

**БАНКОВСКО-ФИНАНСОВАЯ АКАДЕМИЯ
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**На правах рукописи
УДК: 631.3, 164, 63, 333**

ГАЛИМОВА ФИРЮЗА РАФИКОВНА

**ОПТИМИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ
В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ**

08.00.04 – Экономика сельского хозяйства

АВТОРЕФЕРАТ

**диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук**

ТАШКЕНТ – 2012

Работа выполнена в Ташкентском государственном аграрном университете

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор
Саматов Гаффор Аллакулович

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор
Абдуллаев Равшан Вахидович

кандидат экономических наук
Дилмуродов Омон Гулмуродович

Ведущая организация: **Самаркандский сельскохозяйственный институт**

Защита состоится « ___ » _____ 2012 года в ___ часов на заседании Объединенного специализированного совета Д.005.25.01 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора экономических наук при Банковско-финансовой академии Республики Узбекистан.

Адрес: 100000, г. Ташкент, ул. Х. Арипова, д. 16.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Банковско-финансовой академии Республики Узбекистан.

Автореферат разослан « ___ » _____ 2012 г.

**Ученый секретарь Объединенного специализированного совета,
доктор экономических наук**

Ф.И.Мирзаев

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИИ

Актуальность работы. Современное сельское хозяйство – одна из наиболее транспортеемких отраслей экономики. По мере расширения масштабов производства, все большее значение приобретают задачи своевременной уборки урожая с полей и транспортировки в хранилища, а также доведение продукции до потребителя с наименьшими потерями.

Становление рыночных отношений в Республике Узбекистане предполагает принципиально новый взгляд на решение существующих в этой сфере проблем. Новые принципы организации и управления, основанные на концептуальных подходах и методе мышления, объединяемых общим понятием “логистика”, все в большей степени применяются в практике наиболее эффективно функционирующих предприятий, хозяйств, фирм и объединений.

Функционированию сельскохозяйственного транспорта присущи специфические особенности, обусловленные резкими сезонными колебаниями объемов работ, большим разнообразием грузов и требований к их сохранности, необходимостью переработки и хранения сельскохозяйственных продуктов, рассредоточением грузоотправителей, сложными дорожными условиями, сжатыми сроками основных сельскохозяйственных работ. Тем самым, предопределяется необходимость рациональной организации и управления грузоперевозками.

В связи с этим Президент Республики Узбекистан И.А.Каримов отметил: «Важнейшим приоритетом в 2012 году остается обеспечение опережающего развития транспортной и инженерно-коммуникационной инфраструктуры.

Не случайно транспортно-коммуникационную сеть сравнивают с артериями, снабжающими кровью органы человека»¹.

Разнообразие видов производимой сельскохозяйственной продукции определяет сложную структуру автомобильного парка аграрных формирований, а сезонность производства объективно порождает проблему оптимальной загруженности транспорта и его эффективного использования. На долю перевозок приходится 30 – 40% стоимости продукции.

При перевозке сельскохозяйственных грузов основным видом транспорта является автомобильный – на его долю приходится до 85% объема перевозок. Участие тракторов в перевозке грузов составляет около 13%. При перевозке внутрихозяйственных и межхозяйственных грузов существенна роль гужевого транспорта. Преобладающая часть внутрихозяйственных транспортных работ непосредственно связана с технологическими процессами в растениеводстве и животноводстве, причем перевозки осуществляются без учета интересов участников логистической цепочки и особенностей сельскохозяйственных грузов. Показатели степени

¹ Каримов И.А. 2012 год станет годом поднятия на новый уровень развития нашей родины // «Народное слово», 20 января 2012.

использования грузоподъемности подвижного состава и использования пробега не превышают 50 процентов, простой подвижного состава под погрузкой и разгрузкой значительны, не используются современные тароупаковочные технологии.

Состояние транспортного обеспечения сельского хозяйства не отвечает возросшим требованиям: парк подвижного состава изношенный, отсутствуют специализированные транспортные средства, погрузка-разгрузка производится в основном вручную, не используются контейнерный и пакетные способы перевозки.

На основе вышеизложенного можно заключить, что исследование вопросов оптимизации транспортно-логистических процессов в сельском хозяйстве является актуальным.

Степень изученности проблемы. Исследованию вопросов эффективности использования автомобильного транспорта в сельскохозяйственных предприятиях посвящены труды отечественных ученых и зарубежных авторов.

Теоретические основы логистизации производства исследованы в научных трудах ученых А.У.Альбекова, Б.А.Аникиной, А.М.Гаджинского, Г.М.Касымова, В.С.Лукинского, Л.Б.Миротина, В.Е.Николайчука, Г.А.Саматова, В.Ф.Стукача² и др.

Вопросы повышения эффективности сельскохозяйственного производства подробно исследованы в трудах ученых экономистов Узбекистана, таких как А.М.Кодиров, Ч.М.Муратов, Б.С.Салимов, У.П.Умурзаков, Т.Ф.Фармонов, Р.Х.Хусанов, Н.Х.Хушматов, К.А.Чориев³ и др.

Вместе с тем в этих научных работах не исследованы вопросы экономики, организации и оптимизации транспортно-логистических процессов в аграрном секторе в условиях модернизации экономики.

Связь диссертационной работы с тематическими планами НИР. Диссертационная работа входит в план научно-исследовательских работ

² Альбеков А.У., Федьков В.П. Маркировка и сертификация товаров и услуг. – Ростов-на-Дону: Издательство «Феникс», 1998. – 640 с.; Аникина Б.А. Логистика. – М.: ИНФРА-М, 2002. – 220 с.; Гаджинский А.М. Логистика. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2003. – 408 с.; Косимов Ф.М. Транспорт корпоративного менеджмента. – Т.: «Ўзбекистон», 2001. – 448 с.; Лукинский В.С. Модели и методы теории логистики: Учеб. пособие. 2-е изд. – СПб.: Питер, 2007. – 448 с.; Миротин Л.Б. Эффективная логистика. – М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 160 с.; Николайчук В.Е. Логистика в сфере распределения. – Санкт-Петербург: Питер, 2001. – 160 с.; Буриев Х.Ч., Саматов Г.А., Рустамова И.Б. Агрологистика асослари. – Т.: Ўзбекистон миллий энциклопедияси, 2003. – 272 б.; Стукач В.Ф. и др. Логистика. – Омск: Изд-во ОмГАУ, 2004. – 256 с.

³ Алимов Р.О., Расулов А.Ф., Кодиров А.М. Ўзбекистон иқтисодиётининг рақобатбардошлигини ошириш муаммолари. – Т.: «Konsauditin form-nashr», 2006. – 440 с.; Муродов Ч. Ўзбекистон иқтисодиётини эркинлаштириш шароитида бозор инфратузилмасининг ривожланиши. Автореферат дисс...д.э.н. – Т.: 2001. – 40 с.; Салимов Б.Т. и др. Экономика фермерских и дехканских хозяйств. – Т.: 2004. – 142 с.; Умурзаков У.П. ва бошқ. Фермер хўжалиги иқтисодиёти. Ўқув қўлланма. – Т.: «Иқтисод-молия», 2007. – 276 б.; Фармонов Т.Х. Фермер хўжаликлари ривожлантириш истиқболлари. – Т.: «Янги аср авлоди», 2004. – 144 с.; Хусанов Р.Х., Ҳамдамов А.Н., Рафиков И.Э. Кишлоқ хўжалигида сервис хизмати. Муқобил машина-трактор паркларини ривожлантириш муаммолари. – Т.: «Янги аср авлоди», 2001. – 125 б.; Хушматов Н.С. Эффективность формирования дехканских (фермерских) хозяйств и совершенствование их взаимоотношений с другими предприятиями. Автореферат дисс...к.э.н. – Т.: 1994. – 19 с.; Чориев К. Формирование и совершенствование механизма эффективного использования ресурсного потенциала сельского хозяйства (на примере Республики Узбекистан): Автореферат дисс...д.э.н. – Т.: 2003. – 38 с.

Ташкентского государственного аграрного университета, выполняемых в рамках исследований по ГНТП № К 17-025 «Создание системы внедрения информационных технологий для развития инноваций в аграрной сфере».

Цель исследования: разработка научных предложений и практических рекомендаций по оптимизации транспортно-логистических процессов в сельском хозяйстве в условиях модернизации экономики.

Реализация поставленной цели обусловила решение следующих **задач**:

- анализ основных факторов и специфических особенностей организации транспортировки сельскохозяйственных продуктов;
- исследование научно-методологических принципов логистического обеспечения транспортировки сельхозпродуктов;
- изучение взаимозависимости процессов производства, заготовки, сбыта и транспортировки сельхозпродуктов;
- анализ уровня транспортно-логистического обеспечения сельского хозяйства;
- разработка эконометрической модели оптимизации транспортно-логистических процессов в сельском хозяйстве;
- определение роли и значения информационного обеспечения управления в оптимизации транспортного процесса;
- определение основных направлений повышения эффективности функционирования транспортно-логистических систем.

Объект исследования: деятельность сельскохозяйственных предприятий и предприятий логистической инфраструктуры.

Предмет исследования: экономические отношения между участниками транспортно-логистического процесса в сельском хозяйстве.

Методы исследования. В процессе исследования были использованы системный подход, монографический, экономико-статистический, экономико-математический, экспертный, расчетно-конструктивный, абстрактно-логический методы.

Гипотеза исследования. Разработанные научные предложения и практические рекомендации по оптимизации транспортировки и других логистических процессов, а также определению оптимального размера заказа на перевозку груза могут обеспечить сохранность качества и количества сельскохозяйственных грузов, снизить себестоимость сельхозпродукции.

Основные положения, выносимые на защиту:

- разработанные научно-методологических механизмы логистического обеспечения транспортировки сельхозпродуктов;
- интегрированная модель информационного обеспечения логистики транспортировки сельскохозяйственной продукции;
- модель определения экономического размера заказа на перевозку сельхозпродуктов. На основе предложенной оптимизации транспортно-логистических процессов затраты на перевозку одной тонны винограда в ОАО «Кибрайский МТП» снизились с 51 тыс. сум. в 2010 г. до 39,6 тыс. сум. в 2011 г. или на 22 %. Сокращение потерь сельскохозяйственных продуктов при перевозке одной тонны составили 12 % или 240 тыс. сум. на одну тонну;

- реализация алгоритма проектирования системы доставки сельскохозяйственных грузов и эффективность выбора наилучшего варианта организации перевозок. Применение в качестве эксперимента алгоритма реализации транспортно-логистической задачи при перевозке винограда в Кибрайском тумане позволило сократить расходы на 7,1 млн. сум.

Научная новизна исследования заключается в:

- выявлении специфических особенностей и систематизации факторов оптимизации организации перевозок сельскохозяйственных грузов;
- совершенствовании теоретико-методологических механизмов логистического обеспечения транспортировки сельскохозяйственных продуктов;
- разработке практических рекомендаций по осуществлению логистического информационного обеспечения, имеющего важное значение в оптимизации перевозки сельскохозяйственной продукции, посредством информационно-консультативного центра и специальной системы «Агропортала»;
- определении влияния качества транспортно-логистического обеспечения, как критерия оценки эффективности сельскохозяйственного производства;
- разработке и реализации алгоритма проектирования системы доставки сельскохозяйственных грузов.

Научная и практическая значимость результатов исследования.

Научная значимость полученных результатов, научных выводов и практических рекомендаций заключается в совершенствовании теоретических и методологических механизмов логистического обеспечения, а также в разработке и реализации алгоритма проектирования системы доставки сельскохозяйственных грузов, которые могут быть использованы при исследовании вопросов оптимизации транспортного обеспечения.

Практическая значимость результатов исследования состоит в том, что разработанные рекомендации диссертационной работы могут быть использованы ведомствами и организациями при реализации и оптимизации задач транспортно-логистического обеспечения деятельности сельскохозяйственных предприятий и логистической инфраструктуры, а также для разработки целевых программ.

Материалы диссертационной работы могут быть использованы в совершенствовании учебных программ курсов: «Агрологистика», «Организация сельскохозяйственного производства», «Инфраструктура сельского хозяйства» и в процессе преподавания в высших учебных заведениях.

Реализация результатов. Результаты, полученные автором, разработанные модели и механизмы, методы и выводы рекомендованы для реализации в деятельности Узбекского научно-производственного центра сельского хозяйства при Министерстве сельского и водного хозяйства Республики Узбекистан (Акт о внедрении № 06/02-04-114^a от 08.02.2010 г.), Информационно-консультативного центра Кибрайского тумана при

управлении Торгово-промышленной палаты Ташкентского вилоята (Акт о внедрении № 10 от 04.02.2010 г.), ОАО «Кибрайский МТП» (Акт о внедрении № 15 от 10.01.2012 г.).

Апробация работы. Теоретические результаты, научные выводы и практические рекомендации, полученные в ходе исследования, докладывались и были одобрены в следующих международных и республиканских научно-практических конференциях: «Бозор иқтисодиёти шароитида қишлоқ хўжалигини барқарор ривожлантириш муаммолари» (Ташкент, 2003); «Ўзбекистон Республикаси фан-техника тараққиётида олима аёлларнинг роли» (Ташкент, 2004); «Агроиқтисодиёт: таълим, фан ва ишлаб-чиқариш интеграцияси» (Ташкент, 2007); «Демократик жамият куришда кучли ижтимоий ҳимоя ва адолат тамойиллари» (Ташкент, 2007); «Проблемы развития автотранспорта и транспортных коммуникаций в центрально-азиатском регионе» (Ташкент, 2007); «Развитие инновационного потенциала агропромышленного производства» (Омск, 2008); «Транспортная логистика, мультимодальные перевозки» (Ташкент, 2010); «Проблемы внедрения инновационных проектов в производство» (Джизак, 2011).

Научная работа обсуждена и рекомендована к защите на заседании межкафедрального научного семинара Ташкентского государственного аграрного университета и на заседании научного семинара при Объединенном специализированном совете при Банковско-финансовой академии Республики Узбекистан.

Опубликованность результатов. Основные положения и выводы диссертации опубликованы в двадцати научных статьях и тезисах докладов.

Структура и объем диссертации. Структура диссертационного исследования состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Диссертационная работа изложена на 177 страницах, содержит 15 таблиц и 21 рисунков.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Эффективность оптимизации перевозочного процесса характеризует способность операции преобразовывать расходуемые ресурсы в выходные эффекты и является основным свойством, характеризующим качество оптимизации.

Исходя из этого, в диссертации разработана микрологистическая система сельскохозяйственного предприятия, на которой показаны основные функциональные области логистики, виды потоков, проходящих внутри логистической системы, а также основные логистические функции, которые выполняются в каждой из сфер логистики сельскохозяйственного предприятия.

Специфика логистики АПК, в первую очередь, обуславливается спецификой организации экономических потоков, которые в АПК находятся под влиянием факторов, связанных с размещением и специализацией сельхозпроизводителей.

Логистика АПК решает две задачи: с одной стороны, способствует оптимизации и рационализации ресурсного обеспечения всех отраслей АПК, включая и сельское хозяйство, с другой – ориентирует товаропроизводителей на формирование оптимальных каналов товародвижения готовой продукции, включая продукцию сельского хозяйства.

Объем валовой продукции фермерских хозяйств в 2010 г. составил 5528,9 млрд сум., или 105,5% к соответствующему периоду 2009 года. Удельный вес фермерских хозяйств в общем объеме валовой продукции сельского хозяйства составил 35,0 процента.

В 2010 году на территории Республики Узбекистан было произведено свыше 10226 тыс. т плодоовощной продукции, винограда и бахчи. Из них 628 тыс. т было отправлено на экспорт (75,7% свежей, 10,6% сушеной и 13,7% переработанной продукции). В географической структуре экспорта страны основное место занимает Россия (82,8%), также представлены Афганистан (3,8%), Казахстан (2,3%), Турция (2%), Украина (1,7%), Иран (1,2%) и Туркменистан (1%).

Анализ показателей производства плодоовощной продукции в Кибрайском тумане Ташкентского вилоята (табл. 1) показал, что динамика производства овощей, бахчевых и картофеля, в целом, положительна. Вместе с тем, увеличилось внутреннее потребление сельхозпродукции, объемы переработки фруктов и винограда относительно стабильны.

Учитывая это, в Ташкентском вилояте, создан определенный потенциал складских хозяйств, обеспечивающий хранение 106208 т плодоовощной продукции (табл. 2), из них искусственно охлаждаемой – 78060 т.

Монографические исследования автора показали, что уровень транспортного обеспечения сельхозпроизводителей Кибрайского тумана невысок. На балансе хозяйств тумана имеется всего 131 транспортный трактор, из них 93 в исправном состоянии, 104 грузовых автомобиля (табл. 3). Также, в ходе исследования было выявлено, что значительная часть внутрихозяйственных перевозок производится гужевым транспортом.

В условиях глобализации и информатизации экономики, при реализации задач оптимизации транспортно-логистических процессов в сельском хозяйстве, требуется использование системного подхода, т.е. вопросы производства, транспортировки, погрузки-разгрузки, хранения, складирования и реализации должны рассматриваться в совокупности с требованиями унификации и стандартизации.

Как показали результаты анализа объемов, структуры и географии перевозок в современных условиях, наиболее актуальным является совместное рассмотрение следующих функций логистики: транспортировки и складирования, во взаимозависимости и взаимосвязи.

Такой подход основан на следующем предположении: основным фактором, определяющим способ доставки, является характеристика груза, предъявленного к перевозке. Таким образом, можно отметить, что на транспортные затраты будут влиять показатели обслуживания грузопотоков,

Таблица 1

Производство и реализация плодоовощной продукции в Кибрайском тумане Ташкентского вилоята⁴

№	Наименование продукции	Произведено, т					из них реализовано										
							на переработку					на экспорт					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
		2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	
1.	Фрукты	7253	13638	14208	19118	22385	6481	10800	9970	11766	11766	-	2400	1951	2621	2621	
2.	Виноград	4647	7730	7560	9080	11495	4409	5220	4187	3987	3987	-	2400	1554	1642	1641	
3.	Овощи	41592	69531	75359	115449	181339	6043	4262	5586	10571	9913	500	12360	7008	8066	7564	
4.	Бахчевые	181	1500	1480	2074	2684	-	-	1,6	2	2,9	-	1284	1219	816	816	
5.	Картофель	17290	21080	23047	35579	43490	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

из них реализовано															
на рынки г. Ташкента					здравоохранительные учреждения и др. организации					внутренний рынок и внутреннее потребление					
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	
2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	
412	331	2216	3244	3244	108	53	33	34	34	252	54	38	1452	4719	
48	46	34	64	64	48	24	9	18	18	142	40	1775	3370	5784	
5331	8912	17745	34495	32335	950	1011	3924	9342	11609	28768	42986	39778	51587	118617	
153	60	77	146	146	1	6	6	2	2,5	27	150	137	1067	1677	
11600	9908	6359	11423	11423	1160	1193	374	12565	12565	4610	9979	12994	8725	16636	

⁴ Данные Государственного комитета статистики Республики Узбекистан.

Таблица 2

Сведения о степени использования складских помещений для хранения овощей и фруктов (2010 г.)⁵

№	Области	Существующие складские помещения									
		Всего		В том числе искусственно охлаждаемые		Из них					
						Функционирующие склады		В том числе искусственно охлаждаемые		Незавершенные и требующие ремонта склады	
		кол-во, ед.	объем, т	кол-во, ед.	объем, т	кол-во, ед.	объем, т	кол-во, ед.	объем, т	кол-во, ед.	объем, т
1	Респ. Каракалпакстан	197	43412	10	2409	184	41647	10	2409	13	1765
2	Андижанская	152	38000	7	4950	151	37150	7	4950	1	850
3	Бухарская	129	127000	90	40750	119	105000	80	18750	10	22000
4	Джизакская	515	17128	3	1702	515	17128	3	1702	-	-
5	Кашкадарьинская	130	35000	5	192	130	35000	5	192	-	-
6	Навоийская	131	26948	48	4992	131	26948	48	4992	-	-
7	Наманганская	40	31681	12	16800	40	31681	12	16800	-	-
8	Самаркандская	51	53750	8	12250	51	53750	8	12250	-	-
9	Сурхандарьинская	96	15444	3	4550	96	15444	3	4550	-	-
10	Сырдарьинская	15	9580	-	-	14	6580	-	-	1	3000
11	Ташкентская	85	106208	47	78060	67	89208	47	78060	18	17000
12	Ферганская	134	46000	15	10880	134	46000	15	10880	-	-
13	Хорезмская	77	24505	17	16438	58	19605	17	16438	19	4900
Всего		1752	574655	265	193972	1690	525141	255	171972	62	49515

⁵ Данные Государственного комитета статистики Республики Узбекистан.

такие как количество, частота и интервал поставок, размер партии.

Решение основных и ряда смежных задач связанных с оптимизацией транспортировки сельхозпродуктов должно осуществляться в комплексе, на основе принятия оптимальных решений, обеспечивающих организационно-экономическую надежность оперативных функциональных процессов макрологистических систем.

Таблица 3

Сведения о транспортном обеспечении сельскохозяйственных предприятий Кибрайского тумана Ташкентского вилоята (2010 г.)⁶

№	Хозяйствующие субъекты	Всего тракторов			Транспортные трактора			Грузовые автомобили		
		в наличии	в исправном состоянии	%	в наличии	в исправном состоянии	%	в наличии	в исправном состоянии	%
1	Дурмон агромашсоз	12	10	83	6	5	83	5	2	40
2	Чинобод агромашсер	13	9	69	10	8	80	1	1	100
3	Маданият агромашсер	8	5	63	4	2	50	3	2	67
4	Турон агромашсер	7	4	57	3	3	100	4	3	75
5	Байткургон келажаги	18	12	67	10	6	60	8	4	50
6	Т. Нормухамедов агро	8	7	88	11	9	82	3	2	67
7	Кибрай агромашсозсе	19	14	74	14	12	86	8	8	100
8	Истиклол агромашсер	23	20	87	16	15	94	6	5	83
9	Р.Мусамухамедов агро	9	8	89	2	2	100	0	0	0
10	Жомий	2	2	100	2	2	100	2	0	0
11	УЗПИТИ	6	3	50	1	1	100	2	1	50
12	Кибрай олтин дон	5	4	80	2	1	50	2	1	50
13	Шалола насили т.у.	4	4	100	4	4	100	1	1	100
14	Шалола агромашсер	11	2	18	8	1	13	1	0	0
15	Гулзор Мукобил Киб	3	3	100	1	1	100	3	1	33
16	Туркистон мадан сервис	25	14	56	23	7	30	35	5	14
17	Селекция	14	6	43	2	2	100	3	2	67
18	МТП	9	7	78				17	6	35
19	Фермеры	18	18	100	12	12	100			
	Итого	214	152	71	131	93	71	104	44	42

Физико-механические и агробиологические особенности сельскохозяйственных грузов определяют требования к подвижному составу, погрузочно-разгрузочной технике и организации перевозок.

Сопоставительный анализ условий товародвижения продукции, относительно его потерь для сельхозпродуктов растительного происхождения показывает, что наиболее целесообразной приходится считать транспортировку продукции с поля на подработку, хранение и переработку в месте ее производства, а потом в торговую сеть. Однако это предусматривает изменения экономических отношений между сельскохозяйственными, торговыми и заготовительными организациями, состоящие в том, что наиболее выгодно, если позволяют финансовые и материальные возможности, хранить сельхозпродукцию в месте производства.

⁶ Данные Государственного комитета статистики Республики Узбекистан.

В этой связи заслуживает интерес опыт стран Восточной Европы, где большая часть плодоовощной продукции хранится именно у сельхозпроизводителя. Так, в Германии в местах выращивания хранится 95% картофеля, 70% свежих овощей и 85% свежих фруктов. Здесь расположены первичные плодоовощные базы с современными складами промышленного типа вместимостью 10, 16, 21 тыс. т. Здесь же производится товарная обработка продукции: очистка, мойка, расфасовка, упаковка.

В зависимости от способов перевозки грузов можно оптимизировать транспортно-технологический процесс погрузочно-разгрузочных, транспортных и складских (ПРТС) работ с продукцией (навалом, в ящиках, в ящичных поддонах, в контейнерах, в кузовах автомобилей без тары в виде пульпы) с места производства до рынка или технологической линии консервного завода и от него до пункта реализации.

Наиболее распространенной моделью прикладной теории логистики является модель оптимального или экономичного размера заказа (ЭРЗ). Расчет ЭРЗ предлагается производить на основе суммарных общих затрат C_{Σ} .

Очевидно, что учет различного количества слагаемых приводит к многовариантности расчетных формул для определения ЭРЗ.

При формировании основной модели расчета ЭРЗ в качестве критерия оптимизации можно принимать минимум общих затрат C_{Σ} , включающих затраты на выполнение заказов C_3 и затраты на хранение запаса на складе C_X в течение определенного периода времени (год, квартал и т. п.):

$$C_{\Sigma} = C_3 + C_X = \frac{C_0 A}{S} + \frac{S}{2} C_n i \rightarrow \min \quad (1)$$

где C_3 – затраты на оформление заказа, сум.; C_X – затраты на хранение запаса, сум.; C_D – потери от дефицита запаса, сум.; C_0 – затраты на выполнение одного заказа, сум.; A – потребность в заказываемом продукте в течение данного периода, шт.; C_n – цена единицы продукции, хранимой на складе, сум.; i – доля от цены C_n , приходящейся на затраты по хранению, %; S – искомая величина заказа, шт.

Анализ ряда работ показал, что трактовка затрат C_0 , связанных с заказом, носит дискуссионный характер. Так, в большинстве работ C_0 включает транспортно-заготовительные затраты: от расходов на заключение договора и поиска поставщиков до оплаты услуг по доставке.

В других работах транспортные затраты не входят в C_0 и представлены в виде дополнительных слагаемых: собственно затрат на транспортировку и затрат, связанных с запасами на время в пути.

Для условий задачи проектирования системы доставки сельхозпродуктов нами принято, что затраты на хранение зависят не только от среднего размера партии, но и от площади склада.

Для уточнения партии заказа следует определить число поставок (N) и интервал между заказами (T).

Оптимальный размер партии заказа зависит от затрат на складские операции и транспортировку, которые, в свою очередь, определяются системой доставки. Следовательно, в современных условиях, по нашему

мнению, наиболее перспективным направлением является использование обобщенного алгоритма выбора оптимального варианта логистической сети в виде многошаговой итерационной процедуры.

Теория сельскохозяйственного транспортного процесса грузовых перевозок базируется на исследовании функционирования системы "производство – заготовка – перевозка – сбыт (переработка, реализация, хранение, потребление)" сельскохозяйственной продукции.

Выполненный нами анализ показал, что в ряде случаев, особенно при организации перевозок в виде сборно-развозочных маршрутов величина C_0 изменяется в значительных пределах.

Для реализации модели оптимального размера заказа, по каждому варианту организации перевозок предлагается алгоритм поиска решения (рис. 1).

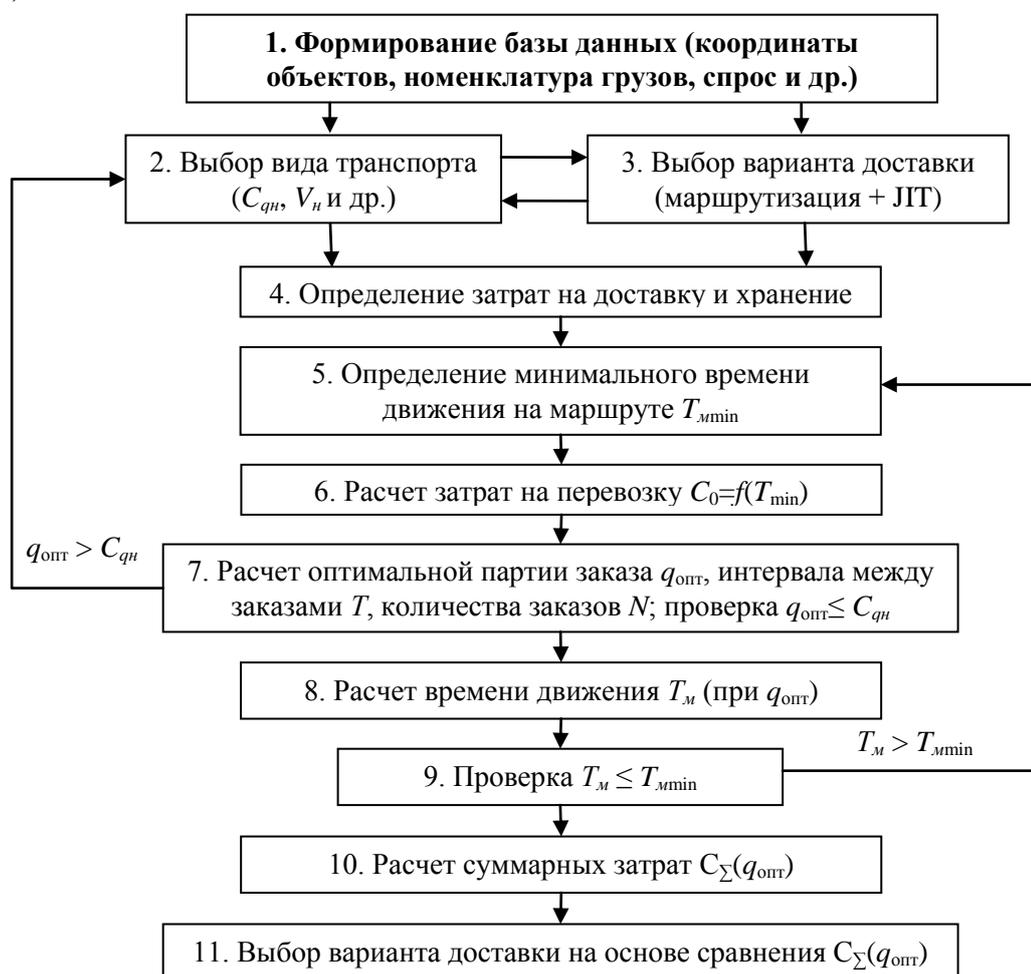


Рис. 1. Блок-схема оптимизации грузовых перевозок⁷

Оптимизация процессов производства сельхозпродукции, заготовки, перевозки и сбыта с учетом назначения и транспортабельности продукции предполагает минимизацию затрат во всей системе. Следовательно, необходимо согласованное организационное, технологическое и экономическое взаимодействие всех участников транспортного процесса.

⁷ Лукинский В.С. Модели и методы теории логистики: Учеб. пособие. 2-е изд. – СПб.: Питер, 2007. – С. 369.

Среди ключевых сфер компетентности интегрированной логистики можно выделить следующие: управление запасами (УЗ); транспортировка (Т); логистическая инфраструктура (И); складское хозяйство (СХ); грузопереработка и упаковка (ГУ); логистическая информация (ЛИ).

Анализ и синтез схем позволили построить интегрированную модель информационного обеспечения транспортной логистики.

Полученная при этом логистическая информация рассматривается как ресурс, самостоятельный фактор транспортно-перевозочной деятельности.

Оценка базовых показателей качества доставки является одной из сложных квалиметрических задач, в соответствии с методиками оценки уровня качества плодов и овощей. Если они характеризуются несколькими признаками (показателями) качества (свойствами), то экспертным путем устанавливаются коэффициенты весомости этих показателей (свойств).

Реализация алгоритма проектирования системы доставки сельхозпродуктов осуществлена на примере хозяйств Кибрайского тумана Ташкентского вилоята.

Для расчета оптимальной партии заказа использованы следующие исходные данные:

- потребность в заказываемом продукте (в год) $A = 1000$ ед.;
- цена единицы продукции $C_n = 600$ сум.;
- доля от цены, приходящаяся на затраты по хранению (в год), $i = 0,25$;
- затраты на выполнение одного заказа $C_0 = 500$ сумов.

Результаты расчетов следующие:

- оптимальный размер заказа – 82 ед.;
- минимальные суммарные затраты на выполнение заказов и хранение продукции в течение года – 12247 сум.;
- количество заказов – 12 ед.;
- периодичность их выполнения – 22 дня.

Нами рассмотрен подход, основанный на удельных затратах на транспортировку, а также проведены расчеты, основанные на данных монографического изучения для первого маршрута: за пунктом a_1 закреплены b_1, b_2, \dots, b_{10} , с соответствующей ежедневной потребностью. Обслуживание может быть осуществлено по маятниковым или кольцевым маршрутам. В квадратных скобках приведена потребность в грузе (t).

Предположим, основываясь на данных проведенных исследований, что скорость движения $V_m = 25$ км/ч, тогда $k = 1/25 = 0,04$ ч/км. Таким образом, скорректированная для рассматриваемого примера формула для определения времени выполнения договорного объема перевозки (T_m) имеет вид:

$$T_m = E \left(0,04 \times \sum l_i + n \times t_n + m \times t_o + t_p \times \sum_{j=1}^m q_j \right) \quad (2)$$

где $\sum l_i$ – общий пробег транспортного средства, км; n – число рейсов; m – количество потребителей, обслуживаемых одним транспортным средством; t_n – время под погрузкой; t_o – время на оформление документов; t_p – время на разгрузку одного грузового места; q_j – требуемое количество

коробок у j -го потребителя; $E(\cdot)$ – математический символ, означающий округление до целого числа в сторону увеличения.

Результаты расчетов по всем пунктам приведены в табл. 4.

Результаты проведенных расчетов позволяют определить оптимальную схему обслуживания потребителей с точки зрения суммарных логистических издержек (табл. 5).

Таблица 4

Определение оптимальной партии заказа при стоимости транспортировки одной коробки 680 сум⁸

Потребитель	Размер оптимальной партии, q_{opt}	Количество заказов, N	Интервал между заказами T , дн.	Откорректированное количество заказов, N^*	Откорректированная оптимальная партия, q^* , кор.
b_1	55,002	727,023	0,072	727	55
b_2	56,379	745,231	0,07	745	56
b_3	57,69	762,553	0,068	763	58
b_4	56,029	740,605	0,07	741	56
b_5	32,53	429,993	0,121	430	33
b_6	5,61	74,153	0,701	74	6
b_7	3,435	45,409	1,145	45	3
b_8	4,435	58,623	0,887	59	4
b_9	4,435	50,622	0,715	50	4
b_{10}	22,215	224,102	0,023	224	22

Первый вариант доставки груза – маятниковые маршруты с оптимальной партией заказа.

Второй вариант обслуживания потребителей предполагает использование одного кольцевого маршрута, охватывающего всех потребителей.

Таблица 5

Результаты последовательной оптимизации на основе оценки удельной стоимости перевозки одной коробки⁹

Характеристика маршрутов	Суммарные издержки	Затраты на транспортировку	Затраты на хранение
1. Маятниковые маршруты, ежедневные поставки	188736000	157092000	31644000
2. Кольцевые маршруты, ежедневные поставки	156132000	124488000	31644000
3. Комбинированный маршрут, ежедневные поставки	51425854	48906000	2519854

Сравнение результатов расчетов по различным вариантам организации обслуживания приведено в табл. 6.

Полученные результаты свидетельствуют о том, что при организации поставок по комбинированному способу обслуживания экономия составляет 7,1 млн. сумов.

⁸ Таблица рассчитана автором.

⁹ Таблица рассчитана автором.

Таблица 6

Суммарные логистические издержки и параметры обслуживания потребителей при различных вариантах организации маршрутов¹⁰

Вариант маршрута	Суммарные издержки, сум.	Размер партии заказа, кор.									
		b ₁	b ₂	b ₃	b ₄	b ₅	b ₆	b ₇	b ₈	b ₉	b ₁₀
Маятниковые маршруты	38940445	449	467	483	461	165	38	20	26	22	26
Кольцевой	101460203	622	654	685	646	217	6,4	2,4	4	4	4
Комбинированный	31886026	452	362	379	358	120	38	9,6	16	16	16

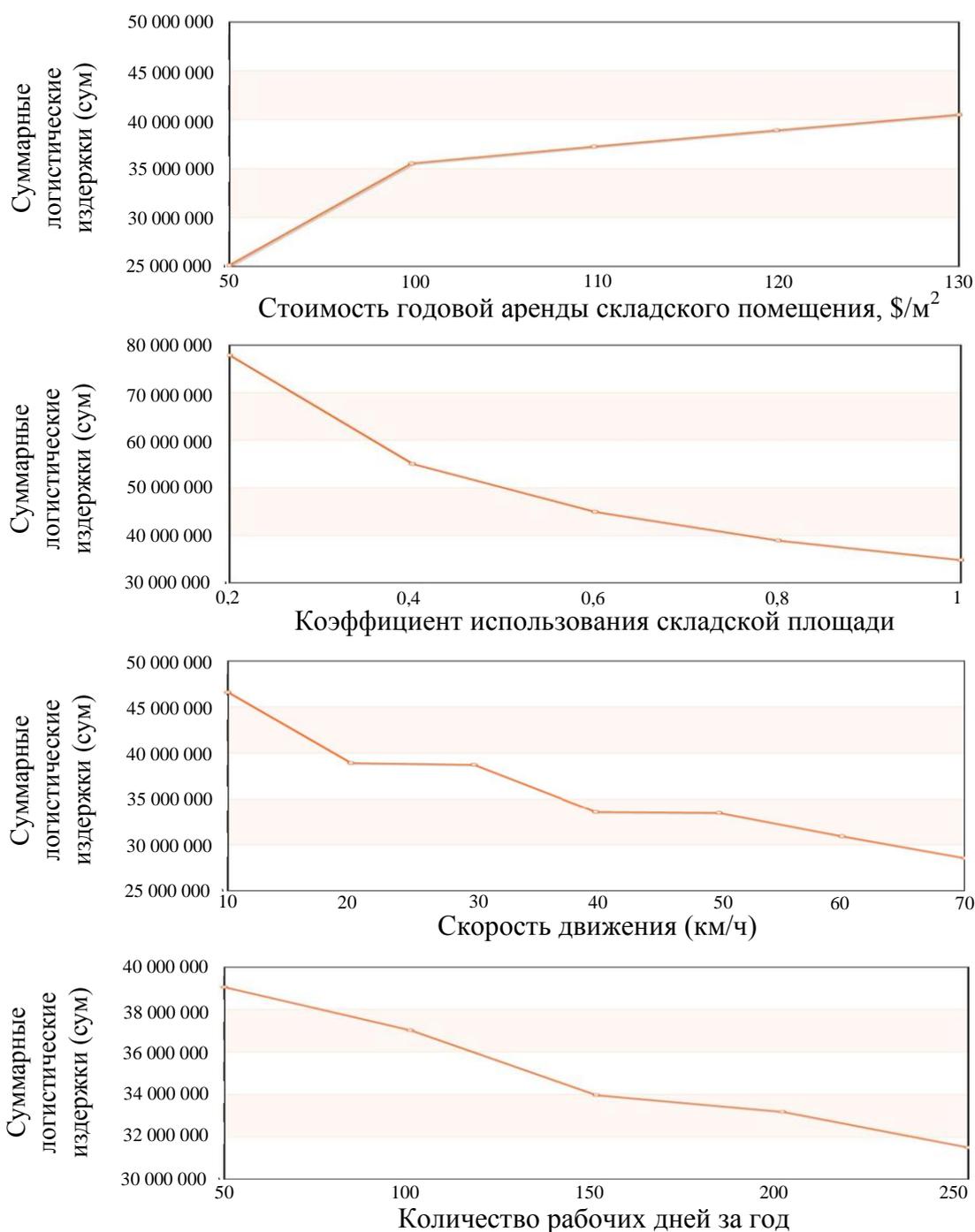


Рис. 2. Зависимости влияния различных параметров на суммарные логистические издержки¹¹

¹⁰ Таблица рассчитана автором.

Сравнение результатов по первому и второму варианту расчетов, т.е. по удельным затратам на обслуживание одного клиента и по многономенклатурным поставкам, свидетельствует в пользу последнего. Так, в первом варианте значение суммарных логистических издержек составило 51425854 сум., что на 38% больше, чем во втором варианте маршрута.

Выявленные зависимости логистических издержек от размера оптимальной партии заказа и других параметров свидетельствуют о том, что при изменении любого из них, а именно: стоимости хранения единицы груза, расстояния перевозки, часового тарифа, оптимальный вариант обслуживания может существенно измениться (рис. 2).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По результатам исследования были получены следующие **научные выводы**:

1. Теория оптимизации транспортного процесса в сельском хозяйстве рассматривает присущие ему закономерности во взаимозависимости и взаимообусловленности с процессами производства, заготовки и сбыта сельхозпродуктов, с методами организации и оптимизации этих процессов. На базе этой теории проектируется организация указанных процессов и осуществляется управление ими. Теория основывается на исследовании функционирования системы "производство – заготовка – перевозка – погрузка-разгрузка – сбыт (переработка, реализация, хранение, потребление)".

В свою очередь, разработка и внедрение принципов технико-экономического проектирования системы перевозок сельхозпродукции является главным направлением повышения эффективности транспортного процесса при обслуживании сельского хозяйства.

2. Особенности логистического обеспечения сельского хозяйства обуславливается спецификой организации экономических потоков, которые находятся под влиянием следующих факторов: местоположения сельхозпредприятий; рынков сбыта сельхозпродуктов; наличия перерабатывающих мощностей и специализированных складов для хранения сельхозпродуктов; видов тары и упаковок; наличия и состояния транспортных коммуникаций; развития межрегиональных и международных связей по поставкам сельхозпродуктов; деконцентрации сельскохозяйственного производства и рекооперирование сельхозпроизводителей.

Спецификой системы перевозок сельскохозяйственных продуктов является то, что физико-механические и агробиологические особенности сельскохозяйственных грузов определяют требования к подвижному составу, погрузочно-разгрузочной технике и в целом к транспортной логистике.

¹¹ Составлено автором.

3. Логистические процессы, включая складские, грузовые, комплектовочные, транспортные, коммерческие и другие технологические и управленческие операции, являются основой эффективного функционирования всех без исключения форм собственности экономических систем. Как показали результаты монографического изучения, они осуществляются часто в неудовлетворительные сроки, с привлечением значительных материальных и финансовых ресурсов и требуют больших затрат низкоквалифицированного труда. В связи с этим рекомендуется поиск путей совершенствования логистических систем, позволяющих повысить надежность обслуживания потребителей, сократить или рационализировать сроки доставки продуктов потребителям и необходимые материальные, финансовые и трудовые затраты.

4. Эффективность оптимизации перевозочного процесса характеризует способность операции преобразовывать расходуемые ресурсы в выходные эффекты и является основным свойством, характеризующим качество оптимизации.

Оптимальный размер партии заказа зависит от затрат на складские операции и транспортировку, которые, в свою очередь, определяются системой доставки. Следовательно в современных условиях наиболее перспективным направлением является использование обобщенного алгоритма выбора оптимального варианта логистической сети в виде многошаговой итерационной процедуры.

Найденное оптимальное решение является основой для построения транспортно-складской сети в существующих условиях.

5. Важнейшим индикатором полноты и качества информационных ресурсов в сельскохозяйственно-транспортной логистике, является степень удовлетворенности запросов потребителей на перевозку сельскохозяйственных грузов.

Отношение к логистической информации как к ресурсу означает, что по аналогии с использованием других ресурсов должен быть создан эффективный механизм управления им на базе единых стандартов информационного обеспечения.

По результатам проведенного исследования разработаны следующие **научные предложения и практические рекомендации:**

1. Сравнение шести вариантов товародвижения продукции относительно его потерь позволило определить, что во всех рассмотренных вариантах производитель не заинтересован в сохранности продукции в месте потребления. По результатам исследований наилучшим оказался вариант: производство сельскохозяйственной продукции→хранение и переработка на месте производства→транспортировка производителю. При условии возмещения затрат и получения прибыли производитель непосредственно заинтересован в сохранении собственной продукции. Основная выгода этого варианта заключается в том, что стимулируется производство сельскохозяйственной продукции, пригодной для длительного хранения и переработки при минимальных потерях. Одновременно существенно

улучшаются условия использования отходов при хранении и переработке продукции.

2. При помощи предложенной графической модели системы производства, заготовки, перевозки и сбыта плодоовощной продукции можно установить технологию, темпы и порядок выполнения отдельных операций и возможные их варианты, ввести необходимую учетно-отчетную документацию и содержание транспортно-технологических карт (ТТК), определить фактическую потребность в трудовых ресурсах, транспортных и погрузочно-разгрузочных средствах, распределить решение задач между сельскохозяйственными, заготовительными, перерабатывающими, автотранспортными и сбытовыми предприятиями.

Графический алгоритм способствует разработке и внедрению комплекса мер и средств, обеспечивающих повышение эффективности процессов в системе транспортировки плодов и овощей.

3. Возможным направлением развития автотранспортного комплекса является расширение использования специализированных автомобилей, поддонов, контейнеров и прогрессивных видов тар, максимально приспособленных к погрузке, выгрузке и транспортировке свежих плодов и овощей, что самым непосредственным образом отвечает задаче увеличения производства продовольствия.

На основе анализа передового зарубежного опыта Самаркандскому автомобильному заводу «SamAvto» можно рекомендовать производство транспортных средств с изотермическими кузовами и авторефрижераторов, приспособленных для перевозки, и передвижных торговых площадок, предназначенных для обслуживания отдельных массивов крупных городов и сельских туманов. В их конструкциях должны использоваться прогрессивные теплоизоляционные материалы и эффективные средства влаго- и терморегулирования.

4. Применение информационных технологий в аграрной сфере с целью обеспечения фермеров и сельскохозяйственных разработчиков полезной информацией будет способствовать повышению их квалификации, принятию более эффективных решений, а также успешному ведению производства.

Учитывая важность и эффективность информационно-технологического обеспечения, при непосредственном участии автора создан информационно-консультационный центр ТашГАУ.

Разработана концептуальная модель и функциональная структура «Агропортала», которая может стать связующим звеном между сельскохозяйственными производителями, управлениями Минсельводхоза, Ассоциацией ДФХ, региональными ИКЦ при торгово-промышленной палате, предприятиями, перерабатывающими сельскохозяйственную продукцию, и потребителями.

5. Реализация алгоритма проектирования системы доставки сельхозпродуктов осуществлена на примере хозяйств Кибрайского тумана Ташкентского вилоята.

Сравнение результатов по вариантам расчетов, т.е. по удельным затратам на обслуживание одного клиента и по многономенклатурным поставкам, свидетельствует в пользу последнего. Так, по первому варианту, значение суммарных логистических издержек составило 51,4 млн. сум., что на 38% больше чем во втором варианте маршрута обслуживания потребителей.

Результаты расчетов по различным вариантам организации обслуживания свидетельствуют, что при организации по комбинированному способу обслуживания экономия составляет 7,1 млн. сумов.

Однако, анализируя полученные результаты расчетов, можно заметить, что при использовании удельных затрат рассматриваются варианты, которые от определенного значения все больше приближаются к ежедневным поставкам. Тогда как при многономенклатурных поставках партия заказа увеличивается и в определенный момент времени можно говорить о нецелесообразности проведения дальнейших расчетов.

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ

1. Саматов Г.А., Галимова Ф.Р., Октамова Р.Б. Методологические и системные аспекты организации сельскохозяйственного производства // Бозор иқтисодиёти шароитида қишлоқ хўжалигини барқарор ривожлантириш муаммолари: мавзуидаги халқаро илмий-амалий конференция. – Тошкент, 2003. – С. 76-78.

2. Рустамова И.Б., Галимова Ф.Р. Методологические и системные аспекты организации сельскохозяйственного производства // Ўзбекистон Республикаси Фан-техника тараққиётида олима аёлларнинг роли: материалы научно-практической конференции. – Ташкент, 2004. – С. 66-70.

3. Саматов Р.Г., Галимова Ф.Р., Аитов У.Н. Императивы качества транспортного обслуживания // Современные технологии в автомобильно-дорожном комплексе: материалы республиканской научно-практической конференции. – Ташкент, 2006. – С. 189-193.

4. Саматов Р.Г., Пайзиев Б.Б., Галимова Ф.Р. Повышение конкурентоспособности логистических систем // Проблемы инновационного роста экономики региона: межвузовский сборник научных трудов. – Красноярск, 2006. – С. 307-310.

5. Галимова Ф.Р. Оценка качества работы звеньев системы доставки плодоовощей // Агроиқтисодиёт: таълим, фан ва ишлаб-чиқариш интеграцияси: тезисы докладов научно-практической конференции. – Ташкент, 2007. – С. 219-221.

6. Саматов Г.А., Сиддиков З., Галимова Ф.Р. Логистическое обеспечение функционирования агропромышленного комплекса // Проблемы развития автотранспорта и транспортных коммуникаций в Центрально-Азиатском регионе: сборник материалов международной научно-практической конференции. – Ташкент, 2007. – С. 224-226.

7. Саматов Г.А., Рустамова И.Б., Галимова Ф.Р. Особенности организации перевозок сельскохозяйственных грузов // Проблемы развития автотранспорта и транспортных коммуникаций в Центрально-Азиатском регионе: тезисы докладов международной научно-практической конференции. – Ташкент, 2007. – С. 331-333.

8. Галимова Ф.Р. Эффективность транспортировки сельскохозяйственных грузов в логистических контейнерных системах // Иқтисодиёт ва таълим. – Ташкент, 2008. – №1. – С. 52-55.

9. Рустамова И.Б., Галимова Ф.Р. Формирование механизмов структурных реформ в сельском хозяйстве Республики Узбекистан // Развитие инновационного потенциала агропромышленного производства: материалы II международной научно-практической конференции. – Омск: изд-во ФГОУ ВПО ОмГАУ, 2008. – С. 200-205.

10. Тухтаева С.Г., Саматов Р.Г., Галимова Ф.Р. Оптимизация управления доставки материальных потоков // Проблемы развития автомобильно-дорожного комплекса Узбекистана: сборник материалов республиканской научно-практической конференции. – Ташкент, 2008. – С. 323-325.

11. Галимова Ф.Р., Исламов Ф.Р. Пути повышения эффективности применения инновационных технологий в сельском хозяйстве // Реализация государственной программы развития сельского хозяйства и регулирование рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия: инновации, проблемы, перспективы: материалы международного научно-технического форума. – Омск: изд-во ФГОУ ВПО ОмГАУ, 2009. – С. 65-67.

12. Галимова Ф.Р., Тухтаева С.Г. Логистическое информационное обеспечение как стратегический ресурс оптимизации транспортного процесса // Экономический вестник Узбекистана. – Ташкент, 2008. – № 11-12. – С. 62-63.

13. Саматов Г.А., Рустамова И.Б., Галимова Ф.Р. Моделирование оптимального размера заказа на перевозки сельхозпродуктов // Транспортная логистика, мультимодальные перевозки: тезисы докладов республиканской научно-технической конференции. – Ташкент, 2010. – С. 93-95.

14. Алиева Н.А., Зохидова К.М., Галимова Ф.Р. Қишлоқ хўжалик техникаларига техник хизмат кўрсатиш ва ташхис қўйиш тизимини ривожлантириш // Қишлоқ хўжалигини ривожлантиришда давлатнинг аграр сиёсати ва унинг устувор йўналишлари: сборник научных трудов. – Ташкент, 2010. – С. 292-293.

15. Саматов Г.А., Галимова Ф.Р. Методика оценки финансово-инвестиционного потенциала предприятий АПК // Проблемы внедрения инновационных проектов в производство: тезисы докладов III республиканской научно-технической конференции. – Джизак, 2011. – С. 274-276.

16. Галимова Ф.Р. Методика оптимизации логистически-складских процессов в сельском хозяйстве // Агро илм. – Ташкент, 2011. – № 4. – С. 74-75.

РЕЗЮМЕ

диссертации Галимовой Фирюзы Рафиковны на тему: «Оптимизация транспортно-логистических процессов в сельском хозяйстве», представленной на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – «Экономика сельского хозяйства»

Ключевые слова: сельское хозяйство, автомобильный транспорт, логистика, организация перевозок, сельскохозяйственные грузы, транспортно-логистическое обеспечение, контейнеры, транспортный процесс, подвижный состав, эффективность, информационное обеспечение, экономическая оценка, оптимизация.

Объекты исследования: деятельность сельскохозяйственных предприятий и предприятий логистической инфраструктуры.

Цель работы: разработка научных предложений и практических рекомендаций по оптимизации транспортно-логистических процессов в сельском хозяйстве в условиях модернизации экономики.

Методы исследования: системный, монографический, экономико-статистический, экономико-математический, экспертный, расчетно-конструктивный, абстрактно-логический.

Полученные результаты и их новизна: выявлены специфические особенности и систематизированы факторы оптимизации организации перевозок сельскохозяйственных грузов; усовершенствованы теоретико-методологические механизмы логистического обеспечения транспортировки сельскохозяйственных продуктов; разработаны практические рекомендации по осуществлению логистического информационного обеспечения, имеющего важное значение в оптимизации перевозки сельскохозяйственной продукции, посредством информационно-консультативного центра и специальной системы «Агропортала»; определено влияние качества транспортно-логистического обеспечения как критерия оценки эффективности сельскохозяйственного производства; разработан и реализован алгоритм проектирования системы доставки сельскохозяйственных грузов.

Практическая значимость: заключается в возможности использования выводов и практических рекомендаций диссертационного исследования для оптимизации транспортно-логистического обеспечения деятельности сельскохозяйственных предприятий и логистической инфраструктуры, а также для разработки целевых программ.

Степень внедрения и экономическая эффективность: разработанные научные предложения и практические рекомендации диссертационной работы приняты для внедрения в деятельность Узбекского научно-производственного центра сельского хозяйства при Министерстве сельского и водного хозяйства Республики Узбекистан (акт о внедрении № 06/02-04-114^a от 08.02.2010 г.), Информационно-консультативного центра Кибрайского тумана при управлении Торгово-промышленной палаты Ташкентского вилоята (акт о внедрении №10 от 04.02.2010 г.), ОАО «Кибрайский МТП» (акт о внедрении №15 от 10.01.2012 г.).

Область применения: фермерские хозяйства, агрофирмы, МТП, высшие учебные заведения.

Иқтисод фанлари номзоди илмий даражасига талабгор Галимова Фирюза Рафиковнанинг 08.00.04 – «Қишлоқ хўжалиги иқтисодиёти» ихтисослиги бўйича «Қишлоқ хўжалигида транспорт-логистик жараёнларни оптималлаштириш» мавзуидаги диссертациясининг

РЕЗЮМЕСИ

Таянч сўзлар: қишлоқ хўжалиги, автомобиль транспорти, логистика, ташишни ташкил этиш, қишлоқ хўжалик юклари, транспорт-логистик таъминот, контейнерлар, транспорт жараёни, ҳаракат воситаси, самарадорлик, ахборот таъминоти, иқтисодий баҳолаш, оптималлаштириш.

Тадқиқот объектлари: қишлоқ хўжалик корхоналари ва логистик инфратузилмалар фаолияти.

Ишнинг мақсади: иқтисодиётни модернизациялаш шароитида қишлоқ хўжалигида транспорт-логистик жараёнларни оптималлаштириш бўйича илмий таклиф ва амалий тавсиялар ишлаб чиқишдан иборат.

Тадқиқот методлари: тизимли, монографик, иқтисодий-статистик, иқтисодий-математик, эксперт, ҳисоблаш-конструктив, абстракт-логик.

Олинган натижалар ва уларнинг янгилиги: қишлоқ хўжалик маҳсулотларини ташишни ташкил этишнинг ўзига хос хусусиятлари аниқланган ва оптималлаштириш омиллари тизимлаштирилган; қишлоқ хўжалик маҳсулотлари ташишни амалга оширишнинг назарий-методологик асослари такомиллаштирилган; қишлоқ хўжалик маҳсулотларини ташишни оптималлаштиришда аҳамиятли бўлган логистик ахборот таъминотини ахборот-маслаҳат маркази ва махсус “Агропортал” тизими орқали амалга ошириш бўйича амалий тавсиялар ишлаб чиқилган; транспорт-логистик таъминот сифатининг қишлоқ хўжалик ишлаб чиқариши самарадорлигини баҳолаш меъзони эканлиги аниқланган; қишлоқ хўжалик юкларини манзилга етказиш тизимини лойиҳалаштириш алгоритми ишлаб чиқилган ва ҳал этилган.

Амалий аҳамияти: диссертация тадқиқотлари аҳамияти қишлоқ хўжалик корхоналари ва логистик инфратузилмалар фаолиятини, транспорт-логистик таъминотини оптималлаштириш, мақсадли дастурларни ишлаб чиқишга қаратилган хулоса ва амалий тавсиялардан фойдаланиш билан ифодаланади.

Татбиқ этиш даражаси ва иқтисодий самарадорлиги: диссертация ишида ишлаб чиқилган илмий таклиф ва амалий тавсиялар Ўзбекистон Республикаси Қишлоқ ва сув хўжалиги вазирлиги қошидаги Ўзбекистон қишлоқ хўжалик илмий-ишлаб чиқариш марказининг (2010 йил 8 февралдаги 06/02-04-114^а- сонли далолатномаси), Тошкент вилояти савдо-саноат палатасининг Қибрай тумани ахборот-маслаҳат маркази (2010 йил 4 февралдаги 10-сонли далолатномаси), ОАЖ «Кибрай МТП» (2012 йил 10 январдаги 15-сонли далолатномаси) томонидан тадбиқ этиш учун қабул қилинган.

Қўлланилиш соҳаси: фермер хўжаликлари, агрофирмалар, МТП, олий ўқув юртлари.

RESUME

Thesis of Galimova Firuza Rafikovna on the scientific degree competition of the doctor of philosophy in economics on specialty 08.00.04 - «Economy of agriculture», subject: «Optimization of transport-logistical processes in an agriculture»

Key words: an agriculture, motor transport, logistic, the organization of transportations, agricultural cargoes, transport-logistical maintenance, containers, transport process, mobile structure, efficiency, information support (data support), an economic evaluation, optimization.

Subjects of research: activity of the agricultural enterprises and enterprises of a logistical infrastructure.

Purpose of work: development of scientific suggestions and practical recommendations on optimization of transport logistical procedures in agriculture in conditions of modernization of the economy.

Methods of research: systematic, monographic research, economical statistic, economical mathematical, expertise, computational-constructive, abstract – logical.

The results obtained and their novelty: the factors and specific features of organization optimization of transportation of agriculture cargoes are systematized; theoretic-methodological mechanism of logistic provide with transportation of agriculture products are developed; processing of the practical instructions in implementation of logistic informational assurance having great importance of optimization of agricultural products transportation supporting by informational-consulting center and «Agroportal» special system; the influence of the quality of transportation logistical service is determined as evaluation criteria of efficiency of agricultural production; design algorithm of the delivery system of agricultural cargoes are developed and executed.

Practical value: the practical value is enclosed in possibility of using conclusions and scientific research recommendations for optimization of activity of transportation logistics supply of agricultural enterprises and logistical infrastructure and for implementation of principal programmes.

Degree of embed and economic effectivity: Scientific suggestions and practical recommendations developed in thesis work are taken for introduction into activity of the Uzbek Scientific-Production Centre of Agriculture under the Ministry of Agriculture and Water Resources of the Republic of Uzbekistan (act of implementation №06/02-04-114^a dated 08.02.2010), information Consulting Centre of Kibray district under the management of the Chamber of Commerce and Industry of Tashkent region (act of implementation №10 dated 04.02.2010), OJV «Kibray MTP» (act of implementation №15 dated 10.01.2012).

Field of application: farm enterprise, agricultural enterprises, MTP, higher educational institutions.