

ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ОЛИЙ ВА ЎРТА МАХСУС
ТАЪЛИМ ВАЗИРЛИГИ

ТОШКЕНТ АВТОМОБИЛЬ-ЙЎЛЛАР ИНСТИТУТИ



«АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ ВА ЙЎЛ КОМПЛЕКСИНИ
РИВОЖЛАНТИРИШ ИСТИҚБОЛЛАРИ»
РЕСПУБЛИКА ИЛМИЙ-АМАЛИЙ АНЖУМАНИ
МАТЕРИАЛЛАРИ ТЎПЛАМИ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
РЕСПУБЛИКАНСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ
«ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНОГО
КОМПЛЕКСА УЗБЕКИСТАНА»

ТОШКЕНТ – 2014

21	Миралимов М., Алмасов Х., Мамаджанов М. (ТАДИ). Модель расчета перемещений пролетных строений автодорожных мостов.....	362
22	Парсаева Н., Товбоев Б. Х., Юзбоев Р. А., Қосимова Д. (ЖизПИ). Иккиламчи чиқиндилардан фойдаланган ҳолда битум сифатини ошириш.....	364
23	Раупов Ч. С., (ТашИИТ), Раджабов Т. Ю., Холлиев А. Дж. (ТАДИ). Прочность и деформация керамзитобетонных конструкций мостов при малоцикловом нагружении.....	366
24	Раупов Ч. С. (ТашИИТ), Раджабов Т. Ю., Хаитов А. А. (ТАДИ). К методике диагностики и испытания железобетонных конструкций автодорожных мостов.....	368
25	Рашидов Т. Р. (ССАНРУз), Скороходов А. (ТАДИ). Факторы, влияющие на сейсмостойкость тоннелей.....	371
26	Сайфутдинова Р. А. (ТАДИ). Автомобиль йўлларини таъмирлаш ва реконструкция қилиш участкаларида ҳаракат хавфсизлигини такомиллаштириш.....	373
27	Саатова Н. З. (ТАЙИ). Результаты обследования автодорожного моста на 1357+80 км дороги М39 «Ташкент–Термез».....	374
28	Тожиёва З. Н. (ЎзМУ), Махмудова Д. А., Икромова Ф. Х. (ТАЙИ). Минтақалар иқтимоий-демографик ривожланишида алоқа йўлларининг роли.....	377
29	Тулаганов А. Х., Ҳакимова Р. Ж. (ТАЙИ). Қулрик утиш жойларини лойихалашдаги гидрологик ҳисоблашлар.....	379
30	Ўроқов А. Х. (ТАЙИ), Ўроқов К. Х. (ҚарДУ). Ўзбекистон Республикаси ҳудудини йўл-иқлим шароити бўйича туманлаштиришнинг услубий асослари.....	381
31	Ҳалимова Ш. Р., Ташиқходжаева Ш. А. (ТАДИ). Причины просадки сооружений и меры против них.....	384
32	Ханкелов Т. К., Исмаилов Б. Б. (ТАДИ). Выбор мусоровозов с рациональными параметрами по критерию минимального времени рабочего цикла.....	386
33	Ҳалимова Ш. Р. (ТАЙИ). Педагогик технологияларнинг фан-техника ривожланишидаги ўрни.....	389
34	Чуғанов Э. Х., Ражабов Т., Анрабов А. А. (ТАДИ). Характерные дефекты конструкций транспортных сооружений.....	390
35	Шарипова Д. Т. (ТошТЙМИ). Архитектура фанидан таълим саришида янгилашнинг педагогик технологиялар.....	393
36	Шахидов А. Ф., Максудходжаев А. Т. (ТАДИ). Определение скорости течения воды при расчете максимальных расходов ливневых вод.....	395
37	Шукуров Р. У., Алимов Б. Д., Абдуллаев Х. Ш. (ТАЙИ). Методика расчета износа деталей пары «каток-звено» на основе данных лабораторных испытаний.....	397
38	Шукуров Р. У., Норматов А. Б. (ТАДИ). Определение объекта биомеханического моделирования рабочих органов землеройной машин.....	398
39	Ўроқов А. Х., Содиқов Ш. Ш. (ТАЙИ). Чорраҳаларда транспорт оқимининг ҳолатини тадқиқ этиш.....	400

IV секция.
Экономика автомобильно-дорожного комплекса и актуальные вопросы логистики

1	Abdullaev A. M. (TARI). Conceptual issues of state support for private enterprise in crisis.....	403
2	Абдиев Н. А. (ЎзДЖТИ). Замонавий спорт менежментининг тавсифлари.....	406
3	Аблаева Е. С., Смирнов А., Набиуллин Р. Х. (УЗГИФК). К вопросу управления персоналом в спортивной организации.....	408
4	Азимова С. А. (ЎзДЖТИ). Тадбиркорлик фаолиятининг ривожланишида франчайзингнинг ўрни.....	411
5	Вильданова Л. А. (ТАДИ). Пути совершенствования производственно-управленческой деятельностью дорожного хозяйства.....	412
6	Дарабов М., Садилаев З. Ғ., Тухсанов Ф. Ж. (ТАЙИ). «Фаргона йули» кўчаси чорраҳаларида транспорт воситаларининг ҳаракат микдори ва тарқибини аниқлаш ва таҳлил қилиш.....	413

7	Дарабов М., Чориев Х. Ш. (ТАЙИ). Магистрал кўчаларнинг ажратувчи тасма ҳудудда транспорт воситаларининг оралик масофаларини тадқиқ қилиш.....	416
8	Зиядуллаев К. Ш., Саидов М. Х., Абирова Н. Ш. (ТАДИ). Совершенствование методов управления складских хозяйством.....	418
9	Имомназаров Г. (ТАЙИ). Ўзбекистон автомобиль йўллари инфратузилмасини миллий транспорт тизими ривожланишидаги ўрни.....	420
10	Ирисбекова М. Н. (ТАЙИ). Ўзбекистон иқтисодиёти тармоқларининг ахборот ресурслари билан таъминланиш даражасини баҳолаш услубияти.....	421
11	Қадирова О. С., Турақулов Э. Б. (ТАДИ). Влияние сертификационных требований, предъявляемых к автомобилям в странах таможенного союза, на экспортную политику ЗАО «GM-Uzbekistan».....	423
12	Камильджанов Б. И. (ТАДИ). Обзор исследований посвященных общественной технической и технологической эффективности инноваций.....	425
13	Камильджанов Б. И., Мирзаахмедов Б. М. (ТАДИ). Краткий обзор исследованной посвященных логистической оптимизации движения потоковых процессов.....	427
14	Қарриева Б. К. (ТАЙИ). Йўл-транспорт ҳодисалари даражасига таъсир этувчи омилларнинг тизимли таҳлили.....	430
15	Қежаева Б. О., Ганиева Г. А. (ТАЙИ). Шаҳарлар ҳудудлари бўйича транспорт хизмати кўрсатишни моделлаштириш.....	431
16	Қежаева Б. О., Шопазарова Н. Б. (ТАЙИ). Транспорт-юк комплексида логистик хизмат кўрсатишдан самарали фойдаланиш.....	433
17	Қиличева Ф. Б. (ТАДИ). Состав и требования к информационному процессу при построении логистической системы в транспортной компании.....	434
18	Қиличева Ф. Б. (ТАДИ). Подход к организации управленческого учета затрат на логистику.....	437
19	Қомилжонов Б. И. (ТАЙИ), Дехқонова Н. С., Ғалимова Ф. Р. (ТошДАУ). Инновацияларни ривожлантиришга таъсир этувчи омиллар.....	439
20	Қомолов С. Х., Усманова М. Н. (ТАЙИ). Транспорт-юк комплексида логистик тизимдан самарали фойдаланиш.....	441
21	Икромов М. А. (ТГЭУ), Қуръаянниди К. И. (ФерПИ). Развитие малого инновационного предпринимательства – как вектор повышения конкурентоспособности экономики.....	443
22	Қуговой А., Қим М. Ю. (ТАДИ). Методы обследования пассажиро-потоков.....	446
23	Қодиров Т. У. (ТАЙИ). Автомобиль транспорти корхоналари иқтисодий мустақкамлиги ва уни баҳолашга ёндашув.....	447
24	Қодиров Т. У., Умаров Ф. К. (ТАЙИ). Автомобиль транспорти корхоналари рақобат стратегиясини амалга оширишда маркетинг сиёсати.....	449
25	Қосимова Д. Р., Зиядуллаев К. Ш., Қомолов С. Х. (ТАЙИ). Иқтисодиётни модернизациялаш шароитида йўл ҳужалиги фаолиятида операцион менежмент услубларидан фойдаланишнинг асосий йўналишлари.....	452
26	Махкамов Ш. Я., Икромов О. У. (ТашИИТ). Повышения уровня качества перевозок по основными видами транспорта.....	454
27	Мирзаахмедов С. Ш., Дарабов М. (ТАДИ). Анализ состояния пассажирского транспорта и неравномерность пассажиропотоков на маршрутах.....	456
28	Мухидова Н. А. (ТАДИ). Информационные технологии в транспортной логистике.....	458
29	Назаров А. А., Арифжанова Н. З. (ТАЙИ). Намунали автобус маршрутини аниқлаш мезон кўрсаткичлари.....	460
30	Назаров А., Бабаходжаева Л. (ТАДИ). Ҳаракат хавфсизлигини таъминлашда хайдовчиларнинг ҳуқуқий маданиятининг ўрни.....	461
31	Назаров А., Салаев С. (ТАДИ). Обоснование преимущества городского общественного транспорта.....	463
32	Назарова В. Х. (ТАДИ). Факторы, влияющие на рыночный потенциал городского общественного пассажирского транспорта.....	465
33	Нурмамамов Ш. Р., Ибрагимов Н. Н. (ТошТЙМИ). Багаж вагонларида тез бузилувчан юкларни ташишни ташкил қилиш.....	466

юк комплексини (ТЮК) ҳосил қилади. Транспорт-юк комплексларини ривожлантириш тизимлар қаторига кириши лозим. Бунда нафақат тасарруф этилаётган ТЮК фаолияти ривож, балки ривожланиш жараёнининг оптимallasуви ҳам кўзда тутилади. Ушбу муаммонинг ҳал этилиши кўпдан-кўп шарт-шароитлар ва чеклашлар билан боғлиқ бўлган кўп вариантли характерга эга. Ана шунинг учун ҳам ТЮКлари фаолиятларини лойиҳалаштириш, режалаштириш ва бошқаришда ўзаро бир-бири билан боғлиқ бўлган оптимallasирувчи масалалар комплексини кўриб чиқиш керак бўлади.

Уларнинг ечими кўп босқичли, интеграцион жараён бўлиб, ўзаро бир-бирига таъсир этувчи икки босқични ўз ичига олади: режалаштириш ва бошқариш. Режалаштириш стратегик, бошқариш эса тактик (оператив) босқич даражасида амалга оширилади. Барча стратегик, тактик ва оператив-технологик масалалар ҳамда уларга мос келувчи моделлар орасидан тузилмавий (тизим) ва хусусий (параметрик) масалаларни ажратиб олиш мақсадга мувофиқдир. Тизимли масалалар ўз таркибига юк станцияларининг технологик зоналаро мажмуини (юк фронтлари, омборхоналар) тавсифловчи моделларни ҳамда кўпчи технологик зоналарнинг ўзаро муносабатлари жараёнини характерловчи моделларни олади. Транспорт-юк комплексларини (ТЮК) моделлаштиришда технологик зоналар ролини алоҳида юк станциялари бажарадилар. Шу билан бир қаторда тизимли масалалар қаторига ТЮК фаолиятини режалаштириш ва бошқариш босқичларининг ҳамкорлиги ва бирлигини таъминловчи ҳамда транспорт тарифларининг оптимал уйғунлигини, фойда ва ТЮКнинг ишлаб чиқариш ҳажмини аниқлаштирувчи масалаларни ҳам киришти лозим.

Сунгги масаланинг ечими логистик занжирнинг (ЛЗ) барча субъектлари манфаатларини (транспорт маҳсулоти истеъмолчилари ва транспортнинг ўзи) ҳисобга олишга, яъни транспорт тарифлари орқали, транспорт маҳсулоти бўлган талаб билан таклиф ўртасидаги ўзаро мутаносибликни оптимallasиштиришга асосланади. Принципиал янги масалалар, ишлаб чиқаришнинг таъмин этишининг бегўхтов ва ҳар томонлама такомиллашуви, самарадорликнинг ортаё бориши ҳамда иш сифатининг етарлича даражасини таъминловчи стратегик режалаштириш ва оптимallasиштириш талаб этади.

Адабиётлар:

1. Лукинский В.С. Модели и методы теории логистики. Учебник. – С.-Пб.: 2007.

СОСТАВ И ТРЕБОВАНИЯ К ИНФОРМАЦИОННОМУ ПРОЦЕССУ ПРИ ПОСТРОЕНИИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ

Киличева Ф. Б. (ТАДИ)

Практика работы транспортно-экспедиторских компаний в Узбекистане показывает, что логистический подход к транспортным процессам за последнее десятилетие коренным образом изменился, что управление грузоперевозками стало одной из высокоприбыльных и развитых сфер экономики и бизнеса. Это стало возможным благодаря новым хозяйственным отношениям, которые возникли между владельцами грузов, перевозчиками и транспортно-экспедиторскими компаниями на основе новейших информационных технологий.

Время и качество становятся самыми критическими факторами в системе транспортной логистики. Все транспортные операции должны подчиняться важнейшему требованию логистики – доставке «точно в срок» с обеспечением сохранности груза. Поэтому возникают вопросы взаимодействия между перевозчиком, логистическим оператором и потребителем транспортных услуг на базе информационных ресурсов интегрированной логистики.

Логистический процесс должен протекать с соблюдением основного правила логистики – правила «7 R»:

- 1 R (right product) – нужный товар;
- 2 R (right quality) – необходимого качества;
- 3 R (right quantity) – в необходимом количестве;
- 4 R (right time) – в нужное время;
- 5 R (right place) – в нужное место;
- 6 R (right customer) – нужному потребителю;
- 7 R (right cost) – с требуемым уровнем затрат.

В связи с этим важно правильно и рационально организовать внутренние информационные потоки в транспортной логистической компании путем разработки, внедрения и использования информационных систем для управления материальными и финансовыми потоками. Такие системы позволяют специалистам службы логистики принимать правильные управленческие решения при выполнении разнообразных логистических операций.

При работе с единой информационной системой все участники логистического процесса должны четко представлять важность вклада их работы в результатах функционирования всей системы в целом. При этом должна поддерживаться строгая дисциплина при ведении, протоколировании, поддержании и пополнении единой базы данных. В противном случае, если на каком-то участке информационного потока происходит сбой, то это сводит на нет усилия всех остальных участников процесса, и делает систему недостаточно работоспособной. Например, если сотрудник отдела продаж не зафиксировал факт заключения договора на поставку, а сотрудник бухгалтерии – факт поступления денег на расчетный счет, то система перестает работать для службы логистики. Таким образом, результаты работы информационной системы зависят не только от качества алгоритмов, но и качества заложенных в нее данных.

Логистическая информационная система – это, прежде всего, мощный инструмент управления, способствующий повышению эффективности работы компании, ее конкурентоспособности и, следовательно, это инструмент, позволяющий увеличить доход, поскольку оперативная и достоверная информация о ходе дел, предоставляемая системой, позволит быстро принимать правильные решения, оперативно менять политику компании и быть готовым к любым изменениям рыночной ситуации.

Основным побудительным мотивом применения логистических информационных систем (ЛИС) на транспорте является повышение производительности интегрированных транспортных систем, получение качественной информации на всех иерархических уровнях, существенное снижение совокупных затрат. Центральная идея звучит так: «Удачные фирмы имеют хорошие формальные и неформальные информационные системы, неудачные – тратят огромные суммы денег на компьютерные системы, но не знают, как правильно их использовать и выбирать информацию, которую эти системы должны передавать».

Классики интегрированной логистики Д. Бауэрсокс и Д. Клосс, справедливо подчеркивают: «Фирмы с передовыми логистическими системами считают, что дешевле с помощью информации искать оптимальные решения, чем осуществлять неоптимальное перемещение запасов».

Управление данными в ЛИС обеспечивает все виды операций, необходимых для исполнения заказов по транспортировке грузов, контроля над операциями и оценки их эффективности. В результате формируется два основных информационных потока:

- 1) планирование и координация производственной, транспортной деятельности и размещение запасов;

2) оперативная деятельность, связанная с управлением транспортированием и грузопереработкой.

Информационный процесс с помощью информационных технологий реализуется со следующими основными функциями:

- транспортировка потоков информации внутри ЛИС;
- накопление информации и хранение данных в базе данных;
- фильтрация потока – избирательная переработка одних и «фильтр» других информационных данных и сопровождающих документов;
- объединение и разделение информационных потоков в структуре ЛИС и сетях коммуникаций;
- различные элементарно-информационные преобразования (копирование, тиражирование информации, обработка и систематизация данных, поиск и выдача информации, создание информационных моделей) и управление информационным потоком;
- преобразование информации, связанной с осуществлением логистических операций.

В этой связи информационное обеспечение транспортной логистики должно соответствовать следующим основным требованиям:

- системность обслуживания с учетом характера деятельности потребителей, решаемых ими задач при управлении транспортно-логистическими процессами, качественном удовлетворении информационных потребностей;
- надежность обслуживания, что предполагает обеспечение информацией логистических менеджеров и участников транспортно-логистических цепочек в нужные сроки и в наиболее удобном для них виде;
- полнота информационного обслуживания выполняемых процессов (операций) и доведение необходимой информации до конкретного потребителя;
- дифференцированность, состоящая в том, что каждый потребитель индивидуально обеспечивается информацией, которая способствует решению поставленных задач.

С точки зрения управления функциональный логистический цикл, поддерживаемый логистической информационной системой, должен включать в себя следующие базовые функции:

- инициализация логистического цикла;
- управление единицами транспортируемого груза (ЕТГ);
- выбор схемы транспортировки;
- объединение (консолидация) по пути следования груза;
- расчет счетов-фактур, полученных от внешних исполнителей;
- составление досье инструкций для исполнителей;
- определение профилей событий для контроля процесса доставки.

Четкое определение состава и требований к информационному процессу логистической системы транспортного предприятия позволяет эффективно моделировать его деятельность с точки зрения управления, достижения поставленных целей и минимизации затрат на осуществление транспортных перевозок.

Литература:

1. Бауэрсокс Д., Клосс Д. Логистика. Интегрированная цепь поставок. – М.: «Олимп-Бизнес», 2010.
2. Моисеева Н. К. Экономические основы логистики: – М.: «ИНФРА», 2010.

ПОДХОД К ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА ЗАТРАТ НА ЛОГИСТИКУ

Киличева Ф. Б. (ТАДИ)

Уникальность компании на рынке достигается множеством способов, одним из которых являются низкие издержки, в том числе логистические. Особенно актуальным организационным решением учета таких издержек является для транспортных компаний в условиях рыночных отношений. Каждый шаг по снижению расходов должен быть проанализирован под углом его влияния на текущие обороты и стратегию дальнейшего развития предприятия. Бухгалтерский учет не предназначен для контроля расходов. Для этих целей применяется управленческий учет, и в особенности его раздел, под названием «учет издержек».

Бухгалтерский учет, как известно, характеризуется «поглощающим» подходом к издержкам, т.е. базируется на предпосылке, что расходы на производство необходимы и должны быть заложены в стоимость продукта. Поскольку расходы на логистику и продажи не являются необходимыми для собственного производства, их часто не учитывают в стоимости продукта. «Абсорбционная» бухгалтерия отличается большим разбросом единичных расходов, обусловленных изменениями производства: чем мельче производство, тем выше единичные расходы и наоборот. Имея постоянную цену продаж и изменяющиеся единичные расходы, производство в один период может принести прибыль, а в другой – убытки. Колебания доходности существенно затрудняют разработку стратегии ценообразования и распространения товаров, возникает ситуация, которую часто называют «спиралью смерти»: при снижении прибыльности повышают цены, что приводит к снижению спроса, а затем – и прибыли. Такое негативное сочетание тем сильнее, чем большая доля единичных расходов входит в постоянные расходы. Вопросы учета и анализа логистических издержек с целью их минимизации представляют наибольшую сложность по сравнению с другими видами затрат.

Управление затратами служит средством достижения предприятием высоких экономических результатов и сводится не только к снижению затрат, но и распространяется на все элементы управления. Представление о затратах в логистической системе основывается на трех важных положениях.

1. Затраты определяются способом использования ресурсов, которые отражают, сколько и каких ресурсов израсходовано на логистические функции при производстве и реализации продукции. Объем использованных ресурсов может быть представлен в натуральных и денежных единицах. Определение затрат всегда соотносится с конкретными целями, задачами, т.е. объем использованных ресурсов в денежном выражении рассчитывают для определенной функции или производственного подразделения предприятия.

2. Управление затратами предполагает выполнение всех функций, приносящих управлению любым объектом, т.е. разработку (принятие) и реализацию решений, а также контроль над их выполнением.

3. Функции управления затратами реализуются через элементы управленческого цикла: прогнозирование и планирование, организацию, координацию и регулирование, активизацию и стимулирование выполнения, учет и анализ.

Основные принципы управления затратами выработаны практикой и действуют при управлении логистическими издержками. Они сводятся к следующему:

- системному подходу к управлению затратами;
- единству методов, принятых на разных уровнях управления затратами;
- управлению затратами на всех стадиях жизненного цикла продукта – от создания до утилизации;