotni o'z qisimlaridan tashkil topgan ko'rinishda (birgalikda) o'rganish masalasini yengillashtiradi. Qaysiki u tashki muhit bilan ajralmasdir.

Korxona yoki tashkilotning ichki muhiti ishlab chiqarish yoki xizmat ko'rsatishga ta'sir ko'rsatuvchi o'zgarishlardan tashkil topadi. Bu korxona tuzilishi, uning madaniyati va ne'mati, odamlari va ularning bilimlari, kobilyatlari va o'zaro ta'sir etish san'ati. Shunga karamasdan, Bular har doim ham menejmentning to'g'ri nazorati ostida bo'lavermaydi, chunki tashkilot o'z faoliyatida tashqaridan keladigan energiya, axborot va boshqa resurslarga bog'lik.

Menejmentda holatbay yondashishni qo'llash bu korxona ishiga aynan faoliyat ko'rsatib turgan vaqtida hal qiluvchi muayyan holatlarni tanlashdir. Shundan kelib chiqib, usullarning o'ziga xos muhimligi kelib chiqadi, ular yordamida maqsadga samarali erishishi mumkinligi tanlab olinadi.

Takrorlash uchun savollar.

1. MD qurilgandan so'ng tizimlar daraxti (TD) yoki dasturlar qanday shakillantiriladi?
2. Texnik tizimlarining ishlab chiqarish tarkiblari va unga ta'sir etuvchi omillarni sanag?
3. Boshqarish tizimining jarayonlari nimalardan iborat?
4. Boshqarish jarayonlarini nima sababdan integratsiya qilish lozim?
5. Korxonaning muhitga ta'sir ko'rsatuvchi omillarini ulish qanday aniqlanadi?
5. Boshqarish tizimi deganda nimalar tushuniladi?
6. Kichik tizimning maqsadga erishishga ta'sir etuvchi omillari qanday aniqlanadi?
6. Menejment tushunchasi nima?
7. Boshqarish tizimining mexanizmi nimalardan iborat?
8. Menejmentda zamonaviy tizimlar qanday qo'llaniladi?
9. Boshqarish jarayonida tizim nazariyasini qo'llashni tushuntiring.
10. Menejmentda ijtimoiy mas'uliyat qanday bo'ladi?
11. Ishlab chiqarishning markazlashgan boshqaruv tizimi qanday tamoyillarga asoslanadi?

Tayanch iboralari.

1. Integratsiya.
2. Andoza.
3. Yuridik shaxs.

Foydalanilgan adabiyotlar.

1. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. Qayta ishlangan va to'ldirilgan ruscha 4-nashrdan (prof. Kuznetsov E.S. taxriri ostida. M.: Nauka 2004 y.-535 b.) tarjima prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2006.-670 b.
2. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. O'zRO va O'MTV avtotransport Oliy o'quv yurtlari talabalari uchun darslik sifatida tavsiya etgan. Prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2008.-560 b.
3. Barovskix Yu. I. va boshqalar. Avtomobillarning tuzilishi, texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash.- Toshkent, Mehnat, 2001-503b.

- 4.Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskimi sistemami. -M: MADI, 2001g.
- 5.Texnicheskaya ekspluatatsiya avtomobiley. Uchebnik dlya VUZov. Pod red E.S.Kuznetsova. –M. :Nauka, 2004 g.
6. Sidiqnazarov Q.M. Qodirshaev T., Magdiev Sh.P. Avtomobillar servisi axborotnomasi. -Toshkent “VORIS-NASHRIYOT”, 2011.-495 b.
- 7.Avtotransport vositalari servisi. 1 va 2 qismlar. Prof.M.A.Ikromov taxriri ostida. Toshkent, Alisher Navoiy nomidagi O'zbekiston milliy kutubxonasi nashriyoti, 2011y.

Qo'shimcha

1. Kuznetsov E.S.Upravlenie texnicheskoy ekspluatatsiey avtomobiley sistemami. – M: MADI,1990g.
2. “ O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti xarakat tarkibiga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash to'g'risidagi Nizom” – Toshkent, 1999.
- 3 Valijonov.R., Qabulov O. Menejment asoslari.- Toshkent, 1997..
- 4.Махмудов Н, ва бошқалар. Ўзбек тилида иш юритиш.-Тошкент 1990й.

4- Mavzu.Texnik xizmatni boshqarishni tashkil qilish shakil va usullari **Reja**

- 4.1.Texnik xizmatni tashkiliy-ishlab chiqarish tarkibi.**
- 4.2.Avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish(TXK) va ta'mirlash(T)ni tashkil etish shakil va usullari.**
- 4.3.Avtomobillarga TXK va Tni boshqarish va tashkil qilishni nazorat tizimi.**

4.1.Texnik xizmatni tashkiliy-ishlab chiqarish **tarkibi**

Aholi avtomobillariga TXK va JT avtomobilga texnik xizmati ko'rsatuvchi korxona uchun quydagi hujjatlar ishlatiladi:

- texnik holatga xavfsizlik talablari, tekshirish usullari;
- karbyurator avtomobillardan chiqadigan zaharli gazlar me'yorini o'lchash uculi xavfsizlik talablari;
- engil avtomobillarni sotish oldi tayyorgarligi;
- avtomobillariga TXK korxonasida me'yorlangan texnik, tashkiliy va texnologik hujjatlar avtoservis korxonasi uchun majburiy.

Avtomobilning egasi avtomobilni TXK korxonasiga byyuritma oldindan telefon orqali yozdirib qo'yadi. Avtomobillarga TXK shahobchasida avtomobilga buyuritmani rasmiylashtirish, uni bajarilishini hisobga olish, topshirishni rasmiylashtirish tegishli hujjat orqali amalga oshiriladi.

Avtomobillariga TXK va JTni bajarmoqlikka byyuritmalar avtomobil' egasi tomonidan yozma xat beriladi.

Buyuritmachining buyuritmasi avtomobillariga TXK korxonasi tomonidan bajarishga buyuritma-naryad bilan qabul qiladi. Buyuritma-naryadda TXK va JT bo'yicha ishlar ro'yxati, zarur ehtiyot qisimlar va buyuritmaning bajarilish muddati ham ko'rsatiladi. Shunigdek qabul qilish topshirish akti tuziladi.

Buyuritmalar qabul qilinadigan joyda quydagi materiallar osib qo'yiladi:

- avtomobillariga TXK shahobchasida ko'rsatiladigan xizmatlarning qoidasi;
- avtomobillariga TXK shahobchasi va buyuritma- stolining ish tartibi;
- bajariladigan ishlar va xizmatlar ro'yxati;
- avtomobillar ishlab chiqarish zavodining kafolat majburiyati;
- buyuritmani rasmiylashtirishda hujjatlarni to'ldirish shakillarining namunasi;
- korxona manzilgohi va telefon raqami;
- buyuritmalar qabul qilishdagi tezkor ma'lumotlar;

Barcha yuqorida keltirilgan ishlar va jarayonlarni avtomatik information boshqarish maqsadgamuvofiq.

Ehtiyot qisimlar bilan ta'minlash tizimining sifatli va samaradorli faoliyat ko'rsatishlari bir qator ko'rsatkichlar bilan ifodalanadi:

- etishmaydigan ehtiyot qisimlar hajmi;
- buyuritmalarni bir bor so'ralishidanoq ta'minlanish miqdori;
- buyuritmalarni tezda va rejali bajarilish vaqti;
- xizmat birligiga to'g'ri keladigan zaxiradagi ehtiyot qisimlarning solishtirma qiymati.

4.2.Avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish(TXK) va ta'mirlash(T)ni tashkil etish shakil va usullari.

Ishlab chiqarishni tashkil qilish va boshqarishni uch xil uslubi hozirgi kunda keng qullanilmoqda: maxsuslashtirilgan brigadalar, kompleks brigadalar, agregat-ustaxonalar.

Mahsuslashtirilgan brigadalar usulida texnik xizmatning (TX) har bir turi (KX, TX-1, TX-2, diagnostika, joriy ta'mirlash, agregatlarni ta'mirlash) bo'yicha alohida brigadalar tuziladi (4.2.1-rasm).

ATK texnika xizmatini ishlab chiqarish bo'limi					
KX brigadasi	Diagnostika ustaxo-nasi	1-TXK brigadasi	2-TXK brigadasi	JT brigadasi	Agregatlar ta'mirlash ustaxonasi

4.2.1.-Rasm. ATK da texnika xizmatini mahsuslashgan brigada usulida tashkil qilish tarkibi.

Har bir brigada bajariladigan ish hajmiga qarab ma'lum ishchilar soni va maosh fondi rejalashtiriladi. Brigadalarni maxsuslashtirish ishchilarni mehnat unumdorligini yangi texnologiya va mexanizatsiyani qo'llash, ishchilarda bir xilda bajariladigan ishlarga kunikma hosil qilish hisobiga oshishiga olib keladi. Ishlarni bu usulda tashkil etishda ishlab chiqarishni tezkor boshqarishga, texnologik jixozlardan, ehtiyot qismlardan, asbob uskunalardan samarali foydalanish imkonini beradi.

Ushbu usulning asosiy kamchiliklaridan biri ishchilarning bajarilgan ishlariga shaxsiy javobgarlikni etarli emasligidir. Avtomobilning murakkab tizimlaridan biri ishdan chiksa uning sababini, asosiy aybdorni aniqlash mushkul buladi, chunki bu agregatni har xil bo'lim (ustaxonalar) ishchilari ta'mirlaydi va unga texnik xizmat kursatadi.

Kompleks brigadalar usulida brigadalar ma'lum guruh avtomobillariga (kolonnalar, dizel yoki korbyurator dvigatelli avtomobillarga, tirkama, yarim tirkama) TX-1, TX-2 va JT ishlarini bajaradi (4.2.2-rasm).

ATK texnika xizmatini ishlab chiqarish bo'limi				
KXK ustaxonasi	Diagnostika ustaxonasi	1-TXK,2-TXK, JT 1-kompleks brigadasi	1-TXK,2-TXK, JT 1-kompleks brigadasi	Agregatlar ni ta'mirlash ustaxonasi

4.2.2-rasm. ATK da texnika xizmatini kompleks brigadalar usulida tashkil qilish tarkibi.

KX, diagnostika, agregatlarni ta'mirlash ishlari markazlashgan holda bajariladi. Kompleks brigadalar har xil soxa mutaxassis ishchilardan (avtochilangar, chilangar-sozlovchi, elektrik, moylovchi) tashkil topadi va brigadaga birlashtirilgan ishlarni bajaradi.

Ishlab chiqarishni kompleks brigadalar usulida tashkil etilganda ish sifatiga shaxsiy ma'suliyat brigada chegarasida saklanib koladi, ya'ni maxsuslashgan brigada usuliga xos kamchiliklar bu usulda ham saklanib koladi. Bundan tashkari har bir brigada uzining TX va T ishlarini bajarish uchun ishchi postlarga, universal texnologik jixozlar va asbob-uskunalar-ga, ehtiyot qismlar va aylanma agregatlar zahirasiga ega bo'lishi kerak.

Bu usulda jixozlar, material resurslar brigadalar bo'yicha tarkalib ketib ulardan samarali foydalanish imkonini bermaydi, TX va T ishlarini boshqarishni murakkablashtiradi. Brigadalar bo'yicha ishlar bir xil hajmda bo'lmasligi mumkin, ya'ni bir brigada ish bilan me'yordan ortik band bulsa, shu vaqtda ikkinchi brigada ish bilan kam ta'minlangan bo'lishi mumkin. SHu bilan bir katorada bu usulning avzalliklaridan biri TX va T ishlarini sifati ma'suliyat brigada bo'yicha shakllanadi.

Agregat ustaxonalar usulini asosiy mohiyati shundaki ATK harakat vositalariga texnik xizmat kursatish va ta'mirlash ishlari ishlab chiqarish ustaxonalari orasida taksimlanadi va har bir ustaxona bir yoki bir nechta agregatlarni to'liq TXK va T ishlarini bajarishga ma'suliyati belgilanadi.

Ushbu usulda ustaxonaga birlashtirilgan agregat va uzellarni ta'mirlash va ularga texnik xizmat kursatish ishlarini sifatiga moddiy va ma'naviy javobgarlik konkretlashadi. Ustaxonalar ishlarini natijalari avtomobillarni texnik nosozliklar bo'yicha ta'mirlashda turish muddatiga qarab baxolanadi.

Ustaxonalari orasida ishlar ishlab chiqarish dasturiga va harakat vositalaridan foydalanish jadalligiga qarab taksimlanadi.

Katta va o'rta hajmli ATK larda ustaxonalar soni 4 dan 8 tagacha buladi.

Ustaxonalarga birlashtirilgan ishlar ham ishchi postlarda, ham ustaxonalarda bajariladi.

Agregat ustaxonalar usul yuqorida ko'rilgan usullardan so'zsiz afzalliklarga ega bo'lishiga qaramay kamchiliklarga ega. Bu kamchiliklarni

asosiylaridan biri bu - ishlab chiqarishni nomarkazlashtirishdir, bu esa ishlab chiqarishni tezkor boshqarishni qiyinlashtiradi. Avtomobil bo'yicha ta'mirlash ishlarini ketishi haqida ma'lumotlarni yukligi ishlab chiqarish maydonlaridan samarali foydalanish imkonini bermaydi. Postlarda avtomobillar navbat kutib kolishlari mumkin, bu esa ayrim ustaxonalar orasida ixtiloflarni kelib chiqishiga olib kelishi mumkin.

TXK va T ga kelgan avtomobillarni ustaxonalar orasida taqsimlash ta'mirlash ishlarini tugatilish vaqtini rejalashtirish imkonini bermaydi. Bu kamchiliklarni bartaraf etish maqsadida ATK-larda TXK va T ishlarini boshqarishni markazlashgan tizimi tadbik etiladi. (4.2.3-rasm)

ATK texnika xizmatini ishlab chiqarish bo'limi

№1	№2	№3	№4	№5	№6	№7	№8
Rul bosh-qaruvi, oldi ko'prik, tormoz tizimi-ga TXK va T	Dviga-telga TXK va T	Ishlash muftasi, uzatish qutisi, reduktor, kardan uzutmasi TX va T	Ta'minot tizimi, elektr jihozlari, akkumulyatorga TXK va T	Kuzov, rama, kabina, TXK va T payvand, temirchilik, bo'yoqchi-lik ishlari	SHina va g'ildiraklarga TXK va T	CHilangar-mexanik ishlari	Supurish yuvish ishlari

4.2.3-rasm. ATK da texnika xizmatini agregat- ustaxonalar usulida tashkil qilish tarkibi.

Ta'mirlovchi va yordamchi ishchilarning mehnat samaradorligini oshirish, TXK va T mavkeini ko'tarish, AT samaradorligini oshirish umumiy muammosining asosiy qismidir.

TXK va T ishlari samarasining koniktirmasligini taxlil qilish asosida uning kelib chiqish sabablarini 2 qismga ajratish mumkin.

Bular ob'ektiv va tashkiliy sabablar.

Ob'ektiv sabablar

		Qisman qiymatlari (%)
1.	Ehtiyot qismlarning yo'qligi	4
2.	Ishlash sharoiti	10
3.	Park yoshi	18
4.	Ishlab chiqarish bazasining sustligi	15
5.	Boshqa (ishchi etmasligi, ATZda ta'mirlash sifatining pastligi)	18
	Hammasi	65

Tashkiliy sabablar

		Qisman qiymatlari (%)
1.	Mehnat intizomining pastligi	11
2.	Ishni bo'sh tashkil qilish	18
3.	Tashkiliy va boshqa sabablarga ko'ra ishlamaslik	6
	Jami	35

4.3.Avtomobillarga TXK va Tni boshqarish va tashkil qilishni nazorat tizimi.

Nazorat bu jarayon bo'lib, uning yordamida ishlab chiqarish bo'limi va bo'linmalari rahbarlari tomonidan aniqlanadi. Nazorat boshqarishning vazifasidir. Uning mohiyati xavfli holat paydo bo'lishi mumkin bo'lgan oqibatlarni oldindan aniqlash va yechimlarni topish uchun zarur va yana faoliyatini muvaffaqiyatli ragbatlantirish uchun ham qo'llanilishi mumkin. Shu borada texnika nazorati avtomobillarga TXK va JT jarayonlarining tarkibiy qismidir. Texnika nazorati bu avtomobillarni TXK shaxobchasida avtomobilni qabul qilishdan boshlab buyurtmachiga uni topshirguncha TXK va JT bo'yicha lozim bo'lgan ishlarning xajmi bajarilgandan keyin-uning barcha bosqichlarida o'tkaziladigan nazoratli operatsiyalarning jamini ifodalaydi. Xozirgi vaqtda avtomobillarga TXK korxonalarida sifatli nazorat qilish ishlab chiqarish ishlari bajarilganidan sung amalga oshirilmoqda, ya'ni faol bo'lmagan nazorat shakli qo'llaniladi, buyurtmachiga topshirilayotganda avtomobillar va agregatlarda nuqsonlar bo'lishiga yo'l quymaslik asosiy maqsaddir. Bunda nazorat operatsiyalarining bajarishda shaxsning o'zigagina xos bo'lgan (sub'ektiv) va holis (ob'ektiv) nazorat usullaridan foydalaniladi. Texnika nazorati texnologik jarayondagi o'rniga qarab kirish, operatsiyali va qabul qilishli ko'rinishlarda bo'lishi mumkin.

Kirish nazoratining asosiy vazifasi nuqsonlarni, bajarilishi lozim bo'lgan ishlar ruyxatini tuzishda va ularning bajarilishining texnologik jihatdan oqilona ketma-ketligini topishdan iborat. Kirish nazorati avtomobillarni qabul qilish joylarida tashkil etiladi. Nazorat operatsiyalari usta-nazoratchi (qabul kiluvchi) tomonidan bajariladi.

Operatsiyali nazoratning asosiy masalalari dastlabki operatsiyalar (ishlar)ning bajarilishi sifatini tekshirishdan va baholashdan va avtomobillar (agregatlar)ni navbatdagi ishlar (operatsiyalar)ni bajarish uchun tuzatish imkonini aniqlashdan iborat.

Nazorat nuqsonining paydo bo'lishining oldini olish maqsadida o'tkaziladi. Ushbu nazoratning turi quyidagi ishlar sifatini tekshirishni nazarda tutiladi: tunukachi-payvandlash ishlari va buyash oldidan bajariladigan tayyorlov ishlari; dvigatel blokiga tirsakli valni urnatishdan oldin uni shlifovka qilish; orqa ko'prik, amortizator, gaz taqsimlash mexanizmi va boshqalarni ta'mirlashda. Operatsiya nazorat avtomobillarini texnika xizmati ko'rsatish va joriy ta'mirlash korxonalarining ishlab chiqarish kisimlari va tsexlarida tashkil etiladi. Katta va

yirik avtomobillarga TXK korxonalarida uni texnik nazorat bo'limi (TNB) ustasi bajaradi.

Qabul qilish nazoratining asosiy masalasi bajarilgan ishlarning sifatini va xajmini aniqlashdir. Ishlab chiqarish qismlarida qabul qilish nazorati bir qismda bajarilgan ishlar sifatini aniqlash uchun xizmat qiladi. Nazorat ishlab chiqarish qismlarida va avtomobilni egasiga topshirish joylarida tashkil etiladi. Shu bilan birga nazorat jarayonida tekshiriladi: amalda bajarilgan ishlar buyurtma-naryadda qayd qilinganlariga mos kelishi; avtomobilning harakat xavfsizligini ta'minlovchi tugunlar, agregatlar va tizimlarning holati; amalda bajarilgan ishlarga to'g'ri xaq tulanishi va har xil ish turiga kafolat muddati. TNB avtomobillarga TXK korxonasi rahbariga to'g'ridan-to'g'ri bo'ysunadi.

TNB ning bajariladigan ish sifatleri, avtomobillarga TXK va JT da texnologik tartibga rioya qilish bo'yicha ko'rsatmalar avtomobillarga TXK korxonasining barcha hodimlari uchun majburiydir va so'zsiz bajarilishi lozim. Ishlarni sifatsiz bajarilishini hisobga olibgina qolmasdan majmui baholay oladigan, avtomobillarga

Takrorlash uchun savollar.

- 1.Avtomobillarga TXK korxonalarida buyurtma-naryadni tuldirish tartibi qanday izoxlanadi?
- 2.Avtomobillarga TXK korxonasida ishlab chiqarish jarayonini boshqarish apparati qanday bo'lishi kerak?
- 3.Texnika xizmati ko'rsatish jarayonini nazorat qilish usullariga nimalar kiradi?
- 4.Texnik nazorat jarayoni qanday amalga oshiriladi?
- 5.Texnik nazoratning ko'rinishlari tushintirib bering?
- 6.Tamirlashda bo'lgan avtomobillarni harakat xavfsizligini ta'minlovchi elementlarni tushintiring?
- 7.Texnika xizmati ko'rsatishning sifatini qanday aniqlash mumkin?
- 8.Xizmat ko'rsatish sifati taloni va sifat kaydnomasini vazifasi nimadan iborat?
- 9.TXK nuksonlar qaydnomasiqanday yuritiladi va tahlil qilinadi?
- 10.TXK va T da nuksonlar qanday aniqlanadi va chora ko'riladi?
- 11.TXK da mehnat sifati koeffitsenti qaday hisoblanadi va rag'batlantiriladi?

Tayanch iboralari.

1. Buyurtma-naryad.
2. Texnik nazorat.
3. Texnik nazorat bo'limi.
4. Texnik xizmat ko'rsatishni sifati.
5. Texnik nukson.
6. Mehnat sifati.

Foydalanilgan adabiyotlar.

- 1.Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. Qayta ishlangan va to'ldirilgan ruscha 4-nashrdan (prof. Kuznetsov E.S. taxriri ostida. M.: Nauka 2004 y.-535 b.) tarjima prof.

- Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent “VORIS-NASHRIYOT”, 2006.-670 b.
2. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. O’zRO va O’MTV avtotransport Oliy o’quv yurtlari talabalari uchun darslik sifatida tavsiya etgan. Prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent “VORIS-NASHRIYOT”, 2008.-560 b.
 3. Barovskiy Yu. I. va boshqalar. Avtomobillarning tuzilishi, texnik xizmat ko’rsatish va ta’mirlash.- Toshkent, Mehnat, 2001-503b.
 4. Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskimi sistemami. -M: MADI, 2001g.
 5. Texnicheskaya ekspluatatsiya avtomobiley. Uchebnik dlya VUZov. Pod red E.S.Kuznetsova. -M. :Nauka, 2004 g.
 6. Sidiqnazarov Q.M. Qodirshaev T., Magdiev Sh.P. Avtomobillar servisi axborotnomasi. -Toshkent “VORIS-NASHRIYOT”, 2011.-495 b.
 7. Avtotransport vositalari servisi. 1 va 2 qismlar. Prof.M.A.Ikromov taxriri ostida. Toshkent, Alisher Navoiy nomidagi O’zbekiston milliy kutubxonasi nashriyoti, 2011y.

Qo’shimcha

1. Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskoy ekspluatatsiey avtomobiley sistemami. – M: MADI, 1990g.
2. “ O’zbekiston Respublikasi avtomobil transporti xarakat tarkibiga texnik xizmat ko’rsatish va ta’mirlash to’g’risidagi Nizom” – Toshkent, 1999.
- 4 Valijonov.R., Qabulov O. Menejment asoslari.- Toshkent, 1997..
5. Махмудов Н, ва бошқалар. Ўзбек тилида иш юритиш.-Тошкент 1990й.

5-Mavzu: Zamonaviy avtotransport korxonalari texnika xizmatining tarkiblari, vazifalari va xodimlari.

REJA:

5.1. Zamonaviy avtotransport korxonalari uyushmalari, xissadorlik jamiyatlari resurslari va xodimlari.

5.2. Texnik xizmat xodimlari tarkibini umumiy tasnifi, qo’nimligi

5.3. Mutaxassislariga bo’lgan asosiy talablar va ular bilan korxonalarni ta’minlanganligi.

5.1. Zamonaviy avtotransport korxonalari uyushmalari, xissadorlik jamiyatlari resurslari va xodimlari.

O’zbekiston Respublikasida texnik bozor iktichodietiga utish, yangi konunlarni xaetga tatbik tilishi, material-texnika ta’minotini boshkaruvni nomarkazlashuvi, mulkka egalikni har xil shakllarini qo’llash avtotranspor korxonalari oldida murakkab vazifalarni kuyadi. Bu vazifalar quyidagilardan tashkil topgan:

-xodimlarni mehnat va turmush sharoitlarini yaxshilash, korxonalarni va soxani ijtimoiy rivojlantiri yunalishlarini amalga oshirish uchun sharoitlar yaratish,

-korxonalarni ekologik, resurslarni tejash, intensiv rivojlanishi texnik siesatini amalga oshirish, bashorat etish va ishlab chiqish,

-ilmiy-tadkikot va tajriba-konstruktorlik ishlarini asosiy yunalishlarini aniqlash va qo'llash;

- ilmiy, loyixa texnologik, me'eriyl xizmatlar kursatish.

-ukuv-yurtlari bilan birgalikda maqsadli kadrlar tayyorlashda va ularni malakasini oshirishda qatnashish.

Avtomobil transporti muxandis-texnika xizmatini baza va resurslari - quyidagicha tarkiblar majmuasidan iboratdir:

1. Ishlab chiqarish texnika bazasi.

2. MTX mehnat maxsuli bo'lgan ma'lum texnik ekspluatatsion xossalarga ega bo'lgan harakat vositalari.

3. Material-texnika resurslari (extiet qismlar, shinalar moylar, materallar enilgi va x.o.)

4. Ishlab chiqarish texnika bazasini rivojlanishi yangi avtomobillar texnologik jixozlar sotib olish uchun bo'lgan moliyaviy resurslar.

5. Ilmiy muxandis-texnik xodimlar, ta'mirlash va yordamchi ishchilar.

6. Avtomobillarga TXK va ta'mirlashni tezkor boshqarish uchun MTXni axborot bilan ta'minlash.

Avtotransport tashkilotlarini boshqarishni zamonaviy tarkiblari

Bu masallalarni samarali hal qilish uchun boshqarishning quyidagi tarmoq organlari mavjud:

- Vazirliklar;
- Davlat qo'mitalari;
- Kontsernlar;
- Korporatsiyalar;
- Kontsortsiumlar;
- Assotsiatsiyalar;
- Kompaniyalar;
- Korxonalar;
- Firma va boshqalar.

Bu organlar umumdavlat va mahalliy organlardan farqli o'laroq, boshqaruv tizimida shunchaki ijrochi sifatidagina emas, balki boshqaruvchi tizimning ishtirokchisi sifatida maydonga chiqadi.

Boshqarishning tarmoq organlari odatda umumdavlar va mahalliy organlardan o'z faoliyatining hajmi (miqiyosi) Bilan farq qiladi. Bu xoll ularning xuquqiy nizomlarida aks etgan bo'ladi.

Vazirlik – bu o'ziga tegishli tarmoqning xo'jalik tizimida boshqarishning eng oliy bo'g'inidir. Vazirlik:

- Tarmoqning axvoli, uni yanada rivojlantirish;
- Fan-texnika taraqqiyoti va ishlab chiqarish (xizmat)ning texnologik darajasi;
- Ishlab chiqarilayotgan maxsulotning sifati va uning raqobatbardoshligi;

- Ishlab chiqarilayotgan mahsulotga bo'lgan ichki va tashqi talabni qondirish uchun ma'suldir.

Davlat qo'mitalari – bu vazirlik va idoralarning faolimyatini tartibga solish, nazorat qilish va muvofiqlashtirish yo'li bilan sotsial-iqtisodiy rivojlanish faoliyatiga rahbarlik qilishga mo'ljallangan markaziy tarmoq boshqaruv organlaridir.

Kontsern– bu ishlab chiqarishning diversifikatsiyasi (o'zgarishi, xilma xilligining ko'payishi) asosida tarkib topadigan yirik, ko'p tarmoqli korporatsiyadir. Uning tarkibiga turli tarmoqlar (sanoat, transport, savdo, bank sohasi)ga tegishli korxonalar ixtiyoriy asoslarda kiradi.

Uyushma – bu jismoniy va yuridik shaxslarning ko'ngilli jamoat birlashmasidir.

Assotsiatsiya – bu korxonalarning paychilik asosida ko'ngilli birlashmasidir. U bir yoki bir necha ishlab chiqarish – xo'jalik vazifalarini birgalikda amalga oshirish maqsadida korxonalarning shartnomaviy asosida birlashishi natijasida tashkil topadi. Assotsiatsiya tarkibiga, odatda muayyan xududda joylashgan va turdosh kasbga ixtisoslashgan korxonalar kiradi.

Korporatsiya - bu rivojlangan yirik aksionerlik jamiyatlari va trestlari birlashmasidir.

*Kontsortsiy*um – bu aniq vazifalar: yirik maqsadli dastur va loyihalar, shu jumladan, ilmiy-texnikaviy, qurilish, tabiatni muxofaza qilish boshqa dasturlarni amalga oshirish maqsadida tashkil etiladigan muvaqqat birlashmadir.

Xolding kompaniyasi – bu eng avvalo moliyaviy jamg'arma bo'lib, korxonalarni emas, balki sarmoyalarni birlashtiradi. Xolding kompaniyasi tarkibiga kiruvchi aksionerlar jamiyatlari «aktsiyalarning nazorat paketi» kompaniyaning ixtiyorida bo'ladi.

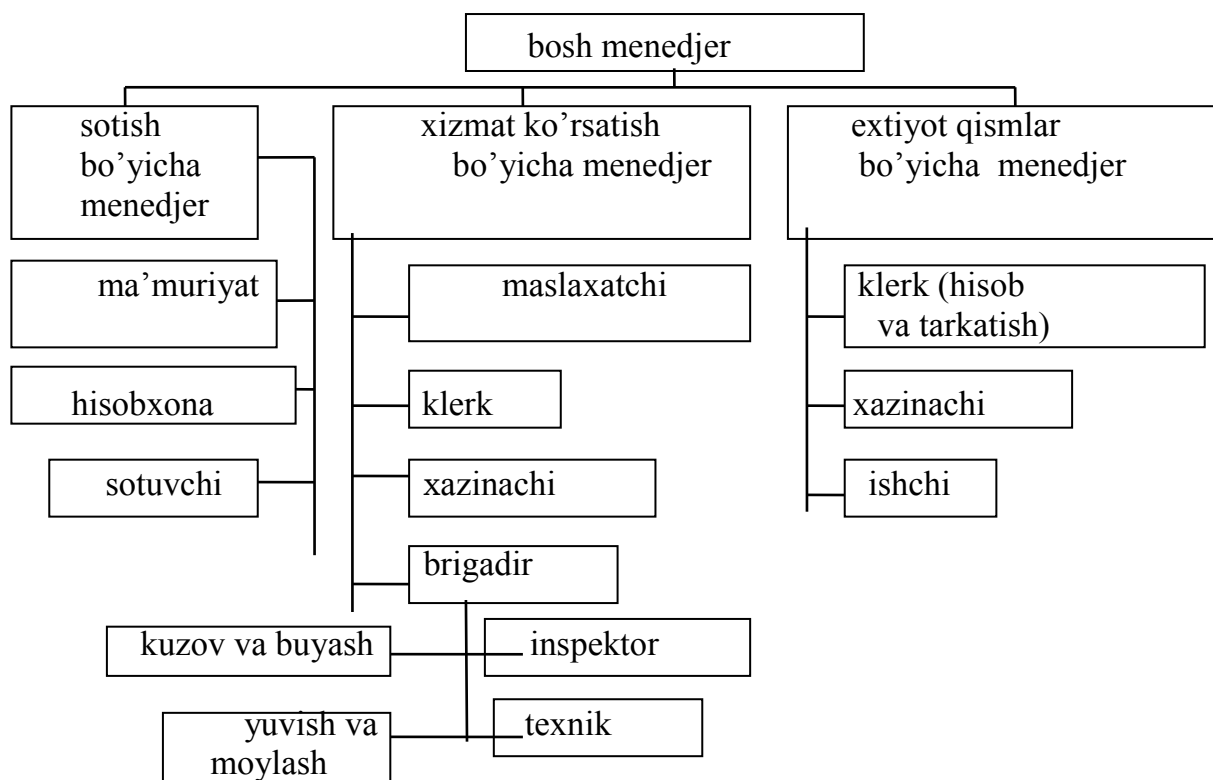
Milliy kompaniya – bu noishlab chiqarish tarmoqlari, ijodiy jamoalar, transport, aloqa va telekommunikatsiya korxonalari va tashkilotlarining paychilik yoki aksionerlik asosida tashkil etilgan ko'ngilli birlashmadir.

Korxona - bu har qanday iqtisodiy tizimda asosiy va birlamchi bo'g'in bo'lib hisoblanadi. Korxona to'g'risidagi qonunda korxona yuridik shaxs xususlariga ega bo'lgan xo'jalik sub'ekti bo'lib, o'ziga tegishli yoki to'liq xo'jalik hisobidagi mulkdan foydalanish asosida mahsulot ishlab chiqaradi, sotadi yoki almashadi, ishlar bajaradi, xizmatlar ko'rsatadi.

Firma – bu korxonadan farqli o'laroq, ishlab chiqarish va noishlab chiqarish sohalarida turli – tuman tadbirkorlik faoliyatini bildiradi.

Avtotransport korxonalarida xizmat ko'rsatish jarayonini tashkil etish harakatdagi avtomobilni yo'ldagi ishi va ularga texnik xizmat ko'rsatish hamda ularni ta'mirlashdan tashkil topadi. Xizmat ko'rsatish jarayoni turli xil operatsiyalarning bajarilishi: ya'ni harakatni tashkil etish, texnik jihatdan benuqson harakatdagi vosita bilan ta'minlash va uni kerakli mablag' bilan muntazam ta'minlash, hisobga olish, hisoblash, mijozlar bilan moliyaviy bog'likni o'rnatish kabilar bilan bog'liq bo'lgan operatsiyalarning bajarilishidan tashkil topadi.

"DAEWOO" korparatsiyasi avtoservis korxonalarini tashkil etish va boshqarish tartiblarini namunaviy sxemasi.



Harakatdagi vositaning yo'ldagi ishi – bu yuk va yo'lovchilarning ma'lum joylar orasidagi o'rnini o'zgartirish jarayonidir. Transportda tashish tizimi quydagi ketma-ket bajariladigan jarayonlardan tashkil topgan:

- yuklarni jo'natiladigan joylarda harakatdagi vositaga yuklash yoki yo'lovchilarni o'tkazish;
- yuklar va yo'lovchilarning jonatilgan va belgilangan joylari orasidagi siljishi;
- yuklarni olib boorib tushiriladigan joylarda harakatdagi vositadan tushirish.

Avtotransport korxonalarining foydalanish xizmati ko'rsatish bo'linmasi tashish rejasining bajarilishini tashkil etadi, ushbu tashishni kam xarajat bilan oqilona amalgam oshirmaq uchun imkoniyatlarni izlaydi.

Foydalanish xizmati ko'rsatish bo'linmasining rahbarlari va xodimlari quydagi masalalarga katta e'tibor berishlar lozim:

-korxona xizmati ko'rsatadigan hududning iqtisodiyotini o'rganishga, yuk va yo'lovchi oqimlarning tasnifi mijozlarning tashishga tayorgarlik darajasini tekshirgan holda tashishni tezkor rejalashtirishga, yuklash tushirish joylari va kirib boradigan yo'llarning holatiga, avtopoezdlarni qo'llash imkoniyatiga, yuklash-tushirish vositalariga:

- texnik xizmat ko'rsatish bo'linmasi bilan hamkorlikda avtomobillarni yo'lga chiqarish tartibiva ularning ishlash tartibini ishlab chiqishga, xujjatlarni to'g'ri va o'z vaqtida rasmiylashtirishga, transport vositalaridan foydalanish samaradorligini ko'tarishga;

- ilg'or tajriba almashishga, tashish rejasi va shartnomalarning bajarilishini tahlil qilishni muntazam amalgam oshirishga, transport xarajatlarini har tomonlama pasaytirilishini ta'minlashga, tariflarni to'g'ri qo'llanilishi.

Bo'linmaga foydalanish xizmat ko'rsatish bo'linmasining boshlig'i rahbarlik qiladi va tarkibida tashishni rejalashtirish, markazlashgan nozimlik bo'limi, yo'ldagi nozimlik va hisobga olish- nazorat guruhlariga ega. Shular qatoribo'lina tarkibiga avtojamlanalar kiradi.

Yo'lovchilar tashiydigan korxonalarning harakatini tashkil etish guruhi qatnov yo'nalishdagi avtobuslarning harakat tezligini me'yorlash bilan shug'ullanadi. Bu guruh avtobus haydovchilarining ishida oqilona tartib bo'lishini ishlab chiqadi, avtobuslarni yo'nalishlarga taqsimlaydi.

Nozimlik guruhi tezkor rejalashtirish va avtomobillarni yo'ga chiqarish vaqtidan korxonaga qaytib kelguniga avtomobil' ishiga rahbarlik qiladi.

Hisobga olish nazorot guruhi haydovchilardan yo'l varaqasi va ularni to'g'ri rasmiylashtirilishini tekshiradi, ularga birlamchi ishlov beradi, ular asosida tashish uchun bajarilgan ishga hisobot beradi.

Harakat xavsizligini ta'minlovchi guruh esa, yo'l-transport hodisalarining oldini oluvchi tadbirlarni ishlab chiqadi va ko'cha harakati qoidalarining buzilmasligini ta'minlash choralari ko'radi, haydovchilarining tajribalarini oshirish muddatini o'tganliklarni tekshiradi, yo'l-transport hodisalarini va ko'cha harakati qoidalarini avtojamlanma va korxona bo'yicha hisobga oladi.

Avtotransportdan foydalanish xizmat ko'rsatish bo'linmasi ishlatish bo'lim boshlig'i quydagicha ish jarayonini boshqaradi. U korxonadagi barcha harakatdagi tarkibni ish, yoqilg' bilan ta'minlab, kunlik rejani bajarish uchun: qo'l ostidagi avtosaf boshliqlari, navbatchi nozim va mexanik va birgadirlardan talab qiladi, hamda har bir ishga chiqqan xaydovchini yo'l varaqasiga kunlik topshiriqni yozib tushintirib ishga chiqishini ta'minlaydi. Liniyadagi holatni navbatchi nozimlar orqali boshqarib boradi. Masalan liniyadagi yuk avtokorxonalarida yuklab tushirishdagi bekor turishlar sababini organib vaqtida chora ko'radi. Yo'lovchi tashish avtokorxonalaridagi liniyadagi navbatchi nozim yoki avtoshox va avtoboshbekatlardan vaziyatni o'rganib chora ko'radi. Yoqig'i taminoti zaxirasini aniqlab uni etmagan qisimni to'ldirish , oylik rejani borishini nazorat qiladi, agar rejadan ortda qolish mavjud bo'lsa, etmagan hajmini qoplash choralari ko'radi.

Ishlatish bo'lim boshlig'i kechqurun avtomobillarni linyadan qaytishini navbatchi nozim, maxanik, avtosaf boshlig'ilari orqali har bir liniyadan qaytgan avtomobilni reja bajarmaslik sababini o'z vaqtida o'rganadi va kerakli chorani ko'radi. Rejani bajarilmaslik sababini o'rganadi, hamda ularga nisbatan tegishli choralarni ko'radi. Bundan tashqari xarakat xavfsizligini ta'minlash bo'yicha: kunlik (navbatch nozim ma'sul), xavtalik (avtosaf boshlig'I ma'sul), oylik (ishlatish bo'lim boshlig'I ma'sul) ish rejimlarni nazorat qilib boradi. Oldindan kira haqi olinishini ta'minlab, xizmat ko'rsatadi. Kelgusi kun uchun buyritma bo'yicha avtomobil taqsimoti va ularga yoqilg'i ta'minotini yolga qo'yadi. Tartibuzarliklarni ustidan chora ko'radi , buyruq tqyyorlaydi. Navbatchi nozim smenasida quydagi ishlarni bajaradi: Ertalab xaydovchilarni guvoxnomasini tekshirib ularga yo'l varaqasi yozadi, ishga chiqaradi, kechqurun, xaydovchilar

ishdan qaytgandan so'ng ularni rejasini tekshiradi, agar reja bajarilmasa ishlatish bo'lim boshlig'iga yuboradi, uni ruxsati bilan yo'l varaqasini qabul qiladi, liniyadagi yo'l varaqasidagi belgilarni mahsus jurnalga yozadi, bildirgida buni yozib mutasadi rahbariga etkazadi va ish oxirida kunlik hisobotni tayyorlab reja iqtisod bo'limiga topshiradi. Yo'lovchi tashish korxonasida navbatchi nazim va g'aznachi xisobotlarini bir-biriga solishtiradi, xatoliklarni bartaraf qiladi.

Yuk tashuvchi ATKda nozimlar bilan boshqarish saroy ichida va yo'lda tartibga solishga bo'linadi. Saroy ichidagi nozimlar ni tartibga solish vazifasini markaziy nozimlik guruhi bajaradi, yo'ldagi avtomobil'ishini- yo'ldagi nozimlar boshqaruv guruhi tartibga soladi. Yo'ldagi nozimli boshqaruv guruhining xodimlari markaziy nozimlik guruhiga bo'ysunadi.

Markaziy nozimlik guruhi ishini ATK ning nozimi boshqaradi, uning burchiga quydagilar kiradi: avtomobilni o'z vaqtida yo'lga chiqarishni doimiy nazorat qilish; kunlik rejaning bajarilishini tahlil qilish va bir kunda tashilishning bajarilishi haqida tezkor ma'lumot tuzish; yo'ldagi avtomobildan foydalanish samaradorligini oshirishga qaratilgan tezkor omillarni amalgam oshirish. Avtomobil'ishini tezkor tartibga solishni ATK navbatchi nozim amalgam oshiradi.

Navbatchi nozim har kuni ertalab ishga chiqqan xaydochini yo'l varaqasiga kunlik ish uchun yoqilg'i normasini belgilab, uni olishga ruxsat beradi. Xaydovchi esa uni qabul qilib oladi, o'zini rozilik imzosini yo'l varaqasiga qo'yadi. Demak u berilgan normadan ortiq ishlatasa uni aybi xisablanadi, ortqcha sarfni to'laydi, yoki iqtisod qilsa, unga yarasha xaq oladi. Ishlatish bo'limiga bajarilgan ish hajmi uchun yoqilg'i fondi beriladi. Shuning uchun 1 litr yoqilg'i sarfi uchun daromad olib kelish rejasini ishlab chiqash, hamda shu asosda hisobot yuritish maqsadga muvofiqir. Norma yuk tashishda 1 tkm uchun, shahar avtobusida 1 ta yo'lovchi uchun, shaharoldi, shaharlararo avtobuslarida 1 yo'lovchikm uchun, soatbay yuk tashishda 1 mashina soat. Ishlatish bo'limi nozimi tomonidan kunlik yo'l varaqaga ishlov beriladi.

Yuk tashishda: mijoz tomonidan berilgan TTN asosida tkm, tonna, (soatbay uchun mash soat) umumiy yurilgan yo'l, bajarilgan qatnovlar soni aniqlanadi, bunga asosan ish haqi hisoblanadi, kunlik hisobotlar tuziladi.

Avtobuslar bilan yo'lovchi tashishda: yo'l varaqasiga ishlov berish natijasida: kunlik umumiy ishlangan vaqt, umumiy yo'l, qilingan qatnov, shundan grafikga rioya qilingan qatnov, keltirilgan daromad, tashilgan yo'lovchi soni, yurilgan yo'lovchi km.

Engil taksida yo'lovchi tashishda: yo'l varaqasiga ishlov berish natijasida: kunlik umumiy ishlangan vaqt, umumiy yo'l, to'lovli yo'l, keltirilgan daromad, yo'ldan foydalanish ko'effitsienti aniqlanadi, Bu ko'rsatkichlarni rejasiga solishtirib holatga baho beriladi. Ko'rsatkich bajarilmagan avtosaf, birgada, xaydovchi muhokama qilinadi va unga qoloqlikni tugallash muddati belgilanadi. Bu vaziat davom etsa ayibdorni ishda qolish va qolmasligi aniqlanadi.

Liniyadagi xarakatdagi tarkibni ish samaradorligini oshirish uchun quydagi muolajalar amalga oshiriladi.

1. Yuk tashishda: samarali yo'nalishlar (mayatnikli, aylanma, sirtmoqli) tuziladi, yuk ko'tarish qobiliyatidan foydalanish ko'effitsienti oshiriladi, bajariladigan ishlar

barcha sharoitni hisobga(yo'l holti: yo'lsiz yo'l va turli kategoriyadagi yo'llar) olgan holda meyorlahtiriladi, tariflar belgilanadi, tashish masofasi o'lchanadi. Yuk tashish obektdagi yuklash tushirish mexanizmi unumdorligiga xarakatdagi tarkib soni mos keltiriladi.

2. Avtobuslar bilan y'olovchi tashishda: yo'lovchi oqimi, kunlik umumiy ishlangan vaqt, umumiy yo'l, qilingan qatnov, shundan grafikga rioya qilingan qatnov, keltirilgan daromad, tashilgan yo'lovchi soni, yurilgan yo'lovchi km. Bir kilometr uchun keltirilgan daromad yuklamasi aniqlanadi va bu xarajatlar bilan toppish kerak bo'lgan hisobdagi daromad yuklamasiga solishtiriladi. Agar yonalish zararga ishlasa unda yo'nalish qayta ko'rib chiqilib takomillashtiriladi, shunigdek, avtobus qatnayotgan yo'nalishdagi yo'lovchilar oqimi o'rganiladi hamda xaydovchilari daromad rejasiga o'zgartirish kiritiladi.

3. Engil taksida y'olovchi tashishda: Bir to'lovli km, mijozda bir soat bekor turish, bir chiqib tushishlar uchun kira xaqi hisoblab chiqiladi kunlik umumiy ishlangan vaqt, umumiy yo'l, to'lovli yo'l, keltirilgan daromad, yo'ldan foydalanish koefitsenti aniqlanadi. Bu tashishdagi holat o'rganilib ijara uslubida (quruq, qisman resursli, to'liq resursli) ish tashkil qilish maqsadga muvofiqdir. Shunday qilib liniyadagi boshqarishni tashkil etishda asosan har doim y'o'lovchi haq dagan shiyor bo'yicha ish yuritiladi.

Avtouyushma tashkil qilishdan maqsad turli mulkchlikdagi transportlarni bir korxonaga yig'ib ularni ma'lum yo'nalishda yuk va yo'lovchi tashishda faoliyat ko'rsatishini ta'minlashdan iboratdir. Avtouyushma yuk va yo'lovchi tashishga moslashgan bo'lishi mumkin. Uning nizomi va bankda xisob raqami bolib ma'lum yo'nalishdagi joyga jaylashadi. Masalan: «Andijon shaxar oldi avtobuslar xarakati» mas'uliyati cheklangan jamiyati «ASHOAX» MCHJ. Jamiyat manzilgoxi: Andijon shaxri, A.Temur shox ko'chasi 20-uy.

Jamiyat ishtirokchilarining xuquq va majburiyatlari.

1.Jamiyat ta'sischiolari quydagilarga haqlidirlar:

- qonunda va jamiyatning ta'sis hujatlarida belgilangan tartibda jamiyatning ishlarini boshqarishda ishtirok etish;
- qonun hujatlarida va jamiyat ta'sis hujatlarida belgilangan tartibda jamiyatning faoliyati to'g'risida axborot olish hamda uning buxgalteriya daftarlari va boshqa xujjatlari bilan tanishish;
- foydani taqsimlashda ishtirok etish;
- jamiyatning ustav fondidagi o'z ulushini yoxud uning bir qismini ushbu qonunda va jamiyatning ustavida nazrda tutilgan tartibda mazkur jamiyatning bir yoki bir necha ta'sischi-siga sotish yoki o'zga tarzda ularning foydasiga voz kechish;
- jamiyat boshqa ta'sischi-silarining roziligidan qat'I nazar ushbu qonunda va jamiyatning ta'sis hujatlarida nazarda tutilgan tartibda istalgan vaqtda jamiyatdan chiqish;
- jamiyat tugatilgan taqdirda, kreditorlar bilan hisob-kitob qilinganidan keyin qolgan mol-mulkning bir qismini yoki uning qiymatini olish;
- jamiyat ta'sischi-silari qonun hujatlarida va jamiyatning ta'sis hujatlarida nazarda tutilgan boshqa xuquqlarga han ega bo'lishi mumkin.

2.Jamiyat ta'sischiolari:

- qonunda va jamiyatning ta'sis hujatlarida nazarda tutilgan tartibda, miqdorda, usullarida va muddatlarda hissa qo'shishlari;
- jamiyat faoliyati to'g'risidagi sir tutilgan axborotni oshkor qilmasliklari shart.

Jamiyatda boshqaruv.

1. Jamiyat ishtirokchilarining umumiy yig'ilishi jamiyat boshqaruvining oily organi hisoblanadi.

2. Jamiyatning joriy faoliyatiga rahbarlik qilish director tomonidan amalgam oshiriladi.

3. Jamiyat ishtirokchilari umumiy yig'ilishining mutlaq vakolatlari jumlasiga quydagilar kiradi:

- jamiyat faoliyatining asosiy yo'nalishlarini belgilash, shuningdek tijorat tashilotlarining boshqa birlashmalarda ishtirok etish to'g'risida qaror qabul qilish;
- jamiyat ustav fondining miqdorini o'zgartirish;
- ta'sis xujjatlariga o'zgartirishlar va qo'shimchalar kiritish;
- jamiyatning ijro etuvchi organlarini tuzish va ularning vakolotlarini muddatidan ilgari tugatish;
- jamiyatning taftish kamissiyasini saylash va uning vakolotlarini muddatidan ilgari tugatish;
- yillik hisobotlarni va buxgalteriya balanslarini tasdiqlash;
- jamiyatning sof foydasini jamiyat ishtirokchilari o'rtasida taqsimlash to'g'risida qaror qabul qilish;
- jamiyat organlarining faoliyatini tartibga soluvchi xujjatlarni tasdiqlash;
- auditorlik tekshiruvini o'tkazish to'g'risida qaror qabul qilish, auditorlik tashkilotlari hamda ularning xizmatlariga to'lanadigan xaqni eng ko'p miqdorini aniqlash;
- boshqa yuridik shaxslarni, vakolotxonalar va filiallarni tuzish to'g'risida qaror qabul qilish;
- jamiyatni qayta tashkil etish yoki tugatish to'g'risida qaror qabul qilish;
- tugatish komissiyasini tayinlash va tugatish balanslarini tasdiqlash;
- jamiyat tomonidan eng kam oylik ish haqining 100 baravaridan ortiq bo'lgan yirik bitimlarini tuzish;
- ushbu qonunda nazarda tutilgan boshqa masalalarni hal qilish.

4. Jamiyat direktori:

- jamiyat nomidan ishonchnomasiz ish yuritadi, shu jumladan uning manfaatlarini ifodalaydi va bitimlar tuzadi;
- jamiyat nomidan vakillik qilish huquqi uchun ishonchnomalar beradi;
- jamiyat xodimlari bilan mehnat shartnomalari tuzadi va ularni bekor qiladi, xodimlarga nisbatan rag'batlantirish choralari va intizomiy jazolarni qo'llaydi;
- ishtirokchilar qarorlari bajarilishini tashkillashtiradi, korxonalar, muassasalar, tashkilotlar va fuqorolar bilan munosabatlarda jamiyat faoliyatiga daxildor barcha masalalar bo'yicha jamiyat manfaatlarini ximoya qilish.

5. Direktor jamiyatning moliya-xujalik faoliyatini O'zbekiston Respublikasining amaldagi qonunlari asosida olib boradi va javob beradi.

6. Direktorning moliya-xujalik faoliyati ustidan ishtirokchilar olib boradi.

7. Tuzilishidan jamiyat direktori va boshqa mansabdorlari manfaatdor bo'lgan bitimlar jamiyat ishtirokchilari umumiy yig'ilishining rozilgisiz jamiyat tomonidan tuzilishi mumkin emas.

Avtouyushma tarkibida quydagi vositalar va xizmatqiluvchi xodimlar bo'ladi. Avtomobillarni tekshirish uchun jixozlangan chuqur (yama), , transportni tekshiruvchi asboblari (bolga, shina davleniyasini o'lchovchi manometer, va boshqa ilovadagi asboblari) tekshirish o'tkazuvchi navbatchi mexanik, nozim, tibbiy ko'rik o'tkazuvchi meditsina xodimi, kunlik to'lovni qabul qiluvchi gaznachi, kadrlar bo'lim boshlig'i hamda xaydovchilar va ularning xarakat vositalari. Avtouyushma o'z tarkibiga ixtiyoriy ravishda ma'lum shartnoma asosida xususiy tashuvchilar va boshqa tashuvchlarni qabul qiladi, ularni tashish bo'yicha litsenziyasini olishini tashkil etadi. Yo'lovchi tashishga bo'lgan talablar asosida uyishmani har bir elementi tashkil etiladi va agentlik tomonidan litsenziyalanadi. Bunday qilishdan maqsad yulovchlarni davlat tomonidan yo'nalishlarga mas'ulni ta'minlash, va yulovchilarni ximoyalash, noqonuniy tashishlarga barxam berish, tashishni sifatini oshirish, raqobatni rivojlantirish, xarakat xavfsizligini taminlash, yo'lovchlarni xayoti uchun javobgar shaxsni aniq ko'rsatishdan iboratdir. Avtouyushmalar ma'lum yo'nalishlarni tendrida yutib olish uchun oz qoli ostidagi transport vositalari bilan qatnashadi, agarda raqibidan ustun bo'lsa yutib oladi. Avtouyushmaning asosiy daromadi xaydovchlardan olingan kunlik to'lovdur, xarajatlari esa uyishma boshligi va xodmlar uchun ish hxaqi, y'ol varaqasi uchun xarajatlar, ijtimoiy ajratmalar, soliq tolovi va ajratmalar.

Sahar va tumanlarda o'z xududidagi yo'nalishlarga xizmat qilish uchun tendr tanlovlari o'tkaziladi. Tendir tanlov otkazish uchun asos bolib yo'nalishdagi yo'lovchilardan tushgan etirozlar yoki yangi yo'nalishlarni ochilishidir. Bu tanlovni o'tkazish uchun axborot vositalarida uni o'tkazishdan biro y oldin e'lon beriladi. Tendrda qatnashuvchilarni arizalari muvofiqlashtirish markazi tomonidan qabul qilinadi. Tendrni o'tkazuvchi ekspert gurux tashkil etiladi, uni tarkibiga: soliqdan, avtotransport agentligidan, DAN xududiy bo'limidan, xokimiyatdan, a'zolar olinadi. Tendir kuni barcha qabul qilingan xujjatlar nomerlanib ishchi guruxga topshiriladi va ommoviy axborot vositalari ishtirokida otkaziladi. Bu ishlar ishchi gurux tomonidan ishtirokchlarni qo'l ostidagi transportlarni yansiligi, ular taklif etayotgan tashish narxleri, ishtirokchini material bazasi, va ularga tushgan etirozlar organilib 100 ballik tizimda baxolanadi, sshu tariqa g'olib aniqlanadi, ko'pchilik oldida e'lon qilinadi. Tendir g'olibining ma'suliyatlari va xuquqlari shundan iboratki, tendrda yutilgan yo'nalishda faqat golib ishlaydi xolos. Boshqa tashuvchilar faoliyati ma'n qilinadi.

Avtouyushmani rivojlantirish uchun unga a'zo bo'lgan xaydovchlarni saraitini yaxshi o'rganib ularni sonini ko'paytirish, yo'lovchi oqimi yuqori yo'nalishlarni tendrda yutib olish, tashuvchlarni sonini ko'paytirishdan iboratdir. Yoqig'i bilan taminlash hamda extiyot qisimlar bilan ta'minlash, ular etirozini organib vaqita javob berish, ularga zarur bo'lsa ijarachi torib berish , ularni xuquqini kerakli tashkilotlar oldida himoya qilish, Avtouyushma tomonidan kunlik to'lovni vaqtida qabul qilish, xisobotlarni muddatida kerakli o'rganlarga topshirish, yo'nalishlarni noqonuniy tashuvchilardan tozalash ishlari bilan shug'ullanish zarur.

Avtouyushma faoliyatida uchrayotgan muammolar quydagilardan iborat: xaydovchilarni ishga kech qolishi, grafiklarni har bir xaydovchga berilmasligi, transport vositalarini tezligini bir me'yorda ushlamasligi, oqibatda avtomobillarning bir tomonda to'planib qolishi, yo'lovchlarni boshqa transportlarga chiqib ketishi tufayli daromad yo'qaladi.

5.2. Texnik xizmat xodimlari tarkibini umumiy tasnifi, qo'nimligi

Umuman xodim (kadr) deganda turli soxadagi fan va texnika mutaxassisleri, shu jumladan, bajaraetgan ishi maxsus kasb tayyorgarligini talab qiladigan malakali ishchilar tushuniladi. Malakali ishchilar-bu odatda o'rta maxsus o'quv yurtlarini, xunar-texnika o'quv yurtlarini, maxsus kollejlarni bitirgan yoshlardir.

Boshkaruv xodimlari deganda kasb faoliyati to'la ishlab chiqarish boshkaruvi vazifasini bajarish bilan bog'liq xizmatchilar tushuniladi.

Boshkaruv kadrlari tushunchasi bilan quyidagi ikkita tushuncha:

- xodimlar siyosati va xodimlar bilan ishlashga bog'liqdir;
- xodimlar siyosati - bu uzoq davrga muljallangan bo'lib kerakli ish bilarmonlik, kasb va shaxsiyat sifatiga ega yuqori malakali boshkaruv xodimlar tarqqiyoti yo'nalishi tushuniladi. Xodimlar siesatini maqsadi, korxonada, firmada xodimlarni tayyorlash va qayta tayyorlashni uzoq muddatli dasturini ishlab chiqarishdan iboratdir.

Xodimlar ishining taktikasi deb xodimlar bilan bo'ladigan ishga aytiladi. Bu xodimlarni tugri tanlash, joy-joyiga qo'yish o'qitish, ta'lim berish, boshqaruv xodimlarini ishlatish va qayta tayyorlash demakdir.

Xodimlar ishining muxim jixati-boshqaruv xodimlarini faoliyatini baxolashdir.

BAXOLASH TURLARI:

1. SHaxs faoliyatii majmuaviy baxolash:
 - a. Umum ijtimoiy: mehnat qilish ishtiyoqi, ishni jadalligi, o'z ishini yaxshi bilishligi, ishda intizomlilik.
 - b. Shaxsiyat sifatleri: xotira, faxm-farosatlilik, etika me'erlariga amal qilish.
 - v. kasb sifatleri: umumiy tasavvurli, kontseptual fikr yuritish, rivojlangan ziyraklilik, tadbirkorlik, ishchanlik, kasbga layoqitlilik.
2. Lokal baxolanish - bir vazifani yoki uni bir qismini bajarish natijalari asosida amalga oshiriladi. Masalan direktorning faoliyatlaridan biri mehnatkashlarni shikoyat va takliflarini ko'rib chiqishdir: Ushbu vazifani bajarilishini quyidagi o'lchamlar bilan baxolash mumkin:
 - shikoyatlarni qurish muxlati;
 - shikoyatlarga berilgan javob (ijobiy yoki rad javobi);
 - mehnatkashlarni yuqori tashkilotlarga rad javobdan so'ng murojaati;
 - javob shakli.
3. Uzaytirilgan baxolash bosh mutaxassisni uzoq muddatli faoliyatini o'rganish.

4. Ekspressiv baxolash hozirgi davrda namoyon bo'laetgan sifati va qanday ishlashini tahlil qiladi.

Xodimlarni baxolashni alohida turi-bu xodimlarni attestatsiyadan o'tkazishdir:

Attestatsiya o'z ichiga quyidagi o'lchash usullarini o'z ichiga oladi:

- attestatsiyadan o'tuvchini bajaraetgan ishi;
- o'tgan davrdagi ishining sifati;
- ishga munosabati;
- mehnat intizomiga rioya qilish;
- jamoa faoliyati natijasiga xizmatchining qo'shgan ulushi.

Raxbar shaxs sifatini tarkib modeli.

Pedagogik sifatlar	
1. Umum ijtimoiy sifatlar	2. Kasbiy sifatlar
1. Ma'naviy sifatlar	1. Ma'naviy irodaviy
1. tartiblik 2. insoniylik 3. sipolik 4. talabchanlik 5. odillik	1. faollik 2. fikr yuritishni tizimliliigi 3. tuyg'u taraqqiyoti 4 qat'iylik
2. Ijtimoiy ruxiy	2. Kasb bo'yicha bilimdonlik
1. jamoiy sezish 2. muloxazalik 3. mardlik 4. o'z-o'zini idora qila olishi 5. odamlarga g'amxurlik	a. boshkaruvchi boshkaruv bilimi tizimi, amaliy tajribasi b. maxsus bilimlari-ni tarmok tizimi
3. tabiiy-genetik sifatlar	3. Tashkilotchilik sifati
1. Salomatlik 2. Jismoniy kuchi 3.Jo'shqinlik	1.Ishchanlik 2. Harakatchanlik 3. Tadbirkorlik
Pedagogik sifatlar	
1. Sohalar bo'yicha pedagogik bilimga egalik: a.umumiy va ishlab chiqarish pedagogikasi b. umumiy va ijtimoiy psixologiya v. umumiy va pedagogik axloq.	2. Pedagogik bilimlar va imkoniyatlar

Rahbar xodimlarni kasbiy sifatlari-ular o'z mohiyati bilan rahbar mutaxassisni kasb xuquqini aniqlaydi.

Avtoshox va bosh bekatda asosan yo'nalishlardagi yo'lovchilarga chipta sotish, yo'lovchilarni xarakatdagi tarkibga o'tkazish va bu jarayonda yo'lovchilarni xavfsizligini ta'minlashdan iborat. Avtoshox, bosh bekatda kunlik jarayonga javobgar shaxslar smena uchun birlashtirilgan bosh bekat boshlig' o'rinbosari to'liq holat uchun umumiy javobgar hisoblanadi. Yo'nalishlardagi holatga navbatchi nozim, chipta sotishga navbatchi g'aznachi javobgar hisoblanadi. Har bir shox va bosh bekatdan shahar oldi, shaharlar aro, davlatlar aro, viloyat ichidagi 50 km masofadan ortiq yonalishlarga xizmat qilinadi. Bunda qattiq va yumshoq o'rindiqli avtobuslar, yo'nalishdagi taksilar, engil taksilar bilan xizmat o'rsatiladi. Har bir yonalishni xujjati korxonalar ishlatish bo'limi tomonidan ishlab chiqiladi, bu xujjatni DAN dan tasdiqdan otkaziladi, kerakli joylarga tarqatiladi (korxonada, shox va bosh bekatlarda, mahsus nozimxonalarda).

Yol xujjati tarkibiga: yo'nalish pasporti; yo'nalish sxemasi, yo'nalish bayonnomasi, yo'nalish xarakatlanish grafigi, yo'nalish tarifkatsiya kabilar kiradi.

Xodimlar faoliyati mahsus ishlab chiqilgan yo'riqnoma asosida o'zlarini xuquq va majburiyatlarga egadirlar. Smenadagi navbatchi nozim asosan kunlik yo'lovchi jo'natishni qo'l ostidagi xodimlar bilan tashkil etadi. Avtobosh va shoxbekatlarni avtobus bilan butlash ularga chipta sotishni tashkil etishni navbatchi g'aznachdan talab qiladi. Grafiqlarni butlashda paritetdagi avtobus korxonalari bilan shartnoma asosida tashkil etadi. Yo'nalishdagi taksilarni grafiqlarga birlashtirish, joy uchun ijara to'lovlarini talashni tashkil qiladi. Yuk tashuvchilarga aravacha beradi, hamda ulardan kunlik daromad tushimini va kunlik to'lovlarni topshirishlarini talab qiladi. Yo'lovchilardan, xaydavchilardan tushgan etirozlarni o'rganib chiqadi va tegishli choralar ko'radi. Har bir avtobuslarni bekatdan siljiyatganda uni mavjud yo'riqnoma asosida pasadchk tekshirib chiqadi, undan so'ng avtobusga chiqib olgan yo'lovchilarni bekat ravoti oldidagi nazoratchi tekshirib chipta sotiradi, noqonuniy avtobusga yuklar olish, me'yordan ortiq odam olish, chiptasiz yo'lovchilarni ketishga yo'l qo'ymaslik ishlarini tashkil etadi. Ish oxirida avtoshox va bosh bekatga kelgan avtobuslarni kunlik gaznadagi xaqini qaytarib beradi, yoki xisob raqamga o'tkazib beradi. Shubhali yo'lovchlarni o'rganib boradi, aniqlagan jinoyatchi shaxslar bo'yicha melitsiya tayanch punkitiga murojat qiladi. Barcha ishchi va xizmatchilarni faoliyatini nazoratga oladi, boshbekatdagi sanitariya va gigiyena qoidalariga amal qilgan holda tozalikka javob beradi.

Avtoshox va bosh bekatga kelayotgan har bir avtobusni texnik holatini tekshirib nosoz xarakat vositalarini ishlashga yo'l qo'ymaydi. Xaydavchlarni tibbiy ko'rikdan o'tishini tashkil etadi. Har bir reysdan oldin xarakatdagi tarkiblarni texnik sozligini tekshiradi, nosoz chiqqanlarini avtokorxonasiga jo'natib yuboradi., mayday nosozliklarni bartaraf gilinadi.

Uzoq masofadan kelgan xaydavchlarni tunashini tashkil etadi. Xududan qatnovchi engil avtomobillar joy uchun bekatga to'lov qilib boradi. Bu to'lovlar nax o'zgarishi bilan qayta ko'rib chiqiladi. Avtoshox va bosh bekatga kelgan barcha xarakat vositalaridan chipta sotish orqali tushgan tushim, ijara to'lovlaridan

tushgan tushimlar inkassa qilinadi. Avtoshox va bosh bekatlarda yo'lovchlarni sug'urta qilinadi, sug'urta summasi biletga qo'shib sotiladi. Avtoshox va bosh bekatga kelgan yo'lovchi oqimi o'rganib boriladi, uni xarakat vositasi bilan ta'minlash chorasi ko'riladi. Boshbekatda onalar va bolalar xonasi tashil etiladi. Chipta sotishda imtiyozli yo'lovchlarga sharoit qilib beriladi.

5.3. Mutaxassislarga bo'lgan asosiy talablar va ular bilan korxonalarni ta'minlanganligi.

Avtomobil transportida balans soatni bajarilishini rejalashtirish va uni bajarilishini ta'minlash masalasi dolzarb hisoblanadi. Bu masalaga yondoshish avtomobilni liniyada ishlash xususiyatiga qarab unga xaydovchilarni biriktirish tashish turiga qarab quydagicha shakillangan.

Avtobuslar uchun shaharda 2,2 xay/avto ;

Yuk avtomobillar uchun shaharda 1,6 xay/avto;

Engil avtomobillar uchun 1,8 xay/avto;

Bu taxminiy ko'rsatkich bo'lib undan ko'ra aniqrog'i avtomobilning sutka davomida ishlash soatiga qarab mashinosoat hajmi (TNM) shakillanadi

$$TNM = Tsm * Ksm \quad (m*soat)$$

Bunda Tsm –xarakatdagi tarkibni smenadagi ish davomiyligi , m*soat

Ksm- xarakatdagi tarkibni smena koeffitsienti 1-3 ;

Bu xarakatdagi tarkiblarni ma'lum davrdagi ishlash soati Σ TNM quydagicha topiladi:

$$\Sigma TNM = As1 * Tsm1 * Ksm1 * Di1 + As1 * Tsm1 * Ksm1 * Di1 + ...$$

$$+ Asp * Tsm p * Ksm p * Dip; \quad (m*soat)$$

Bir rusumli xarakatdagi tarkiblarga kerakli xaydovchilar soni N a quydagi formula bilan aniqlanadi :

$$N a = TNM : BX \quad (xay);$$

Bunda BX- xaydovchilarni bir oydagi balans soati 169,2 soat

Avtokorxonadagi jami amaldagi ishlagan xaydovchilar soni quydagicha topiladi:

$$\Sigma N a = As1 * N a1 + N a As2 * N a2 + ... + As2 * N a2$$

Avtokorxonada jami ro'yxatdagi xaydovchilar soni quydagicha topiladi:

$$\Sigma Nr = (\Sigma N a * 0,053 + \Sigma N a * 0,053) + \Sigma N a$$

Bunda $\Sigma N a * 0,053$ - bunda kasal xaydovchilar soni ;

$\Sigma N a * 0,083$ - bunda mehnat ta'tilidagi xaydovchilar soni

Muxandis texnik xodimlari soni quydagicha topiladi:

$$\Sigma MTX = \Sigma Nr * (0,03 - 0,12)$$

Kichik boshqaruv xodimlari soni quydagicha topiladi:

$$\Sigma KBX = \Sigma Nr * (0,04 - 0,13)$$

Bunda qanchalik muxandis texnik xodimlari va kichik boshqaruv xodimlari soni ko'paysa avtokorxona iqtisodiy ko'rsatkichlari pasayib zararga kirib ketishi mumkun. Ushbu me'yorlar va jarayonga moslashtirish orqali quydagi me'yorlar ishlab chiqilgan.

Avtomobillarga TXK korxonasida ishlab chiqarish jarayonini boshqarish apparatining tuzilishi.

Hodimlarning toifasi	Avtomobillarga TXK korxonasining ish joylari bilan						
	51 va ortiq	36-50	20-35	16-20	11-15	6-10	6-dan kam
1. Mijozlar bilan ishlaydigan bo'linmaning boshligi (menejer)							
2.Mijozlar bilan ishlaydigan qism;							
Qism boshligi (menejer)							
Katta usta							
Muhandis-texnolog							
Ishlab chiqarishni tayorlash ustagi							
Tasvirchi (operator)							
Kirimni qabul qilish bo'yicha gaznachi							
3.Ishlab chiqarishning dispetcherlik bo'limii.							
Bo'lim boshligi							
Katta dispetcher							
4. Tsex boshligi							
Qism boshligi							
Katta usta							
Usta							
Usta (nazoratchi)							

Muhandis-texnolog (usta-qabul qiluvchi) mijozlar bilan ishlashda mas'ul shaxsdir. U texnika xizmati ko'rsatishga va ta'mirlashga qabul qilish va avtomobilni ishlab chiqarishga topshirilmaganligi (agarda avtomobillarga TXK korxonasida TNB bo'lmasa), avtomobilni buyurtmachiga berilmagani uchun javobgardir. Agarda avtomobillarga TXK korxonasida TNB bo'lmasa avtomobilni buyurtmachiga berilmagani uchun javobgardir. Agarda avtomobillrga TXK korxonasida TNB bo'lmasa avtomobilni buyurtmachiga berishni muhandis-texnolog uyushtiradi. Mijozlar bilan olib boriladigan ishlar bo'yicha shugullanadigan ishlab chiqarish bo'linmalari hodimlari reklamalar mijozlar bilan

o'zaro bog'liklik oldindan yozib olish, avtomobillarni qabul qilish, ishlab chiqarish bo'linmalarini ish bilan band etish, mijozlarga xizmat ko'rsatish zalidagi ishlarning holati va uni tashkil etish, saqlash kameralari, avtomobillarga TXK korxonasiga kelgan xorijiy mijozlarga mo'ljallangan xonalar, saqlash uchun yordamchi joylar va tayyor avtomobillarni topshirish kabilarni tashkil etishga javob beradilar. Ishlab chiqarish jarayonini boshqarish tizimida TXK va JT qisimlaridagi ishlarni, kuzovli va buyash ishlari, qiska muddatda ta'mirlash bo'limi ishlarini oqilona tashkil etish ishlab chiqarish jarayonini boshqarish tizimining muhim elementidir. Ushbu elementlar orasidagi rejali topshiriqlar har biriga va uning ijrochilariga tegishli ifodada yetkazilsa, muayyan topshiriqlarni bajarilish muddati aniqlansa hamda ushbu topshiriqlar rejadagi moddiy-texnik mablag'lar (boyliklar) bilan ta'minlansa, demak, tezkor rejalashtirishning vazifalari bajarilgan bo'ladi.

Nazorat uchun savollar.

1. Zamonaviy avtotransport korxonalari uyushmalari, xissadorlik jamiyatlarini tasniflang?
2. Vazirliklar; davlat qo'mitalari; kontsernlar; korporatsiyalar; konsortsiumlarni tasniflang?
3. Assotsiatsiyalar; kompaniyalar; korxonalar; firma va boshqalarni tasniflang?
4. Boshqaruv xodimlarini faoliyati qanday baxolanadi?
5. Korxonaning zamonaviyligi elementiga nimalar kiradi?
6. Attestatsiya o'z ichiga nimalarni oladi?
7. Avtoshox va bosh bekatda qanday xodimlarda xuquq va majburiyatlar mavjud?
8. Avtoshox va bosh bekat xodimlari faoliyati boshqaruvi qanday tashkil etiladi?
9. Avtuyushma tashkil qilishdan maqsad nima?
10. Xaydovchilar MTX, KBX lariga bo'lgan asosiy talablar qanday aniqlanadi?
11. Jamiyatda boshqaruvi qanday amalga oshiriladi?
12. Avtuyushma tarkibida qanday vositalar va xizmat qiluvchilar bo'ladi?
13. Avtuyushmani tendr tanlovida qatnashishni qanday tashkil etiladi?
14. Avtuyushmani qanday rivojlantirish mumkin?

Tayanch iboralari

Transportda tashish tizimi. Yuk tashishni nozimllari.

Foydalanilgan adabiyotlar.

1. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. Qayta ishlangan va to'ldirilgan ruscha 4-nashrdan (prof. Kuznetsov E.S. taxriri ostida. M.: Nauka 2004 y.-535 b.) tarjima prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2006.-670 b.
2. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. O'zRO va O'MTV avtotransport Oliy o'quv yurtlari talabalari uchun darslik sifatida tavsiya etgan. Prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2008.-560 b.
3. Barovskix Yu. I. va boshqalar. Avtomobillarning tuzilishi, texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash.- Toshkent, Mehnat, 2001-503b.
4. Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskimi sistemami. -M: MADI, 2001g.

5. Texnicheskaya ekspluatatsiya avtomobiley. Uchebnik dlya VUZov. Pod red E.S.Kuznetsova. –M. :Nauka, 2004 g.
6. Sidiqnazarov Q.M. Qodirshaev T., Magdiev Sh.P. Avtomobillar servisi axborotnomasi. -Toshkent “VORIS-NASHRIYOT”, 2011.-495 b.
7. Avtotransport vositalari servisi. 1 va 2 qismlar. Prof.M.A.Ikromov taxriri ostida. Toshkent, Alisher Navoiy nomidagi O'zbekiston milliy kutubxonasi nashriyoti, 2011y.

Qo'shimcha

1. Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskoy ekspluatatsiey avtomobiley sistemami. – M: MADI, 1990g.
2. “ O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti xarakat tarkibiga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash to'g'risidagi Nizom” – Toshkent, 1999.
- 4 Valijonov.R., Qabulov O. Menejment asoslari.- Toshkent, 1997..
4. Махмудов Н, ва бошқалар. Ўзбек тилида иш юритиш.-Тошкент 1990й

6-Mavzu Ishlab chiqarishni boshqarishda qaror qabul qilish usullari va tasnifi.

Reja

- 6.1. Qaror qabul qilish jarayoni, usullari va tasnifi.
- 6.2. Qaror qabul qilishda mutaxassislar fikrini integratsiyasi.
- 6.3. Aprior ranjirlash uslubi

6.1. Qaror qabul qilish jarayoni, usullari va tasnifi

Qaror qabul qilish jarayoni- bu qabul qilish mumkin bo'lgan variantlardan bittasini tanlash demakdir. Uquydagi basqichlardan iborat.

1. Tizimda boshqarish qarorini qabul qilish zarurligini tushinib etish→
2. Muammo bormi→
3. Qaror qabul qilishga ma'sul shaxsni tayinlash→
4. Cheklanishlar, tashqi omillar, tizim holatigaqidagi axborot to'plash →
5. Tizim(kichik tizim) maqsadini aniqlash→
6. Tizimning ilgargi maqsadlarini va natijalarini solishtirish, holatini baholash→
7. Muammoni muayyanlashtirish→
8. Muammo shunchalik jiddiymi? →
9. Kasbiy yordam zarurmi? →
10. Tashqaridan maslahatchilarni jalb etish yoki ishchi suruh tashkil etish→
11. Maqsad daraxti. Xususiy va umumiy vazifalarni qo'yish va ularni darajasi bo'yicha joylashtirish→
12. Tizim daraxti. Qarorlarning variantlarini ishlab chiqish.→
13. Noaniqlik, tavakkalchilik va aniq sharoitda alternativlarni baholash→
14. Qarorlar qo'yilgan maqsadlarni qoniqtiradimi? →
15. Qarorni amalga oshirish rejasini ishlab chiqish→
16. Qaror va reja tasdiqlangan→

17. Qarorni tadbiq etish→

18. Qarorni amalga oshirishni nazorat qilish→

19. Maqsadga erishildimi? →

20. Tamom.

Qarorlar, qabul qilish vaziyatiga qarab, standart va nostandart bo'ladi. Standart qarorlar ko'plab qaytarilib turiladigan ishlab chiqarish holatlarida qabul qilinadi. Ular qonunlarda, standartlarda, qoidalarda me'yorlarda va boshqa amaldagi hujjatlarda bor: ularni qabul qilishda boshqa mutaxassislar va tashkilotlar tajribasidan foydalaniladi. Masalan TXK va ta'mirlash haqidagi, Nizom, zavod tavsiyalari va boshqalar).

Muhandis-texnik xizmatidagi hamma qarorlarning 60-65% gacha ulushi shunga o'xshash qarorlar qoidalar bo'yicha qabul qilinadi. Standart qarorlarni qabul qilish muhandis-boshqaruv xodimining yuqori malakaliligidan dalolat beradi. «amallarni tadqiq etish» tushinchasi bilan bog'liq sharoitda esa, axborot to'plash, uni tahlil qilish, hisoblash qo'shimcha ish vaqti talab qiladigan *qarorlar nostandart qarorlar* deb ataladi.

Umumiy holda, samaradorlik ko'rsatkichi, yoki maqsad funktsiyasi, uch guruh omillarga bo'linadi:

$$MK=U=U(a_1, a_2, a_3, a_n; X_1, X_2, X_3, X_m; Z_1, Z_2, Z_3, Z_k;)$$

birinchi guruh omillar ($a_1, a_2, a_3, a_n;$) amalni bajarish shartlarini ta'riflaydi va ular berilgan bo'lib bajarish jarayonida o'zgartirilishi mumkin emas. Muayyan ATK uchun bu korxona joylashgan va saroyning ishonchligiga ta'sir etuvchi tumanning iqlim sharoiti; xizmat ko'rsatilayotgan hududning avtomobillarining ishonchliligiga va unimdorligiga ta'sir etuvchi, yo'l sharoiti va boshqalar.

Ikkinchi guruh omillar ($X_1, X_2, X_3, X_m;$) maqsad funktsiyasiga ta'sir eta turib, boshqarishda o'zgarib turishi mumkin. Bu boshqaruvchan omillar ATE daraxt tizimidan tanlab olinadi. Bu guruh omillarga: TXK rejimlari, TXK va JT sifati, xodimlar malakasi, mexanizatsiya darajasi va boshqalar.

Uchunchi guruh omillar ($Z_1, Z_2, Z_3, Z_k;$) etarlicha o'rganilmagan, oldindan noma'lum bo'lgan sharoitlar: obi-havo sharoitlari; xodimlar, postlarning bandligi, ta'mirlashda bo'lgan talablar soni; xaydovchilar psixofiziologik holati va boshqalar.

Birinchi va uchunchi guruh omillartli shartli ravishda tabiat va ishlab chiqarish tushinchalari bilan birlashtiriladi. U dasturlar, tadbirlar, amal natijasiga ta'sir etuvchi, tizim uchun hamma tashqi sharoitlarni ifodalaydi.

Aniqlik sharoitida tabiatning holati ma'lum, y'ani bunda uchunchi guruh omillari yo'q yoki birinchi guruhga aylanib, doimiy deb qabul qilinishi mumkin. Uchala guruh omillari birgalikda ta'sir qilayotganda, qaror barcha maqsad funktsiyasining ekstrimal qiymatini olish ta'minlanishi kerak. Agar «tabiatning» (uchunchi guruh omillari) u yoki bu holati paydo bo'lish ehtimolligini baholash yoki aniqlash mumkin bo'lsa, unda qaror tavakkalchilik sharoitida qabul qilinadi. Agar «tabiat» holatining ehtimolligi no'malum bo'lsa, unda masala unda masala noaniqlik sharoitida qabul qilinadi.

Qaror qabul qilish apparati algoritmik yondoshishdan natural eksperimentgacha ozgarishi mumkin. (rasm)

Odatda, muhandislik, boshqaruv va boshqa qarorlar qabul qilinayotganda, tizim holati, tashqi sharoitlar va qabul qilinayotgan qarorlar oqibati haqidagi to'liq axborot bo'lmaydi. Masalan, texnik xizmat ko'rsatish tsantziyalaridagi postlar soni haqida qaror qabul qilinayotganda mijozlarning potentsial soni, yilning oylari, xavtaning kunlari, sutkaning soatlari va h.k., talablarning mazmuni va taqsimlanishi bo'yicha talablar xarakterini faqat taxmin qilish mumkin.

«Ertangi kun» davomida avtomobil ta'mirlashning muayyan turiga, mumkin bo'lgan talablar soni, muayyan mutaxassis yoki ishchining ishga chiqishi va chiqmasligi mumkinligiga va h.k. bo'yicha o'xshash holat vujudga keladi. Jiddiy aytganda, to'liq ma'lumotni u yoki bu voqiadan so'ng olish mumkin. Bir narsalarning oldini olib, qaror qabul qilishga zarurat qolmaganda, tizim esa peaktiv boshqarish tizimiga o'xshaganda shunday bo'ladi. Shu sababli, boshqarishda axborot etishmasligini to'ldirish zarur. Buning uchun quydagi usullar mavjud:

qoshimcha axborot to'plash va uni tahlil etish;

o'xshash qarorlar yoki korxonalarning tajribasidan foydalanish;

ekspertiza yoki mutaxassislarning jamoaviy fikridan foydalanish;

o'yin nazariyasiga asoslangan, instrumental usullarni yoki mezonlarni qo'llash;

Ishlab chiqarish vaziyatini tiklaydigan haqiqatga yaqin, imitatsion modellashtirishdan va boshqa usullardan foydalanish.

6.2. Qaror qabul qilishda mutaxassislar fikrini integratsiyasi.

Tadqiq etilayotgan sohada chuqur bilimga egabo'lgan, bir guruh mutaxassislar tomonidan omillarni ekspert baholashga asoslangan mantiqiy-tabaqalash (ranjirlash) usuli eng oddiydir.

Tabaqalashning mantiqiy (aprior) usuli quydagilardan iborat:

1. Ma'lum zaxira bilan tanlashni ta'minlaydigan, ekspertiza o'tkazgan tashkilot yoki mutaxassis buyuritmachilarning shartlari, adabiyotdagi ma'lumotlarni tahlili, tajribalarni umumlashtirish, mutaxassislarni so'rov qilish, daraxt tizimini tahlil etish asosida tabaqalashni talab etadigan omillarning dastlabki ro'yxatini aniqlab oladi.

2. Anketa tayyorlab, unda zarur tushintirishlar va yo'riqnomalar, omillar ro'yhati (jadval shaklida) beriladi, anketani to'ldirish namunalari keltiriladi.

3. Ekspertlar gruhi tuziladi, a'zolari vakoloti tekshiriladi. Ular ko'rilyotgan masalalarda mutaxassis bo'lishi, ammo ekspert iza natijalaridan shaxsan manfaatdorbo'lmasligi kerak.

4. Guruh shakillantirilgandan so'ng ekspertlarning og'zaki vayozma instruktaji o'tkaziladi.

5. Ekspertlar tqdim etigan omillarni omillarni baholaydilar bu jarayonda omillar maqsadli funktsiya tisoli bo'lgan tadqiqot ob'ekti yoki yakunlovchi belgiga ta'sir darajasining kamayishi tartibida joylashadi.

6. Ekspert so'rovlari natijalarini qayta ishlash ekspertiza tashkilotlari tomonidan o'tkaziladi.

Ekspert fikirlari salbiy bo'lsa, ular salbiy natija sabablarini tahlil qiladilar. Sabablar quydagicha bo'lishi mumkin: masalaning qo'yilishi yoki instruktaj noaniqligi,

omillar noto'g'ri tanlanganligi, chuqur bilimga ega bo'lmagan ekspertlarni tanlash, ular orasidagitil biriktirish ehtimolligi va boshqalar. Ushbu tahlil natijalariga qarab ekspertiza o'tkazishni boshqa guruh mutaxassislariga topshirish haqida; instruktsiyani o'zgartirish haqida; omillar tarkibini tuzatish haqida qaror qabul qilinadi.

Mantiqiy tabaqalashning ustunliklari: natija olishning tezkorligi va tadbirni tashkil etishning nisbatan soddaligi. Kamchiliklari- ekspertlarni tanlash ekspertiza sifatining natijalariga bog'liqligi, ya'ni ma'lum sub'ektivlikning mavjudligi. Bundan tashqari, ekspertlar ushbu tizimni u yoki bu omillarini baholashda boshqa sharoitlarda to'plagan o'zlarining ilgargi tajribalaridan foydalanadilar. Ushbu tizim uchun omillarni tanlash va masalani to'g'ri qo'ishmuhim ahamiyatga ega va ekspertiza natijalariga jiddiy ta'sir qiladi.

6.3. Aprior ranjirlash uslubi

Barcha toifadagi ishchilarni, ayniqsa muxandislarni muxim vazifalaridan biri qaror qabul qilishdir. Ma'lumot etarli bo'lmagan sharoitda, ya'ni ishlab chiqarishga mos sharoitda qaror qabul qilishda yuqori malakali mutaxassislarni fikrini jamlash (integratsiyalash) – ekspert baxolash uslublari keng qo'llaniladi. Ekspert baxolashni uslubi ikkita asosiy guruxga bo'linadi: ekspert guruxini jamoa bo'lib ishlashi; xar bir ekspert a'zosini baxosini olish va jamlash.

Birinchi guruxga quyidagilar kiradi:

1. Maslaxat, ya'ni ochiq muloqat o'tkazish va echim qabul qilish uslubi (komissiya uslubi);
2. «Miya xujumi» uslubi, bu jarayonda qatnashuvchilarni diqqati oldiga qo'yiladigan aniq vazifani hal qilish uchun mumkin bo'lgan yo'llarni topishga qaratilgan;
3. «Sud» uslubi, bu uslub sud jarayonini olib borish qoidasiga o'xshash bo'lib, ko'rilayotgan masala «sudlanuvchi» sifatida qatnashadi, ekspert guruxi esa qoralovchi va oqlovchi rolini bajarishadi.

Ikkinchi uslubda xar bir ekspert a'zosini fikrini olish va jamlash ikki guruxga bo'linadi:

- erkin suxbat ko'rinishida yoki savol-javob tipida interv'yu olish;
- anketalashtirish, bu jarayonda xar bir ekspert solishtiruvchi omillarga miqdoriy baxo beradi, ya'ni ularni qatorlashtiradi.

4. Aprior qatorlashtirish, konkordatsiya koeffitsienti.

APRIOR RANJIRLASH. Bu ancha soddas usul bo'lib, mutaxassislar guruxi tomonidan faktorlarni ekspert baxolashga asoslangan. U quyidagi tartibda bajariladi:.

1. Ekspertiza olib boraetgan korxona yoki mutaxassis tomonidan adabietlardagi ma'lumotlarni taxlili va bor tajribalarni umumlashtrish natijasida tabakalashni talab etaetgan omillarni (faktorlarni) ruyxati tuziladi.

2. Anketa tuziladi, unda iloji boricha jadval kurinishida faktorlar ruyxati va tushuntirishlar va anketa tuldirish uchun instruktsiya keltiriladi.

3. Ekspertlar guruxini tuzish va ularning karalaetgan masaladagi mutaxassisligi tekshiriladi. Qaralayotgan masalada ekspertlarning uz manfaatlari ko'zlanmasligi kerak.

Ekspertlarni mutaxassisligi kompenttsiyasini tekshirish testlar erdamida uz uzini baxolash usulida yoki etalon faktorlarni baxolash bilan bajariladi.

4. Ekspertlar guruxiga ogzaki yoki ezma instruktsiyalar beriladi.

5. Ekspertlar tomonidan taklif kilingan faktorlar shaxsan baxolanadi. Bu jaraenda ular masalani xal kiladigan natija kursatkichlariga tugri keladigan maqsad funktsiyasining darajasini aniklaydilar.

Bunda eng kup ta'sir kursata oladigan faktor 1 rang bilan baxolanadi. Kamrok ta'sir kursatadigan faktorga 2 rang beriladi. (2 rakami) va x.z.

6. Ekspert surovining natijalarini qayta ishlanadi va u quyidagicha bajariladi;

- so'rov natijalari hamma ekspertlar bo'yicha aprior ranjirlash jadvaliga kiritiladi. (1 - jadval)

- har bir faktorning ranglari yigindisi aniqlanadi, m: "ICHTB ta'minlanganligi" faktori bo'yicha $2+1+2+1+1+1+2+1=11$

- har bir faktor rangining o'rtacha ranglar yigindisidan farqi aniqlanadi.

80

$$\Delta = 11 - \frac{80}{4} = -9$$

Konkordatsiya koeffitsentidan foydalanib ekspertlar fikrlarining mos kelish darajasi W baxolanadi.

Texnik tayyorgarlik koeffitsientiga ta'mir kursatadigan ATK ICHTB aprior ranjirlash natijalari.

1 - jadval

Faktorlar	Ekspertlar (shartli raqamlari)								Faktor bo'yicha rang yig'indisi	Ranglar yig'indisining o'zgarishi, Δ	Δ_2
	1	2	3	4	5	6	7	8			
ICHTB bilan ta'minlanganligi- X_1	2	1	2	1	1	1	2	1	11	-9	81
ATK quvvati (o'lchovi- A_i) - X_2	3	4	4	2	3	2	4	4	26	6	36
Park har xil markaligi- X_3	4	3	3	4	4	4	3	2	27	7	49
TX va JT ICH jarayoni ning mexanizatsiyalash ganlik darajasi- X_4	1	2	1	3	2	3	1	3	16	-4	16
Jami									80		182

Koef. Konkordatsiya W yordamida ekspertlar fikrini o'zaro moslik darajasi aniqlanadi.

$$W = \frac{12 S}{m_2 (k_3 - k)}$$

$$S = \sum_{i=1}^k \Delta 2_i$$

k - faktorlar soni;

m - ekspertlar soni.

- Konkordatsiya koeffitsienti 0...1 gacha o'zgaradi. Agarda u 0 dan sezilarli fark qilsa ekspertlar fikrining kelishuvchanligini kursatadi;

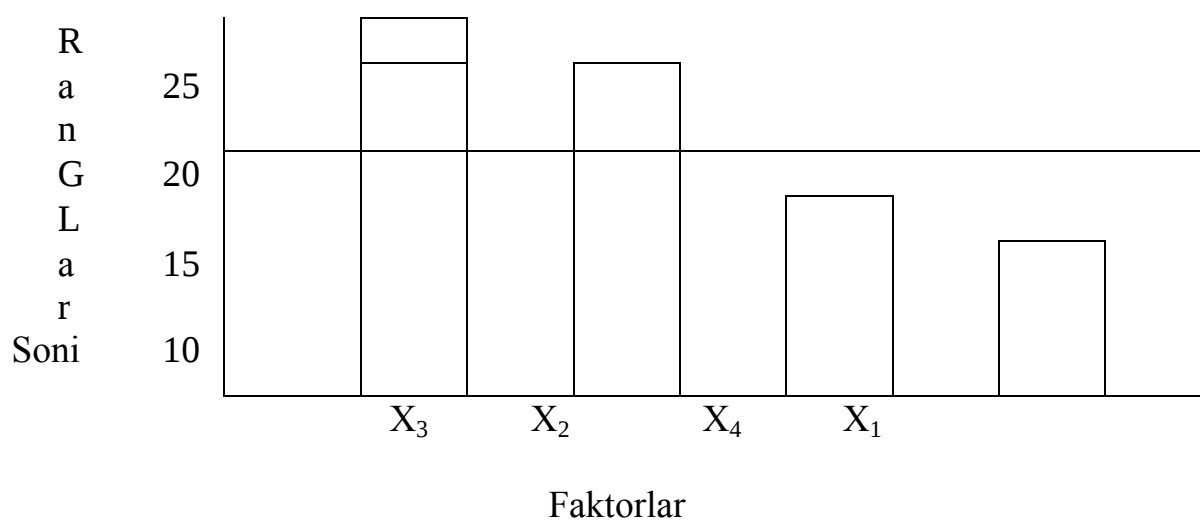
- Pirson kriteriyasi bo'yicha (k-1) ekspertlar kelishmovchiligi baxolanadi;

- Aprior diagramma tuziladi. U faktorlarning kamayuvchi diagramma bo'yicha ranglar yigindisining taksimlanishini kursatadi.

Asosiy faktorlarni ajratish yo'llaridan biri, ushbu faktor ranglarini hamma faktorlar bo'yicha o'rtacha kursatkich bilan takkoslash.

Jadvaldan kurinib turibdiki bir guruh ekspertlar ICHTB ning F_t ga ta'sirini aniqladilar. ICHTB ta'minlanganligi (1-o'rin ranglar yigindisi - 11); mexanizatsiyalashganlik darajasi (2-o'rin ranglar yigindisi- 16); ATK quvvati (3-urin ranglar yigindisi - 26); har xil markaligi (4-o'rin ranglar yigindisi - 27).

Konkoratsiya koeffitsienti $W=0,57$ ekspertlar fikrining bir biriga ancha yaqinligini ko'rsatadi, Pirson kriteriyasi $HHz_2q13,65$ - ekspertlar fikrlarining mosligi bo'yicha konkordatsiya koeffitsientining qat'ianligi va takribiy emasligini ko'rsatadi.



Ranglarning aprior diagrammasi

Aprior ranglashning afzalliklari usulning soddaligi, ishning kupmasligi; hammabopligi va tezkorligi (operativnost') kamchiliklari: ayrim sub'ektivligi; oxirgi baxoga ekspertlarning malakaliligini jalb qilinishi va bashqalar.

Takrorlash uchun savollar.

1. Qaror qabul qilish jarayoni qanday basqichlardan iborat?
2. Standart va *nostandart* qarorlar qanday qabul qilinadi?

3. Boshqarishda samaradorlik ko'rsatkichi qanday guruh omillarga bo'linadi?
4. Tabaqalashning mantiqiy (aprior) usuli nimalardan iborat?
5. Mantiqiy tabaqalashning ustunliklari va kamchiliklari nima?
6. Aprior ranjirlash uslubi mazmuni nima?
7. Aprior ranjirlash nima?
8. Aprior ranjirlash qanday kamchiligi bor?

Tayanch iboralar

Standart va *nostandart* qarorlar. Aprior ranjirlash.

Foydalanilgan adabiyotlar.

1. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. Qayta ishlangan va to'ldirilgan ruscha 4-nashrdan (prof. Kuznetsov E.S. taxriri ostida. M.: Nauka 2004 y.-535 b.) tarjima prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2006.-670 b.
2. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. O'zRO va O'MTV avtotransport Oliy o'quv yurtlari talabalari uchun darslik sifatida tavsiya etgan. Prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2008.-560 b.
3. Barovskiy Yu. I. va boshqalar. Avtomobillarning tuzilishi, texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash.- Toshkent, Mehnat, 2001-503b.
4. Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskimi sistemami. -M: MADI, 2001g.
5. Texnicheskaya ekspluatatsiya avtomobiley. Uchebnik dlya VUZov. Pod red E.S.Kuznetsova. -M. :Nauka, 2004 g.
6. Sidiqnazarov Q.M. Qodirshaev T., Magdiev Sh.P. Avtomobillar servisi axborotnomasi. -Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2011.-495 b.
7. Avtotransport vositalari servisi. 1 va 2 qismlar. Prof.M.A.Ikromov taxriri ostida. Toshkent, Alisher Navoiy nomidagi O'zbekiston milliy kutubxonasi nashriyoti, 2011y.

Qo'shimcha

1. Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskoy ekspluatatsiey avtomobiley sistemami. -M: MADI, 1990g.
2. "O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti xarakat tarkibiga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash to'g'risidagi Nizom" - Toshkent, 1999.
4. Valijonov.R., Qabulov O. Menejment asoslari.- Toshkent, 1997..
5. Махмудов Н, ва бошқалар. Ўзбек тилида иш юритиш.-Тошкент 1990й.

7- mavzu Servis korxonalarida xizmatni tashkil qilish

Reja

- 7.1. Servis korxonalarida xizmatni tashkil qilish.
- 7.2. Servis korxonalarining farqlanish jihatlari
- 7.3. Buyuritmalarni qabul qilish, avtosalonlarni, tayyorlash, buyuritmalarni joylashtirish jihatlari

7.1.Servis korxonalarida xizmatni tashkil qilish.

Aholi avtomobillariga TXK va JT avtomobilga texnik xizmati ko'rsatuvchi korxona uchun quydagi hujjatlar ishlatiladi:

- texnik holatga xavfsizlik talablari, tekshirish usullari;
- karbyurator avtomobillardan chiqadigan zaharli gazlar me'yorini o'lchash uculli xavfsizlik talablari;
- engil avtomobillarni sotish oldi tayyorgarligi;
- avtomobillariga TXK korxonasida me'yorlangan texnik, tashkiliy va texnologik hujjatlar avtoservis korxonasi uchun majburiy.

Avtomobilning egasi avtomobilni TXK korxonasiga byyuritma oldindan telefon orqali yozdirib qo'yadi. Avtomobillarga TXK shahobchasida avtomobilga buyuritmani rasmiylashtirish, uni bajarilishini hisobga olish, topshirishni rasmiylashtirish tegishli hujjat orqali amalga oshiriladi.

Avtomobillariga TXK va JTni bajarmoqlikka byyuritmalar avtomobil' egasi tomonidan yozma xat beriladi.

Buyuritmachining buyuritmasi avtomobillariga TXK korxonasi tomonidan bajarishga buyuritma-naryad bilan qabul qiladi. Buyuritma-naryadda TXK va JT bo'yicha ishlar ro'yxati, zarur ehtiyot qisimlar va buyuritmaning bajarilish muddati ham ko'rsatiladi. Shunigdek qabul qilish topshirish akti tuziladi.

Buyuritmalar qabul qilinadigan joyda quydagi materiallar osib qo'yiladi:

- avtomobillariga TXK shahobchasida ko'rsatiladigan xizmatlarning qoidasi;
- avtomobillariga TXK shahobchasi va buyuritma- stolining ish tartibi;
- bajariladigan ishlar va xizmatlar ro'yxati;
- avtomobillar ishlab chiqarish zavodining kafolot majburiyati;
- buyuritmani rasmiylashtirishda hujjatlarni to'ldirish shakillarining namunasi;
- korxona manzilgohi va telefon raqami;
- buyuritmalar qabul qilishdagi tezkor ma'lumotlar;

Barcha yuqorida keltirilgan ishlar va jarayonlarni avtomatik information boshqarish maqsadgamuvofiq.

Ehtiyot qisimlar bilan ta'minlash tizimining sifatli va samaradorli faoliyat ko'rsatishlari bir qator ko'rsatkichlar bilan ifodalanadi:

- etishmaydigan ehtiyot qisimlar hajmi;
- buyuritmalarni bir bor so'ralishidanoq ta'minlanish miqdori;
- buyuritmalarni tezda va rejali bajarilish vaqti;
- xizmat birligiga to'g'ri keladigan zaxiradagi ehtiyot qisimlarning solishtirma qiymati.

Avtomobillariga TXK korxonalarida xizmat ko'rsatishning ilg'or shakli "obunali" xizmat hisoblanadi. Bunda avtomobillariga TXK korxonasi va avtomobil' egasi orasida harakatdagi prsqurantning belgilangan bahosi bo'yicha xizmat uchun 1 yil muddat davomida to'lanadigon shartnoma tuziladi.

Korxonadagi ishlarni tashkil etish va hisobga olish uchun ishlatiladigan xujjatlar birlamchi va jamlangan guruhlariga bo'linadi.

Birlamchi xujjatlar xo'jalik operatsiyalarining takomillashtirishda tuziladi, masalan, buyurtmachi avtomobil'ni avtomobillarga TXK korxonasiga

topshirayotganda, extiyot qisimlar olayotganda va shunga o'xshashlar. Ishlab chiqarish jarayonini boshqarish uchun tavsiya etilgan xujjatlarning shakli, ularning tuldirlish tartibini ko'rib chiqamiz. Buyurtma olish uchun TXK va JT ni o'tkazishga talabnoma asos bo'ladi. U esa usta-qabul qiluvchi va ishlab chiqarishni tayyorlovchi ustalarda bo'ladi. Talabnoma uch nusxada qabul qiluvchi va buyurtmachi tomonidan to'ldiriladi, bittasi ishlab chiqarishning buyurtma-naryadiga qo'shib qo'yiladi va keyinchalik buxgalteriyaga yuboriladi. Buyurtma-naryad qat'iy hisobot blankasidir, tasvirchi (usta qabul qiluvchi)da bo'lib hisobda turadi, mashinkada, kopirka (qoraqogoz) orqali to'rt nusxada bosiladi. (6-jadval).

6-jadval.

Buyurtma – naryadni to'ldirish tirtibi.

Operatsiya	Kim tuldirdi	Shaklning tomoni	Tuldirladigan rekvizitlar
Avtomobil-larni qabul qilishda buyurtma-naryadni to'ldirish	Tasvirchi (usta-qabul qiluvchi, ishlab chiqarishni tayorlash ustasi	Yuz tomoni (yu)	I. sh, o. i, manzili va telefoni (buyurtmachining), avtomobil egasining ma'lumotlari; avtomobilning rekvizitlari; marka, andoza, kuzovning, dvigatelning nomerlari, rasmiylashtirish kuni, rejada bajarish kuni, qishloq, shahar; to'lov kodi. Agar buyurtmachi extiyot qismlar va olib kelgan bo'lsa materiallar, u holda tegishli grafalar;«Buyurtma rasmiylashtiriladi» grafada davom etuvchi nomerlar va imzolar.
	Buyurtmachi	Yu, O (O-orqa tomoni	«Buyurtmaning hajmi va boshlangich bahosi bilan roziman, korxonaning xizmat ko'rsatish qoidalari bilan tanishdim» grafasida imzo.
	Gaznachi	Yu, O	Buyurtmaning boshlangich bahosi; kvitantsiya bo'yicha buyurtmani rasmiylashtirish-da olingan pul miqdori; gaznachining imzosi; gaznaning shtampi.
	Usta – qabul Yu,O qiluvchi	Yu, O	«Buyurtmachidan qabul qil-dim» grafasida imzo
	Ishlab chiqarish ustasi	Yu, O	Buyurtmachining I,sh,O. i . tegishli grafada; rejadagi ishni boshlash va tugatish grafasida «kunlar».
Avtomobil-ni ishlab chiqarishga			«Ishlab chiqarishga qabul qilindi» grafasida imzo.

qabul qilish topshirikni berish.	Ijrochi (brigadir)	Yu, O	
Extiyot kismalar va materiallarni olinishi	Ishlab chiqarish ustasi, ombor mudiri.	Yu, O Yu, O	«Oldim» grafasida imzo (1-nusxa) «Junatdim» grafasida imzo (2-nusxa) nomini ko'rsatib.
Ishni bajarish, ish xaqini hisoblash	Ijrochi (brigadir) Ishlab chiqarish ustasi. Mehnat bo'yicha muhandis	Yu, O Yu, O Yu, O	Tegishli grafaga imzo. Ishni bajarilishini tasdiqlovchi imzo. Tegishli grafa va «Hisob-kitob o'tkazdim» grafasiga imzo.
Avtomobil-ni egasiga topshirish, oxirgi hisob-kitob va rasmiy-lashtirish	Gaznachi Texnik nazorat bo'limining ustasi	Yu, O Yu, O	Buyurtmaning oxirgi qiymati, miqdori kvitantsiya bo'yicha sunggi hisob-kitobdan olingan pul miqdori; muddat, imzo; gaznaxona shtampi TNB ning shtampi, imzo.

Buyurtma-naryadning davomi (orqa tomoni), agar buyurtma-naryadda ishlar va moddiy qiymatlarni sanab o'tish uchun joy yetarli bo'lmasa yoki qo'shimcha ishlarni bajarishga to'g'ri kelsa, ishlatiladi. Buyurtma-kvitantsiya buyurtma-naryad asosida rasmiylashtiriladi, u esa qabul-qiluvchi-usta ixtiyorida bo'ladi, uch nusxada tuldirladi, 1-si gaznada qoladi, 2-si ishlab chiqarishga o'zatiladi, 3-si esa buyurtmachiga, beriladi. Buyurtmalarni hisobga oluvchi oynoma TXK va JT ga qabul qilingan transport vositalarini hisobga olish uchun qo'llaniladi. Buyurtma-naryadlar oynomada ortib borish nomerlari bo'yicha olinadi va unga davom ettiriladi. Buyurtma-kvitantsiyalar bo'lak oynomada ruyxatga olinadi va tasvirchida (usta-qabul qiluvchi) bo'ladi. Buyurtmalarni hisobga olish oynomada bir nusxada yozib beriladi. U nomerlangan bo'lib, muxrlangan va avtomobillarga TXK korxonasining rahbari tomonidan imzolangan bo'ladi. Qabul qilish-topshirish dalolatnomasi qabul qilish ustasi va ishlab chiqarishni tayyorlash ustasi ixtiyorida bo'ladi. Ikki nusxada tuldirladi, 1-si buyurtma-naryadga tiqiladi, 2-si esa buyurtmachida bo'ladi. Buyurtma-naryadlar va qabul qilish-topshirish dalolatnomalari asosida avtomobillarga TXK korxonasining qismlarini kundalik va oylik ish rejalari, avtomobillarni tiklovchi ta'mirlash reja-jadvali tuziladi va buyurtma naryadning harakat oynomasida tegishli yozuvlar bajariladi. Avtomobillarga TXK korxonasining tezkor hisoboti avtomobillarga TXK korxonasining dispetcheri tomonidan qismlar va ishlab chiqarish bo'linmalarining ustalarini hisobot-talabnomlari asosida tuldirladi. Lozim bo'lsa tugallanmagan ishlab chiqarishga dalolatnoma tuziladi. Dalolatnoma uch nusxada

xay'at tomonidan tuldiriladi, 1-si buxgalteriyaga yuboriladi, 2-si ishlab chiqarish ustasiga, 3-si esa –reja iqtisod bo'limiga; buyurtma-naryad bo'yicha bajarilgan ishlar xajmini aniqlash uchun asos bo'lib xizmat qiladi.

7.2.Servis korxonalarining farqlanish jihatlari

Servis korxonalarining farqlanish jihatlari ularning xizmat ko'rsatish quvvati, postlar soni bilan, zamonaviy texnik jixozlari bilan qurollanishi, xizmatlarni kafolat muddatini uzunligi, xizmat haqqini arzonligi, ishlovchi odamlarni soni, mulkchilik turlari bilan farqlanadi.

Xizmat ko'rsatish quvvati -bu bir vaqtni o'zida avtomobillarga xizmat ko'rsatiladigan postlar soniga aytiladi. Xizmat ko'rsatish quvvatini oshishi xizmat xaqqini pasayishiga, xizmat ko'rsatishni ixtisoslashuviga olib keladi.

Xizmat ko'rsatishni ixtisoslashuvining asosiy omillaridan biri buzuvchiliklarni yangi extiyot qismga almashtirmasdan amalga oshirish hisoblanadi. Ta'mirlashni arzonlashtirish uchun buzuvchilik sodir bo'lgan extiyot qismni o'zini tiklash bilan amalga oshirish orqali arzonlashadi.

Xizmat ko'rsatish sifatini oshirish yo'llaridan biri talabga qarab, aylanma agregatlarni hosil qilish kafolat muddatini belgilash hisoblanadi. Mijozni to'lov qobiliyatiga qarab turli turdagi ta'mirlashlarni amalga oshirish mumkin. Ko'pincha aylanma qgregat usulidan foydalanish korxona va tashkilot avtomobillarini ta'mirlashda qo'l keladi. Xususiy engil avtomobillarni ta'mirlashda tez qisqa muddatda arzon bo'lishi mijozlarni sonini o'sishiga olib keladi. Xar bir xususiy avtomobil egasi avtoservisga azo bo'lishi uchun shu sanab o'tgan ko'rsatkichlarni bir-biriga solishtirib xulosa chiqaradi. Shunday qilib servis korxonalarining farqlanish jihatlari quyidagi ko'rsatkichlarni keltirish mumkin:

- ta'mirlash xizmat xaqqini pastlik darajasi;
- ta'mirlashda aylanma agregatlardan foydalanish;
- ta'mirlashda extiyot qismni almashtirish va xizmat muddati uzunligi;
- ta'mirlash jarayonini tezkorligi;
- ta'mirlashni telefon orqali qabul qilish;
- avoservisni qulay joyga joylashuvi;
-

7.3.Buyuritmalarni qabul qilish,avtosalonlarni tayyorlash, buyuritmalarni joylashtirish jihatlari.

Buyuritmalarni qabul qilishni tezkor amalga oshirish mijoz tanloviga sazavor bo'lish imkonini beradi. Buyuritmalarni qabul qilishda avtoservisni shartnoma asosidagi mijozlariga tezkor xizmat ko'rsatiladi. Buyuritmalar: telefon orqali birinchi murojat bo'yicha; shartnomaviy mijoz bo'yicha; yo'lda qolib ketgan mijozlar bo'yicha qabul qilinadi. Telefon orqali birinchi murojat bo'yicha qabul qilinganda imkon qadar mijozni barcha rekvizitlari to'liq qabul qilinadi:

- avtomobil' egasini familiyasi ismi, sharifi;
- avtomobil' markasi murojat davirga taxminiy yurgan yo'li;
- avtomobilni turgan joyi avtoservisdan uzoqligi va undagi taxminiy buzuvchilik turi;

- murojat qilingan vaqti, sana, xizmat uchun to'lov shakli (pul o'tkazish, plastic, naqd pul bilan);

- ta'mirlashni dolizarbligi, qachon tayyor bo'lish kerakligi;

Avtosalonlarni tayyorlashda har bir marka uchun salonda xarakatlanishga qulay qilib joy ajratilishi kerak. avtosalon avtomobilni har tomondan ko'rish imkonini berishi, salon toza, shinam bo'lishi, avtomobilni rangi hudud xoxlagan rangda bo'lishi hamda xar kuni ertalab va smena oxirida avtomobillar ko'zdan kechirilishi, signalizatsiya qoyilishi kerak. Har bir avtomobilning qisqacha texnik tasnifi, narxi, sotilish tartibi va boshqama'lumotlar avtomobil oldiga yozib qo'yilishi ortiqcha so'rovlardan xolos qiladi.

Buyuritmalarni joylashtirish jihatlari- buyritmalar qabul qilingandan so'ng bajaruvchilarga tartib va mijoz iltimosiga binoan taqsimlab chiqiladi. Har bir bajarilgan ta'mir xizmati texnik ko'rikdan o'tkaziladi, agar mijoz kelsa topshiriladi aksincha kelmasa ta'mirlangan avtomobilni tayyor avtomobillarni saqlash joyiga qo'yib qo'yiladi. Har bir avtomobil uchun buyritma 3 nusxada yozilib oxiri bir-birlari bilan solishtirilib qilingan ishlar hajmi aniqlashtiriladi va xaq olinadi. Bajaruchi oxirgi buyritmani tayyorlash va topshirish xatiga binoan buxgalteriyada hisoblanib unga xaq to'lanadi. Bu xujjat 2 hafta muddat ichida saqlanib so'ng arxivga topshiriladi.

Takrorlash uchun savollar.

1. Servis korxonalarida TXK va JT qanday tashkil qilinadi?
2. Buyuritmalar qabul qilinadigan joyda qanday materiallar osib qo'yi?
3. Buyuritma– naryad qanday to'ldiriladi?
4. Qabul qilish-topshirish dalolatnomasi nimaga kerak bo'ladi?
5. Xizmat ko'rsatish quvvati deganida nimani tushinasiz?
6. Xizmat ko'rsatishni ixtisoslashuvining asosiy omillaridan birini ayting?
7. servis korxonalarining farqlanish jihatlari qaysi ko'rsatkichlarni bildiradi?
8. Buyuritmalarni qabul qilish qanday amalga oshiriladi?
9. Avtosalonlar qanday tayyorlanadi?
10. Buyuritmalarni joylashtirish jihatlari qanday amalga oshiriladi?

Tayanch iboralari

Buyurtma-naryad. Farqlanish jixati. Revizit. Tayyorlash. Joylashtirish
Foydalanilgan adabiyotlar.

1. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. Qayta ishlangan va to'ldirilgan ruscha 4-nashrdan (prof. Kuznetsov E.S. taxriri ostida. M.: Nauka 2004 y.-535 b.) tarjima prof. Sidiqzade Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2006.-670 b.
2. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. O'zRO va O'MTV avtotransport Oliy o'quv yurtlari talabalari uchun darslik sifatida tavsiya etgan. Prof. Sidiqzade Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2008.-560 b.

- 3.Barovskix Yu. I. va boshqalar. Avtomobillarning tuzilishi, texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash.- Toshkent,Mehnat,2001-503b.
- 4.Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskimi sistemami. -M: MADI, 2001g.
- 5.Texnicheskaya ekspluatatsiya avtomobiley. Uchebnik dlya VUZov. Pod red E.S.Kuznetsova. –M. :Nauka, 2004 g.
6. Sidiqnazarov Q.M. Qodirshaev T., Magdiev Sh.P. Avtomobillar servisi axborotnomasi. -Toshkent “VORIS-NASHRIYOT”, 2011.-495 b.
- 7.Avtotransport vositalari servisi. 1 va 2 qismlar. Prof.M.A.Ikromov taxriri ostida. Toshkent, Alisher Navoiy nomidagi O'zbekiston milliy kutubxonasi nashriyoti, 2011y.

Qo'shimcha

1. Kuznetsov E.S.Upravlenie texnicheskoy ekspluatatsiey avtomobiley sistemami. – M: MADI,1990g.
2. “ O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti xarakat tarkibiga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash to'g'risidagi Nizom” – Toshkent, 1999.
- 4 Valijonov.R., Qabulov O. Menejment asoslari.- Toshkent, 1997..
5. Maxmudov N, va boshqalar. O'zbek tilida ish yuritish.-Toshkent 1990y

8- mavzu Servis korxonalarida xizmatni sertifikatlash

Reja

- 8.1.Mahsulot va xizmatni sertifikatlash.
- 8.2.Sertifikatlash sxemasi va muddatlari, majburiy sertifikatlanadigan xizmatlar va buyum nomlari.
- 8.3.Xizmatlarni sertifikatlash tartibi, xizmat va buyumlarni sertifikatlashda sinov laboratoriyalarining o'rni

8.1.Mahsulot va xizmatni sertifikatlash

Buyim sifatini boshqarish tizimi muhim elementlaridan biri standartlashtirish hisoblanadi. Standartlashtirish-me'yoriy ijodiy faoliyat, samaraliroq me'yorlarni topish, so'ngra ularni me'yoriy xujjatlarga standart,yoriqnoma,mahsulotni ishlashbo'yicha uslubiy talab tipida biriktiradi.

Standartlashtirishni bosh vazifasi-me'yoriy-texnik xujjatlar tizimini, mahsulotga pogressiv talablar,xalq xo'jaligi uchun tayorlanadigan, aholi, mamlakat ximoyasi,eksport,shuningdek bu xujjatlardan to'g'ri foydalanishni bunyod qilish. Amal qilayotgan standartlashtirish ishlab chiqish va aktual holatni ushlab turish imkonni beradi:

- yagona texnik til;
 - mahsulotning muhim texnik holatlarini unifikatsiya qilish(dopuska va pasadka, kuchlanish, chastota va boshqa.);
 - tip o'lchamli qatorlar va buyumning mashinasozlikdagi umumiy qo'llaniladigan namunaviy konstruksiyasi;
 - texnik-iqtisodiy ma'lumotlarni tizimli klassifikatori;
 - material va moddalarning ishonchli tasdiqlangan so'rov ma'lumotlari;
- Standartlashtirishbir qator printsplarga asoslanadi:

qaytaruvchanlik- bir xil maddani ishlatilishi, jarayonlar, munosabat, umumiy bir tarkibga ega bo'lgan- vaqt ichida qaytariladigan, yoki bo'shliqda aylana obektlarni aniqlaydi;

variantli- standart elementlarni samarali ko'p ko'rinishni bunyod qilish- standart elementlarni standartlashtirish ob'ektiga kiradigan samarali minimum turli ko'rinishni bunyod qilish;

tizimlilik- standartni element sifatida va standart tizimini tashkil qilishni, aniq standartlashtirish obektini o'zaro bog'langan ichki mazmunni aniqlaydi;

o'zaro almashuvchanlik – texnikaga qo'llash bo'yicha fazoni turli nuqtalarida va bir xil turdagi, turli vaqtlarda detallarni almashtirish. Standartlashtirish ob'ekti bog'liqligiga qarab standartlar quydagi turlarga bo'linadi:

- tarkib asosidagi standartlar;
- mahsulot, xizmat bo'yicha standartlari;
- jarayon bo'yicha standartlar;
- nazorat uslubi, sinash, o'lchash, tahlil bo'yicha standartlar;

Mahsulot va xizmatni sertifikatlash sotish vaqtida tavarni standart talablarga mas kelishini tekshirish imkon beradi. Sertifikatsiya (mahsulot) xizmatni sinovdan, kerakli miqdorda ob'ektiv o'tganligini belgilaydi. Mahsulot va xizmatni sertifikatlash tushunchasi mahsulotni sertifikatlash masalasi bo'yicha mahsus komita tomonidan ishlab chiqilgan. Mahsulotni sertifikatlashni xalqaro tashkiloti tomonidan (ISO):

Mos kelish sertifikatsiyasi- uchunchi tomoni ta'siri, isbotlovchi, mahsulotni identifikatsiyalangan mahsulot, jarayon yoki xizmat aniq standart bo'yicha yoki boshqa me'yoriy xujjat bo'yicha mos keladi.

Sertifikatsiya sinashga va ishlab chiqarishni sertifikatsiyalangan mahsulotni sharoitini baholashga asoslangan, ushbu muolajalarni bajarilish va mustaqil xolis organ tomonidan mahsulot sifatini nazorat qilishdir. Bu operatsiyalarning yig'indisi me'yoriy texnik xujjatlar (NTD) ni nazorat qilish, har qanday istemolchi uchun muhim bo'lgan mahsulot tasnifini belgilash imkonini beradi. Shuning uchun sertifikatsiya-nafaqat ishonchli muddat balki qattiq mahsulot va xizmatning belgilangan talabga mos kelishi, hamda ishonchli shunday mos kelish to'g'risidagi isbotlangan ma'nbaa, balki mahsulot sifatini oshirishni samarali vositasidir.

8.2. Sertifikatlash sxemasi va muddatlari, majburiy sertifikatlanadigan xizmatlar va buyum nomlari.

Sertifikatlash sxemasi avtomobil transportida o'ziga xos xususiyatga ega bo'lib ma'lum bir uzel va agregatlarni ta'mirlash jarayonida qatnashadigan qatnashchilarni ketma-ket bajaradigan ishlarini srtlari va muddatlaridan tashkil topadi. Bunda xarakat xavfsizligiga oid qismlar bo'yicha majburiy sertifikatlanadigan xizmatlar amalga oshiriladi. Bunda majburiy sertifikatlashga : rul boshqarmasi; tormoz tizimlari, yoritish elementlari va ularning qismlari kiradi. Sertifikatlash sxemasi tuzishda barcha yig'uv jarayonni bo'yicha ketma-ketlikda sertifikatlash sxemasi ularning muddatlari belgilanadi. Sxema tuzishdan maqsad ta'mirlash jarayoni ketma-ketligida barcha jarayon elementlari sertifikatlanib boradi, jarayon orqaga qaytishi mumkin emas. Sertifikatlashda sozlanadigan jarayon elementlari uchun alohida

bajaruvchilar va ularga sifat ko'rsatkichlari hamda uni bajarish muddatlari belgilanadi hamda mas'ul shaxslardan qabul qilib olinadi. Barcha bajariladigan elementlar sinovdan o'tkazilib ularni yig'ishdagi operatsiyalarga xatolik chegaralari belgilanadi, ish bajariganidan so'ng talab asosida tekshirib nazoratdan o'tkaziladi, talabga yaroqliligi uchun o'z muxri bilan tasdiqlaydi.

8.3.Xizmatlarni sertifikatlash tartibi, xizmat va buyumlarni sertifikatlashda sinov laboratoriyalarining o'rni

Xizmatlarni sertifikatlash tartibi shundan iboratki qattiy uzal va agregatlarni yig'ish va qismlarga ajratish tartibi asosida tashkil etilib, ularning xato qilish chegaralari belgilanadi. Bajarilgan ishlar laboratoriya sharoitida sinovdan o'tkazilib xizmat muddati belgilanadi. Belgilangan ko'rsatkichlar element qatnashchilari uchun me'zon sifatida belgilanadi, ular bu talab asosida o'qitiladi hamdan attestasiyadan o'tkaziladi. Bu ishlarni amalga oshirishda laboratoriyalarni o'rni beqiyosdir. Laboratoriyalarda suniy ekspluatatsion jarayon o'tkaziladi, qismlarni ishdan chiqish ko'rsatkichlari belgilanadi. Bu holatlarga yuridik maqom berish uchun davlat standart tashkilotlariga me'yoriy xujjat sifatida ko'rsatkichlar ishlab chiqilib korxona sertifikat olinadi. Avtoservis korxonasi sertifikat olgandan so'ng bu ishlarni kunlik faoliyatida tashkil qiladi. Ular faoliyati DSK tomonidan nazorat qilib boriladi.

Takrorlash uchun savollar.

1. Servis korxonalarida standartlashtirish nima?
2. Standartlashtirishni bosh vazifasi nima?
3. Standartlashtirish bir qanday printslarga asoslanadi?
4. Qaytaruvchanlik va variantli printsp mazmuni nima?
5. Tizimlilik va o'zaro almashuvchanlik printsp mazmuni nima?
6. Standartlar qanday turlarga bo'linadi?
7. Mos kelish sertifikatsiyasi nima?
8. Avtomobil transportida sertifikatlash sxemasi qanday tuziladi?
9. Xizmatlarni sertifikatlash tartibi qanday?
10. Sertifikatlashda sinov laboratoriyalarining o'rni qanday?

Tayanch iboralari

Qaytaruvchanlik. Variantlilik. Tizimlilik. O'zaro almashuvchanlik. Sertifikatsiya Foydalanilgan adabiyotlar.

1. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. Qayta ishlangan va to'ldirilgan ruscha 4-nashrdan (prof. Kuznetsov E.S. taxriri ostida. M.: Nauka 2004 y.-535 b.) tarjima prof. Sidiq nazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2006.-670 b.

2. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. O'zRO va O'MTV avtotransport Oliy o'quv yurtlari talabalari uchun darslik sifatida tavsiya etgan. Prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2008.-560 b.
3. Barovskiy Yu. I. va boshqalar. Avtomobillarning tuzilishi, texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash.- Toshkent, Mehnat, 2001-503b.
4. Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskimi sistemami. -M: MADI, 2001g.
5. Texnicheskaya ekspluatatsiya avtomobiley. Uchebnik dlya VUZov. Pod red E.S.Kuznetsova. -M.: Nauka, 2004 g.
6. Sidiqnazarov Q.M. Qodirshaev T., Magdiev Sh.P. Avtomobillar servisi axborotnomasi. -Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2011.-495 b.
7. Avtotransport vositalari servisi. 1 va 2 qismlar. Prof.M.A.Ikromov taxriri ostida. Toshkent, Alisher Navoiy nomidagi O'zbekiston milliy kutubxonasi nashriyoti, 2011y.

Qo'shimcha

1. Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskoy ekspluatatsiey avtomobiley sistemami. - M: MADI, 1990g.
2. " O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti xarakat tarkibiga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash to'g'risidagi Nizom" - Toshkent, 1999.
- 4 Valijonov.R., Qabulov O. Menejment asoslari.- Toshkent, 1997..
5. Maxmudov N, va boshqalar. O'zbek tilida ish yuritish.-Toshkent 1990y

9- mavzu. Servis korxonalarida bajariladigan xizmat ko'rsatish ishlarining sifatini ta'minlash.

Reja

- 9.1. Xizmatni mijozga etkazish jadalligi va ishni bajarish vaqti.
- 9.2. Buyum va xizmat sifatini kafolatlash, kam xarajat bo'yicha liderlik bo'lish
- 9.3. Servis tizimlarining uzluksiz ishlashini ta'minlash.

9.1. Xizmatni mijozga etkazish jadalligi va ishni bajarish vaqti.

TXK korxonasida xizmatning sifatini boshqarish va rag'batlantirish uchun xizmat sifatini majmui boshqarish tizimi nazoratining yuqori ilg'or shaklidir. Xizmat sifatini boshqarish ishlab chiqarishni boshqarish tizimining eng muhim tarkibiy qismidir. Xizmat yoki maxsulot sifati-ishlab chiqarish sharoiti (texnik, texnologik, tashkiliy, iqtisodiy, ijtimoiy sharoit)ga bog'liq bo'lgan murakkab tizimdirki, unga xilma xil boshqariluvchi ta'sir ko'rsatiladi, bu ta'sir esa xizmat (mahsulot) sifatini majmui boshqarish tizimida o'z aksini topadi. Sifatni iqtisodiy tomondan boshqarish tizimi umum davlat darajasida, soha (tarmok) darajasida va korxona darajasida tashkil etiladi.

Umum davlat darajasidagi sifatni boshqaruv ishining eng muhim vazifalari quyidagilardan iborat: sifat hisobga olingan xolda narx navoni belgilash; sifatni yaxshilash borasidagi eng yirik tadbirlarni tarmoqlararo muvofiqlashtirish, standartlash; sifat ustida umumdavlat nazorati va nazoratini uyushtirish; moddiy va

ma'naviy ragbatlantirish tizimlarini ishlab chiqish; hodimlar tayyorlash va ular malakasini oshirish.

Xizmat (maxsulot) sifatini tarmoq (soha) darajasida boshqarish quyidagilarni o'z ichiga oladi; tarmoq (soha) standartlarni ishlab chiqish, joriy etish va ularga rioya qilish; sifat ko'rsatkichlarini hisobga olib borish, rejalashtirish, tahlil qilish, avtomobillarga TXK va JT ishlarni harid qilish va ular sifatini tekshirish bo'yicha nazoratchining xizmat sifatini oshirish tartiblarini bajarish sohasidagi faoliyatini nazorat qilish.

Avtomobillarga TXK korxonasida sifat ishiga quyidagilar kiradi;

- standart talablarga javob qilish uchun sharoit yaratish;
- sifat ko'rsatkichlarini hisob-kitob va tahlil qilish hamda korxona miqiyosida rejalashtirish;
- hodimlarni xizmat (maxsulot) sifatini oshirganligi uchun moddiy va ma'naviy ragbatlantirish;
- nazoratning muayyan usullarini qo'llab, xizmat (maxsulot) sifatini darajasini texnologik jihatdan tartibga solib turish;
- ishlab chiqarishni texnologik tayyorlash;
- moddiy-texnik ta'minlash, sifatini ta'minlash;
- xizmat sifatini nazorat qilish;
- xizmat va bajaruvchilar mehnatining sifatini baholash;
- hodimlar tayyorlashni tashkil etish;
- tizimni ma'lumotli ta'minlash.

Avtomabillarga TXK korxonasida ko'rsatiladigan xizmat sifatini aniqlash;

- avtomabillarga TXK va T bo'yicha bajarilgan ish sifati;
 - buyurtmachilarga xizmat ko'rsatish madaniyati va uni tashkil etish darajasi.
- TXK va T bo'yicha ish sifatining darajasini asosiy miqdor ko'rsatkichi me'yoriy-texnik xujjatlar talabi bilan bajarilgan va TNB ning birinchi bor ko'rinishidanok topshirilgan ish Q_1 ni hisobot davrida bajarilgan umumiy ish xajmidagi Q takkoslash ulushidir K_{kay} , ya'ni

$$K_{kay} = Q_1 : Q$$

Q_1 va Q ning qiymatini hisoblashda bor bo'yicha (natural) o'lchami (avtomobillar soni), xuddi shuningdek pul qiymatida (extiyot qism va materiallarning qiymatisiz) qabul qilish mumkin. TXK va JT bo'yicha ish sifatini ko'rsatkichi K ni avtomobillarga TXK korxonasi bo'yicha va alohida qismlar, brigadalar, ijrochilar bo'yicha amalda bajarilgan ishlarning sifat darajasini baholashda ishlatiladi. TXK va T ning sifatini baholashda qo'shimcha ko'rsatkich bo'lib buyurtmachilarning iste'molchilik bahosi xizmat qiladi va buyurtmachilarning ma'qo'llash bahosining koeffitsenti bilan ifodalanadi.

Q_1 va Q larning qiymatini TXK va JT sifatini nazorat qilish taloni va TXK va T sifati qaydnomalaridan aniqlanadi. (4.3.4 va 4.3.5-shakllar).
TXK va JT sifatini nazorat qilish taloni.

Kism (brigada)	Ko'rinishidanoq qabul qilingan		Kayta ishlagandan keyin kaytgan avtomobil	Nukson va uni aniqlanishi (kaytish sababi)	Ishning qiymati, sum	Nuqsonning kodi		
	1-	2-3-n				Ko'ri-nishi	Ahamiyati	Sababi

Avtomobil 1-ko'rinishidanok qabul qilingan

«__»__200... y

Avtomobil qayta ta'mirgandan keyin qabul qilingan avtomobil

«__»__200...y

4.3.5-jadval

TXK va sifati kaydnomasi__200...y uchun

Kism (brigada)	Nazorat avtomobillar soni qilingan			Sifat darajasi	Ishning qiymati, sum			Sifat darajasi
	Jami	1-ko'rinishdanok	Kayta ishlanganidan keyin		Jami	1-ko'rinishdanok	Kayta ishlanganidan keyin	

Buyurtmachilarga berib yuborilgan barcha avtomobillar__

Shu jumladan 1-ko'rinishdanok__

Qayta ishlangandan keyin__

Avtomobillarga TXK korxonasi

Bo'yicha sifat darajasi__

$$K_{kach}K(C_1^0 + C_2^0):(C_1^0 + C_2^0 + C_3^0)$$

Bunda C_1^0, C_2^0, C_3^0 -hisobot davrida buyurtmachilarning baholarini miqdori tegishli yaxshi (4), qoniqarli (3), va qoniqarsiz (2). Avtomobillarga TXK korxonasida buyurtmachilarga xizmat ko'rsatish madaniyati va sifati buyurtmachilarga madaniyatli xizmat ko'rsatishni buyurtmachilar ma'qo'llagan bahoning taqqoslangan ulushi va buyurtmalarning muddatida bajarilishiga rioya qilinishini buyurtmachilar tomonidan ma'qo'llangan bahoning taqqoslash salmog'i bilan baholanadi. Bajarilgan ishlarning sifati avtomobillarni qismdan qismga o'zgartishda va uni buyurtmachiga topshirish oldidan nazorat qilinadi. Avtomobilni buyurtmachiga berishdan oldin yakuniy nazorat TNB ustasi yoki

TNB vazifasini bajarmoq uchun ajratilgan boshqa vazifadagi shaxs tomonidan amalga oshiriladi. Nazorat qilishda tekshiriladi: buyurtma-naryadda talab qilingan va ko'rsatilgan ishlarning bajarilishining mos kelishi va sifati; almashtirilgan tugunlar va buyumlar; qabul qilishdagi dalolatnoma bilan avtomobilning budligining mos kelishi; avtomobilni nazorat qilishda talab qilingan mehnat madaniyatiga va tozaligiga, nazorat jihatdan avtomobillarga TXK va T ning texnologik jarayonlariga binoan amalga oshiriladi. Nazorat natijalari TXK va T sifatini nazorat qilish taloniga (4-shakl) kuchiriladi, u esa usta-qabul qiluvchi yoki buyurtma stolining texnigi tomonidan bir vaqtda buyurtma-naryad bilan birga yozib beriladi va u bilan birga avtomobillarga TXK korxonasining ishlab chiqarish qismiga avtomobil' bilan birga bir vaqtda yuboriladi. Alohida qismlar (brigadirlar) va butun avtomobillarga TXK korxonasida ishlar sifati bo'yicha axvolni tezkor tahlil etish uchun hamda ishlardagi nuqsonlarni bartaraf etish bo'yicha tegishli chora-tadbirlar qo'llashi uchun TXK va JT sifatini nazorat qilish taloni asosida TNB ustasi tomonidan TXK va JT sifati qaydnomasi va nuqsonlar qaydnoma (4.3.6-shakl)larni tuziladi, uni avtomobillarga TXK korxonasining bosh muhandisiga o'zatiladi. Nuqsonlar qaydnomasini to'ldirishda tasnifdan foydalaniladi (4.3.8-jadval).

6-shakl.

Nuqsonlar qaydnomasi

« _____ » 200...yil uchun.

Qism (brigada) ijrochi	Nuqsonlar miqdori			
	Jami	Turlari bo'yicha	Ahamiyati bo'yicha	Sabablari bo'yicha
		kod	kod	Kod

Hammasi

TNB ustasi _____
(imzosi)

Nuqsonlarning tasniflari.

8-jadval

kod	Nuqsonning turi (nomi)	kod	Nuqsonning ahamiyati (nomi)	kod	Nuqsonning sabablari (nomi)
11	Ishning sifatsiz bajarilishi	21	Harakat xavfsizligiga ta'sir etuvchi nukson (harakat xavfsizligiga ta'sir etuvchi avtomobilning tugunlar va buyumlarida aniqlangan nuksonlar ushbu shifirda belgilanadi)	31	Ijrochining sovukkonlik bilan munosabatda bo'lishi.

12	Ish xajmining bajarilmaganligi	22	Ko'rinadigan nukson va buyurtmachining noroziligini keltirib chiqarishi mumkin (buyashdagi, tekislashdagi, bajarishdagi madaniyatni pasligi va boshqalar)	32	Ijrochining malakasining pastligi yoki no-texnologik vositalar va usullarning qo'llanilishi.
13	Tula yigilmagan-lik	23	Boshqa nuksonlar (shpaklyovkaning kam yoki ko'p kavati nostandart materiallarning ishlatilishi, ba'zi bir ishlar-ning bajarilmas-ligi va shunga o'xshash)	33	Ish sifatini ta'minlay olmaydigan uskunalar yoki asboblarning qo'llanilishi
				34	Me'yorlangan-texnik xujjat-larning talabla-riga mos kelmasligi
				35	Talablarga javob bermaydigan (nokonduktsiya) extiyot kismalar va materiallarni tsexga berilishi.
				36	Uskunalar, asboblalar, me'yorlangan-texnik xujjatlar, extiyot kism va materiallarning yo'qligi.

TXK va JT sifati va nuqsonlarning har kunlik qaydnomalari asosida (4.3.5 va 4.3.6 shakllar) qismlar (brigadalar) va avtomobillarga TXK korxonasidagi ishlarning sifat darajasi va nuqsonlarning turini, ahamiyati va sabablari bo'yicha ularning miqdorini taqsimlanishi oy davomidagisi aniqlanadi.

Avtomobillarga TXK korxonasi hodimlarining mehnat sifatini baholash mehnatda erishilgan sifat darajasini aniqlash uchun: buyurtmachilarning ishlari sifatini va xizmat ko'rsatish madaniyatini yaxshilash maqsadida mehnat sifati natijalarini tahlil etish; har bir hodim erishgan natijalar uchun ma'naviy va moddiy ragbatlantirishni holis bajarish uchun mo'ljallangan.

Ishlab chiqarishdagi ishchi mehnati sifatining ko'rsatkichi mehnat sifatiga kiruvchi barcha tuzilmalar yigindisini ifodlaydi. Mehnat sifati mehnatning xajmi va sifatiga, xaq tulashtirish tarifi va ragbatlantirish tizimiga asoslangan bo'lib, ish xaqida o'z ifodasini topadi. Yuqori sifatli mehnat uchun ko'p xaq tulanadi, chunki muayyan ish vaqtida sifatsizroq mehnatga nisbatan sifatli mehnat ko'prok qiymat yaratadi.

9.2. Buyum va xizmat sifatini kafolatlash, kam xarajat bo'yicha liderlik bo'lish

Xizmat sifatini-avtoservis korxonasini zarur bo'lgan ko'rsatkichidir. Barcha ishlar murakkabligiga qarab turli turidagi razryadlarga bo'linadi. Avtomobillarga TXK korxonasi ishining sifat ko'rsatkichlari-korxona faoliyatini sifat jihatidan tavsiflovchi jami ko'rsatkichlar. Korxona ishining sifatiga baho berishda ko'rsatkichlar tizimi qo'llaniladi, u o'z ichiga umumiy va xususiy, qiymat va natura (bor bo'yicha), asosiy va qo'shimcha ko'rsatkichlarni oladi. Ana shu ko'rsatkichlarga qarab korxona ishining sifati darajasini aniqlash hamda TXK va JT sifatini oshirish borasida muayyan yo'llarni belgilash mumkin, qismlar (brigadalar), ijrochilarning shu Mehnat natijasiga ko'shgan muayyan xissasiga yarasha moddiy va ma'naviy ragbatlantirishni rejalashtirish lozim. Hisobot davridagi Mehnat sifatining koeffitsienti- K_1

$$K_1 = 100 + SK_n - SK_c$$

Bunda: 100-dastlabki mehnat sifatining koeffitsienti;

SK_n -ragbatlantirishning yigindi koeffitsienti;

SK_c -pasaytirishning yigindi koeffitsienti.

Ragbatlantirishning yigindi koeffitsienti

$$SK_n = M^1 K_n^1 + M^2 K_n^2 + M^3 K_n^3$$

Bunda: M^1, M^2, M^3 - hisobot davrida i ko'rinishdagi ragbatlantirish holatlarining miqdori;

K_n^1, K_n^2, K_n^3 -har bir holat uchun ragbatlantirish koeffitsienti (9-jadval),

Pasaytirish yigindi koeffitsienti:

$$SK_c = N^1 K_c^1 + N^2 K_c^2 + \dots + N^5 K_c^5$$

Bunda: $N^1, N^2, N^3, \dots, N^5$ -hisobot davrida j talablarini bajarilmagan holatlarining miqdori;

$J_k^1, J_k^2, \dots, J_k^5, K_c^1, K_c^2, \dots, K_c^5$ -har bir holat uchun pasaytirish koeffitsienti.

(4.3.9-jadval).

Avtomobillarga TXK korxonasi ishlab chiqarish ishchilarining mehnat sifati koeffitsienti hisoblash uchun ragbatlantirish va pasaytirish koeffitsientining me'yorlangan qiymati.

Ishchilarning sifat ko'rsatkichlari	Koeffitsientlarning shartli belgilari.	Har bir holat uchun koeffitsientlar-ning qiymati, %
Ragbatlantirish koeffitsienti ishlab chiqarish topshiriklarini muddatidan avval		20

va sifatli bajarishi		
Ish sifati va buyurtmachilarga xizmat ko'rsatish madaniyatini yaxshilash bo'yicha chora-tadbirlarni qo'llashda katnashish.		15
Ratsionalizatorlik takliflari berish va qo'llash, avtomobillarga TXK korxonasining qismi, brigada xiyotida faol qatnashish.		10
Pasaytirish koeffitsenti		
TXK va JT da quyilgan nuqson tufayli buyurtmachining imkoniyati yoki reklomatsiyasi muxokamaga sabab bo'lsa.		25
Ma'muriyat farmoyishi bajarilmasa, ichki mehnat tartib qoidasi buzilsa.		20
Texnologik tartib buzilsa		15
Ish joyining qoniqarsiz holati		15
Texnika xavfsizligi qoidasi buzilsa.		10

Har bir ishlab chiqaruvchi ishchi bo'yicha mehnat sifatining ko'rsatkichlari sifati taloniga asoslanib hisobga olinadi va aniqlanadi, uni esa har oyning 1-kunida kechiqmasdan har bir ishlab chiqaruvchi ishchiga yozib bariladi. Sifat talonini yozib berish va qabul qilish avtomobillarga TXK korxonasi buxgalteriyasi ularni oynomaga hisobga olib ruyxatdan o'tkazgach bajaradi. Oy oxirida sifat taloniga asosan TNB ustasi mehnat sifati koeffitsentini hisoblash kadnomasining umumiy ma'lumoti har bir ishlab chiqarish ishchisiga tuzadi va uni ishdagi sifat ko'rsatkichlariga qarab mukofot hisoblash uchun buxgalteriyaga yuboriladi. Ishlab chiqarishdagi ishchilarni moddiy ragbatlantirish mehnatning miqdorli va sifatli natijalariga qarab mukofotlashdan iborat. Sifat uchun ham, miqdor ko'rsatkich uchun ham faqat xizmatning harid hajmi bo'yicha rejadagi topshirigi bajarilsagina ragbatlantirish amalga oshiriladi. Umumiy mukofot ulchami tegishli ko'rsatkichlari bilan jamoa shartnomasida tasdiqlangan, o'rtacha maoshdan ma'lum qismi belgilanadi.

9.3. Servis tizimlarining uzluksiz ishlashini ta'minlash.

Xizmatning vazifasiga mos holda belgilangan talablarni qondirishga yaroqliligi bilan shartlanadigan xususiyatlari majmuiga xizmatning sifati deyiladi. Xizmatning sifatining darajasi taqqoslanayotgan xizmat sifatining ko'rsatkichlari yoki rejalashtirish, hisobga olish, nazorat qilish va konkret talablarini qondirish darajasini tahlil qilishda mehnat natijalarini etalon bilan taqqoslab aniqlanadi. Servis xizmatining sifatini tavsiflovchi, avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash sifatini boshqarish tizimida asosiy ko'rsatkich avtomobil, uning agregatlari va qisimlari texnik holati darajasi hisoblanadi. Servis xizmatida uzluksiz

ishlashini ta'minlashni tashkil qilish tizimi deganda ma'lum maqsadga yo'naltirilgan, o'zaro kelishilgan muhandis-texnik, tashkiliy, ta'minot, iqtisodiy, texnologik nazorat va boshqa jarayonlarning majmuasi tushiniladi. Servis korxonasining muhandis texnika xizmati boshqaruv instrumenti hisoblanadi, ya'ni faoliyatning asosiy maqsadi: liniyadan servis xizmatiga kelayotgan mijoz avtomobillarini, texnik jihatidan tayyorlovchi tarkibiy bo'limlar kiradi. Servis korxonasining sifatni boshqarish tizimining quydagi ketma-ketlikga ajratish mumkin:

- sifatni boshqaruv ob'ekti sifatida butun mijozlarni avtomobillari va mijozlarga sotiladigan agregatlari,uzellari va extiyot qisimlari hisolanadi;

- sifatni boshqaruv ob'ekti, tizimlardagi ta'mirllovchi ishchi guruhi va ularning konkret ijrochilari hisoblanadi. Alohida ishchilarning mehnatini baholash butun tizimning samaradorligini oshiradi, ammo tahlil va hisobni murakkablashtiradi.

- ishing sifatni boshqaruv tezkorligi bajarilgan ishini baholash davrini bildiradi, masalan: texnik xizmat ko'rsatishda bo'lgandan so'ng mijoz avtomobillarning buzilmasdan 5-10 kunga kafolatli davr beriladi.Mehnat sifatini 5-10 kun yoki 1 oygacha yaqqol yaroqsizligini aniqlash imkonini beradi.

Servis tizimlarining uzluksiz ishlashini ta'minlash xizmatga bo'lgan talab bilan unga mos holda ish tashkil qilinib boradi. Har qanday korxonada telefon orqali buyrima olish tashqarida buzilib qolgan avtomobilni olib kelishni tashkil qilish, unga tezkor xizmat ko'rsatish, ularga ketgan xarajatga qarab soatbay tarif ishlab chiqish va uni takomillashtirib borishni taqazo qiladi. Kechki smenda mijozni avtomobilini ta'mirlashni tezlashtirish uchun unga mos keluvchi turli turdagi aylanma agregatlarni ishlab chiqish va tayyorlash bilan ta'mirlash jadalligini oshirishga erishiladi.

Sifatni boshqarish- mahsulot (xizmat)ni ekspluatatsiyasi yoki istemolini bunyod qilishda uning sifat ta'minlash va kerakli darajasini saqlash maqsadda o'rnatilgan ta'sirdir.Sifat ishlab chiqarishgacha, ishlab chiqarish davrida va mahsulotni yashash davrida tashkil qilinadi. Boshqarish yechimlarini ishlab chiqish amaldagi boshqariladigan jarayonlari ma'lumotlari, tasnifi orqali taqqoslash, uning topshirilgan boshqaruv dasturi bilan amalga oshiriladi.Me'yoriy xujjat tartibga keltiruvchi o'lchamlar yoki mahsulot sifati ko'rsatkichlari bilan (mahsulot tayorlashni texnik topshirig'i, standartlar, texnik sharoit, chizmalar, qoyilish shartlari) tartibga solinadi. Sifatni ta'minlash uchun servis korxonasida quydagi ishlar amalga oshiriladi:

- qo'llanish yoki belgilangan sohalarida ma'lum istemlga aniq javob berishi;
- istemolchi talabini qondirishi;
- qo'llanish sohasidagi texnik shart va standartlarga mos kelishi;
- qonunchilik va boshqa jamiyatni talablariga javob berishi;
- istemolchiga raqobatga chidamli narx bilan taqdim qilinadi;
- foyda olish yo'naltirilishi.

Sifatni boshqarish tizimli amalga oshirilishi kerak. Servis korxonalarida sifatini tizimli boshqarish amalga oshirilishi kerak. Oxirgi yillarda xalqaro korxonalar tajribasi bo'yicha tajribasiga ko'ra ISO 9000seriyali standartlar keng tarqalgan. Bu xujjatlarga asosan sifat sohasidagi siyosat-bevosita sifat tizimini ta'minlash tarkibiga, mahsulot sifatini yaxshilash va boshqarish.

Sifat sohasidagi siyosat avtoservis korxonasining faoliyat ko'rinishidagi omillar korxonaning faoliyati yoki uzoq muddatdagi maqsadiga:

- korxonaning iqtisodiy holatini yaxshilash;
- yangi bozorlarni kengaytirish va egallash;
- mahsulotni texnik darajasini, etakchi korxonalarni darajasiga etishish;
- mahsulot yoki xizmatni muhim ko'rsatkichini yaxshilash;
- tayorlayotgan xizmatnibuzilish darajasini kamaytirish;
- mahsulot va xizmatga kafolat muddatini uzaytirish;
- servisni rivojlantirish.ISO standarti bo'yicha mahsulot xizmatni yashash davriyligini sifat sirtmog'i deb ataydi va 11 bosqichdan iborat.

- 1) Marketing;
- 2) Loyihalash, xizmat ishlovi;
- 3)Material-texnik ta'minot;
- 4) Ishlab chiqishdagi xizmatni tayorlash va ishlab chiqish;
- 5) Tayorlash;
- 6) Sinashni o'tkazish va nazorat;
- 7)O'rash va saqlash;
- 8) Sotish;
- 9)O'rnatish va ishlatish;
- 10)Texnik xizmat ko'rsatish;
- 11) Hisobdan chiqarish.

Sifat sirtmog'i orqali xizmat ko'rsatuvchi istemolchi bilan bog'lanadi.Bundan tashqari dasturni amalga oshirishda sifat krujog'i muhim rol o'ynaydi. Sifat krujog'i-bu kapitalni demokratlashtirish shaklidir. Bu ishchilarni sifatga bo'lgan qiziqishini paydo qiladi, servisdagi psixologik klimatni o'zgartiradi. Sifat sirtmog'ini tashkil qilish omillariga:

- ixtiyoriy qatnashish;
- jamoa bo'yicha to'g'ri yechim topishga, ularni tezkor ko'rib chiqishni, taklif etilgan echimni joriy qilishga intilishi;
- erishilgan yutuqlarni axloqiy va maddiy qanoatlantirish, ijodiy faoliyat natijalarini rag'batlantirish;

Sifat krujog'i birinchi bo'lib AQSH da paydo bo'ldi, ammo bu Yaponiya firmalarida asosiy impuls berildi. Bu keyinchalik Evropa, Amerika va Osiyoni egalladi.

Nazorat uchun savollar

1. Avtomobillarga TXK korxonasida sifat ishiga nimalar kiradi?
2. Avtomobillarga TXK korxonasida ko'rsatiladigan xizmat sifatini qanday aniqlanadi?
3. TXK va JT sifati qaydnomasi va nuqsonlar qaydnoma qanday to'ldiriladi?
4. Korxona ishining sifatiga baho berishda qanday ko'rsatkichlar tizimi qo'llaniladi?
5. Ijrochilarning mehnat natijasiga ko'shgan xissasini moddiy rag'batlantirish qanday rejalashtiriladi?
6. Servis tizimlarining uzluksiz ishlashi qanday ta'minlanadi?
- 7.Servis korxonasining sifatni boshqarish tizimi quydagi ketma-ketlikga ajratiladi?

8. Sifatni boshqarish deganda nimani tushinasiz?
9. Sifatni ta'minlash uchun servis korxonasida qanday ishlar amalga oshiriladi?
10. Avtoservis korxonasining sifat sohasidagi faoliyat maqsadini tushuntiring?
11. ISO standarti bo'yicha sifat sirtmog'i necha bosqichdan iborat?

Foydalanilgan adabiyotlar.

1. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. Qayta ishlangan va to'ldirilgan ruscha 4-nashrdan (prof. Kuznetsov E.S. taxriri ostida. M.: Nauka 2004 y.-535 b.) tarjima prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2006.-670 b.
2. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. O'zRO va O'MTV avtotransport Oliy o'quv yurtlari talabalari uchun darslik sifatida tavsiya etgan. Prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2008.-560 b.
3. Barovskix Yu. I. va boshqalar. Avtomobillarning tuzilishi, texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash.- Toshkent, Mehnat, 2001-503b.
4. Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskimi sistemami. -M: MADI, 2001g.
5. Texnicheskaya ekspluatatsiya avtomobiley. Uchebnik dlya VUZov. Pod red E.S.Kuznetsova. -M. :Nauka, 2004 g.
6. Sidiqnazarov Q.M. Qodirshaev T., Magdiev Sh.P. Avtomobillar servisi axborotnomasi. -Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2011.-495 b.
7. Avtotransport vositalari servisi. 1 va 2 qismlar. Prof.M.A.Ikromov taxriri ostida. Toshkent, Alisher Navoiy nomidagi O'zbekiston milliy kutubxonasi nashriyoti, 2011y.

Qo'shimcha

1. Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskoy ekspluatatsiey avtomobiley sistemami. -M: MADI, 1990g.
2. "O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti xarakat tarkibiga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash to'g'risidagi Nizom" - Toshkent, 1999.
4. Valijonov.R., Qabulov O. Menejment asoslari.- Toshkent, 1997..
5. Махмудов Н, ва бошқалар. Ўзбек тилида иш юритиш.-Тошкент 1990й

10 -Mavzu. Texnik tizimlarni axborot bilan ta'minlash va ularni boshqarishda qo'llaniladigan xujjatlar va ularlarni yuritish.

Reja

- 10.1. Axborot turlarini to'plash usullari.
- 10.2. Axborot to'plash manbalari va ularlarga qoyiladigan talablar.
- 10.3. ATKlarda texnika xizmatida qo'llaniladigan xujjatlar ularni turlari va rasmiylashtirish tartibi.

10-1. Axborot turlarini to'plash usullari.

ATKdagi boshqarish jarayonlari tsikllar bilan kechadi va nisbatan yopiq xususiyatga ega. Boshqarish tsikli boshqarilayotgan ob'ekt (ATK, tsex, uchastka va b.)ning holati haqida axborot yig'ishdan boshlanadi, so'ngra bu axborot qaror

qabul qilish uchun tahlil qilinadi, nihoyat, bu qarorlar bajaruvchilarga etkaziladi. Shunday qilib, boshqarish asosida ob'ektning holati haqidagi axborot yotadi. Bu axborot olinishi mumkin bo'lgan manbalar:

- korxonada mavjud hisobga olish tizimi;
- me'yoriy va ma'lumotnoma xujjatlari;
- tanlab-tanlab o'tkaziladigan kuzatuvlar va xodimlardan surishtirishlar;
- tajribalarni umumlashtirish va tahlil qilish.

Ishlab chiqarishni hisobga olish korxona faoliyatidagi texnik, iqtisodiy va boshqa ko'rsatkichlarni (masalan, yonilg'ining amaldagi sarfi, TXKlarning rejadagi va amaldagi davriyligi, buzilishlar orasida o'tilgan yo'l va sh.k.) qayd etishdan iborat. Ishlab chiqarishga va xo'jalik faoliyati bo'yicha bajarilgan amallar haqidagi ma'lumotlar birlamchi qog'oz yoki elektronli tashuvchilarda natural, qiymat yoki boshqa ko'rinishlarda qayd etiladi.

Ma'lumotlarni qayta ishlashni soddalashtirish va komp'yuter qo'llash imkoniyati maqsadida boshqarilish ob'ektlari va texnologik amallar kodlashtirilishi mumkin.

ATK ishlab chiqarish bo'linmalari va xizmatlarning majmuasidan iborat bo'lib, ularning har birida muayyan masalalar hal qilinadi. Hamma bo'linmalarni ikki qismga ajratish mumkin: vazifalarni korxona hududida bajaruvchi va hududidan tashqarida bajaruvchi. Bo'linmalar va xodimlarning faoliyati turli xujjatlarda qayd etiladi (tabellar, yo'lga chiqish haqida naryadlar, yo'l tati'mirlash varaqalari, ehtiyot qismlarni olish uchun talabnoma va sh.k.). Korxona faoliyatining natijalari turli hisobotlarda va ma'lumotlari ko'rinishida rasmiylashtiriladi. Shunday qilib, axborot manbalari bo'lib ATKning bo'linmalari xizmat qiladi, ulardagi xodimlar muayyan xildagi ishlarni bajaradilar.

Bo'linmalar va xodimlarning faoliyati turli xujjatlarda qayd qilindi (yo'l varaqasi, ta'mirlash varaqasi, yonilg'I berish xujjati, ehtiyot qismlar olish uchun talabnoma va b.). Hozirgi paytda hujjatlar tarkibi va shakliga qo'yilgan yagona talablar yo'q, lekin ularni (saqlanadigan axborot turiga qarab) uch xilga ajratish mumkin: me'yoriy, birlamchi va ikkilamchi.

Yozilgan axborot ma'lumotlar, ma'lum muddat ichida o'zgarmay qoladigan xujjatlar, me'yoriy deyiladi (TXKlarning davriyligi, yonilg'I sarfi me'yorlari, detallarning omborxona raqamlari va b.). Joriy ishlab chiqarish faoliyatlari haqidagi axborot qayd etiladigan hujjatlar, birlamchi deyiladi (yo'l varaqalari, ta'mir uchun talabnoma, ehtiyot qismini olish uchun talabnoma va b.).

Ularda me'yoriy va statistik xujjatlardan olingan axborot ham bo'lishi mumkin. Ikkilamchi xujjatlarda birlamchi xujjatlardan tanlab olib, guruhlariga ajratish natijalari (ehtiyot qismlar sarfi haqida ma'lumotlar, yoqilg'ini tejash uchun mukofot hujjati, avtomobillarning ta'mirda turgan vaqti haqida ma'lumotlar va b.), me'yoriy va ma'lumotnoma va boshqa axborotlar yoziladi.

Xujjat axborot tashuvchi sifatida korxonaning qator bo'linmalaridan o'tadi va ularning har biri hujjatga ma'lum axborotlarni qo'shadi yoki undan olib foydalanadi. Xujjatlar majmuasi, ularning o'tish yollari bilan birga olib qaraganda xujjatlar aylanmasini yoki korxonadagi axborotlar oqimini bildiradi. Bu oqim har bir korxona uchun o'zgacha, o'ziga xos bo'ladi. Shunga qaramay, xujjatlar oqimi

maqsadga qanchalik muvofiq ekanini quydagi ko'rsatkichlar bilan baholash mumkin(boshqa sharoitlar bir xil bo'lganda):

- qayta ishlanadigan axborotlar hajmi(xujjat, masala, bo'linma, ATK miqyoida);

- me'yoriy va ma'lumotnoma, birlamchi va ikkilamchi axborotlar hajmining nisbati;

- axborotni takrorlash darajasi(xujjat, masala, bo'linma, ATK miqyoida);

- ma'lumotlarni qayta ishlash qiyinligi va sh.k.

ATKda hisoblash texnikasi bo'lmasa, xujjatlar qo'l kuchi bilan qayta ishlanadi. Axborot texnologiyalarini qo'llash natijasida hujjatlar aylanmasi bir muncha o'zgaradi, chunki ma'lumotlarning komp'yuterdagi bazasidan foydalaniladi. Unda barcha me'yoriy va ma'lumotnoma axborotlari (MMA), birlamchi xujjatlardagi ma'lumotlar saqlanadi va ikkilamchi xujjatlar avtomatlashgan tarzda shakillanadi.

Xujjatlar aylanmasidagi o'zgarishlarni qo'llanayotgan axborot texnologiyalarining mukammallik darajasini quydagi ko'rsatkichlar yordamida baholash mumkin:

- xodimlar qo'l kuchi bilan qayta ishlaydigan axborot hajmi;

- axborot tizimining ma'lumotlar bazasida (MB) saqlanayotgan MMA hajmi

- Mbga klaviatura orqli ma'lum vaqt oralig'ida kiritilgan joriy axborot hajmi;

- axborot tizimining aloqa kanallari bo'yicha uzatiladigan axborot hajmi;

Amalda, har qanday xujjat ikki qisimdan –bayon qismi va axborotlardan iborat. Bayon qismi xujjatning o'zini tavsiflaydi(nomi, raqami, sanasi va b.). axborot qismi bir xil yozuvlar ketma-ketligidan iborat.

Xujjatdagi axborot hajmi:

$W_{xuj} = W_b - W_a$,

Bu erda W_b –bayon qismining hajmi; kb

W_a - axborot qismining hajmi; kb

O'z o'rnida bayon qismining hajmi:

$W_o = \sum W_i$

Bu erda, W_i - hujjatning bayon qismidagi i-joydagi axborot hajmi

n- bayon qismidagi i-joylar soni.

Axborot qismining hajmi:

$W_u = N_z \sum W_j$

Bu erda N_z – axborot qismidagi yozuvlar soni; W_j - axborot qismining j-joyidagi axborot hajmi ; m- joylar soni.

Yuqoridagi formulalar yordamida hujjatlarni magnitli tashuvchilarda saqlash uchun disklar miqdorini, mahalliy tarmoqning yuklamasini aniqlash, axborot tizimini loyihalashda texnika vositalarini va ma'lumotlar bzasini boshqarish tizimi(MBBT)ning turini tanlash mumkin.

10-2.Axborot to'plash manbalari va ularlarga qoyiladigan talablar

Texnik xizmat xodimlari bir-biri bilan bog'langan masalalar majmuasini hal qiladilar. Xodimlarning ishi natijalari ma'lum hujjatlarda qayd etiladi. Axborotlar darajasida korxonaning hamma bo'linmalari bir-biri bilan o'zaro ta'sirda bo'ladi.

ATKning texnik xizmatining hujjatlar aylanmasi 120 dan ortiq hujjatlardan iborat. Bundan 21 foizinin birlamchi natijalar tashkil qiladi(texnik pasportlar, yo'l varaqalari, ta'mirlash varaqalari, ehtiyot qismlar uchun talabnomalar va sh.k) MMA hujjatlar ulushi 6%(yo'nalishlar ish rejimi, yonilg'I sarfi me'yorlari, shinalar resursi, TXKlar davriyligi va qiyinligi va sh.k).

Ikkilamchi hujjatlar ulushi 73%. Bular turli hisobotlar (ma'lumotnomalar, umumlashmalar, hujjatlar, kartotekalar, jurnallar va x.k).

ATKda biro y davomida qayta ishlanadigan axborot hajmi, bir avtomobil hisobiga taxminan 50 kb.

Bu hajimda MMAning ulushi 3%, qayta ishlanadigan axborot hajmining yarmidan ortig'i 55% birlamchi hujjatlarda , ikkilamchi hujjatlarda-taxminan 42%.

Birlamchi hujjatlar bilan bir nechta bo'linma shug'ullanadi.Masalan, ehtiyot qismlar uchun talabnoma quydagi yo'llardan o'tadi: avtokolonna-BM-ombor-buxgalteriya. Bunda, har bir bo'linma hujjatga o'z ma'lumotini qo'shadi, lekin bir-birini takrorlamaydi.

Ikkilamchi hujjatlar birlamchilardagi axborotni to'la yo qisman takrorlaydi. Masalan, ehtiyot qism berilayotganda ombordagi kartotekaga talabnomadagi ma'lumot ko'chiriladi, ehtiyot qismni qabul qilishda esa –nakladnoydan axborot ko'chiriladi.

Yo'l varaqalarini qayta ishlashda ko'plab umumlashmalar, ma'lumotnomalar, hisobotlar shakillanadi, bunda, varaqalardagi ma'lumotnomalar saralanadi va boshqa hujjatlarga ko'chiriladi(avtomobillarning markasi, muayyan avtomobillar, avtokolonnalar, va b. bo'yicha). Hujjatlar aylanmasining tahlili ko'rsatishicha, ikkilamchi hujjatlarorlanning 77 % mazmuni takrorlangan axborotdan iborat, ularning 23% birlamchi hujjatlarni qisman takrorlaydi. Bular boshqarish tizimini avtomatlatirishni taqazo qiladi. Korxonaning har bir bo'linmasi o'ziga tegishli xujjatlarni shakillantirishga harakat qiladi, natijada axborotlar takrorlanadi, bir xujjatdan ikkinchisiga ko'chirish uchun qo'shimcha vaqt ketadi va ma'lumotlarqisman buzilishi mumkin.

ATKda axborot tizimini yaratishdan oldin birinchi navbatda xujjatlar aylanmasini takomillashtirish va soddalashtirish kerak. EHMga kiritilishi lozim bo'lgan me'yoriy va ma'lumotnoma axborotlari va birlamchi xujjatlarning eng kam turlarini saqlab qolish kerak, ikkilamchi hujjatlarni saqlash, qidirish, uzatish va shakillantirish jarayonlarini to'liq avtomatlashtirish kerak, shunda xodimlar qo'lda bajariladigan ishlardan xolis bo'ladilar.

10-3. ATKlarda texnika xizmatida qo'laniladigan xujjatlar ularni turlari va rasmiylashtirish tartibi.

Ishlab chiqarish jarayonlarini boshqarishni axborotlashtirishda zamonaviy axborot tizimlariga xos umumiy qoidalarga suyanish kerak.

Har qanday axborot tizimining asosi-ma'lumotlar bazasi(MB). Xodimlar bu bazaga amaliy dasturlar paketi(ADP) yoki avtomatlashtirilgan ish o'rinlari (AIO')orqali kiradilar. AIO'bu- xodimning ish o'rniga joylashgan texnika va dasturlar majmuasi sbo'lib, avtomatlashtirilgan dialog rejimida boshqaruv vazifalaridan ayrimlarini bajarish imkonini beradi. AIO'larini shartli ravishda Mbga ma'lumot kirituvchi va Mbdan ma'lum chiqarib beruvchi toifalarga ajratish mumkin. M'lumotlar kiritishni quydagicha kechadi:

- 1) Birlamchi xujjatlardan (texnik passport, yo'l varaqasi va b.);
- 2)ATK xodimlaridan (ta'mir uchun buyuritma, ehtiyot qismlarni olish uchun talabnoma va b.);
- 3) Ob'ektlarni avtomatik identifikatsiyalash vositalaridan (magnitli,shtrixli, radiochastotali va. B.).

Agar birlamchi xujjat tashqaridagi korxonalarda vujudga kelsa (masalan, avtomobilning texnik pasporti), m'lumotlar komp'yuterga tayyor hujjatdan kiritiladi. Agar xujjat ATKning o'zida vujudga kelsa (masalan,ta'mirlash varaqasi), uni qo'l kuchi bilan shakillantirishga zarurat yo'q.Nosozlikning xususiyati haqidagi m'lumotlar komp'yuterga xodimning so'zi bilan kiritilishi mumkin(mas. Xaydovchi), xujjat esa (zarurat bo'lsa) avtomatik tarzda shakillanadi va qog'ozga chiqariladi.Agar axborotning mutlaq haqqoniyligi talab etisa, m'lumotlarni xodim orqali emas, qandaydur avtomatik usul bilan komp'yuterga kiritishning texnik iloji bor. Bunda ob'ektlarni avtomatik identifikatsiyalash vositalari ishga tushadi. Bunday paytda, hatto birlamchi hujjatga ham ehtiyoj qolmadi, tizim avtomatik tarzda m'lumotlar tayyorlanadi(mas. Yo'lga varaqasiz chiqqan haydovchilar haqida m'lumotlar). Tabiiyki, axborot tizimlarini yaratishda ikkinchi yo uchunchi yo'lni tanlash kerak.

Axborotni Mbdan olish ikki usulda kechadi:

- 1)korxona bo'linmalarining faoliyati haqidagi hisobot (chiqariladigan) qog'ozlarni shakillantirish va manitor ekraniga yoki qog'ozga chiqarish;
- 2) ekspert tizimi yordamida boshqaruvchi qarorlarni olish.

Hisobot (chiqariladigan) qog'ozlarni shakillantirish, bu eng engil, an'anaviy yo'l, biroq xodimlar etarlicha bilim va tajribaga ega bo'lishi kerak. Bu-ikkilamchi xujjatlarni tahlil qilib, to'g'ri qarorlar qabul qilish uchun kerak. Ekspert tizimlardan foydalanish-dasturlaryaratish masalasida eng murakkab yo'l, biroq qabul qilinadigan qarorlarning ilmiy dalillanishi va optimalligi nuqtai nazaridan eng samarali yo'l.

ATKda axborot tizimini yaratishda quydagilar tavsiya etiladi:

- ATK bo'linmalari o'rtasida axborot almashinuvi mahalliy komp'yuterlar tarmog iy'i orqali;

- korxonaning barcha tuzilmasi va hujjatlar aylanmasini qayta ko'rib chiqish, y'ni birlamchi hujjatlarni iloji boricha kamaytirib, EHM da shakillantirish, ikkilamchi va oraliq tashuvchilarni bekor qilish;
- MMA larni jor m'lumotlardan ajratib olib, magnit tashuvchilarda saqlash;
- korxonaning hamma bo'linmalarida yagona MMA dan foydalanish;
- EHMga birlamchi axborotni bir marta kiritib, xato ketish ehtimolligini nazorat etish;
- ATK bo'linmalari o'rtasida axborot almashinuvlarini kamaytirish maqsadida masalalarni qayta taqsimlash;
- hamma axborot izimchalari real vaqt rejimida ishlashi;
- tizimni yaratishda ma'lum bosqichlarga rioya qilish.

Nazorat uchun savollar.

1. Axborot turlarini to'plashni qanday usullari mavjud?
2. Bo'linmalar va xodimlarning faoliyati qanday xujjatlarda qayd etiladi?
3. Me'yoriy xujjatlar deb qanday xujjatlarga aytiladi?
4. Xujjatlar aylanmasidagi mukammallik qanday ko'rsatgichlar yordamida baholanadi?
5. ATKdagi birlamchi va ikkilamchi natijalar ulushi va tarkibini sanab bering?
6. ATK da yo'l varaqalarini qayta ishlashda qanday umumlashmalar, ma'lumotnomalar, hisobotlar shakillanadi?
7. boshqarishni axborotlashtirishda zamonaviy qanday axborot tizimlari va qoidalarga suyaniladi?
8. M'lumotlar kiritish qanday tartibda amalga oshiriladi?
9. ATKda axborot tizimini yaratishda qanday tavsiyalar beriladi?

Tayanch iboralar

Axborot turlari, axborot tizimlari.

Asosiy darslik va o'quv qo'llanmalar

1. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. Qayta ishlangan va to'ldirilgan ruscha 4-nashrdan (prof. Kuznetsov E.S. taxriri ostida. M.: Nauka 2004 y.-535 b.) tarjima prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2006.-670 b.
2. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. O'zRO va O'MTV avtotransport Oliy o'quv yurtlari talabalari uchun darslik sifatida tavsiya etgan. Prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2008.-560 b.
3. Barovskix Yu. I. va boshqalar. Avtomobillarning tuzilishi, texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash.- Toshkent, Mehnat, 2001-503b.
4. Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskimi sistemami. -M: MADI, 2001g.
5. Texnicheskaya ekspluatatsiya avtomobiley. Uchebnik dlya VUZov. Pod red E.S.Kuznetsova. -M.: Nauka, 2004 g.
6. Sidiqnazarov Q.M. Qodirshaev T., Magdiev Sh.P. Avtomobillar servisi axborotnomasi. -Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2011.-495 b.

7. Avtotransport vositalari servisi. 1 va 2 qismlar. Prof. M. A. Ikromov taxriri ostida. Toshkent, Alisher Navoiy nomidagi O'zbekiston milliy kutubxonasi nashriyoti, 2011y.

Qo'shimcha

1. Kuznetsov E. S. Upravlenie texnicheskoy ekspluatatsiey avtomobiley sistemami. – M: MADI, 1990g.
2. “ O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti xarakat tarkibiga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash to'g'risidagi Nizom” – Toshkent, 1999.
- 4 Valijonov. R., Qabulov O. Menejment asoslari. - Toshkent, 1997..
5. Махмудов Н, ва бошқалар. Ўзбек тилида иш юритиш. - Тошкент 1990й.

11. Mavzu. Qarorni ishlab chiqishda va holatlarni baholashda Delfi, so'rov, intervyu usullarini va o'xshatishli (imitatsiya) modellash va ishblarmonlar o'yinini qo'llash

Reja

- 11.1. Delfi usuli – integratsion muolaja
- 11.2. Uzatishli modellash tirishni qo'llash shart-sharoitlari
- 11.3. Model, o'xshatish tushinchalari.
- 11.4. Ishblarmonlar o'yini.

11.1. Delfi usuli – integratsion muolaja

Ishlabchiqarish vaziyatlari uchun xos bo'lgan axborot etishmovchiligi sharoitida qaror qabul qilishda malakali mutaxassislar fikrini jamlash usuli deb ataladi.

Delfi usuli- bu har bir ekspertning fikrini qolgan ekspertlar tomonidan kritik tahlil qilishga asoslangan integratsion usul bo'lib uni qo'llash tartibi quydagicha:

- rahbar har bir ekspert oldiga Individual masala va ularni fikrini oladi;
- ekspertlarning fikrlari (baholari) o'sish tartibida jadvalga joylashtiriladi;
- baholar shkalasida ekspertlar soni va baholar to'rtta teng qisimlarga bo'linadi;
- har bir guruh a'zosiga individual holda ma'lumotlar beriladi va ma'lumotlar bo'yicha o'zining fikrini (bahosini) qayta ko'rib chiqish taklif etiladi;
- ikkinchi turning natijalari va yangi qiymatlar barcha ekspertlarga xabar beriladi.

Aytaylik 12 kishidan iborat ekspertlar guruhiga ma'lum bir tadbirning bajarilishi davomiyligini baholash vazifa qo'yilgan bo'lsin, masalan korxonani rekonstruksiyalash.

Yuqoridagi tartib bo'yicha quydagi ketma-ketlikda ish olib boriladi:

1. Rahbar har bir ekspertning oldiga ushbu masalani qo'iyb shaxsan ularni bahosini oladi.
2. Ekspertlar bahosi o'sish tartibida joylashtiriladi.
3. Baholash shkalasida $Q_1=12,5$; $Q_2=M$; Q_3 bunda ekspertlar va baholar soni teng to'rt ulushga bo'linadi.

4. Guruxlarning har bir a'zosiga alohida holda quydagi ma'lumotlar havola qilinadi: $Q_1=12,5$; $Q_2=M=17$; $Q_3=2,15$ o'zni va baxolarini qayta ko'rib chiqish taklif qilinadi, shu bilan birgalikda agar yangi baxo Q_1 dan kichik yoki Q_3 dan katta bo'lsa, ekspertga o'z fikrini yozma ravishda asoslash taklif qilinadi.

5. Ikkinchi tur natijalar aniqlanadi: Q'_1 , M' , Q'_3 larning yangi qiymatlari aniqlanib barcha ekspertlarga e'lon qilinadi. Qoidaga ko'ra 3-4 marta davom etadi, so'ngra esa ekspertlarning argumentlari takrorlanadi, baxolarning variatsiyasi esa barqarorlashadi. Guruxning fikri sifatida yakunlovchi turning medianasi qabul qilinadi, yani $(Q_2)_3 = M_3$.

Delfi usulining aniqligi ekspertlar sonini va iteratsiyalar miqdori ko'payishi bilan ortib boradi. Turlar va javoblar orasidagi vaqt oraligi ko'payishi bilan qisqaradi. Ushbu metodning afzalligi – boshqariluvchan aloqa, ananizmlik, baxolash imkoniyati, ekspert fikrlari mavjatsiyasi. Usulning asosiy kamchiligi- birinchi turdan keyingi iteratsiyalarda ekspertlarning baholariga ko'pchilik fikrining ta'sir qilishidir.

O'yinlar usullari- axborot tanqisligi sharoitda qaror qabul qilish usullaridan biri o'yinlar nazariyasi va statistik qarorlardan foydalanib bozor ishlab chiqarish yoki boshqa holatlarni tahlil qilishdir.

Holatni matematik tahlil qilish uchun, o'yin deb ataladigan, ikkinchi darajali detallardan tuzilgan, uning soddalashtirilgan modeli yasaladi. O'yinda tomonlar faoliyat ko'rsatadilar va ularning mumkin bo'lgan strategiyasi, ya'ni o'yin jarayonida vujudga kelgan, vaziyatga qarab, ma'lum harakatlarni buyruq qilingan, qoidalar majmuasi ko'rib chiqiladi. Odatda, o'yinda ikki taraf qatnashadi va bunday o'yin juftlik deb ataladi.

Agarda real vaziyatda qarshilik ko'rsatayotgan tomonlar faol ravishda to'qnashishsa, u holda bu vaziyatni modellashtiruvchi o'yin ixtilofli yoki antagonistik deb ataladi.

Bu o'yinlarda tomonlar bir-birlariga ongli ravishda qarama-qashi turadilar va bir tomonni yutug' ikkinchi tomonni mag'lubiyatini bildiradi.

Odatda tashkiliy, texnikaviy va texnologik masalalarni echishda ikki tomon ko'riladi.

A-ishlab chiqarishning tashkilotchilari(faol tomon), ya'ni ATKning MTX, texnik xizmat ko'rsatish santsiyalari, istemolchilarga xizmat ko'rsatayotgan, mulkchilikning barcha shakli korxonalar rahbarlari;

P-bozorning tasodifan vujudga keladigan ishlab chiqarish yoki vaziyatlar majmuasi(tabiat).

Maksimal samara olish, qaror qabul qilish uchun, faol tomon shunday strategiyani qabul qilish kerak. Bunda «tabiat», ya'ni vujudga kelayotgan ishlab chiqarish vaziyatlari, ishlab chiqarish tashkilotchilari, tadbirlarga ongli ravishda qarshilik ko'rsatmaydi, ammo «tabiat»ning aniq holati ularga noma'lum. Bu xildagi o'yinlar «tabiat»(ishlab chiqarish) bilan o'yinlar, qo'llanilayotgan usullar-statistic qarorlar deb ataladi.

O'yinlar usulida qaror qabul qilish ma'lum qoidalarga asoslanadi. Bu qoidalar o'yinda qatnashayotgan taraflar harakatining mumkin bo'lgan variantlarini (strategiyasini), har bir taraftan boshqalar harakati haqidagi axborotning

mavjudligi va hajmini, o'yin natijasini, ya'ni ma'lum strategiyalarni qo'shganda maqsadli funktsiyasini o'zgartirishni va boshqalarni reglamentga soladi

11.2.Uzatishli modellashtirishni qo'llash shart-sharoitlari

Murakkab ishlab chiqarish vaziyatlarini analitik jihatdan ifodalash odatda qiyin bo'ladi va haqiqiy mavjud sharoitlarda ekspertlar o'tkazish katta material va vaqt harajatlarini talab qiladi, buning ustiga faoliyat ko'rsatayotgan ishlab chiqarish uchun ham u xavfli hisoblanadi. Suning uchun qarorni ishlab chiqishda va holatlarni baholashda model va imitatsion modellashtirish usullaridan foydalaniladi.

Model – bu tizimdagi real jarayonlar va o'zaro aloqalarni aks ettirishning soddalashtirilgan shakli bo'lib, butun tizimning holatiga ya'ni maqsad ko'rsatkichining o'zgarishiga ta'sir qiluvchi tashkil etuvchi elementlarning ta'sirini o'rganish, baholash, bashorat qilish imkonini beradi. Modellar fizik, matematik, imitatsion va.h.k bo'lishi mumkin.

Texnologik va tashkiliy masalalarni hal qilishda ta'sir qiladigan omillarning miqdori va tasodifiylari ko'r bo'lib, axborot to'liq bo'lmagan imitatsion modellashtirish usullaridan foydalaniladi.

11.3.Model, o'xshatish(imitatsiya) tushinchalari.

Imitatsion modellashtirish, Imitatsiyalash – bu real ob'ektda fizik eksperimentlar o'tkazmasdan turib hodisaning mohiyatini ifodalash, tasvirlash, aks ettirish, ko'rsatish demakdir.

Imitatsion modellashtirish – bu real tizimning modelini konstruksiyalash jarayoni va bu modelda tizimning holatini tushinish yoki aniqlash maqsadida eksperimentlar o'tkazish demakdir. Imitatsiyalash jarayoni quydagi asosiy bosqichlardan iborat:

- 1.Tizimning tavsiflash ya'ni uning o'rganilishi zarur bo'lgan chegaralari, cheklanishlari va samaradorlik ko'rsatkichlarini belgilash yoki aniqlash.
2. Modelni shakllantirish. Real tizimdan mantiqiy semaga o'tish.
3. Modelni qurish uchun zarur ma'lumotlarni tayyorlash va saralash.
- 4.Modelni translyatsiyalash. Foydalanilayotgan EHM tilida ifodalash(ko'chirish, tavsiflash).
5. Modelda olingan xulosalarning real tizim uchun nisbatan to'g'riligini baholashga imkon beruvchi adekvadligini baholash.
6. Eksperimentlarni rejalashtirish.
7. Eksperiment o'tkazish, ya'ni imitatsiyani amalga oshirish va zarur ma'lumotlarni olish.
8. Interpretatsiya- modellashtirish natijalari bo'yicha xulosalar olish.
9. Amalga joriy qilish – real tizim uchun qaror qabul qilishda modellashtirish natijalarini va modelni amalda qo'llash.

Avtomobilning buzilishga ishlash davomiyligi va texnik xizmat ko'rsatish davriyligini variatsiyalash shartlarida texnik xizmat ko'rsatishning patsional davriyligini imitatsion modellashtirish usuli bilan aniqlanadi:

Bu usul real va tasodifiy TXK jarayonlarini o'ziga o'xshatib tashkil qilishga (imitatsiyaga, modellashtirishga) asoslangan. Usulning qo'llanishi sinashlarni tezlashtiradi. Boshqa omillarning ta'sirini bartaraf qilish imkonini beradi.

Kuzatuvlar yoki tajriba asosida texnik xizmat ko'rsatish davriyligining bir nechta qiymatlari ($I_1, I_2 \dots$ va h.k) tayinlanadi hamda variatsiya koeffitsienti – V ham tayinlanadi. Kuzatuvlar natijalari yoki hisob – kitob ma'lumotlaridan ikkita axborot toplami yaratiladi.

Bir buzilishga to'g'ri keladigan yo'l-[X] va TXK davriyligi-[L]

Birinchisi axborot to'plamidan tasodifiy ravishda X_i ning konkret miqdori. So'ngra esa, ikkinchi axborot to'plamidan (TXK ning haqiqiy davriyligi bo'yicha ma'lumotlar joylashgan) I_j ning konkret miqdori (I o'rtacha davriylik va uning variatsiyasi V_i ni hisobga olgan holda aniqlangan) olinadi. X_i va I_j juftlik amalga oshirish deyiladi.

11.4. Ishbilarmonlar o'yini.

Ishbilarmonlar o'yini bu TXK va JT jarayonidagi qarorlarni qabul qilishda foydalaniladi. Bunda muammoni echimini tipish bo'yicha ishbilarmonlar o'yini tashkil etiladi, uni o'tkazish sanasi aniqlanadi, ishtirokchilarga etkaziladi. Yaxshi ishtirokchilar rag'batlantirishi e'lon qilinadi. Xar bir zamonaviy texnik xizmat ko'rsatish korxonasi uchun xozirgi bozor sharoitida ishbilarmonlar o'yinini orqali TXK va JTni takomillashgan variantini aniqlash, uning ijodkorini rag'batlantirish bilan uning tajribasini omalashtirish uchun xujjatlar majmuyini ishlab chiqish dolzarbdur. Buning uchun ATK da reja bo'yicha ishbilarmonlar o'yinini tashkil qilish uchun reja ishlab chiqiladi. Rejada quyidagi ishlar qilinadi: korxona uchun TXK va JTdagi sifatsiz bajarilayotgan operatsiyalarturi aniqlanadi, bu bo'yicha talab ishlab chiqiladi. o'yin o'tkazish muddati belgilanadi, qatnashchilar malakasi elon qilinadi, rag'bat uchun mablag' hajmi aniqlanadi. O'yin o'z muddatida otkaziladi. Barcha chiqishlar reja bo'yicha ko'rib chiqiladi, g'lib aniqlanadi uning talabni bajaraolganlik darajasi o'ta xayotiy, glib deb topilsa sertifikat beriladi, faoliyati xujjatlantiriladi.

Nazorat uchun savollar.

1. Delfi usuli – integratsion muolaja mazmuni nima?
2. Delfi usulining aniqligi va asosiy kamchiligini tushuntiring?
3. Model va imitatsion modellashtirish usullarini tushuntiring?
4. Imitatsiyalash nima?
5. Imitatsiyalash jarayoni qanday asosiy bosqichlardan iborat bo'ladi?
6. Ishbilarmonlar o'yini qanday tashkil qilinadi?

Foydalanilgan adabiyotlar.

1. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. Qayta ishlangan va to'ldirilgan ruscha 4-nashrdan (prof. Kuznetsov E.S. taxriri ostida. M.: Nauka 2004 y.-535 b.) tarjima prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2006.-670 b.
2. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. O'zRO va O'MTV avtotransport Oliy o'quv yurtlari talabalari uchun darslik sifatida tavsiya etgan. Prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2008.-560 b.
3. Barovskiy Yu. I. va boshqalar. Avtomobillarning tuzilishi, texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash.- Toshkent, Mehnat, 2001-503b.
4. Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskimi sistemami. -M: MADI, 2001g.
5. Texnicheskaya ekspluatatsiya avtomobiley. Uchebnik dlya VUZov. Pod red E.S.Kuznetsova. -M. :Nauka, 2004 g.
6. Sidiqnazarov Q.M. Qodirshaev T., Magdiev Sh.P. Avtomobillar servisi axborotnomasi. -Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2011.-495 b.
7. Avtotransport vositalari servisi. 1 va 2 qismlar. Prof.M.A.Ikromov taxriri ostida. Toshkent, Alisher Navoiy nomidagi O'zbekiston milliy kutubxonasi nashriyoti, 2011y.

Qo'shimcha

1. Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskoy ekspluatatsiey avtomobiley sistemami. -M: MADI, 1990g.
2. " O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti xarakat tarkibiga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash to'g'risidagi Nizom" – Toshkent, 1999.
- 4 Valijonov.R., Qabulov O. Menejment asoslari.- Toshkent, 1997..
6. Махмудов Н, ва бошқалар. Ўзбек тилида иш юритиш.-Тошкент 1990й.

12- mavzu . Texnik tizimlar bakalavri, muqandisi va magistirining ishbilarmonlik xususiyatlari.

Reja

- 12.1 Transport vositalarini ekspluatatsiyasi yo'nalishi bakalavriga umumiy talablar
- 12.2 Texnik tizimlar magistirining ishbilarmonlik xususiyatlari.
- 12.3 Texnik muhandisiga talablar.

12.1 Transport vositalarini ekspluatatsiyasi yo'nalishi bakalavriga umumiy talablar

Muhandislik-texnik xizmat xodimlari: rahbarlardan; mutaxassislardan; ommaviy kasb kadrlari, tadbirkorlardan va transport ishi yordamchi bo'lgan, korxonalar, tashkilotlar va firmalarning ma'sullaridan tashkil topadi.

Transport faoliyatiga ma'sullar ko'p hollarda turli avtotransport korxonalarida turli lavozimlarda faoliyat ko'rsatadilar. Jumladan rahbarlar; MTXlar; mutaxassislar; xaydovchilar; tamirlash ishchilari; kichik boshqaruv xodimlari kiradi. Bu ish joylarida hozirgi kunda avtotransport institutlarini bitirgan baqalavrlar, magistrlar, kollejlarni bitirgan diplomli mutaxassislar faoliyat ko'rsatib kelmoqda.

Avtomobil transporti kichik tarmog'i xodimlarining tarkibi, %

Xodimlar turlari	ATK			
	Yuk tashuvchi tashuvchi		Yo'lovchi tashuvchi	
	hammasi	jumladan MTX	hammasi	jumladan MTX
Haydovchilar	57	7,4	40,0	8,3
Konduktorlar			6,0	
Tamirlash ishchilari	16,5	16,5	19,0	19,0
Yordamchi ishchilar	9,8	6,2	14	9,3
Rahbarlar va mutaxassislar	9,7	3,4	9,2	3,1
Xizmatchilar	4,0	1,5	4,8	1,7
boshqalar	3,0	1,0	7,0	3,0

Kichik transport korxonalarida va avtotransport faoliyati yordamchi bo'lgan korxonalarida tashish faoliyati, texnik ta'minlash, harakat xavfsizligini ta'minlash va tashkil etish va qator hollarda moliyaviy – iqtisodiy faoliyat bilan bog'liq vazifalar bir-biriga qo'shib olib boriladi.

Bundan tashqari, maxsus va umumiy tayyorgarlik darajasining pasayishi sodir bo'ldi. Mutaxassislar orasida 18 % oily va 31% o'rtamaxsus ma'lumotiga ega, 28 foizi bajarayotgan vazifalarga mos keladigan maxsus ma'lumotga ega emas, lekin avtomobil transportida malakaviy tayyorgarlikni o'tgan va shartli ravishda «amaliyotchilar» toifasiga kiradi va 23% gacha xodim faqat avtomobil tayyorgarligi asoslarini qamrab olgan ma'lumotga ega mutaxassislardir.

Shunday qilib, kasbiy oliy va o'rta maxsus ma'lumotga ega bo'lmagan, 50%ga yaqin shaxslar avtomobil transporti korxonalarida mutaxassis lavozimlarida ishlaydi. Firmalar va noavtotransport korxonalarining transport faoliyatiga ma'sullar orasida ayniqsa bu ulush katta (70-80%gacha etadi).

Mutaxassislarga bo'lgan ehtiyojni aniqlash «tarmoq-xudud-korxona» darajasida olib borilishi mumkin. Bashorat: Qisqa muddatli (2-4yil) va uzoq muddatli (5-10yil) bo'lishi mumkin va quydagi sxema bo'yicha bajariladi: yalpi ichki mahsulotni o'zgarish surrati → transport ishining hajmi → xodimlarga bo'lgan ehtiyoj → mutaxassislarga bo'lgan ehtiyoj sxemasi bo'yicha 9.2. jadvalda bashorat pagnoz natijalari keltirilgan.

Shunday qilib, avtotransport korxonalari uchun mutaxassisga bo'lgan ehtiyoj transport ishlarining kutilayotgan hajimlaridan, hajimlardan, ushbu tarmoqda ishlayotganlarning yillik ishlab chiqarish unimdorligidan, ishlayotganlar orasidagi mutaxassislarning solishtirma ulushidan, o'rta maxsus va oliy ma'lumotli mutaxassislar nisbatidan, turli faoliyat ko'rsatuvchi mutaxassislarga bo'lgan ehtiyojdan kelib chiqqan holda, shaxsiy engil va yuk transportiga, o'zining ishlab chiqarish texnik bazasiga ega bo'lmagan korxonalar avtomobillariga xizmat ko'rsatish uchun 1 ming avtomobil parkiga zarur ishlaydiganlar soni bo'yicha aniqlanadi.

Avtomobil transporti xizmati faoliyatining yo'nalishlari bo'yicha mutaxassislarga bo'lgan ehtiyojning bashorati

Faoliyat yo'nalishi	Ma'lumot%	
	Oliy	O'rta maxsus
Tashishni tashkil etish, boshqarish, transport-ekspeditsiya xizmati	25	17
Nazorat-diagnostik va texnik avtoservis	21	21
Savdo-sotiq, ulgurja ta'minot(avtomobillar, ehtiyot qismlar, jixozlar, shinalar, materiallar)	9	8
Xarakat xavfsizligi	3	3
Moliyaviy, iqtisodiy, buxgalteriya hisobi	19	17
Psixologik, ijtimoiy, kadrli, huquqiy	5	5
Nazorat-inspeksiya	2	2
«Transport faoliyatiga ma'sul»	5	11

Mutaxassislarga bo'lgan ehtiyojning baholaganda, odatda, texnologik va qo'shimcha ehtiyoj ko'rsatkichlari qo'llaniladi.

Texnologik ehtiyoj- bu, xarakat xavfsizligini, iqtisodiy-ijtimoiy talablarni hisobga olgan holda avtotransport faoliyati samaradorligini ta'minlashga qodir mutaxassislar sonidir. Qo'shimcha ehtiyoj- bu, amaliyotchilarni almashtirishdagi, ish hajmi o'sishidagi harakat va tabiiy chiqib ketishni qoplash uchun zarur mutaxassislar sonidir. Qo'shimcha ehtiyoj umuiy texnologik ehtiyojning 5-15 foizini tashkil etadi va tarmoqning rivojlanish sur'atlariga, mutaxassislar harakatiga va boshqa omillarga bog'liq.

Korxonalar va hududlar darajasida mutaxassislarga bo'lgan ehtiyojni bashoratlashda xizmatlar orasidagi nisbatlar korxonalar va hududlarning xususiyatlariga, rivojlanish sur'ati va boshqa omillarga qarab o'zgarishi mumkin.

Xodimlarni tayyorlash. Avtomobil transportini talab etilayotgan malakada va zarur miqdorda mutaxassislar va ommaviy kasb kadrlari bilan ta'minlash avtotransport kompleksi mutaxassislarning malakasini oshirish, qayta o'qitish amaldagi kasb ta'limi tizimi orqali amalga oshiriladi.

Avtomobil sohaining sosiy mutaxassislari-ta'mirlash ishchilari va haydovchi kadrlarni tayyorlash avtomobil transportining o'quv-kurs kombinatlari va tarmoq kasbiy bilim yurtlarida amalga oshiradilar. Avtotransport korxonalarida qisman o'qitish va attestatsiya o'tkaziladi.

Kasbiy faoliyatning yangi ko'rinishini bajarish uchun zarur bo'lgan ayrim fanlarni, fin bo'limlarini, texnika va texnologiyani o'rganishni ko'zda tutadigan qayta o'qitish ta'lim dasturlari bo'yicha qo'shimcha bilim, mahorat va ko'nikma olish maqsadida o'tkaziladi. Qayta o'qitishni oliy va o'rta mahsus bilim yurtlari amalga oshiradilar. Kasbiy qayta o'qitish yo'nalishi buyuritmachilardan tomonidan malaka oshirish bilim muassasi bilan kelishilgan holda aniqlanadi, o'qitish

o'tkazilganligi tegishli ravishda davlatning namunali diplom yoki guvohnomasi bilan tasdiqlanadi.

Malaka oshirish mutaxassislariga qo'yiladigan talablarga muvofiq nazariy va amaliy bilimlarni yangilaydi. Malaka oshirishni, mutaxassislar tayyorlashni asosiy yo'nalishlari bo'yicha litsenziyaga muvofiq o'zining tarkibida institutlari va malaka oshirish kurslari bo'lgan. Oliy va o'rta mahsus bilim yurtlari o'tkazadilar. O'qitish buyuritmachisi va bilim yurti tomonidan belgilangan dasturlar bo'yicha amalga oshiriladi.

Tajritba orttirish(stajirovka) nazariy tayyorgarlik natijasida olingan kasbiy bilimlar, mahoratlar va ko'nikmalarni amalda mustahkamlash va shakillantirishni maqsad qilib qo'yadi va tajriba korxonalarida, ilmiy-tadqiqot tashkilotlarida, bilim yurtlarida o'tkaziladi. Dastur va tajritba orttirish muddatlari yuborayotgan va qabul qilayotgan tashkilotlar tomonidan belgilanadi.

Avtomobil transporti uchun mutaxassislar tayyorlash bilan 50 ga yaqin OO'YU va 200 dan ortiq kollejlarda shug'ullanadilar. Xaydovchilar va ta'mirlash ishchilari 4000dan ortiq oquv-kurs kombinatlari va avtobaktablarda. Bilim yurtlari har yili avtotransport sohasining 4,5-5 ming oliy ma'lumotli va 10 mingdan ortiq o'rta texnik ma'lumotli mutaxassislarini chiqaradilar. Baqalavr quyidagi talablarga javob berishi zarur:

- ijtimoiy iqtisodiy fanlar sohasi tafsilotlari bilan tanish bo'lish, ijtimoiy muammolar va jarayonlarni ilmiy tahlil qila olish, fanlar uslubidan foydalana olish;
- nitbainson-insonga, jamiyatga va atrof muhitga bo'lgan munosabatini tartibga soluvchi axloqiy va xuquqiy qidarlarni bilish, ularni ekologik va ijtimoiy loiyharnib ishlab chiqishda hisobga ola bilish;
- tabiatni bilishning hozirgi zamon ilmiy uslublari, imkoniyatlarini tushinish va ularni kasb ishlarini bajarishda uchraydigan muammolarni echish uchun zarur bo'lgan darajada egallash;
- sog'lom xayot tarzi haqida ilmiy tasavvurga ega bo'lish jismoniy kamolotga etish, malaka va ko'nikmalarga ega bo'lish;
- o'z mehnatini ilmiy asosda tashkil qila olish kasb faoliyatida qo'llaniladigan axborotlarni komp'yuter uslubi orqali yig'a olish, ularni saqlash va taxlil qilish;
- texnik, moliyaviy va insoniy omillarni hisobga olgan holda ishlab chiqarish munosabatlari va boshqaruv asoslarini bilish;
- ijtimoiy amaliyot va fan taraqqiyoti sharoitida egallagan tajribani qaytadan baholash, o'z imkoniyatlarini tahlil qilish, axborot –ta'limot texnologiyasidan foydalanib, yangi bilimlarga ega bo'lish;
- fanlarning asosiy muammolarini tushina bilish, ularni ta'limotining yaxlit tizimidagi o'zaro bog'liqlikni ko'ra olish;
- kasb sohasidagi tizimli yondoshish asosida loiyhalash qobiliyatiga ega bo'lish, turli xodisalarni tasvirlashda va olidindan aytib berish modellarini yaratish va foydalana olish ularning sifat va miqdoriy tahlilini amalga oshira bilish;

12.2 Texnik tizimlar magistirining ishbilarmonlik xususiyatlari

Texnik tizimlar magistiri quydagi mutaxassisliklar bo'yicha faoliyat ko'rsatishi mumkin:

- loyiha konstruktorlik: zamonaviy ATKni loyihasini ishlab chiqish, mavjud ATKni ishlab chiqarish texnik bazasini qayta qurish, texnik qayta jixozlash, nostandart texnologik jihozlarni loyihalashga tayyorlash.

- tajriba-tadqiqot: ATKni ishlab chiqish texnika bazasini, TXK va JT texnologikjarayonini, avtomobil transporti vositalarini (ATB) ekspluatatsion ishonchliligini tadqiqot etish;

- ishlab chiqishni boshqarish: ATKni texnik ekspluatatsiyasi ATK va nosandart jixozlarniloyihalarini ishlab chiqish, avtomobil transporti sohasida texnik ekspluatatsiyani boshqarish bo'limlariga rahbarlik qilish;

- ilmiy-pedagogik: oliy, o'rta mahsus va professional ta'lim bilim yurtlarida pedogogik faoliyat yuritish.

Magistr har tomonlama kamolatga etgan, fundamental ilmiy bazaga, ilmiy ijodkorlik uslubiyatiga ega, zamonaviy axborot texnologiyalarini bilishi, ilmiy-tadqiqot, ilmiy-amaliy va ilmiy-pedagogik faoliyatga tayyor bo'lishi kerak. Magistrning baqalavrdan farqi shundaki, mutaxassislikni muammolarini tassavur qila olish qobiliyati, unga ilmiy jixatidan yondasha olish qobiliyatini yuqoriligi mutaxassislik fanlarini ilmiy uslublarini yaxshi bilishi, pedagogik faoliyatini jamligi va boshqa ma'naviy-ma'rifiy xususiyatlarga egaligi bilan ajralib turadi.

12.3 Texnik muhandisiga talablar

Muhandisga bo'lgan talablar muhandis –bu mutaxassis, nazriy bilimlarga, professional ko'nikmalarga ishbilarmonlik sifatlariga suyanan holda, tahlil, hisob va boshqa usullar asosida texnik, texnologik tizimlarni belgilangan parametrlarda ishlashini ta'minlaydi.

Muhandislikfaoliyatini ob'ekti- avtomobil saroyi bo'lib, faoliyatning maqsadi avtomobil saroyini mehnat va material resurslarni optimal sarf qilgan holda ishonchli ishlashini ta'minlash va atrof muxitga,xodisalarga va aholiga salbiy ta'sirni kamaytirishdir.

Muhandisga quydagi ishlab chiqish faoliyatlari xosdir: ishlab chiqish texnologik; tashkiliy- boshqaruv; loyihaviy va tadqiqot; va boshqalar.

Xodimlarni rahbarlik lavozimiga ko'tarilish pog'onasi asosan 3 xil yo'nalishda bo'lishi mumkin: ishlab chiqarishdan; boshqarishdan; aralash;

Ishlab chiqarishdan ko'tarilgan xodimlar ishni ustalikdan, mexanikdan, ustaxona boshlig'idan, ishlab chiqarish boshlig'i mansablaridan boshlashgan.

Boshqarishdan ko'tarilish xodimlar ishni, katta muhandislikdan, bo'lim boshlig'i mansabidan boshlaganlar.

Aralash yo'nalishdan ko'tarilish xodimlar ham ishlab chiqarishda ishlab, ham boshqarishda ishlab yuqori mansabga ko'tarilganlar.

Muxandislar mansab pog'onalaridan ko'tarilgan sari bajarayotgan vazifalarning tarkibi ham o'zgaradi.

Amerikalik mutaxassislarning ma'lumotiga ko'ra texnika xizmati mutaxassisi ish vaqtini balansi quydagicha:

- texnik va texnologik masalalarni echish-30%
- ma'muriy va tashkiliy masalalarni echish-30%
- aloqalar, ichki va tashqi-20%
- ishchilar bilan munosabat-20%

Amerikalik mutaxassislarning fikricha muxandislik xizmatini rahbarining asosiy funktsiyalari quydagilarni o'z ichiga oladi:

- TX va Tni rejalashtirish, tashkil qilish va hisoboti;
 - xodimlar bilan ishlash(ularni o'qitish, malakasini oshirish);
 - ijtimoiy masalalar;
 - texnik xizmati bo'limlari ishini koordinatsiya qilish va tashqi aloqalar (avtomobillarni extiyot qismlarini materiallarni buyurtirish).
- Olib borilgan tadqiqotlar natijasiga ko'ra kelajakda avtomobil transportida ikki xil mutaxassislik asosiy o'rini egallashi bashorat qilinmoqda:
- xaydovchidan yoki mexanikdan to rahbar lovozimgacha ko'tarilgan, avtomobil tuzilishini yaxshi biladigan, ishlab chiqarishning nozik masalalari bo'yicha har tomonlama tajribaga ega bo'lgan menedjer;
 - ishlab chiqarishni boshqarishning uslubi va texnikasini yaxshi va mukammal biladigan menedjer;

Takrorlash uchun savollar

- 1.Avtotransport korxonalarida xodimlar qanday lavozimlarda faoliyat ko'rsatadilar?
2. Mutaxassislarga bo'lgan ehtiyojni «tarmoq-xudud-korxona» darajasida qanday aniqlash mumkin?
3. Avtomobil transporti xizmati faoliyatining yo'nalishlari bo'yicha mutaxassislarga bo'lgan ehtiyojning bashorati qanday?
- 4.Avtomobil transportida xodimlarni tayyorlash qanday amalga oshiriladi?
5. Baqalavr qanday talablarga javob berishi zarur?
6. Texnik tizimlar magistiri qanday talablarga javob berishi zarur?
7. Texnik muhandisiga talablar qanday aniqlanadi?

Tayanch iboralar:

Mutaxassislarga bo'lgan ehtiyoj, xodimlarni tayyorlash.

Foydalanilgan adabiyotlar.

Asosiy darslik va o'quv qo'llanmalar

- 1.Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. Qayta ishlangan va to'ldirilgan ruscha 4-nashrdan (prof. Kuznetsov E.S. taxriri ostida. M.: Nauka 2004 y.-535 b.) tarjima prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2006.-670 b.
2. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. O'zRO va O'MTV avtotransport Oliy o'quv yurtlari talabalari uchun darslik sifatida tavsiya etgan. Prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2008.-560 b.
- 3.Barovskix Yu. I. va boshqalar. Avtomobillarning tuzilishi, texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash.- Toshkent,Mehnat,.2001-503b.

- 4.Kuznetsov E.S. Upravlenie texnicheskimi sistemami. -M: MADI, 2001g.
- 5.Texnicheskaya ekspluatatsiya avtomobiley. Uchebnik dlya VUZov. Pod red E.S.Kuznetsova. –M. :Nauka, 2004 g.
6. Sidiqnazarov Q.M. Qodirshaev T., Magdiev Sh.P. Avtomobillar servisi axborotnomasi. -Toshkent “VORIS-NASHRIYOT”, 2011.-495 b.
- 7.Avtotransport vositalari servisi. 1 va 2 qismlar. Prof.M.A.Ikromov taxriri ostida. Toshkent, Alisher Navoiy nomidagi O'zbekiston milliy kutubxonasi nashriyoti, 2011y.

Qo'shimcha

1. Kuznetsov E.S.Upravlenie texnicheskoy ekspluatatsiey avtomobiley sistemami. – M: MADI,1990g.
2. “ O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti xarakat tarkibiga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash to'g'risidagi Nizom” – Toshkent, 1999.
- 4 Valijonov.R., Qabulov O. Menejment asoslari.- Toshkent, 1997..
4. Махмудов Н, ва бошқалар. Ўзбек тилида иш юритиш.-Тошкент 1990й.

13- mavzu Boshqarishni texnik vositalari

Reja

- 13.1.Boshqarishni texnik vositalari kompleksiga qo'yilgan talablar.
- 13.2.Ishlab chiqarishni tezkor boshqarish bo'limi xodimlari bilan texnik vositalar orasidagi o'zaro bog'lanishni tashkil etish.
- 13.3.Qog'oz texnologiyalar va identifikatsiya vositalari.
- 13.4.Aloqa va nazorat texnik vositalari.

13.1..Boshqarishni texnik vositalari kompleksiga qo'yilgan talablar.

ATKlarda m'lumotlarni qayta ishlash texnologiyasi ko'pincha markazlashmagan, xodimlarning o'zi birlamchi hujjatlarni qo'l kuchi bilan qayta ishlaydilar, chiqish hujjatlarni shakllantiradilar. ATK axborot tizimining elementlari 13ta ish o'rinlarini o'z ichiga oladi.

Ayrim AIO'ning vazifasi turli ATKlarda turlicha bo'ladi (y'o'lovchi, yuk, taksomotor va bkorxonalar). Bundan qat'I nazar hamma ish o'rinlari yagona (mahalliy) tarmoq miqyosida ishlab, umumiy MB dan foydalanishi kerak.

ATKda axborot tizimini joriy qilish ma'lum ketma-ketlikda bajariladi. Hamma ish o'rinlari axborot ma'nosida bir-birini ta'minlab turadi. Birinchi bosqichda – birlamchi joriy axborot bilan ishlovchi, uchunchi bosqichda – chiqarish xujjatlarini ta'minlovchi ish o'rinlari yaratiladi.

Korxonaning majmuaviy tizimini yaratishda birinchi navbatda «Texnik bo'lim » va «Kadrlar» AIO'ni yaratish lozim, chunki harakatlanuvchi tarkib va xodimlar haqida ma'lumot bo'lsa, boshqa kichik tizimlar samarali ishlay olmaydi.

Ikkinchi bosqichda dispatcher faoliyati, yo'l hujjatlarini qayta ishlash, yonilg'i sarfini hisobga olish bo'yicha kichik tizimlar yaratish kerak. Yo'l varaqalarini qayta ishlash natijasida yonilg'I sarfi, haydovchilar ishi va avtomobillar bosib o'tgan yo'l haqida ma'lumotlar shakllanib bo'ladi.

Uchunchi bosqichda, buxgalteriyaning (ish xaqini hisoblash) va reja bo'limining ish o'rinlarini (korxona faoliyatini tahlil etish bo'yicha hujjatlar) yaratish mumkin.

To'rtinchi bosqichda, bosib o'tilgan yo'llarni hisobga olish yolg'a qo'yilgach, shinalarning ishini hisobga oluvchi texnik, ta'mirlash zonasi (TXK-1, TXK-2ni rejalashtiruvchi, TXKga va JTga qo'yuvchi dispatcher, TXK va JT ishlarini hisobga oluvchilar), ombor bo'yicha AIO'ni yaratish mumkin.

EHMlarni ATKda qo'llash tahlil qilinganda ma'lum bo'ldiki, hujjatlarini mashina yordamida qayta ishlashga o'tilganda axborotlar hajmi birlamchi hujjatlar bo'yicha 2 marta, ikkilamchi hujjatlar bo'yicha 10-15 marta kamayar ekan.

Umuman, shaxsiy EHMlarni foydalanilganda axborotlarni qayta ishlash harajatlari 60% qisqarishi mumkin. Bunda ishlarning qiyinligi quydagicha taqsimlanadi. SHEHMga ma'lumotlarni kiritish-95-96%, axborotlarni qayta ishlash va chiqish hujjatlarini olish -4-5%.

Navigator jpres yuk avtomobillariga o'rnatiladi. Bu jpres avtomobilni qaysi joyda ketayotganini va nima bilan shug'ullanayotganini ko'rsatib beradi. Tashish jarayonini tashkil etish va avtomobildan to'laroq foydalanish uchun ATK larda avtomatik boshqaruv tizimini ishlab chiqish va amalda qo'llash katta ahamiyat kasb etadi.

ATKlarning avtomatik boshqaruv tizimini ishlab chiqishda saroy ichida nozim(dispatcher)li boshqaruvi umumiy avtomatik boshqaruv tizimining ichki tizimi bo'lib ko'rinadi. Ushbu ichki tizim (kichik tizim) ATKning hududidan avtomobillarni rejali chiqib ketishini, avtomobillarning yo'ldan qaytishini nazorat etishga mo'ljallangan.

Yuqorida ko'rsatilgan ichki tizim foydalanish xizmati ko'rsatish bo'limining nozimlar xonasiga o'rnatilgan birinchi eliktrli tablo, texnik nazorat punktiga joylashgan ikkinchi eliktrli tablo, ma'lumotni ro'yxatga oladigan moslama va qayta ko'rsatadigan eliktrli tablo avtomobillarni rejadagi ishga chiqish vaqtini va har bir avtomobilning qaerda turganligini hamda barcha yo'lda ishlayotgan avtomobillarning umumiy miqdorini hisobga olishni nazorat qiluvchi qayta ko'rsatadigan eliktli tablolardan tarkib topgan.

Ikkinchi tablo ATKdagi avtomobillarni ishga chiqarish va qatnashini nazorat qiladi. Ushbu ma'lumot perfolintaning ro'yxatga oluvchi moslama orqali ro'yxatga olish uchun mo'ljallangan.

Saroy ichidagi avtomatik nozimli tartibga solish tizimi avtomobillarni saroy hududida turib qolish vaqtini kamaytiradi, yuk tashuvchi ATKning nozimlarining ish sifatini oshiradi.

Yuk tashish jarayonlari boshqarishni avtomatlashtirish uchun yo'nalish tuzishni avtomatlashtirish, yo'l varaqasini berishni avtomatlashtirish, ularga ishlov berishni avtomatlashtirish, xaydovchilarni liniyadagi bekor turishlarini ekspluatatsiya bo'limiga ma'lumot berishni avtomatlashtirish, navbatchi nozimlarni hisobotlarini avtomatlashtirish, mijozlarga schet tuzishni avtomatlashtirish zarur va dolzarbdir.

Yo'l varaqasini berishni avtomatlashtirish uchun xar bir xaydovchiga fayil ochiladi, unda yo'l varaqasini tasdiqlangan shakli yozib qo'yiladi, ishga chiqishdan

oldin kunni ozgartiriladi, avtomobilni chiqishidagi yonalishi masofalar yoziladi boshqa rekvizitlar kiritiladi. Yuk tashish avtomobil xaydovchisiga bir kunlik yo'l varaqasi beriladi, ishdan qaytgandan so'ng unga shlov beriladi, buni kompyuterga kiritiladi, ertasiga ishga chiqsa ertangi kunni chislosi kiritiladi shu tariqa kompyuterga kiritib boriladi. Yuk tashish avtomobil liniyagagi ma'lumotlarga asoslanib ish xaqini hisoblab boriladi. Ish rejimini qontrol qilish uchun kunlik 10 soat, xaftalik 41 soat, oylik 180 soat bo'lganda anashu xoydovchini ishga chiqishga cheklov o'rnatiladi.

13.2. Ishlab chiqarishni tezkor boshqarish bo'limi xodimlari bilan texnik vositalar orasidagi o'zaro bog'lanishni tashkil etish.

Bu tizimquydagi printsiplarga asoslanadi. Brigada personali ishining sifati tezkorlik printsiplardan foydalanib aniqlanadi. Ishlar o'tkazilgandan so'ng korxona ta'mirlash personali ishining sifat darajasi tezkor bashorat qilinadi. Sifatni boshqarish tizimi ikki bosqichda hisobga olinadi. Birinchi holda brigadaning ish haqi jamgarmasini tashkil qilishda, ikkinchi holda ish haqi jamgarmasini ijrochilar bo'yicha taqsimlashda. Ishlab chiqarishni tezkor boshqarish deb, ishlab chiqarish jarayonidan olingan natijalarni tezkor joriy etish bilan, vaziyatni takomillashdir. Keng ma'noda ishlab chiqarishni tezkor boshqarishga qisqa muddatli va tezkor rejalarni tashkil etish va dispatcherlik kiradi. Qisqa muddatli rejani ishlab chiqish asosi mijazni buyritmasi va texnik pesonalni kunlik ish yuklamasi hisoblanadi. Tezkor rejalarni tashkil etish degani har bir mijazdan olingan buyritmani bir nechta bajaruvchilar o'rtasida taqsimlash va bajarilishini tashkil etishdir. Dispatcherlik xizmati esa kunlik holatdagi vaziyatni vakolat darajaga qarab tezkor boshqarish vaziyatini tashkil qilishdir. Ishlab chiqarishni tezkor boshqarish bo'limi xodimlari bilan texnik vositalar orasidagi o'zaro bog'lanishni tashkil etish ucun harbir smena texnik tizim elementlarini mas'ul shaxslarini aniqlash ularni texnik tizim elementlariga biriktirish va natijalarini so'rash bilan amalga oshiriladi.

13.3. Qog'oz texnologiyalar va identifikatsiya vositalari.

Shunday qilib, xodimlarni qo'li bilan 95-96 foiz vaqti birlamchi axborotni SHEHMgakiritish uchun sariflanar ekan. Bundan tashqari qo'shib yozishlar ham bo'lishi mumkin. Bunday kamchiliklarni bartaraf etish uchun ob'ektlarni identifikatsiya vositalari(magnitli, shtrixli, radiochastotali)dan va nazorat tnizimidan foydalaniladi.

Identifikatsiyaning mohiyati shundaki, ob'ektlarga (avtomobillar, ish turlari, extiyot qismlar va b.) kodlar beriladi. Kodlar bevosita ob'ektlarning o'ziga tushiriladi, masalan, shtrix yorliqlari(yozuvlari), radiochastotali belgilar ko'rinishida, komp'yuter tizimidagi ma'lumotlar bazasida esa bu kodlarga muayyan axborot tayinlanadi. Bu axborot ob'ektining o'zini tavsiflaydi (mas., ehtiyot qismning nomi, narxi va ombordagi miqdori). Skaner (kodlarning o'qiydigan qurilma)lar yordamida ob'ektlar to'g'risida bajarilayotgan harakatlar(kirim, chiqim) yoki ular holatidagi o'zgarishlar (ta'mirga, TXKga

yuborish), bu harakatlarning sodir etilgan sana va vaqti qayd etildi, bu axborotlar avtonom to'plagichlarda saqlanadi va avtomatik rejimda komp'yuter tizimiga uzatiladi. Avtomatik identifikatsiya vositalarining samaradorligi – axborotlarni komp'yuterga bir onda kiritish imkoniyatida bo'lib, bunda ma'lumotlarni tasodifan ham, ataylab ham buzish mumkin emas.

Magnitli va shtrixli kodlarni qo'llash texnologiyasi bir-biriga o'xshash. Ikkala holatda kodlangan axborot tushirilgan kartochkalardan foydalaniladi. Bu axborotni maxsus qurilmalar avtomatik tarzda o'qiydi. Shtrixli kod o'ziga alfavit shaklida tuziladi, ularning yordamida axborotni avtomatik tarzda kodlashtirish va keyin, o'qish mumkin. Shtrixli kodlarni yo'l-yo'l chiziqlari ikkita raqamni bildiradi: boshlang'ich chiziqlar to'plami. Shtrixli kodlarning taxminan 20 xili bor. Eng oddiysi «5 dan 2» deb ataladi. Buning yordamida faqat raqamlarni (0 dan 9 gacha) kodlash mumkin; har bir raqam uchun 5 ta chiziq beriladi, bulardan 2 tasi enlik, 3 tasi- ensiz. Bu koddagi chiziqlar orasi hech nimani bildirmaydi va Masalan, «125»raqamli ta'mirlash varaqasi, shu kod yordamida kodlangan, uning raqamlari qatori -110100010100110100101. Ba'zi kodlar murakkab tuziladi. Masalan«39» deb atalgan kodda chiziqlar ham, ularning oraligi ham ma'lum ma'noga ega; bu usul bilan raqamli va timsoliy axborotlarni kodlash mumkin. Shtrixli kodlarni ATKning quydagi hisobga olish masalalarida qo'llash mumkin:

- omborlarda ehtiyot qismlar va materiallarning harakati;
- harakatlanuvchi tarkibning yo'ldagi ishi;
- avtomobillarning garaj ichidagi harakati;
- yonilg'I sarfi;
- ta'mirlash zonasi ishchilarining ishi.

Ob'ektlarni shtrixli identifikatsiyalash yordamida EHM 88...90 foizgacha birlamchi ma'lumotlarni kiritib, qoloq ish uslublarini ancha kamaytirish mumkin. Umuman, korxona miqyosida, ma'lumotlarni EHMga kiritish bo'yicha mehnat sarfi 78... 80 foizga kamayishi mumkin.

Shtrixli identifikatsiya qo'llanadigan, keng tarqalgan masalalardan biri – moddiy boyliklarning harakatini hisobga olish . Bunda har bir buyumga yagona kod beriladi. Bu kod shtrixli yorliq ko'rinishida yoziladi va detalga (stellajga yoki o'ramga) yopishtirib qo'yiladi. Ehtiyot qismlarni identifikatsiyalash uchun detalning catalog raqamidan yoki nomeklatura (ombor) raqamidan foydalanish mumkin. Detallarning catalog raqami, odatda, 11...18 xonali, nomeklatura raqami 5-6 xonali bo'ladi. Agar tizim korxona miqyosidan tashqarisiga chiqmasa, qisqa kod (nomeklatura kodi)dan foydalanish kerak. Butun tarmoq miqyosida qo'llanilsa, shtrixli identifikatsiya hammasi uchun yagona bo'lishi kerak, demak, catalog raqamidan foydalaniladi.

ATK ga kelib tushgan tushgan materiallarni skaner yordamida rasmiylashtirishda EHMga ularning kodlari va miqdori kiradi. Ehtiyot qismlar harakatini hisobga oluvchi tizim bu axborotni qabul qilib, tegishli elektron kartochkalarga va (zaryrat bo'lsa) kirim hujjatini shakllantiradi. Agar kelib tushgan detallarda (yoki ombor stellajlarida) shtrixli kod bo'lmasa, u mahsus dastur bo'yicha shakllantiradi, qog'ozga chiqariladi va detal (yoki o'ram)ga yopishtirib qo'yiladi.

Ehtiyot qismlarni berishda ombor xodimi oluvchining, berayotgan detallarining shtrixli kodini o'qiydi va miqdorini ko'rsatadi. Bu ma'lumot skaner orqali ehtiyot qismlarni hisobga oluvchi tizimga tushadi, tegishli kortotekalarga tuzatish kiritiladi (zarurat bo'lganda) sarf-xarajat hujjatlari shakillantiradi. Ehtiyot qismlarni hisobga olish tizimiga amaliy dasturlar bloke bo'ladi, ular yordamida ehtiyot qismlar sarfini tahlil qilib, tegishli hisobot hujjatlarini shakillantirish mumkin.

Yo'lovchi tashish jarayonlari boshqarishni avtomatlashtirish uchun yo'nalish grafigini tuzishni avtomatlashtirish, yo'l varaqasini berishni avtomatlashtirish, ularga ishlov berishni avtomatlashtirish, navbatchi nozimlarni hisobotlarini avtomatlashtirish, zarur va dolzarbdir.

Yo'l varaqasini berishni avtomatlashtirish uchun xar bir xaydovchiga fayil ochiladi, unda yo'l varaqasini tasdiqlangan shakli yozib qo'yiladi, ishga chiqishdan oldin kunni o'zgartiriladi, barcha avtomobilni chiqishdagi rekvizitlar kiritiladi. Avtobus xaydovchisiga bir oylik yo'l varaqasi beriladi, ishdan qaytgandan so'ng unga shlov beriladi, buni kompyuterga kiritiladi, ertasiga ishga chiqsa shu tariqa kompyuterga kiritib boriladi. Bundan liniyagagi ma'lumotlarga asoslanib ish xaqini hisoblab boriladi. Ish rejimini qontrol qilish uchun kunlik 12 soat, haftalik 41 soat, oylik 180 soat bo'lganda anashu xoydovchiga ishga chiqish mumkin emas deb cheklov o'rnatiladi. Xaydovchilar liniyadagi o'zgarishlarni markaziy nozimhonaga berishni tezkorligi ta'minlanadi. Navbatchi nozim hisobotini tezkorligini ta'minlash, bu ma'lumotlarga asoslanib, rejadagi daromadni bajarmagan xoydovchlar va ular rahbarini ogoxlantirish jarayoni tezlashadi. Bundan tashqari engil taksilar uchun liniyada qaysi joyda bekr tuganini aniqlash va uni mijoz bilan bog'lash orqali to'lovli yo'l miqdori oshadi, yo'ldan foydalanish koeffitsienti oshadi, bu mijoz va xaydovchi uchun qulaydir.

13.4 Aloqa va nazorat texnik vositalari.

Avtomobillarni nazorat qilish faoliyatini nazorat qilish korxona ichida va tashqari nazoratlarga bo'linadi. Korxona ichidagi nazorat qilish uchun texbo'limda bosh mexanik rahbarligida har bir avtomobilga «litsavaya kartochka» ochiladi, kunlik faoliyat unga kiritib boriladi. Kunda avtomobil ishda bo'lsa yurilgan probeg, ta'mirda bo'lsa ta'mir turi «litsavaya kartochka»ga yozilib boradi, TXK-1, TXK-2 me'yoriy probeg bo'yicha qachon o'tkazilishi aniqlovchi dastur tuziladi, qaysi avtomobilga qaysi extiyot qisim muddati tugagan bo'lsa uni almashtirish sanasi kompyuter orqali ma'lumot olinib unga ta'mir uchun buyritma tayyorlanadi, Ta'mirlash va TXK turlari, rejali ogohlantirish turiga o'tkaziladi. Piravord natija avtomobil'ni bekor turishi qisqaradi, faqat reja asosida amalga oshadi. Avtomobillarni texnik xolatiga baho berish uchun uni buyritmasi kim tomonidan tayyorlangaligi «litsavaya kartochka»ga kiritilib boriladi, biror korhol bo'lsa ayibdorni toppish avtomatlashadi.

Avtomobillarni tashqari nazoratini amalga oshirish maqsadida unga nozimlik bilan bog'lash aloqa vositasi o'rnatiladi, aloqa vositasi yordamida korxonadagi buyruqni xaydovchiga, xaydovchini ma'lumotini kerakli xodimlarga

etkaziladi, bu bilan avtomobilning liniyada bekor turishi qiqaradi. TXK-1 va TXK-2 larni oqimli liniyasi tashkil etish imkoniga ega bo'linadi.

Kunda avtomobil ishda bo'lsa yurilgan probeg, ta'mirda bo'lsa ta'mir turi «litsavaya kartochka»ga yozilib boradi, TXK-1, TXK-2 me'yoriy probeg bo'yicha qachon o'tkazilishi aniqlovchi dastur tuziladi, qaysi avtomobilga qaysi extiyot qisim muddati tugagan bo'lsa uni almashtirish sanasi kompyuter orqali ma'lumot olinib unga ta'mir uchun buyritma tayyorlanadi, Ta'mirlash va TXK turlari, rejali ogohlantirish turiga o'tkaziladi. Piravord natija avtomobil'ni bekor turishi qisqaradi, faqat reja asosida amalga oshadi. Avtomobillarni texnik xolatiga baho berish uchun uni buyritmasi kim tomonidan tayyorlangaligi «litsavaya kartochka»ga kiritilib boriladi, biror korhol bo'lsa ayibdorni toppish avtomatlashadi.

Avtomobillarni tashqari nazoratini amalga oshirish maqsadida unga nozimlik bilan bog'lash aloqa vositasi o'rnatiladi, aloqa vositasi yordamida korxonadagi buyruqni xaydovchiga, xaydovchini ma'lumotini kerakli xodimlarga etkaziladi, bu bilan avtomobilning liniyada bekor turishi qiqaradi. TXK-1 va TXK-2 larni oqimli liniyasi tashkil etish imkoniga ega bo'linadi.

Nazorat bu jarayon bo'lib, uning yordamida ishlab chiqarish bo'limi va bo'linmalari rahbarlari tomonidan aniqlanadi. Nazorat boshqarishning vazifasidir. Uning moxiyati xavfli holat paydo bo'lishi mumkin bo'lgan oqibatlarni oldindan aniqlash va yechimlarni topish uchun zarur va yana faoliyatini muvaffaqiyatli ragbatlantirish uchun ham qo'llanilishi mumkin. Shu borada texnika nazorati avtomobillarga TXK va JT jarayonlarining tarkibiy qismidir. Texnika nazorati bu avtomobillarni TXK shaxobchasida avtomobilni qabul qilishdan boshlab buyurtmachiga uni topshirguncha TXK va JT bo'yicha lozim bo'lgan ishlarning xajmi bajarilgandan keyin-uning barcha bosqichlarida o'tkaziladigan nazoratli operatsiyalarning jamini ifodalaydi. Xozirgi vaqtda avtomobillarga TXK korxonalarida sifatli nazorat qilish ishlab chiqarish ishlari bijarilganidan sung amalga oshirilmoqda, ya'ni faol bo'lmagan nazorat shakli qo'llaniladi, buyurtmachiga topshirilayotganda avtomobillar va agregatlarda nuqsonlar bo'lishiga yo'l quymaslik asosiy maqsaddir. Bunda nazorat operatsiyalarining bajarishda shaxsning o'zigagina xos bo'lgan (sub'ektiv) va holis (ob'ektiv) nazorat usullaridan foydalaniladi. Texnika nazorati texnologik jarayondagi o'rniga qarab kirish, operatsiyali va qabul qilishli ko'rinishlarda bo'lishi mumkin.

Kirish nazoratining asosiy vazifasi nuqsonlarni, bajarilishi lozim bo'lgan ishlar ruyxatini tuzishda va ularning bajarilishining texnologik jihatdan oqilona ketma-ketligini topishdan iborat. Kirish nazorati avtomobillarni qabul qilish joylarida tashkil etiladi. Nazorat operatsiyalari usta-nazoratchi (qabul kiluvchi) tomonidan bajariladi.

Operatsiyali nazoratning asosiy masalalari dastlabki operatsiyalar (ishlar)ning bajarilishi sifatini tekshirishdan va baholashdan va avtomobillar (agregatlar)ni navbatdagi ishlar (operatsiyalar)ni bajarish uchun tuzatish imkonini aniqlashdan iborat.

Nazorat nuqsonining paydo bo'lishining oldini olish maqsadida o'tkaziladi. Ushbu nazoratning turi quyidagi ishlar sifatini tekshirishni nazarda tutiladi:

tunukachi-payvandlash ishlari va buyash oldidan bajariladigan tayyorlov ishlari; dvigatelъ blokiga tirsakli valni urnatishdan oldin uni shlifovka qilish; orqa ko'prik, amortizator, gaz taqsimlash mexanizmi va boshqalarni ta'mirlashda. Operatsiya nazorat avtomobillarini texnika xizmati ko'rsatish va joriy ta'mirlash korxonalarining ishlab chiqarish kisimlari va tsexlarida tashkil etiladi. Katta va yirik avtomobillarga TXK korxonalarida uni texnik nazorat bo'limi (TNB) ustasi bajaradi.

Qabul qilish nazoratining asosiy masalasi bajarilgan ishlarning sifatini va xajmini aniqlashdir. Ishlab chiqarish qismlarida qabul qilish nazorati bir qismda bajarilgan ishlar sifatini aniqlash uchun xizmat qiladi. Nazorat ishlab chiqarish qismlarida va avtomobilni egasiga topshirish joylarida tashkil etiladi. Shu bilan birga nazorat jarayonida tekshiriladi: amalda bajarilgan ishlar buyurtma-naryadda qayd qilinganlariga mos kelishi; avtomobilning harakat xavfsizligini ta'minlovchi tugunlar, agregatlar va tizimlarning holati; amalda bajarilgan ishlarga to'g'ri xaq tulanishi va har xil ish turiga kafolat muddati. TNB avtomobillarga TXK korxonasi rahbariga to'g'ridan-to'g'ri bo'ysunadi.

TNB ning bajariladigan ish sifatlari, avtomobillarga TXK va JT da texnologik tartibga rioya qilish bo'yicha ko'rsatmalar avtomobillarga TXK korxonasining barcha hodimlari uchun majburiydir va so'zsiz bajarilishi lozim. Ishlarni sifatsiz bajarilishini hisobga olibgina qolmasdan majmui baholay oladigan, avtomobillarga TXK korxonasida xizmatning sifatini boshqarish va rag'batlantirish uchun xizmat sifatini majmui boshqarish tizimi nazoratining yuqori ilg'or shaklidir. Xizmat sifatini boshqarish ishlab chiqarishni boshqarish tizimining eng muhim tarkibiy qismidir. Xizmat yoki maxsulot sifati-ishlab chiqarish sharoiti (texnik, texnologik, tashkiliy, iqtisodiy, ijtimoiy sharoit)ga bog'lik bo'lgan murakkab tizimdirki, unga xilma xil boshqariluvchi ta'sir ko'rsatiladi, bu ta'sir esa xizmat (maxsulot) sifatini majmui boshqarish tizimida o'z aksini topadi. Sifatni iqtisodiy tomondan boshqarish tizimi umumdavlat darajasida, soha (tarmok) darajasida va korxona darajasida tashkil etiladi.

Umumdavlat darajasidagi sifatni boshqaruv ishining eng muhim vazifalari quyidagilardan iborat: sifat hisobga olingan xolda narx navoni belgilash; sifatni yaxshilash borasidagi eng yirik tadbirlarni tarmoqlararo muvofiqlashtirish, standartlash; sifat ustida umumdavlat nazorati va nazoratini uyushtirish; moddiy va ma'naviy rag'batlantirish tizimlarini ishlab chiqish; hodimlar tayyorlash va ular malakasini oshirish.

Xizmat (maxsulot) sifatini tarmoq (soha) darajasida boshqarish quyidagilarni o'z ichiga oladi; tarmoq (soha) standartlarni ishlab chiqish, joriy etish va ularga rioya qilish; sifat ko'rsatkichlarini hisobga olib borish, rejalashtirish, tahlil qilish, avtomobillarga TXK va JT ishlarni harid qilish va ular sifatini tekshirish bo'yicha nazoratchining xizmat sifatini oshirish tartiblarini bajarish sohasidagi faoliyatini nazorat qilish.

Avtomobillarga TXK korxonasida sifat ishiga quyidagilar kiradi;

- standart talablarga javob qilish uchun sharoit yaratish;
- sifat ko'rsatkichlarini hisob-kitob va tahlil qilish hamda korxona miqiyosida rejalashtirish;

- hodimlarni xizmat (maxsulot) sifatini oshirganligi uchun moddiy va ma'naviy ragbatlantirish;
- nazoratning muayyan usullarini qo'llab, xizmat (maxsulot) sifatini darajasini texnologik jihatdan tartibga solib turish;
- ishlab chiqarishni texnologik tayyorlash;
- moddiy-texnik ta'minlash, sifatini ta'minlash;
- xizmat sifatini nazorat qilish;
- xizmat va bajaruvchilar mehnatining sifatini baholash;
- hodimlar tayyorlashni tashkil etish;
- tizimni ma'lumotli ta'minlash.

Nazorat uchun savollar.

1. Ishlab chiqarishni boshqarish axborot tizimining tuzilmasi va faoliyatini ayting?
2. Ishlab chiqarishni tezkor boshqarish bo'limi xodimlari bilan texnik vositalar orasidagi o'zaro bog'liklik qanday tashkil etiladi?
3. Qog'oz texnologiyalar va identifikatsiya vositalarini tushintiring?
4. Yuk tashish jarayonlarini boshqarish qanday avomatlashtirgan?
5. Yo'lovchi tashish jarayonlari boshqarish qanday avomatlashtirgan?
6. Nazorat qilish faoliyati boshqarish qanday avomatlashtirgan?
7. Ish rejimini qontrol qilish kimga yuklatilgan?
8. «litsavya kartochka» nimaga kerak bo'ladi?

Foydalanilgan adabiyotlar

1. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. Qayta ishlangan va to'ldirilgan ruscha 4-nashrdan (prof. Kuznetsov E.S. taxriri ostida. M.: Nauka 2004 y.-535 b.) tarjima prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2006.-670 b.
2. Avtomobillar texnik ekspluatatsiyasi. O'zRO va O'MTV avtotransport Oliy o'quv yurtlari talabalari uchun darslik sifatida tavsiya etgan. Prof. Sidiqnazarov Q.M. umumiy taxriri ostida, Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2008.-560 b.
3. Barovskix Yu. I. va boshqalar. Avtomobillarning tuzilishi, texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash.- Toshkent, Mehnat, 2001-503b.
4. Кузнецов Е.С. Управление техническими системами. -М: МАДИ, 2001г.
5. Техническая эксплуатация автомобилей. Учебник для ВУЗов. Под ред Е.С.Кузнецова. -М. :Наука, 2004 г.
6. Sidiqnazarov Q.M. Qodirshaev T., Magdiev Sh.P. Avtomobillar servisi axborotnomasi. -Toshkent "VORIS-NASHRIYOT", 2011.-495 b.
7. Avtotransport vositalari servisi. 1 va 2 qismlar. Prof.M.A.Ikromov taxriri ostida. Toshkent, Alisher Navoiy nomidagi O'zbekiston milliy kutubxonasi nashriyoti, 2011y.

Qo'shimcha

1. Кузнецов Е.С. Управление технической эксплуатацией автомобилей системами. –М: МАДИ, 1990г.
2. “ O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti xarakat tarkibiga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash to'g'risidagi Nizom” – Toshkent, 1999.
3. Valijonov.R., Qabulov O. Menejment asoslari.- Toshkent, 1997..
4. Махмудов Н, ва бошқалар. Ўзбек тилида иш юритиш.-Тошкент 1990й.