

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ
ХУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ
DSc.27.06.2017.I.16.01 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ

КАМАЛОВА ЭЛЬВИРА АБДУСАТТАРОВНА

ЮКЛАРНИ ТАШИШНИНГ ЛОГИСТИК БОШҚАРУВИНИ
ТАКОМИЛЛАШТИРИШ

08.00.13 – Менежмент (иқтисодиёт фанлари)

Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ

Тошкент – 2019

**Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
автореферати мундарижаси**

**Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD)
по экономическим наукам**

**Content of Dissertation Abstract of the Doctor of Philosophy (PhD) in
Economical Sciences**

Камалова Эльвира Абдусаттаровна

Юқларни ташишинг логистик бошқарувини такомиллаштириш 3

Камалова Эльвира Абдусаттаровна

Совершенствование логистического управления перевозками грузов 25

Kamalova Elvira Abdusattarovna

Improvement of cargo transportation logistics management 45

Эълон қилинган ишлар рўйхати

Список опубликованных работ

List of published works..... 49

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ
ХУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ
DSc.27.06.2017.I.16.01 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ

КАМАЛОВА ЭЛЬВИРА АБДУСАТТАРОВНА

ЮКЛАРНИ ТАШИШНИНГ ЛОГИСТИК БОШҚАРУВИНИ
ТАКОМИЛЛАШТИРИШ

08.00.13 – Менежмент (иқтисодиёт фанлари)

Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ

Тошкент – 2019

Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссияси томонидан № В2017.1.PhD/Iqt62 рақам билан рўйхатга олинган.

Диссертация Тошкент давлат иқтисодиёт университетида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (рус, ўзбек ва инглиз (резюме) Илмий Кенгашнинг веб-саҳифаси (www.tdiu.uz) ҳамда «Ziynet» ахборот-таълим портали-(www.ziynet.uz)га жойлаштирилган.

Илмий раҳбар:

Карриева Якутхон Каримовна
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

Расмий оппонентлар:

Икрамов Мурат Акрамович
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

Суёнов Дилмурод Холмуродович
иқтисодиёт фанлари доктори, доцент

Етакчи ташкилот:

**Тошкент автомобиль йўлларини лойиҳалаш,
қуриш ва эксплуатацияси институти**

Диссертация ҳимояси Тошкент давлат иқтисодиёт университети ҳузуридаги илмий даражалар берувчи DSc.27.06.2017.I.16.01 рақамли илмий кенгашнинг 2019 йил «___» _____ соат ___ даги мажлисида бўлиб ўтади. Манзил: 100003, Тошкент шаҳри, Ислон Каримов кўчаси, 49. Тел.: (+99871) 239-28-72; факс: (+99871) 239-41-23; e-mail: tdiu@tdiu.uz.

Диссертация билан Тошкент давлат иқтисодиёт университетининг Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (___ рақами билан рўйхатга олинган). Манзил: 100003, Тошкент шаҳри, Ислон Каримов кўчаси, 49. Тел.: (+99871) 239-28-72; факс: (+99871) 239-41-23; e-mail: tdiu@tdiu.uz.

Диссертация автореферати 2019 йил «___» _____ да тарқатилди.

(2019 йил «___» _____ даги ___ -рақамли реестр баённомаси).

Б.Ю. Ходиев

Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш
раиси, и.ф.д., профессор

А.Н. Самадов

Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш
илмий котиби, и.ф.н., доцент

М.А. Маҳкамова

Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш
қошидаги Илмий семинар раиси, и.ф.д.,
профессор

КИРИШ (Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати. Жаҳон транспорти тизимида рақобатнинг доимо ўсиб бориши, турли транспорт турларининг ўзаро бир-бирининг ўрнини босиш имкониятларининг кенгайиши, интермодал алоқаларнинг ривожланиши транспорт бозорида инновацион ривожланишнинг характерли натижаси бўлиб ҳисобланади. Ривожланган мамлакатларда транспорт тизимининг самарали ташкил этилиши барча соҳалар, хусусан, реал сектор, ижтимоий соҳалар тараққиётига ҳосилавий жиҳатдан таъсир қилади. Шунинг учун халқаро йўналишлар бўйича юклар ташишни такомиллаштириш, транспорт инфратузилмаларини жаҳон стандартларига мослаштириш ва эксплуатация қилишда логистик бошқарувни ташкил қилиш тажрибалари муҳим аҳамиятга эга. Иқтисодиёт ва ташқи иқтисодий фаолиятнинг замонавий ривожланиши кучли рақобат шароитида юк ташувчилардан ўз фаолиятларини оптималлаштиришга жиддий эътибор қаратишни талаб қилади. 2016 йилда дунёдаги энг йирик 50 та логистик компанияларнинг юк ташишдан олган фойдаси 248 млрд. АҚШ долларини ташкил қилган. Жумладан, C.H.Robinson компаниясининг фойдаси 7,7% га, Expeditors International компаниясиники 8% га, Hitachi Transport System компаниясиники эса 18,3% га ошган¹.

Жаҳонда транспорт тизимини ривожлантиришга ихтисослаштирилган тадқиқот марказлари, халқаро транспорт ташкилотлари ташкил этилган бўлиб, уларда ушбу тизимнинг муаммоларини ечишга бағишланган илмий изланишлар олиб борилмоқда. Жумладан, замонавий стандартларга жавоб берадиган халқаро транспорт йўлаклари яратиш, логистик транзит ташувларини самарали ташкил қилиш, мультимодал юк ташишда инновациялардан фойдаланиш, халқаро транспорт йўлакларида логистик сервис хизматларини ривожлантириш, товар таннархида транспорт харажатларини минималлаштириш каби муаммолар бўйича илмий тадқиқотларга алоҳида эътибор қаратиб келинмоқда. Жаҳоннинг иқтисодий ривожланган мамлакатларида олиб борилган тадқиқотлар шундан далолат берадики, транспорт тизимининг ҳар тарафлама ривожланиши бошқа соҳалар ривожига мультипликатив таъсир кўрсатади, мамлакат иқтисодиётининг рақобатбардошлигини оширишга хизмат қилади.

Ўзбекистонда юкларни ташиш соҳасида 400 дан ортиқ автотранспорт корхоналари фаолият кўрсатмоқда. Автомобиль транспорти билан юклар ташиш ҳажмининг йиллик ўсиши 11-12 фоизни ташкил қилади. Юклар ташиш ҳажмининг ортиши билан биргаликда нарх тарифларининг ҳам 15-25 фоизга ўсиши кузатилмоқда². Бугунги кунда ушбу контекстда юклар ташишни оптималлаштириш имконини берувчи транспорт-логистика тизимларини яратишга катта эътибор қаратилмоқда. Хусусан, «2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси»да «...хизматлар кўрсатиш соҳасини жадал ривожлантириш, шунингдек, логистика ва аҳолига транспорт хизмати кўрсатишни тубдан яхшилаш, юк ва йўловчи

¹ www.fl.mail.madi.ru <http://www.kommersant.ru/doc/2164527>

² Мазкур вазифаларнинг самарали ижроси республикада юклар ташишнинг логистик бошқарувини такомиллаштиришни тақозо этади.

ташиш фаолиятини яхшилаш, уларнинг хавфсизлигини ошириш, энг аввало, минтақавий автомобиль йўллари ривожлантириш» вазифалари белгиланган.³ Мазкур вазифаларнинг самарали ижроси республикамизда юклар ташишнинг логистик бошқарувини такомиллаштиришни тақозо этади.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги ПФ-4947-сонли, 2017 йил 2 декабрдаги «Транспорт инфратузилмаси ва ташқи иқтисодий маршрутларда 2018-2022 йилларда юкларни ташишни диверсификация қилиш тадбирларини такомиллаштириш тўғрисида»ги ПФ-3422-сонли Фармонлари, 2015 йил 6 мартдаги «2015-2019 йилларда муҳандислик-коммуникация ва йўл-транспорт инфратузилмасини ривожлантириш дастури тўғрисида»ги ПҚ-2313-сонли Қарори ва мазкур соҳага тегишли бошқа меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишда мазкур диссертация тадқиқоти муайян даражада хизмат қилади.

Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги. Тадқиқот иши республика фан ва технологиялари ривожланишининг I. «Демократик ва ҳуқуқий жамиятни маънавий-ахлоқий ҳамда маданий ривожлантириш, инновацион иқтисодиётни шакллантириш» устувор йўналиши доирасида бажарилган.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Ҳозирги замон шароитида логистик оптималлаштиришнинг илмий ва амалий вазифалари, логистик тизимларни самарали бошқаришни тадқиқ қилиш масалаларига хорижий олимларнинг илмий ишларида катта эътибор қаратилмоқда. Хусусан, Langley C.J.⁴ маҳсулотни ишлаб чиқариш линиясидан тортиб харидорга самарали ҳаракатлантириш билан боғланадиган фаолиятнинг кенг диапазонини тадқиқ қилган. Биринчи марта илм оламига «Supply Chain Management»⁵ (етказиб беришлар занжирларини бошқариш) атамаси киритилган. Bowersox D.J., Closs D.D., Hedfeich O.K., Oliver K. ва Webber⁶ менежментнинг интеграл инструменти сифатида бизнес-логистика концепциясини шакллантирган, шунингдек, тақсимлаш каналларида маркетинг ва логистиканинг функцияларида сезиларли принципаал фарқлар бўлишини кўрсатиб берган. С. Джеймс, Ф. Дональд, Д. Вуд⁷ ва бошқалар халқаро логистика назарияси ва амалиётининг замонавий масалаларини, логистик тизимларни таҳлил қилиш, назорат қилиш ва интеграциялаш масалаларини тадқиқ қилганлар.

³ Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги ПФ-4947-сонли Фармони. // www.lex.uz.

⁴ Langley C.J. The Evolution of the Logistics Concept // Journal of Business Logistics, 1979. №2, vol 7.

⁵ «Supply Chain Management» етказиб беришлар занжирларини бошқариш атамаси 1980 йилларнинг бошларида АҚШда пайдо бўлган. Ундан биринчи марта фойдаланишни америкалик конструктор Р.Оливер ва М. Webberларнинг ишланмалари билан боғлайдилар: улар бошланғич хом ашёни ишлаб чиқарувчидан охиригача истеъмолчигача моддий оқимларни бошқаришни етказиб беришлар занжирларини бошқариш деб аташ билан интеграллашган стратегия доирасида кўриб чиқишни тақлиф қилганлар.

⁶ Р.Оливер и М. Webber «Supply Chain Management»: Logistics catches up with strategy//Christohee M/Logistics. The Strategic Jseus L: Chapman and Hall, 1982.P. 63-75.

⁷ С. Джеймс., Ф. Доналд., Д. Вуд ва бошқалар халқаро логистика назарияси ва амалиётининг замонавий масалаларини, логистик тизимларни таҳлил қилиш, назорат қилиш ва интеграциялаш масалаларини тадқиқ қилганлар.

МДХ мамлакатларида логистик транспорт тизимларини бошқариш муаммоларини тадқиқ қилиш масаласи В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев, А.А Иванов, Л.Б. Миротин, С.Н. Нагловский, Ю.М. Неруш, В.И. Сергеев, А.Н. Стерлингова, М.С. Фишельсон, Ю.А. Хегай⁸ каби олимлар томонидан амалга оширилган. Уларнинг илмий ишларида асосий эътибор логистиканинг эволюцияси, операцион логистик фаолиятни оптималлаштириш, етказиб беришлар занжирларини бошқаришда логистик фаолиятни асосий ечимларга интеграциялаш ва мувофиқлаштириш, етказиб беришлар занжирларига мослашиш, етказиб бериш занжирларида ахборот-коммуникация технологияларини қўллаш, автомобиль транспорти тизимини инновацион ривожлантириш, халқаро транспорт йўлакларида автомобиль транспортини бошқаришнинг логистик жиҳатларига қаратилган.

Мамлакатимизда юклар ташишни такомиллаштириш билан боғлиқ муаммолар А.М. Багдасаров, Ш.А. Бутаев, М.А. Икромов, Б.И. Камилджанов, Я.К. Карриева, М.С. Касимова, Г.М. Касимов, Б.Ю. Ходиев, Г.А. Саматов⁹ каби олимларнинг ишларида ёритилган. Уларнинг илмий ишларида логистик бошқаришнинг назарий ва услубий жиҳатларига асосий эътибор қаратилган.

Бирок, уларнинг илмий ишларида етказиб бериш занжирларини бошқаришнинг логистик аутсорсинги, ташишларнинг терминал тизимлари, самарали бошқаришни анализ ва синтез қилиш занжирларида автомобиль транспорти тизимининг ахборот-маълумот базалари етарли даражада тадқиқ қилинмаган. Ушбу муаммонинг етарлича ўрганилмаганлигини ҳисобга олиб, диссертацияда юк ташиш логистик бошқарувининг муаллиф нуқтаи назаридан илмий аҳамиятга эга бўлган баъзи муаммолари тадқиқ қилинган.

Диссертация мавзусининг диссертация иши бажарилаётган олий таълим муассасасининг илмий тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги. Диссертация тадқиқоти Тошкент давлат иқтисодиёт университети илмий тадқиқот ишлари режасига мувофиқ, ОТ-Ф1-155 «Ишлаб чиқаришни модернизациялаш жараёнида тузилмани такомиллаштириш ва харажатларни камайтиришнинг фундаментал (назарий) асосларини ишлаб чиқиш» фундаментал илмий тадқиқот лойиҳаси доирасида бажарилган.

Тадқиқотнинг мақсади ташқи иқтисодий фаолиятда юкларни автомобиль транспортида ташишнинг логистик бошқарувини такомиллаштириш бўйича назарий ва амалий тавсиялар ишлаб чиқишдан иборат.

Тадқиқотнинг вазифалари қуйидагилардан иборат:

халқаро логистик тизимларини такомиллаштириш ва логистика хизматларининг сифатига нисбатан асосий стандарт талабларини аниқлашдан иборат бўлган асосий ёндашувларни аниқлаш;

⁸ Хегай Ю.А. Автомобиль транспортини инновацион ривожлантириш. - Т.: «Ўзбекистон Миллий энциклопедияси» Давлат илмий нашриёти, 2011, 252 бет.

⁹ Саматов Г.А., Камилджанов Б.И., Галимова Ф.Р. Логистик бошқарув концепциялари ва моделлари. -Т.: «Fan va technology», 2015, 232 бет.; Карриева Я.К. Глобаллашув жараёнида халқаро транспорт логистик тизими фаолиятининг самарадорлиги. - Т.: Иқтисодиёт 2014, 240 бет.

халқаро ташувлар тизими логистик инфратузилмаси ривожланишининг инновацион жараён натижаларини кенг жорий қилишга асосланган асосий тенденцияларини аниқлаш;

халқаро логистик тизимларнинг замонавий инструментлари ва услубиятларидан фойдаланиш бўйича тавсиялар ишлаб чиқиш;

транспорт-логистика тизимларида логистика хизматларини амалга ошириш учун логистик провайдерларни жалб қилиш имкониятини асослаш;

юклар ташишнинг логистик бошқарувини такомиллаштириш бўйича янгиликларни танлаш, уларни баҳолаш ва компаниянинг инновацион сиёсатини жорий қилиш изчиллигини (кетма-кетлигини) танлаш услубларини асослаш;

автомобиль транспортида халқаро логистик тизимлари қуришнинг замонавий усуллари ва услубларини жорий қилиш бўйича тавсиялар ишлаб чиқиш.

Тадқиқотнинг объекти бўлиб, Ўзбекистонда юкларни халқаро ташишлар бўйича логистик хизматларни амалга оширадиган транспорт-логистика компаниялари ва уларнинг бошқарув фаолияти ҳисобланади.

Тадқиқотнинг предмети бўлиб, корхоналар ташқи иқтисодий фаолиятида логистик тизимларининг ишини такомиллаштириш, уларнинг фаолият кўрсатиши ва оптималлаштирилиши билан боғлиқ ташкилий-иқтисодий муносабатлар ҳисобланади.

Тадқиқотнинг усуллари. Диссертацияда тизимли ёндашув, статистик таҳлил қилиш, башоратлаш, эксперт баҳолаш, монографик ўрганиш, корреляцион-регрессион таҳлил, имитацион моделлаштириш, шунингдек, етказиб бериш занжирларини бошқариш услубларидан фойдаланилган.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

маҳсулот етказиб беришлар занжирининг барча поғоналарида «ноу-хау» ва ахборот технологияларининг 3PL ва 4PL провайдерлик хизматларини жорий этиш асосида логистика жараёни босқичларини интеграллаш механизми такомиллаштирилган;

логистик тизимнинг маҳсулот етказиб бериш занжирларидаги оқим жараёнлари ривожланишини прогнозлашнинг «онлайн» режимида «мижоз талабини аниқ муддатда, керакли ҳажмда ва талаб этилган сифат даражасида қондириш» модели такомиллаштирилган;

транспорт операторлари фаолияти ва хизматларини интеграл баҳолашда «инсорсинг» ва «аутсорсинг» асосида транспорт-логистика хизматларининг рационал вариантларини танлашнинг алгоритмик асоси такомиллаштирилган;

эркин иқтисодий зоналар иқтисодиётини жадал ривожлантириш суръатларига мутаносиб равишда ишлаб чиқариш корхоналари ва логистик инфратузилмалар фаолиятини мувофиқлаштиришнинг «моддий, ахборот ва молиявий оқимлар захиралари» механизми ишлаб чиқилган;

эксперт баҳолаш, имитацион моделлаштириш усуллари қўллаш орқали халқаро юкларни хусусий транспорт операторлари томонидан ташиш жараёнларини самарали бошқаришнинг «интеллектуал транспорт тизимлари» услубияти такомиллаштирилган.

Тадқиқотнинг амалий натижалари куйидагилардан иборат:

халқаро боғланишларда юкларни автомобиль транспорти билан ташиш бўйича транспорт-логистика тизимларини шакллантиришга бўлган асосий ёндашувлар аниқланган;

юкларни халқаро ташиш маршрутларини ташкил қилиш ва уларнинг фаолият кўрсатиши учун логистик аутсорсинг хизматларини амалга ошириш бўйича тавсиялар ишлаб чиқилган;

инновацияларни баҳолаш ва автотранспорт корхоналарининг транспорт жараёнига жорий қилиш алгоритми ишлаб чиқилган;

юклар ташишни амалга ошириш бўйича терминал мажмуаларини шакллантириш ва уларнинг фаолият кўрсатиши бўйича ёндашувлар таклиф этилган.

Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги қўлланилган услуб ва ёндашувларнинг мақсадга мувофиқлиги, назарий маълумотларнинг расмий манбалардан олинганлиги, илмий-амалий таклиф ва тавсияларнинг амалиётда тестдан ўтказилганлиги, ишлаб чиқилган эконометрик моделларнинг амалиётда жорий қилинганлиги ва олинган натижаларнинг давлат органлари томонидан тасдиқланганлиги билан белгиланади.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Олинган натижаларнинг илмий аҳамиятга моликлиги шундан иборатки, янгиликларни танлаш, баҳолаш ва транспорт жараёнига жорий қилиш услуби ишлаб чиқилган, у юкларни автомобиллар билан халқаро ташиш тизимларини такомиллаштириш учун шарт-шароитлар яратиш ва компания инновацион менежментининг замонавий стратегиясини ишлаб чиқиш имконини беради.

Тадқиқот натижаларининг амалий аҳамиятга моликлиги шундан иборатки, мақсадли устувор йўналишларга мувофиқ автомобиль транспорти ва коммуникацияларни ривожлантиришга йўналтирилган инновацион чоратadbирларни баҳолаш ва танлаш имконияти яратилган. Инновацион ресурслардан самарали фойдаланиш услублари, тамойиллари, мезонлари, механизмлари бўйича олинган хулоса ва назарий билимлар «Ўрта Осиё Транс» АК, «Шоштранс» ҚК, автомобиллар билан халқаро ташувчилар тизимида, шунингдек, Тошкент давлат иқтисодиёт университети, Тошкент автомобиль йўлларини лойиҳалаш, қуриш ва эксплуатацияси институти, Тошкент темир йўл муҳандислари институтида ўқув дастурлари, ўқув-услубий мажмуалар, маърузалар матни, кейс-стади, ўқув қўлланмалари ва дарсликлар тайёрлашда қўлланилиши мумкин.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Юкларни ташишнинг логистик бошқарувини такомиллаштириш бўйича олинган илмий натижалар асосида:

маҳсулот етказиб беришлар занжирининг барча поғоналарида «ноу-хау» ва ахборот технологияларининг 3PL ва 4PL провайдерлик хизматларини жорий этиш асосида логистика жараёни босқичларини интеграллаш механизмини такомиллаштириш бўйича берилган таклифлар «Ўрта Осиё Транс» акциядорлик жамияти фаолиятига жорий этилган («Ўрта Осиё Транс» акциядорлик жамиятининг 2017 йил 7 декабрдаги 01-2/875-сонли маълумотномаси). Ушбу таклифнинг «Ўрта Осиё Транс» акциядорлик жамияти фаолиятига жорий этилиши корхонага қўшимча 2600 млн. сўм фойда олиш имконини берган;

логистик тизимнинг маҳсулот етказиб беришлар занжирларидаги оқим жараёнлари ривожланишини прогнозлашнинг «онлайн» режимида «мижоз талабини аниқ муддатда, керакли ҳажм ва талаб этилган сифат даражасида қондириш»нинг такомиллаштирилган модели «Ўрта Осиё Транс» акциядорлик жамияти фаолиятига жорий этилган («Ўрта Осиё Транс» акциядорлик жамиятининг 2017 йил 7 декабрдаги 01-2/875-сонли маълумотномаси). Ушбу моделнинг амалиётга жорий этилиши «Ўрта Осиё Транс» акциядорлик жамиятида халқаро транспорт ташувларини режалаштириш жараёнини ўртача 20 % га қисқартириш имконини берган;

транспорт-логистика хизматларининг рационал вариантларини танлашнинг такомиллаштирилган алгоритми «Ўрта Осиё Транс» акциядорлик жамияти фаолиятига жорий этилган («Ўрта Осиё Транс» акциядорлик жамиятининг 2017 йил 7 декабрдаги 01-2/875-сонли маълумотномаси). Ушбу алгоритмнинг «Ўрта Осиё Транс» акциядорлик жамияти фаолиятига жорий этилиши бошқарув харажатларини 15-20 % га қисқартириш ва қўшимча 500 млн. сўм иқтисодий самара олишга имкон берган;

ишлаб чиқариш корхоналари ва логистик инфратузилмалар фаолиятини мувофиқлаштиришнинг «моддий, ахборот ва молиявий оқимлар захиралари» механизмини такомиллаштириш бўйича берилган таклифлар «Шоштранс» қўшма корхонаси фаолиятига жорий этилган («Шоштранс» қўшма корхонасининг 2017 йил 22 ноябрдаги 01-356-сонли маълумотномаси). Ушбу таклифнинг «Шоштранс» қўшма корхонаси фаолиятига жорий этилиши транспорт-экспедиторлик хизматларини 3PL даражагача кенгайтиришга имкон берган ва корхонага қўшимча 5 млрд. сўм иқтисодий самара келтирган;

эксперт баҳолаш, имитацион моделлаштириш усулларини қўллаш орқали халқаро юкларни хусусий транспорт операторлари томонидан ташиш жараёнларини самарали бошқаришнинг «интеллектуал транспорт тизимлари»нинг такомиллаштирилган услубияти «Шоштранс» қўшма корхонаси фаолиятига жорий этилган («Шоштранс» қўшма корхонасининг 2017 йил 22 ноябрдаги 01-356-сонли маълумотномаси). Ушбу таклифнинг «Шоштранс» қўшма корхонаси фаолиятига жорий этилиши бошқарув харажатларини 10-15% га камайтириш ва қўшимча 500 млн. сўм иқтисодий самара олишга имкон берган.

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Тадқиқотнинг натижалари 4 та халқаро ва 8 та республика илмий-амалий конференцияларида муҳокама қилинган. Диссертация тадқиқотининг материаллари «Ўрта Осиё Транс» акциядорлик жамияти ва «Шоштранс» қўшма корхонаси фаолиятига жорий қилинган.

Тадқиқот натижаларининг эълон қилинганлиги. Диссертация мавзуси бўйича жами 16 та илмий иш, шулардан 7 таси илмий журналларда, жумладан, 5 таси республика журналларида, 2 таси хорижий журналларда чоп этилган.

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Диссертация иши кириш, учта боб, хулоса, эълон қилинган ишлар рўйхати ва иловалардан ташкил топган. Диссертациянинг ҳажми 145 саҳифани ташкил қилади.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Диссертациянинг **кириш** қисмида тадқиқот мавзусининг долзарблиги ва зарурати асослаб берилган, унинг мақсади ва вазифалари, тадқиқотнинг предмети ва объекти тавсифланган, тадқиқотнинг республика илм-фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги, илмий янгилиги ва амалий натижалари келтирилган, олинган натижаларнинг илмий ва амалий аҳамияти очиб берилган, тадқиқот натижаларининг амалиётга жорий қилиниши, эълон қилинган ишлар руйхати ва диссертациянинг тузилиши бўйича маълумотлар келтирилган.

Диссертациянинг «**Логистик автотранспорт тизимларини бошқариш ва самарали фаолият кўрсатиш стратегиясини шакллантиришга бўлган ёндашувлар**» деб номланган биринчи бобда автотранспорт тизимини бошқариш ва инновацион жараёни бошқариш стратегиясини ишлаб чиқишга бўлган асосий илмий ва амалий ёндашувлар тадқиқ қилинган.

Иқтисодий тизимнинг тўлақонли фаолият юритиши, Ўзбекистоннинг жаҳон иқтисодиётига изчиллик билан кириб бориши, мамлакатнинг барқарор ижтимоий-иқтисодий аҳволи транспортнинг самарали ривожланишига боғлиқ бўлади.

Кейинги ўн йилликда бозор муносабатларининг мустақамланиши ва республиканинг иқтисодий тизимида содир бўлган структуравий трансформацияланишлар (ўзгаришлар) транспорт тизими ҳаёт фаолиятининг асосларини, транспорт корхоналарининг фаолият кўрсатиш тамойиллари ва транспортнинг жамоатчилик турмушидаги аҳамиятини тубдан ўзгартирди.

Бугунги кунда технологияларнинг ривожланиши юкларни автомобиль ва темир йўллар, шунингдек, денгиз ва авиация транспорти билан ташиш имконини беради. Юкларни ташиш усулини танлаш юкнинг спецификаси ва ҳажмига ҳам, уни белгиланган манзилга етказиб бериш тезлигига ҳам боғлиқ бўлади.

Замонавий логистика ва етказиб бериш занжирларини бошқариш турли соҳалар – макро ва микроиқтисодиёт, умумий, стратегик, молиявий, ишлаб чиқариш (операцион), инвестицион ва инновацион менежмент, лойиҳаларни бошқариш, таваккалчиликни бошқариш, маркетинг, сотишларни бошқариш, бошқарув ва бухгалтерия ҳисоби, ахборот тизимлари ва технологиялари, шунингдек, тизимли таҳлил қилиш, умумий бошқариш назарияси, иқтисодий кибернетика, операцияларни тадқиқ қилиш, иқтисодий-математик ва оптималлаштириш услублари ҳамда моделлари соҳаларида билимлар ва кўникмалар кенг мажмуасининг услубий фундаменти асосланади.

Назариянинг қисмлари ва саноати ривожланган мамлакатларда логистика ҳамда етказиб бериш занжирларини бошқариш соҳасида тўпланган салмоқли амалий тажрибанинг кўрсатишича, концептуал режада логистиканинг асослари услубиятларда интеграл парадигмага таяниши лозим.

Логистика ва етказиб бериш занжирларини бошқариш услубиётининг ривожланишига кўп жиҳатдан маҳсулотларнинг ҳаёт цикли ва логистик қарорлар қабул қилиш вақтининг қисқариши таъсир кўрсатган. Ҳозирги кунда вақт рақобатнинг критик омилига айланган, чунки компаниянинг бозорда

эгаллаган позицияси ва яшовчанлиги бизнеснинг ташқи муҳити ва рақобатчилар ҳаракатларининг ўзгаришига, мижозларнинг маҳсулот ва сервиснинг сифатига қўядиган талабларнинг ўзгаришига компаниянинг тезда илғаб олиши қобилиятига тўғридан-тўғри боғлиқ бўлади.

АҚШ, Германия, Буюк Британия, Нидерландия, Хитой ва бошқа қатор мамлакатларда мувофиқлаштириш функциялари, худди операцион логистиканинг бутун функционали каби, компанияларнинг шиддат билан яратилаётган етказиб беришлар занжирларини бошқариш департаментларига тобора кўпроқ даражада берилмоқда.

1-расм моддий оқимлар, шунингдек, улар билан боғланадиган ахборот оқимлари ва молиявий оқимларни бошқариш назарияси ҳамда амалиётининг ривожланиши аспектида, яъни товарлар ва хизматларни уларнинг талабларига мувофиқ охириги истеъмолчиларгача рационал етказиб бериш жараёнлари билан боғланадиган масалаларнинг бутун мажмуасини ҳал қилиш аспектида логистиканинг жаҳон эволюцияси келтирилган.

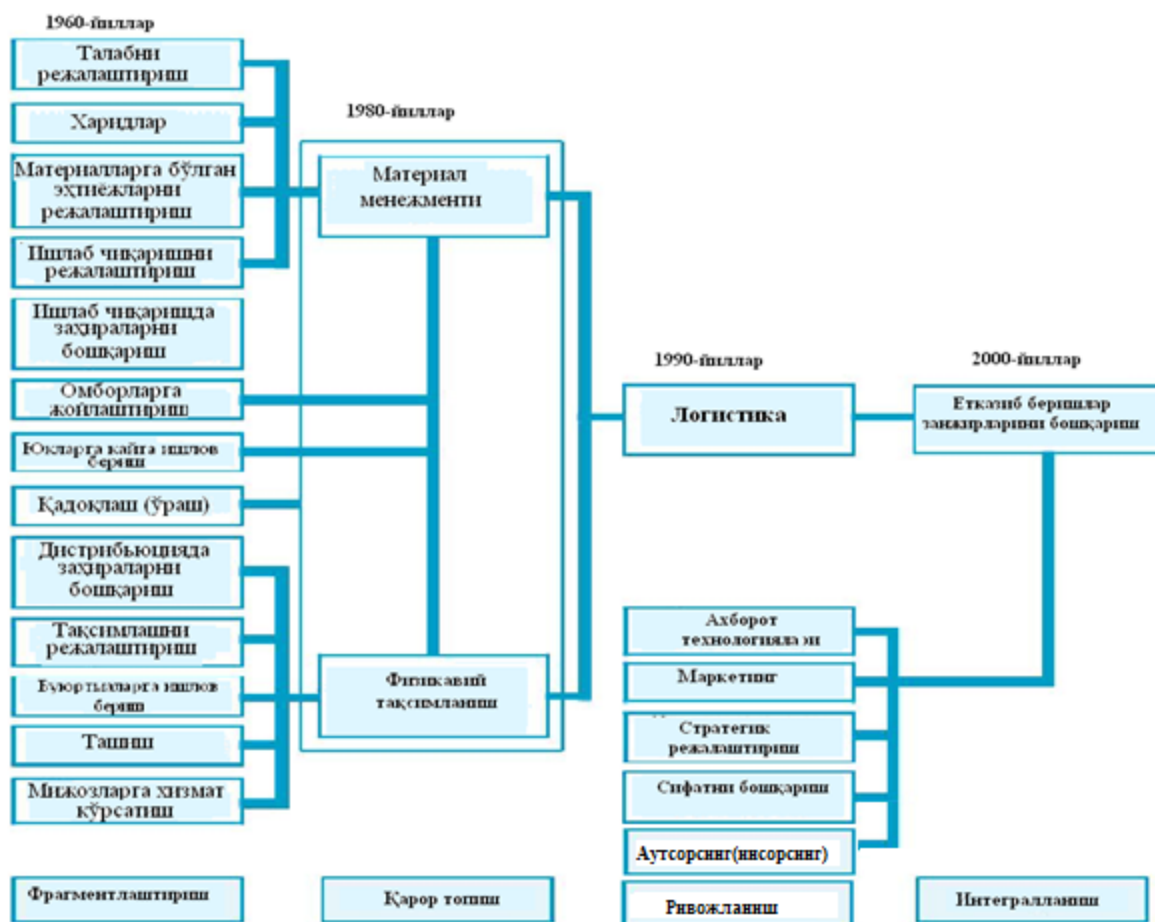
XX асрнинг охириги йилларида шу нарса равшан бўлдики, аксарият тармоқларда маҳсулот ишлаб чиқаришнинг таннархи амалда қанчалик мумкин бўлса, шунчага пасайган. Шу сабабли аксарият ғарб компаниялари учун етказиб беришлар занжирларини самарали бошқариш - уларга фойда олиш ва бозордаги улушни ошириш учун зарур бўладиган навбатдаги қадам бўлиши аниқ бўлиб қолди ¹⁰.

Энг йирик аналитик компанияларнинг (*AMR Research, Accenture Forrester Research*) маълумотларига кўра, компания етказиб беришлар занжирларини бошқариш концепциясини қўллаш туфайли баъзи бир рақобат афзалликларини қўлга киритади.

Етказиб беришлар занжирларини бошқариш бўйича амалга оширилган лойиҳалар етказиб беришлар занжирида умумий харажатларни 60% гача, захиралар даражасини 60% гача, ишлаб чиқариш ва етказиб беришлар вақтини 50% гача пасайтириш, етказиб беришлар аниқлигини 60% гача ошириш, қувватлардан фойдаланишни 20% гача яхшилаш, қийматни яратиш жараёнини оптималлаштириш ва харидлар ҳамда сотиш соҳасида транзакцион харажатларни камайтириш ҳисобига фойдани 30% гача ошириш, маҳсулот сифатини 30% гача ошириш, реакция кўрсатиш тезлиги ва етказиб беришлар занжирларининг қайишқоқлигини ошириш ҳисобига товар айланмаси ва бозордаги улушни 55% гача ошириш мумкинлигини кўрсатган. Қийматни яратиш занжирида операцион харажатларнинг етказиб беришлар занжирларига тўғри келадиган улуши 75% гачани ташкил қилиши, охириги маҳсулот нархининг 80% гачаси етказиб беришлар занжирларини қуриш босқичида қабул қилинган қарорларга боғлиқ бўлишини ҳисобга оладиган бўлсак, у ҳолда етказиб беришлар занжирларини самарали бошқаришнинг аҳамиятини ҳеч нарса билан тенглаштириб бўлмайди ¹¹.

¹⁰ Annual Conference Program (Oak Brook, IL.: Council of Logistics of management, 1998), p. 11.

¹¹ Иванов Д.А. Управление цепями поставок – Санкт-Петербург, 2009. Стр. 9-10.



1-расм. Жаҳон логистикасининг эволюцион ривожланиши¹²

Демак, логистиканинг предмети етказиб беришлар занжирларининг маҳаллий тугунларида оқимларни шакллантириш ва ҳаракатлантириш, етказиб беришлар занжирларини бошқаришнинг предмети эса миқозларнинг эҳтиёжларини мумкин қадар тўлароқ қаноатлантириш ва чексиз узоқ вақт кесимида мураккаб ишлаб чиқариш-экологик тизимларнинг барқарорлиги ҳамда уйғунлигини таъминлаш мақсадида қўшимча қиймат яратиш занжирининг узунлиги бўйлаб маҳаллий тугунлар ўртасида етказиб беришларни мувофиқлаштириш (координация) ва мувозанатлаш бўлиб ҳисобланади.

Логистиканинг илмий ёндашувлари ва амалий услубларига бўлган зарурат Ўзбекистонда бозор муносабатларига ўтишнинг бошланиши билан пайдо бўлган. Хориж тажрибаси ва логистиканинг юқорида кўриб чиқилган эволюциясининг кўрсатишича, логистиканинг конкрет назарий аппарати ва амалий инструментарийсига бўлган эҳтиёж ишлаб чиқариш кучлари, технологияларнинг ривожланишини, маълум тарихий даврда таркиб топган бозор муносабатларининг қанчалик етилганлигини белгилайдиган қатор шарт-шароитларга боғлиқ бўлган. Мамлакат бизнесида логистик ёндашувларнинг имкониятлари ва ўсиш суръатларини ҳам Ўзбекистонда бугунги кунда қарор топган ижтимоий-иқтисодий ва сиёсий вазият ҳамда иқтисодий ислохотларнинг боришидан узишган ҳолда кўриб чиқиш мумкин эмас.

¹² Таҳлиллар асосида муаллиф томонидан ишлаб чиқилган.

Ўзбекистонда логистикани жорий қилишнинг амалий жиҳатлари алоҳида компаниялар даражасида эмас, балки макроиқтисодий кўламларда амалга оша бошлаган.

2017 йилдан мамлакатимизда Ўзбекистонда эркин иқтисодий зоналар дастурлари ва лойиҳалари доирасида товар бозорлари ҳамда халқаро транспорт йўлакларининг инфратузилмасини логистик кўллаб-қувватлаш тизимини яратиш бошланган.

Мамлакатда логистиканинг бугунги кундаги аҳволига баҳо бериш билан шуни қайд қилиш мумкинки, ҳозирги кунда у тезкор ривожланиш босқичини бошдан кечирмоқда, бунда логистик компаниялар сонининг ортиши, бизнеснинг турли жабҳаларида стандарт логистик технологиялардан фойдаланиш амалиётининг тобора ўсиб бораётганлиги каби сабаблар характерли бўлади. Ғарбдаги компаниялар ҳам худди шундай оёққа туриш босқичини босиб ўтган. Принципиал фарқ шундан иборатки, ўзбек фирмалари уни хориж фирмаларига қараганда икки-уч марта тезроқ босиб ўтмоқда, табиийки, албатта, уларнинг тажрибасидан фойдаланилмоқда.

Бунда экспорт-импорт ташишларининг катта қисми амалга ошириладиган транспорт йўлаклари, авваламбор, қанча масофага чўзилганлик, етказиб бериш муддатлари, асосийси эса – ташишларнинг нархи каби турли физикавий ва иқтисодий параметрлар билан тавсифланади. Айнан шу сабабли ташқи савдо бўйича шерикларни географик жойлашув қизиқтиради. Масалан, Ўзбекистон учун экспортдаги асосий шериклар Хитой, Россия, Қозоғистон, Туркия, Афғонистон, Эрон, Қирғизистон, Тожикистон, Франция ҳисобланади, уларнинг улушига экспорт ҳажмининг 55,1 % и тўғри келади.

Диссертациянинг **«Юклар ташишда логистик автотранспорт тизимининг ривожланиши ва уни бошқаришнинг самарадорлигини баҳолаш»** деб номланган иккинчи боби юклар ташишда логистик тизимнинг фаолият кўрсатиш ва бошқариш кўрсаткичларини шакллантириш ва таҳлил қилиш, логистик таркибининг ташқи савдо операцияларини бошқаришнинг самарадорлигига таъсирини тадқиқ қилиш, логистика марказларида терминалли ташишлар тизимини танлашнинг самарадорлигини таҳлил қилишга бағишланган.

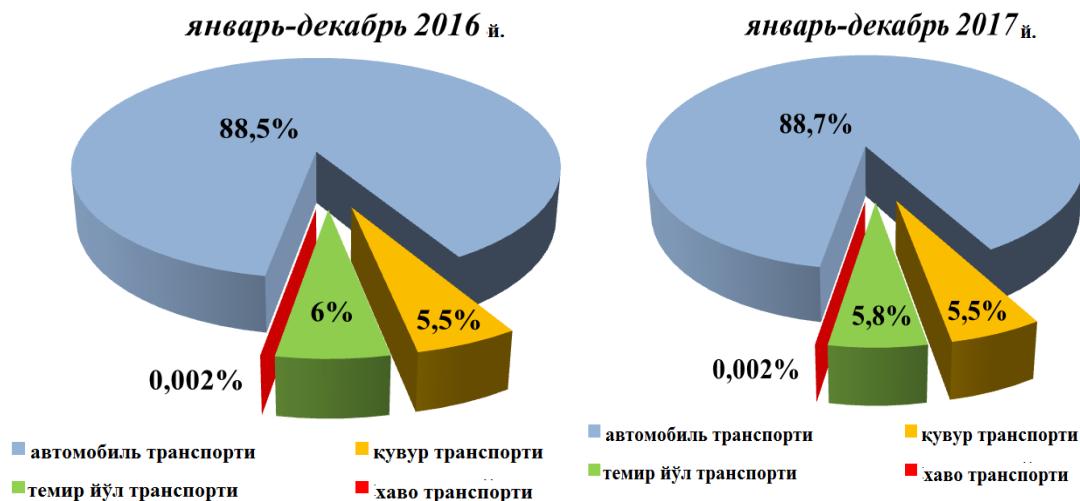
Ўзбекистон Республикасида 2017 йилнинг январь-декабрь ойларида барча транспорт турлари билан 1174,0 млн. т. юк ташилган, бу 2016 йилнинг шу давридагига нисбатан 103,7 % ни ташкил қилади. Шу билан бирга, юк айланмаси 66,9 млрд. т/км. ни ташкил қилган, бу 2016 йилнинг шу давридагига нисбатан 2,5 % га кўп.

Юклар ташишнинг умумий ҳажмида энг катта улуш автомобиль транспортига тегишли – 88,7 %, транспортнинг бошқа турлари билан ташишнинг улуши 11,3 % га тўғри келади (2-расм).

Юклар ташишнинг бу тури миллий иқтисодиётнинг чакана савдо ва кичик бизнес каби соҳаларида ҳал қилувчи роль ўйнайди. Юкларни автомобиллар билан ташиш миллий даражада ҳам, халқаро даражада ҳам муҳим аҳамият касб этади. Бундай ташишлар халқаро боғланишларда тобора катта аҳамиятга эга

бўлиб бормоқда. Бу мамлакат иқтисодиёти ва инфратузилмасига ўзининг ижобий таъсирини ўтказмасдан қолмайди.

Юк айланмасининг умумий ҳажмида қувур тармоқли транспортнинг улушига – 45,1 %, автомобиль транспортининг улушига – 20,4 %, темир йўл транспортининг улушига – 34,3 % тўғри келади.



2-расм. Республикада 2016-2017 йилларда юклар ташишнинг транспорт турлари бўйича тақсимланиши¹³

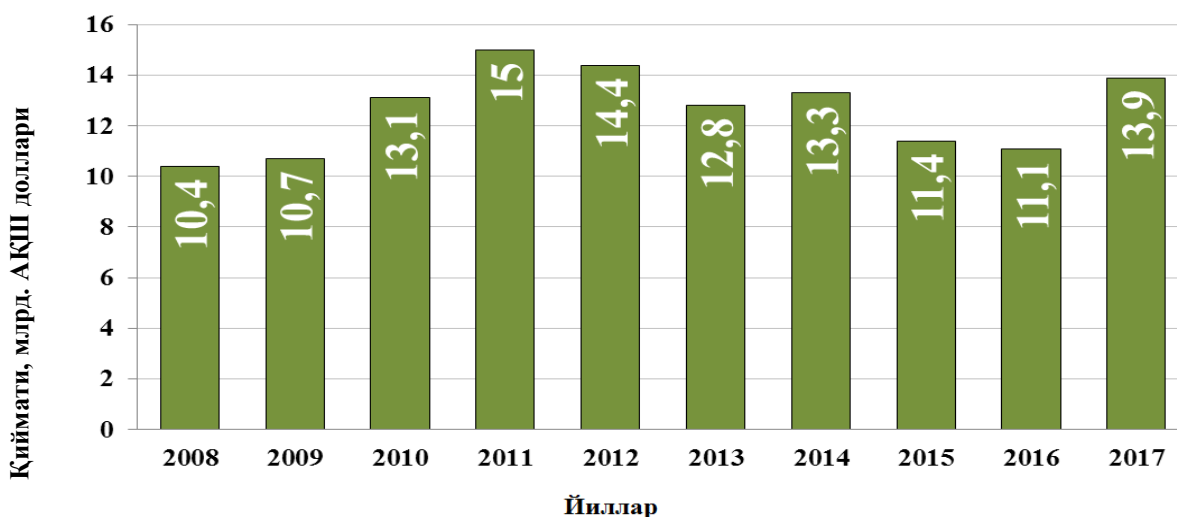
Автомобиль транспорти билан 1040,9 млн. т. юк ташилган, бу 2016 йилнинг январь-декабрь ойлари давридагига қараганда 3,8 % га кўп. Автомобиль транспортида юк айланмаси 2,5 % га ошиб, 13,6 млрд. т/км. ни ташкил қилган.

Транспортнинг барча турларида юклар ташиш ҳажми ошганлиги туфайли ялпи ички маҳсулотнинг умумий ўсиши ҳам ошган. Бунда ўсишга хизмат кўрсатиш сфераси энг катта ҳисса қўшган, бу сферанинг асосий тоифаларидан бири бўлиб ҳисобланадиган юкларни ташиш ва сақлаш ўзи кўрсаткичларини 2016 йилга қараганда 8,9% га оширган ва ЯИМнинг структурасида 11% улушга эга бўлган.

Юклар ташишнинг бундай катта ҳажми кўп жиҳатдан Ўзбекистон томонидан экспорт қилинадиган маҳсулот ва хизматлар ҳажмининг ортиши билан боғлиқ, бунда умумий хизматлар ҳажмидан 72 % ини айнан транспорт хизматлари, жумладан, 50% дан ортиғини темир йўл ва хаво транспорти билан кўрсатиладиган хизматлар ташкил қилади (3-расм).

Халқаро ташишларни амалга оширадиган миллий ташувчилар орасида Ўзбекистон Республикаси Автомобиллар билан халқаро ташувчилар ассоциациясига аъзо бўлган компаниялар асосий рақобатчилар ҳисобланади. Буларга, жумладан, «Bunyod» МЧЖ; «Falcon Trans Logistic» МЧЖ; «Mercator Trans» МЧЖ хориж корхонаси; «Safari Trans» МЧЖ; «Bel Trans Aziya» МЧЖ; «Nurbek Cargo Trans» МЧЖ; «Sergorus UZ» МЧЖ қўшма корхонаси; «Yasin Trans Service» МЧЖ; «OMEGA LOGISTIK» МЧЖ; «ULFAT GLOBAL TRANS» МЧЖ; «ARTUS» МЧЖ ва бошқа миллий ташувчилар киради.

¹³ Статистик маълумотлар асосида муаллиф томонидан тайёрланди.



3-расм. Ўзбекистонда экспорт ҳажмининг йиллар бўйича ўзгариш диаграммаси¹⁴

Экспорт-импорт ва транзит юклар ташиш ҳамда транспорт хизматлари кўрсатишга энг йирик буюртмачилар қуйидаги компаниялар ҳисобланади: «Med standard glass» МЧЖ (Ўзбекистон); «Somat AD» (Болгария) - «Willi betz»нинг (Германия) шўба корхонаси ҳисобланади; «Beijing Dong Weihongda International Freight Transportation Agent Limited Company» (Хитой Халқ Республикаси); «Orion Trade and Logistic» (Буюк Британия); «Узэлектроаппарат – Электроцит» ҳиссадорлик жамияти қўшма корхонаси (Ўзбекистон); «Устюрт ГХК дирекцияси» унитар корхонаси; «Оби ҳаёт - injiniring» МЧЖ (Ўзбекистон); экспорт-импорт фаолияти билан шуғулланадиган бошқа турли компаниялар.

«Ўрта Осиё Транс» АК қуйидаги компаниялар билан шерикчилик, агентлик келишувларига эга:

«HG Uluslar Arasi Nakliyat Ic Ve Dis Tic. Ltd. Sti.» (Туркия);

«DELTA BAR Int'l transport Co.» (Эрон);

«Вест Лайн» (Россия).

Юқорида кўрсатилган компаниялар «Ўрта Осиё Транс» АКга Туркия, Эрон ва Россиядан орқага юк олишни тезкор таъминлашга кўмаклашади.

«Ўрта Осиё Транс» АКнинг бошқа ташувчиларга қараганда асосий афзаллиги автотранспорт воситаларининг зарур сони билан барқарор ва оператив таъминлаш имконияти бўлиб ҳисобланади.

Ўзбекистонда таркиб топган, автотранспорт паркида 3-5 та автомобиль бўлган хусусий ташувчилар томонидан юкларнинг ташилиши хулоса ва тавсиялар бериш учун статистик материалларни қидириш, ишлов беришни қийинлаштиради.

Транспорт компаниялари фаолиятининг диссертация ишида бажарилган ва умумлаштирилган техник-иқтисодий кўрсаткичлари қуйидагиларни гуруҳлаштириш имконини берган:

ресурс кўрсаткичлари;

вақт омили бўйича фаолият кўрсатиш кўрсаткичлари;

¹⁴ Муаллиф томонидан ишлаб чиқилган.

самарадорлик кўрсаткичлари.

Кўрсаткичларнинг функционал ўзаро боғланиши уларнинг натижавий кўрсаткичларга таъсирини аниқлаш имконини берган (1-жадвал).

1-жадвал

«Ўрта Осиё Транс» АКнинг жамланма техник-эксплатацион кўрсаткичлари (таркибий бўлинмаларни ҳисобга олиб)¹⁵

№	Кўрсаткичлар	Ўлчов бирлиги	Шу жумладан, йиллар бўйича				2018 й. 2015 й. %
			2015	2016	2017	2018	
1	Автомашиналарнинг ўртacha сони	дона	171	175	190	128	74,8
2	Ўртacha юк кўтарувчанлик	тн	24	24	24	24	100
3	Умумий юк кўтарувчанлик	тн	4104	4189,0	4560	3064	74,6
4	Паркдан фойдаланиш коэффициенти	кф	0,70	0,56	0,70	0,70	100
5	Йўл босишдан фойдаланиш коэффициенти	кф	0,56	0,47	0,56	0,56	100
6	Тоннаждан фойдаланиш коэффициенти	соат	0,7	0,88	0,70	0,70	100
7	Иш кунининг режими	км	10	9,0	10	10	100
8	Ўртacha ташиш масофаси	соат	315	96,3	246	246	78,9
9	Юклаш-тушириш остида туриш	соат	25,0	16,4	25	25	100
10	Суткалик ўртacha йўл босиш	км	130	100,0	130	130	100
11	Техник тезлик	км	50	50,2	50	50	100
12	Ташишлар ҳажми	минг т	150	254,7	168	112	74,6
13	Юк айланмаси	минг т.км	47300	24523,1	41317	27485	58,1
14	Хўжаликдаги машина-кунлар	кунлар	43947	44159,0	48260	32104	73,5
15	Ишдаги машина-кунлар	кунлар	30763	24595,0	33782	22473	73,5
16	Туриб қолишдаги машина-кунлар	машина-кунлар	10415	20942,0	11438	7609	73,5
17	Наряддаги соатлар	минг соат	308	221,5	338	225	73,05
18	Ҳаракатланган соатлар	минг соат	104	48,9	88	58	55,7
19	Туриб қолинган соатлар	минг соат	204	172,6	250	166	81,3
20	Умумий босиб ўтилган йўл	минг км	5200	2459,2	4392	2921	56,1
21	Юк билан босиб ўтилган йўл	минг км	2912	1160,9	2459	1636	56,1
22	Юк билан қатнашлар сони	минг қатнаш	10	10,5	10	6,7	67
23	Техник тайёрлик коэффициенти	кф	0,76	0,526	0,763	0,763	100
24	1 машина-кунга унумдорлик	минг сўм	335,5	381,9	320,6	475,4	14,6
25	Ташишлардан олинган даромад	млн. сўм	10320	9392,5	10831	10684,3	103,5

¹⁵ «Ўрта Осиё Транс» АКнинг маълумотлари асосида муаллиф томонидан тузилган.

Терминалли технологиядан турли компания ва корхоналар фойдаланади. Терминаллар орқали турли-туман юклар ташилади. Терминалларнинг сони ва қуввати компаниялар мавқеининг энг муҳим кўрсаткичи, унинг юқори сервис имкониятларининг аломати бўлиб ҳисобланади.

Терминалли технология ташишларни ташкил қилиш ва бошқариш шакллари, автомобиллар паркиннг ўлчамлари ҳамда структурасини белгилайди, автомобилларнинг ҳаракатланувчи таркибларини ишлаб чиқарадиган фирмаларга техник талаблар кўяди. Юк автотранспорт терминаллари Ғарб мамлакатларида пайдо бўлиши биланоқ оралиқ омборлар, қатор тармоқлар учун таъминот базалари функцияларини бажара бошлаган.

Терминалли тизимда функциялар учта ташкилий ва технологик жиҳатдан мустақил (бирок ўзаро аниқ мувофиқлаштирилган) жараёнларга ёки кичкина тизимчаларга ажратилади: юкларни терминалга олиб кириш ва уларни терминалдан тарқатиш; терминалда юкларга қайта ишлов бериш; юкларни линияли (терминаллараро) ташиш.

Юкларни автомобиллар билан терминаллар орқали ташиш ривожланган бозор иқтисодиётига эга бўлган мамлакатларда ўтган асрнинг 30-йилларида пайдо бўлган.

Терминалли тизимни юк автостанциялари тизимидан ажратиб турадиган энг муҳим хусусиятлар қуйидагилар ҳисобланади:

доимий графиклар бўйича терминаллараро ташишнинг юқори даражаси (барча жўнатмаларнинг 60-80% игача);

ташишларни марказлашган оператив бошқариш.

Маълумки, Ўзбекистонда кўплаб мева-сабзавотлар етиштирилади, уларни ўз вақтида истеъмолчиларга етказиб бериш лозим. Бунда, шуни алоҳида қайд қилиш лозимки, етказиб беришда етказиб бериладиган маҳсулотнинг янги узилганлиги, сифати ва ҳажми тўлиқ сақланиши лозим.

Бунга йиғиш-тақсимлаш терминаллари ёрдам беради, уларни Тошкент шаҳрига кираверишда жойлаштириш мақсадга мувофиқ. Уларни оптимал жойлаштириш ва супермаркетлар тармоғига бириктириш, супермаркетлар буюртмаларини бажариш маҳсулот сифати, миқдорлар эҳтиёжларини ассортимент бўйича тўлароқ қаноатлантириш, уларни ўз вақтида етказиб бериш муаммосини ҳал қилади.

Тошкент вилояти бўйича 2011-2016 йилларда жами 22,5 минг т. мева-сабзавот маҳсулотларини сақлаш учун мўлжалланган совутиш камералари қурилган ва реконструкция қилинган.

Мева-сабзавот маҳсулотларини сақлаш учун совутиш камераларидан фойдаланиш логистикани агробизнесга жорий қилиш тамойилларининг биринчи босқичидир. Юқорида айтиб ўтилганидек, йиғиш-тақсимлаш терминалларини яратиш барча манфаатдор шерикларни битта логистик занжирга туташтиради.

Диссертациянинг «**Юклар ташишда инновацион жараёнларни логистик бошқариш стратегиясини ишлаб чиқиш ва такомиллаштириш**» деб номланган учинчи бобида юклар ташишда инновацияларни танлаш ва бошқариш, терминалли структураларда логистик хизматлар провайдерини

танлаш услубиётини такомиллаштириш, инновацион натижаларни транспорт корхоналарининг фаолиятига жорий қилишни бошқариш услубиёти ва алгоритми ишлаб чиқилган юклар ташишда логистик бошқарувнинг самарадорлигини ахборот тизимлари базасида баҳолаш амалга оширилган.

Замонавий шароитда янгиликларни инновацион жараёнга киритиш учун транспорт компаниясининг инновацион ривожланиш сиёсатини ўзгартириш керак бўлади. Иқтисодий соҳасида алоқаларни ривожлантириш ва стратегик ҳамда инновацион менежментнинг ўзаро ҳаракатларини ривожлантириш учун маълум ташқи олд йўлланма ва ички йўналтирилиш мавжуд.

Менежментнинг мазкур иккита типини интеграциялаш механизми янги технологияларни хўжалик айланмасига самарали жалб қилиш услубиётининг концептуал асоси бўлиши мумкин.

Инновацион лойиҳалаш услубиётининг ривожланиши компания бўлинмаларининг фаолиятини мос келувчи даражага олиб чиқиш ва бошқа узоқ муддатли режалар билан динамик мувофиқликни ўрнатиш имконини беради. Бундай стратегияни шакллантириш учун илмий-амалий ишланмаларнинг инновацион натижаларини автотранспорт корхоналарининг фаолиятига жорий қилишни бошқариш учун тегишли услубиёт ва алгоритмни ишлаб чиқиш зарур.

Шуни таъкидлаш лозимки, хўжалик юритувчи субъектларнинг кенг технологик ривожланиш йўлидаги асосий тўсиқ молиявий ресурсларнинг йўқлиги эмас, балки компанияларнинг ўзларида инновацион менежмент сифатининг йўқлиги ҳисобланади. Инновацияни ишлаб чиқиш ва жорий қилишдан олдин вазиятлар ва бу ҳаракатларни ташкил қилиш муаммоларини таҳлил қилиш зарур бўлади.

Инновацион ривожланиш стратегиясини шакллантириш жараёни генерацияланадиган янги технологиялар ёки яхшилайдиган технологиялар ва хизматларнинг тури ҳамда кўламларини ҳисобга олиш билан курилади.

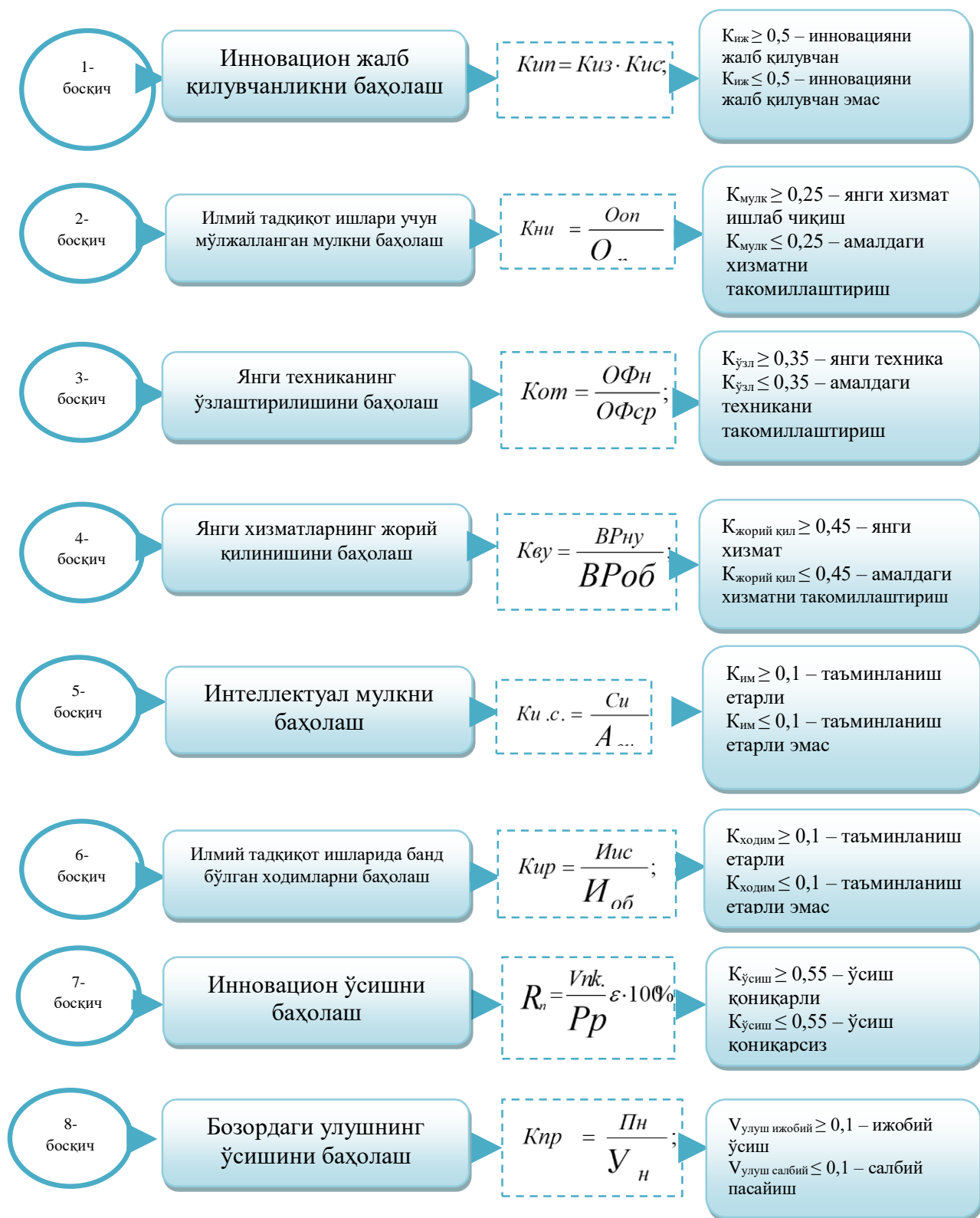
Компаниянинг инновацион фаоллигини баҳолашни ҳисоблаш ва олинган коэффицентларнинг қийматларини ўрнатилган базавий катталиклар билан солиштириш кўринишида ўтказиш мумкин.

Ишлаб чиқилган услубиёт транспорт компаниялари ва фирмаларда инновацион жараёнларни амалга оширишни бошқариш учун мослаштирилган бўлади, яъни уни жорий қилишда транспорт жараёнининг элементлари ва тузилишини ҳисобга олиш зарур.

Бугунги кунда транспорт хизматлари бозори турли мулкчилик шакллари ва турли ресурс ҳамда меҳнат потенциалига эга бўлган компаниялар ва фирмалар кўплиги билан тақдим қилинган. Бу бозорда «йўқолиб қолмаслик», иқтисодий ўсишнинг ички имкониятларини қидириб топиш учун транспорт фирмалари ва компанияларнинг илмий-амалий ишланмалари инновацион чора-тадбирлар кўринишида ифодаланиши лозим.

Юқорида қайд қилиб ўтилганидек, компаниялар ўз ривожланиш стратегиясини ишлаб чиқишда инновацион ғоялар танлашни амалга оширади. Бу жараённинг якуни бугунги кунда мавжуд бўлган ва мумкин бўлган инновациялар турлари бўлиб ҳисобланади.

Тақдим қилинган гуруҳлаштиришдан келиб чиқиш билан илмий-тадқиқот ишларининг инновацион натижаларини компаниянинг стратегиясига жорий қилишни бошқариш алгоритми қуйидагича тақдим қилиниши мумкин (4-расм).



4-расм. Илмий-амалий ишланмаларнинг инновацион натижаларини транспорт корхоналарининг фаолиятига жорий қилишни бошқариш алгоритми схемаси¹⁶.

¹⁶ Муаллиф томонидан ишлаб чиқилган.

Муаллиф томонидан ишлаб чиқилган услубиёт инновацион ғояларни тўғри танлаб олиш ва автотранспорт компаниясини инновацион ривожлантириш стратегиясини ишлаб чиқиш учун база бўлиб ҳисобланадиган оқилона ва замонавий бошқарув қарорларини қабул қилишга кўмаклашади.

Жаҳон бозорининг умумий ривожланиш тенденцияси қуйидагича: йирик товар ишлаб чиқарувчилар ва хизмат кўрсатувчилар ўз кучлари ҳамда маблағларини тобора кўпроқ асосий профиль фаолиятига концентрациялашга интиладилар. Профилли бўлмаган функцияларни бажариш учун корхоналар филиаллари яратилиши мумкин, бироқ кўпинча бу функциялар аутсорсингга берилади. Бу тўлиқ даражада логистик сервисга ҳам тегишли бўлади. Масалан, биргина АКШда логистик хизматлар сферасида 40 млрд. доллар атрофида маблағ айланади.

Ўзбекистонда ҳам мажмуавий логистик хизматлар кўрсатадиган корхоналар – логистик воситачиларнинг (провайдерларнинг) сони ошмоқда. Логистик провайдерлар, яъни логистик хизматлар провайдерлари логистика сферасида хизматлар кўрсатишни амалга оширадиган, алоҳида операция ёки мажмуавий логистик функцияларни (омборларга жойлаштириш, ташиш, буюртмаларни бошқариш, тақсимлаш ва бошқалар) бажарадиган, шунингдек, мижоз – корхонанинг логистик занжирларини интеграллашган бошқаришни амалга оширадиган тижорат ташкилотларидир.

Турли провайдерларнинг даражаси хизматлар спектри бўйича ҳам, технологик даража бўйича ҳам фарқ қилади. Логистик фаолиятнинг Ғарб давлатларида қабул қилинган ва ривожланаётган таснифига кўра, бугунги кунда логистик сервиснинг 5 та даражаси ажратилади (PL- Party Logistics).

Муаллиф ҳисоб-китобларининг кўрсатишича, малакали логистик провайдернинг технологияларини мижознинг фаолиятига интеграциялаш, умумий ахборот кенглигини шакллантириш корхонанинг операцион харажатларини 15%га, моддий ресурсларни 30%га қисқартиришга қодир бўлади.

Ўзбек компаниялари ривожланиши турли суръатлар билан амалга ошаётганлиги сабабли улар провайдерларнинг хизматларига бўлган эҳтиёжи ҳозирги кунда алоҳида операцияларни амалга оширишда ифодаланмоқда. Бунинг учун берилган хизматлар бозорида зарур йўлланмалар мавжуд.

Транспорт ва логистика хизматлари халқаро бозорда ўсиб бораётган рақобатни ҳисобга олиш билан юкларни халқаро ташишларда амалга оширадиган транспорт компаниялари учун мажбурий тартибда ISO 9001:2008 бўйича сертификатлаштиришдан ўтиш тавсия қилинади, чунки бу стандартга мувофиқлик тизим ҳамда бошқариш ташкил қилинишининг рационаллиги ва самарадорлигини белгилайди.

Диссертацияда ишлаб чиқилган услубият тўғри танлов ва оптимал натижага эришиш имконини беради. Уни бир нечта қадамлар кўринишида тақдим қилиш мумкин.

- 1-қадам – зарурий логистик хизматлар рўйхатини ажратиш;
- 2-қадам – хизматларнинг аутсорсинги зарурлигини асослаш;
- 3-қадам – логистик воситачиларни қидириш;
- 4-қадам – танланган логистик воситачиларни таҳлил қилиш.

Шунингдек, келишувли танлаш услуги таклиф қилинган.

Масаланинг қўйилиши:

X-мумкин бўлган вариантлар (провайдерлар):

$$X = \{x_1, 2, \dots, x_i, \dots, x_n\};$$

Y-баҳолаш критерийлари:

$$Y = \{Y_1, Y_2, \dots, Y_j, \dots, Y_n\};$$

M_{ij} - етказиб бериш i -вариантининг j -параметр талабларига мувофиқлик даражасини акс эттирувчи тоқ нисбат:

$$(m_{ij} \in [0, 1]); i=1, \dots, n; j=1, \dots, m$$

$$R = \{m_{ij} / i=1, \dots, n; j=1, \dots, m$$

X кўпликдан энг яхши x вариантни танлаш талаб қилинади:

$$X^* = \text{opt} (l, y, r, m);$$

M-масалани ечишнинг фойдаланиладиган модели.

5-қадам – шартномани имзолаш;

6-қадам – провайдерлар билан ишлаш натижаларини баҳолаш.

Диссертацияда турли даражадаги логистик провайдерлар томонидан бажарилиши мумкин бўлган халқаро маршрутни ҳисоблаш келтирилган (2-жадвал).

2-жадвал

Логистик провайдерлар томонидан бажариладиган асосий операция ва хизматларни ҳисоблашга мисол¹⁷.

Бошланғич маълумотлар	
Маршрутнинг узунлиги- L_1 , км; Юклаш-тушириш ишларида туриш вақти- $t_{ППР1}$, $t_{ППР2}$, соат; Юкни ташишга кетадиган вақт - t_1 соат; Юкни жўнатувчи- ЮЖ; Юкни қабул қилиб олувчи – ЮҚ; Юкнинг тавсифи: Ташиладиган юкнинг оғирлиги - m_g т.; Юкнинг қиймати - C_g , сўм; Автомобилнинг юк кўтарувчанлиги – Q_a , т.; Маршрутнинг ҳар бир босқичида транспорт ишининг ҳажми – $Q_{Пi}$, т.км.; Даромад, маршрутнинг i -босқичида транспорт ишини бажариш учун олинган пуллар – $D_{Пi}$, сўм; Юкни «эшикдан-эшиккача ташиш харажатлари», $Z_{обш}$ сўм;	
Транспорт ишининг ҳажмини ҳисоблаш	$Q_{П1} = m \cdot L_1 = 24 \cdot 780 = 18720 \text{ т.км.}$
Жўнатиш пунктида юклаш-тушириш (қайта юклаш) ишлари харажатларининг катталигини ҳисоблаш	$Z_{ППР1} = m_g \cdot Ц_{ППР1}, = 24 \cdot 14000 = 336000 \text{ сўм}$
Автомобиль участкасида ресурс харажатларининг катталигини ҳисоблаш	$Q_{T1} = R_{мон1}^{авто} \cdot L_1 = 34 \cdot 780 = 26520/100 = 265,2 \text{ л}$
Зарур ёқилғи миқдорининг қийматини ҳисоблаш	$Z_{T1} = Q_{T1} \cdot Ц_{T1} = 265,2 \cdot 2645 = 701454 \text{ сўм}$
Юкни юк жўнатувчининг омборида сақлаш харажатларини ҳисоблаш	$Z_{xp1} = m_g \cdot Ц_{xp1} \cdot t_{xp1} \cdot 10^3 (*) = 24 \cdot 50 \cdot 5 \cdot 10^3 = 6000000 \text{ сўм}$
Қабул қилиш пунктида юклаш-тушириш (қайта юклаш) ишлари	$Z_{ППР2} = m_g \cdot Ц_{ППР2}, = 24 \cdot 18000 = 432000 \text{ сўм}$

¹⁷ Муаллиф томонидан тузилган.

харажатларининг катталигини ҳисоблаш	
Маршрутнинг таннархини ҳисоблаш	$C_m = \frac{\sum_{i=1}^1 Z_{Ti} + \sum_{i=1}^2 Z_{PPPi} + \sum_{i=1}^1 Z_{Xpi}}{\sum_{i=1}^3 Q_i} = \frac{Z_{T1} + (Z_{PPP1} + Z_{PPP2}) + Z_{Xp1}}{Q_1}$ $= = (701454 + (432000 + 336000) + 6000000)/18720 = 400 \text{ сўм/ткм}$
Танланган маршрутнинг рентабеллигини ҳисоблаш	$P = \frac{\Pi_{TLC}}{Z_{T1} + (Z_{PPP1} + Z_{PPP2}) + Z_{Xp1}} = 2,7$
Юкни етказиб беришнинг йиғинди вақти ва маршрутнинг узунлигини ҳисоблаш	$T_m = t_1 + t_{PPP1} + t_{PPP2} + t_{Xp1},$ $t_1 = \frac{L_1}{V_{автo1}}, \quad t_{PPP} = \frac{m_g}{p_q}, \quad t_1 = \frac{780}{60} = 13 \text{ соат}$ $T_m = 13 + 2 + 2,5 + 120 = 137,5 \text{ соат}$ $t_{PPP1} = \frac{24}{12} = 2 \quad t_{PPP2} = \frac{24}{9,6} = 2,5$

Бугунги кунда Ўзбекистоннинг транспорт-логистика бозорида ишлаётган логистик провайдерларнинг асосий даражаси - 3PL даражадаги компания-аутсорсерлар ҳисобланади. Булар – барча зарур операцияларни бажариш билан юкни жўнатувчидан қабул қилиб олувчигача етказиб бериш бўйича мажмуавий хизматларни тақдим қиладиган ташкилотлар.

Логистик воситачи билан ҳамкорлик қилиш корхоналарга операцион логистик харажатларни қисқартириш, логистик тизим фаолият кўрсатиш самарадорлигини ошириш ва юк таркибида маҳсулотнинг таннархини пасайтириш ҳисобига рақобат афзалликларини қўлга киритиш имконини беради.

ХУЛОСА

Юкларни ташишнинг логистик бошқарувини такомиллаштириш бўйича ўтказилган тадқиқот натижасида қуйидаги хулосаларга келинди:

1. Юк ташишни ташкиллаштиришда халқаро логистик тизимларни

шакллантиришга бўлган тажрибаларни, уларнинг моҳиятидан келиб чиққан ҳолда, мамлакатимизда логистика тизимларини доимий такомиллаштириш ва логистика хизматлари сифатига бўлган талабларни халқаро юк ташиш стандартларига мутаносиблаштиришни тизимли равишда такомиллаштириш лозим.

2. Автомобиль йўл-транспорт тизимини инвестицион дастурини шакллантиришда дастурий мақсадли ёндашувни кучайтириш, рақобат муҳитини чуқурлаштириш мақсадга мувофиқ. Иқтисодийнинг ҳолати, ривожланиш кўрсаткичи ва коэффициентлари асосида юк ташишда монографик тадқиқотлар олиб боришни тизимли равишда ташкиллаштириш зарур.

3. Тадқиқот доирасида олиб борилган таҳлиллар, сўнгги йилларда транспорт хизматлари экспорт ҳажми ортиб бораётгани сабабли, халқаро транспорт йўлақлари ривожланиш истикболларига баҳо беришда ушбу кўрсаткичларни башорат қилиш кўзланган натижаларни бериши мумкин. Статистик маълумотларни таққослаштириш асосида ташқи савдо операцияларининг самарадорлигига логистик тизимнинг анъанавий таъсирларини ўрганиш услубиётлари аниқланган.

4.Эксперт баҳолаш услубидан фойдаланиш асосида юк ташишда инновацион логистик ғояни танлаш ва баҳолаш услубиётларини ишлаб чиқиш ҳамда уни амалиётга тадбиқ этиш, инновацион товарлар, ишлар, хизматларни ишлаб чиқарувчи корхона ва ташкилотларнинг фаолиятида интеллектуал мулк тизимини шакллантириш лозим.

5.Корреляцион-регрессион услубиятдан фойдаланиб халқаро транспорт тизимини ривожлантиришга жалб этиладиган инвестицион қўйилмалар миқдори ва йўналишлари ҳамда логистик хизматлар динамикасининг ўзгариш қонуниятларини ўрганиш орқали юк ташишда логистикани бошқарув қарорларининг сифатини оширишда халқаро ISO стандартларини республикамиз шароитига мослаштириш йўналишларини ишлаб чиқиш муҳим аҳамиятга эга.

6.Логистик провайдерлар ишида замонавий тенденция ҳамда уларнинг транспорт-логистика хизматларини амалга оширишдаги даражасини аниқлаш усулларини яратиш, шу орқали транспорт хизматларини ташкил этишда экспорт ҳажми учун зарур бўлган автомобиль транспорти воситалари сонини аниқлаш ва соҳага жалб этилиши зарур бўлган инвестиция миқдорини аниқлаш имкониятини беради.

7.Провайдерлар томонидан бажариладиган асосий операция ва хизматларни ҳисоблаш услубиятининг вариантларини яратишни йўлга қўйиш керак.

8.Юк ташувчи корхоналар фаолияти иқтисодий ўсишининг асосий тенденциялари, истиқбол ва имкониятларини доимий тарзда аниқлаб бориш тадбирларини йўлга қўйиш лозим.

9.Ўзбекистон ЭИЗларига қатор имтиёзлар тақдим қилиниши ушбу зоналар ҳудудида ишлаб чиқариш тармоқлари яратилишини инвестициялаш учун имкон берадиган ўта салмоқли омил ҳисобланади. Юкларни эркин иқтисодий зоналарга ташишда терминал тизимларини ривожлантиришнинг асосий тенденциялари, технология ва истиқболларини аниқлашнинг устувор йўналишларини белгилаб олиш лозим.

10.Юк ташишдаги инновацион ғоялар тендерини ўтказиш, баҳолаш ва транспорт компанияларининг иш амалиётига жорий қилиш бўйича асосий тенденция ва тавсиялар ишлаб чиқишни йўлга қўйиш, унда инвесторларни жалб қилиш ва уларга банк ставкасидан кам бўлмаган даромад ставкаларини таклиф қилиш даркор.

11.Юклар ташишни логистик бошқаришни компаниянинг инновацион потенциалини баҳолаш йўли билан такомиллаштириш механизминини ишлаб чиқиш, йўл тизими лойиҳасини самарали бошқариш механизминини амалга ошириш масаласи ечимларини топиш муайян халқаро йўналиш учун харажатлар таркибини таҳлил қилиш ва инвестицияларнинг самарадорлик кўрсаткичларини аниқлаш тавсия қилинади.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.27.06.2017.1.16.01 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ
УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ТАШКЕНТСКОМ
ГОСУДАРСТВЕННОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

**ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ**

КАМАЛОВА ЭЛЬВИРА АБДУСАТТАРОВНА

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ
ПЕРЕВОЗКАМИ ГРУЗОВ**

08.00.13 – Менеджмент (экономические науки)

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам

Ташкент-2019

Тема диссертации доктора философии (PhD) зарегистрирована Высшей аттестационной комиссией при Кабинете Министров Республики Узбекистан, за №В2017.1.PhD/Iqt62.

Диссертация выполнена в Ташкентском государственном экономическом университете.

Автореферат диссертации на трёх языках (русском, узбекском и английском (резюме)) размещён на веб-странице Научного совета (www.tdiu.uz) и Информационно-образовательном портале «Ziynet» (www.ziynet.uz).

Научный руководитель: **Карриева Якутхон Каримовна**
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты: **Икрамов Мурат Акрамович**
доктор экономических наук, профессор

Суюнов Дилмурод Холмуродович
доктор экономических наук, доцент

Ведущая организация: **Ташкентский институт по проектированию, строительства и эксплуатации автомобильных дорог**

Защита диссертации состоится «__» _____ 2019 года в ____ ч. на заседании Научного совета DSc.27.06.2017.I.16.01 по присуждению ученой степени при Ташкентском государственном экономическом университете Адрес: 100003, город Ташкент, улица Ислома Каримова, 49. Тел.: (+99871) 239-28-72, факс: (+99871) 232-01-49, e-mail: tdiu@tdiu.uz.

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского государственного экономического университета (регистрационный номер №__). Адрес: 100003, город Ташкент, улица Ислома Каримова, 49. Тел.: (+99871) 239-28-72, факс: (+99871) 232-01-49, e-mail: tdiu@tdiu.uz.

Автореферат диссертации разослан «__» _____ 2019 года.

(протокол реестра №__ от «__» _____ 2019 года).

Б.Ю. Ходиев

Председатель Научного совета по присуждению ученых степеней, д.э.н., профессор

А.Н. Самадов

Ученый секретарь Научного совета по присуждению ученых степеней, к.э.н., доцент

М.А. Махкамova

Председатель научного семинара при Научном совете по присуждению ученых степеней, д.э.н., профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и востребованность темы диссертации. Постоянный рост конкуренции в системе мирового транспорта, усиление возможности взаимозаменяемости различных видов транспорта, развитие интермодальных связей являются характерным результатом инновационного развития на транспортном рынке. Эффективная организация транспортной системы в развитых странах оказывает значительное влияние на развитие всех сфер экономики, в том числе, на реальный и социальный сектор. В связи с этим, имеет важное значение совершенствование перевозок грузов в международном сообщении, приведение транспортной инфраструктуры в соответствие мировым стандартам при использовании принципов логистики в управлении эксплуатацией транспорта. В условиях жесткой конкуренции современное развитие экономики и международных экономических отношений требуют от грузовых перевозчиков пристального внимания к оптимизации своей деятельности. В 2016 году прибыль 50 млн. самых крупных логистических компаний достигла 248 млн. долларов США. Например, прибыль компании C.H.Robinson увеличилась на 7,7%, Expeditors International на 8,0%, Hitachi Transport System на 18,3%.¹

В мире организованные исследовательские центры, специализированные на развитии транспортной системы, и Международные транспортные организации занимаются научными исследованиями, посвященными реализации, проблем в данной отрасли. Например, особое внимание уделяется проблемам создания международных транспортных коридоров, соответствующих мировым стандартам, эффективной организации транзитных перевозок, использованию инноваций в мультимодальных перевозках грузов, развития логистических сервисных услуг в транспортных коридорах, снижения доли транспортных затрат в себестоимости товарной продукции. Исследования, проведенные в экономически развитых странах, свидетельствуют о том, что всестороннее развитие транспорта оказывает значительное влияние на развитие других сфер и повышает конкурентоспособность страны.

В настоящее время в Узбекистане на рынке грузовых перевозок действуют более 400 автотранспортных предприятий. Годовой рост объема грузовых перевозок на автомобильном транспорте составляет 11-12 %². Вместе с ростом объема грузовых перевозок наблюдается рост ценового тарифа на 15-25 %. На сегодняшний день в этом контексте особое внимание уделяется созданию транспортно - логистических систем, позволяющих оптимизировать управление перевозками грузов. В частности, в «Стратегии действий по развитию Республики Узбекистан на 2017-2021 годы» поставлены задачи «...ускоренного развития сферы услуг населению, улучшение деятельности при перевозке грузов и пассажиров, обеспечение их безопасности, самое главное-развитие региональных автомобильных дорог»³. Эффективное выполнение этих задач

¹[www.fl.mail.madi.ru? http://www.kommersant.ru/doc/2164527](http://www.fl.mail.madi.ru?http://www.kommersant.ru/doc/2164527)

²Эффективное выполнение этих задач требует совершенствования логистического управления перевозочными процессами.

³ УП-4947 «О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан». от 7 февраля 2017 года.

требует совершенствования логистического управления перевозочными процессами.

Данная диссертация в определенной мере будет способствовать выполнению задач, изложенных в Указе Президента Республики Узбекистан УП-4947 «О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» от 7 февраля 2017 года, Постановлении Президента Республики Узбекистан ПП-3422 года «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022годы» от 2 декабря 2017 года и ПП-2313 «О Программе развития и модернизации инженерно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуры на 2015 – 2019 годы» от 6 марта 2015 года.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики. Исследовательская работа выполнена в соответствии с приоритетным направлением науки и технологий республики I.»Духовно-нравственное и культурное развитие демократического и правового общества, формирование инновационной экономики».

Степень изученности проблемы. Вопросам исследования научных и прикладных задач логистической оптимизации в современных условиях и их эффективного управления уделяется большое внимание в научных трудах зарубежных ученых. В частности, Langley C.J.⁴ исследовал широкий диапазон деятельности, связанной с эффективным движением конечных продуктов от конца производственной линии к покупателю.⁵ Впервые ввели в научный оборот термин «Supply Chain Management» (управление цепями поставок) Bowersox D.J., Closs D.D., Hedfeich O.K., Oliver K. и Webber, и сформировали концепцию так называемой бизнес-логистики как интегрального инструмента менеджмента, а также указали на существование принципиальных различий в функциях маркетинга и логистики в каналах распределения⁶. Джеймс С., Доналд Ф., Вуд и др. исследовали современные вопросы теории и практики международной логистики, анализ, контроль и интеграцию логистической системы.⁷

В странах СНГ исследования проблем управления логистическими транспортными системами проведены такими учеными, как Дыбская В.В. Зайцев Е.И., Иванов А.А, Миротин Л.Б., Нагловский С.Н., Неруш Ю.М., Сергеев В.И., Стерлигова А.Н., Фишельсон М.С., Хегай Ю.А.⁸, и др. Основное внимание в их научных работах уделяется вопросам эволюции логистики, оптимизации операционной логистической деятельности, интеграции и координации логистической деятельности, основным решениям при управлении цепями поставок, адаптаций к цепям поставок, информационных технологий в цепях поставок, инновационного развития автомобильно-транспортной системы,

⁴ Langley C.J. The Evolution of the Logistics Concept // Journal of Business Logistics, 1979. №2, vol 7.

⁵ Термин «Supply Chain Management» управление цепями поставок (УПП) появился в США в начале 1980 года. Первое его использование связывают с разработками американских конструкторов Р. Оливер и М. Webber. Они предложили рассматривать управление материальным потоком от производителя исходного сырья до конечного потребителя в рамках интегрированной стратегии назвав его УПП.

⁶ Bowersox D.J. , Hedfeich O.K. Logistical Management. 3rd ed. MC.Millan Publishing, 1991.

⁷ Джеймс С.Джонсон, Доналд Ф.В. Совершенная логистика. Москва, Санкт-Петербург – Киев 2012. С.615.

⁸ Ю.А.Хегай. Инновационное развитие автомобильного транспорта. - Т.: «Ўзбекистон Миллий энциклопедияси». Давлат илмий нашриёти, 2011, 252стр.

логистическим аспектам управления автомобильным транспортом в международных транспортных коридорах.

Проблемы, связанные с совершенствованием управления перевозками грузов, освещены в нашей стране такими учеными-экономистами, как Багдасаров А.И., Бутаев Ш.А., Икрамов М.А., Камилджанов Б.И., Карриева Я.К., Касимова М.С., Касымов Г.М., Ходиев Б.Ю., Саматов Г.А.⁹ и другие, в работах которых особое внимание уделено теоретическим и методологическим аспектам логистического управления. Однако в них не исследованы элементы управления цепями поставок, такие как логистический аутсорсинг, терминальные системы перевозок, информационная база данных автомобильно-транспортной системы в цепях анализа и синтеза разработки рекомендаций эффективного управления.

Учитывая недостаточную изученность данной проблемы, в диссертации исследованы некоторые проблемы логистического управления грузовых перевозок, имеющие, с точки зрения автора, научную значимость.

Связь темы диссертации с научно-исследовательскими работами высшего образовательного учреждения, где выполнена диссертация. Тема настоящей диссертации выполнена в рамках фундаментальных научных проектов ОТ-Ф1-155 «Разработка фундаментальных (теоретических) основ совершенствования структуры и снижения количества затрат в процессе модернизации производства», включенного в план исследований Ташкентского государственного экономического университета.

Целью исследования является разработка научных и практических рекомендаций по совершенствованию логистики в управлении перевозками грузов автомобильным транспортом во внешнеэкономической деятельности.

Задачами исследования являются следующие:

определение основных подходов к формированию международных логистических систем, смысл которых заключается в постоянном совершенствовании логистической деятельности и установлении основных стандартных требований к качеству логистических услуг;

разработка рекомендаций к использованию современного инструментария и методологии формирования международных логистических систем;

обоснование возможности привлечения провайдеров логистики для реализации логистических услуг различного уровня в транспортно-логистических системах;

обоснование методики выбора новаций, их оценки и последовательности внедрения в инновационную политику компании для совершенствования логистического управления перевозками грузов;

разработка рекомендаций по внедрению современных способов и методов совершенствования логистического управления перевозками грузов на базе информационных систем.

Объектом исследования стали транспортно-логистические компании, реализующие логистические услуги по международным перевозкам грузов, а также их инновационно-управленческая деятельность.

⁹ Г.А.Саматов, Б.И.Камилджанов, Ф.Р.Галимова. Логистик бошқарув концепциялари ва моделлари. -Т: «Fan va technology», 2015, 232 стр.

Предметом исследования являются экономические, управленческие, и организационные отношения, связанные с формированием, функционированием и оптимизацией работы логистических систем во внешнеэкономической деятельности узбекских предприятий.

Методы исследования. В диссертации применены методы системного подхода, статистического анализа, прогнозирования, экспертной оценки, монографического изучения, корреляционно-регрессионного анализа, имитационного моделирования, а также методы управления цепями поставок.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

совершенствование механизма интеграции для всех этапов управления цепями поставок на основе внедрения провайдерских услуг уровня 3 PL и 4 PL, обладающих «ноу-хау» и возможностей применения информационных технологий;

на основе совершенствования методов анализа и прогноза развития потоковых процессов при движении по всей цепи поставок в глобальной логистической системе, разработана модель удовлетворения спроса клиента точно в срок, в нужном объеме и необходимого качества в режиме «он-лайн»;

на базе интегральной оценки деятельности транспортных операторов и выполняемых ими услуг с учетом «инсорсинга» и «аутсорсинга» усовершенствована алгоритмическая основа выбора рационального варианта транспортно-логистических услуг;

обоснован экономический механизм координации деятельности производственных предприятий и логистических структур в соответствии с потребностями, предложением, материальными потоками и ускоренными темпами развития свободных экономических зон страны;

на основе применения методов экспертных оценок и имитационного моделирования для усовершенствования методов управления процессами перевозок частными транспортными операторами разработана «интеллектуальная транспортная система».

Практические результаты исследования состоят в следующем:

определены основные подходы к формированию транспортно-логистических систем перевозок грузов автомобильным транспортом в международном сообщении;

разработаны рекомендации по реализации услуг логистического аутсорсинга для организации и функционирования маршрутов международных перевозок грузов;

разработан алгоритм и методика оценки и внедрения инноваций в транспортный процесс автотранспортных компаний;

обозначены подходы к формированию и функционированию терминальных комплексов по осуществлению перевозок грузов.

Достоверность результатов исследования подтверждается целесообразностью примененных методов и подходов, получением теоретических сведений из официальных источников, тестированием научно-теоретических предложений и рекомендаций на практике, внедрением разработанных эконометрических моделей в практику и подтверждением полученных результатов государственными органами.

Научное и практическое значение результатов исследования. Научная значимость полученных результатов заключается в том, что разработан метод выбора, оценки и внедрения инноваций в транспортный процесс, позволяющий создать условия для совершенствования системы международных грузовых автомобильных перевозок и разработать современную стратегию инновационного менеджмента компании.

Практическая значимость результатов исследования состоит в том, что созданы возможности оценки и выбора инновационных мероприятий, направленных на развитие автомобильного транспорта и коммуникаций в соответствии с целевыми приоритетами. Полученные выводы и теоретические знания по методам, принципам, критериям и механизмам эффективного использования инновационных ресурсов могут быть применены в системе международных автомобильных перевозчиков Узбекистана (АСМАП); АО «Ўрта Осиё Транс», СП «Шоштранс», а также при подготовке учебных программ, учебно-методических комплексов, текстов лекций, кейс – стади, учебных пособий и учебников в Ташкентском государственном экономическом университете, Ташкентском институте по проектированию, строительству и эксплуатации автомобильных дорог, Ташкентском институте инженеров железнодорожного транспорта.

Внедрение результатов исследования. На основе научных результатов исследования по совершенствованию логистического управления перевозками грузов и эффективного функционирования автомобильного транспорта в международных логистических системах:

внедрены в практику научной новизны по совершенствованию механизма интеграции для всех этапов управления цепями поставок на основе внедрения провайдерских услуг уровня 3 PL и 4 PL, обладающих «ноу-хау» позволило компании разработать переход к более высокому уровню реализации транспортно-логистических услуг (справка АО «Ўрта Осиё Транс» от 7 декабря 2017года №01-2/875). Внедрение этого уровня реализации услуг позволило акционерному обществу «Ўрта Осиё Транс» ежегодно получать около 2600 млн сумов.

внедрены в практику научной новизны по совершенствованию методов анализа и прогноза развития потоковых процессов при движении по всей цепи поставок позволило разработать модель удовлетворения спроса клиента точно в срок, в нужном объеме и необходимого качества в режиме «онлайн» (справка АО «Ўрта Осиё Транс» от 7 декабря 2017года №01-2/875), что позволило акционерному обществу «Ўрта Осиё Транс» сократить процесс планирования на 20%.

приняты к внедрению научная новизна по обоснованию экономического механизма координации деятельности производственных предприятий и логистических структур в соответствии с потребностями (справка АО «Ўрта Осиё Транс» от 7 декабря 2017года №01-2/875), что дало возможность АО «Ўрта Осиё Транс» сократить процесс координации на 15-20%, а также привлечь дополнительную прибыль в размере 500 млн. сум.

в деятельность СП «Шоштранс» внесены предложения по совершенствованию механизма координации «материальных, информационных

и финансовых потоков» инфраструктурной деятельности (справка СП «Шоштранс» № 01-356 от 22 ноября 2017 года). Внедрение этого предложения в СП «Шоштранс» помогло компании расширить экспедиторские услуги до уровня 3PL, а предприятию дополнительно получить 5 млрд. сум экономического эффекта;

приняты к внедрению методология «интеллектуальных транспортных систем» для эффективного управления частными операторами международных перевозок грузов, с применением экспертной оценки и моделирования имитаций (справка СП «Шоштранс» № 01-356 от 22 ноября 2017 года), позволила сократить административные расходы на 10-15% и принести дополнительный экономический эффект в размере 500 млн сум.

Апробация результатов исследования. Результаты исследования были обсуждены на 4 международных и 8 республиканских научно-практических конференциях. Материалы диссертационного исследования внедрены в практику работы АО «Ўрта Осиё Транс», СП «Шоштранс».

Публикация результатов исследования. По теме диссертации опубликовано всего 16 научных работ. Из них 7 научных статей, в том числе, 5 – в республиканских и 2 – в зарубежных журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан для публикации основных научных результатов диссертации.

Структура и объём диссертации. Диссертационная работа состоит из введения, трёх глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Объём диссертации составляет 145 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** диссертации обоснована актуальность и востребованность исследования, охарактеризованы цель и задачи, предмет и объект исследования, приведено соответствие приоритетным направлениям развития науки и технологий в республике, изложены научная новизна и практические результаты, раскрыты научное и практическое значение полученных результатов, приведены сведения по внедрению результатов исследования в практику, по опубликованным работам и структуре диссертации.

В первой главе диссертации **«Подходы к формированию стратегии управления и эффективного функционирования логистических автотранспортных систем»** исследованы основные научные и практические подходы к разработке стратегии управления автотранспортной системой и управлению инновационным процессом.

С эффективным развитием транспорта связано полноценное функционирование всей экономической системы, успешная интеграция Узбекистана в мировую экономику, стабильное социально-экономическое положение страны.

Укрепление рыночных отношений и структурные трансформации в экономической системе республики за последнее десятилетие коренным образом изменили основы жизнедеятельности транспортной системы, принципы

функционирования транспортных предприятий и само значение транспорта в общественной жизни.

На сегодняшний день развитие технологий позволяет перевозить грузы с помощью автомобильного и железнодорожного, а также морского и авиатранспорта. Выбор способа перевозки грузов зависит как от специфики и объема груза, так и от скорости, с которой необходимо этот груз доставить к месту назначения.

Современная логистика и УЦП основаны на методическом фундаменте обширного комплекса знаний и навыков в различных областях: макро- и микроэкономике, общем, стратегическом, финансовом, производственном (операционном), инвестиционном и инновационном менеджменте, управлении проектами, управлении рисками, маркетинге, управлении продажами, финансовом, управленческом и бухгалтерском учете, информационных системах и технологиях, а также на системном анализе, общей теории управления, экономической кибернетике, методах исследования операции, экономико-математических и оптимизационных методах и моделях.

Фрагменты теории и солидный практический опыт, накопленный в промышленно развитых странах в области логистики и УЦП, показывает, что в концептуальном плане теоретические основы логистики должны базироваться на интегральной парадигме в методологиях.

На развитие методологии логистики и УЦП во многом повлияли сокращение жизненного цикла изделий и времени принятия логистических решений. Время стало сейчас критическим фактором конкуренции, так как от способности компании быстро реагировать на изменения внешней среды бизнеса и действий конкурентов, требований клиентов к качеству продукта и сервиса напрямую зависят позиция и выживаемость компании на рынке.

Все в большей степени в США, Германии, Великобритании, Нидерландах, Китае и в ряде других стран координирующие функции, как и весь функционал операционной логистики, передаются интенсивно создающимся департаментам УЦП компаний.

На рис. 1. представлена мировая эволюция логистики в аспектах развития теории и практики управления материальными, а также связанными с ними информационными и финансовыми потоками, т.е. решения всего комплекса вопросов, связанных с процессами рациональной доставки товаров и услуг до конечных потребителей в соответствии с их требованиями.

Анализ показал, что в последние годы XX века себестоимость производства продукции в большинстве отраслей снизилась настолько, насколько это оказалось практически возможным. Поэтому для большинства западных компаний стало очевидно, что эффективное управление цепями поставок - следующий шаг, который им необходим для увеличения прибыли и доли рынка.

10

¹⁰ Annual Conference Program (Oak Brook, IL.: Council of Logistics of management, 1998), p. 11

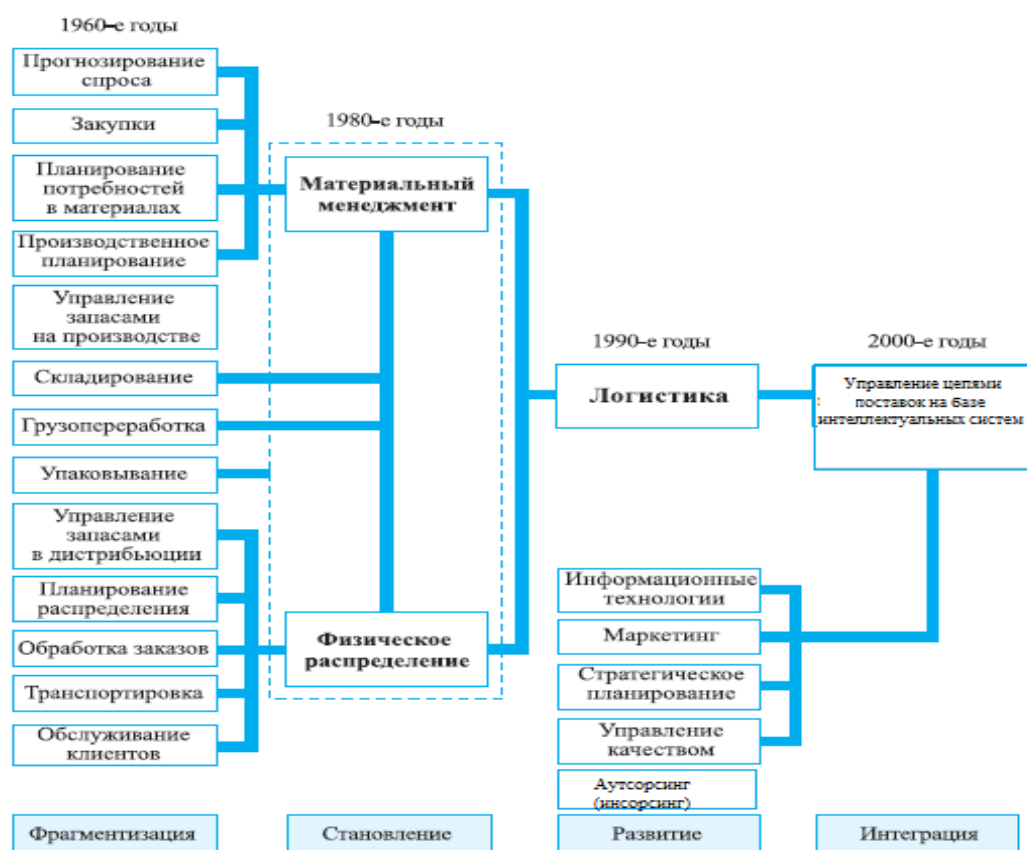


Рис. 1. Эволюционное развитие мировой логистики¹¹

По данным крупнейших аналитических компаний (*AMR Research, Accenture Forrester Research*), благодаря применению концепции УЦП компании получают некоторые конкурентные преимущества.

Реализованные проекты по управлению цепями поставок показали возможность снижения общих затрат в цепи поставок до 60%, уровня запасов до 60 %, времени изготовления и поставок до 50 %, повышения точности поставок до 60%, улучшения использования мощностей до 20%, повышения прибыли за счет оптимизации процесса создания стоимости и снижения транзакционных издержек в области закупок и сбыта до 30 %, повышения качества продукции до 30%, увеличения оборота и доли рынка за счет повышения скорости реакции и гибкости цепей поставок до 55 %. Учитывая, что доля операционных затрат в цепи создания стоимости, приходящаяся на цепи поставок, составляет до 75%, а до 80% стоимости конечного продукта зависит от решений, принятых на этапе построения цепи поставок, значение эффективного управления цепями поставок трудно переоценить.¹²

Необходимость в научных подходах и практических методах логистики появилась с началом перехода Узбекистана к рыночным отношениям. Как показывает зарубежный опыт и рассмотренная выше эволюция логистики, потребность в конкретном теоретическом аппарате и практическом инструментарии логистики зависела от ряда условий, определяющих уровень развития производительных сил, технологий, зрелости рыночных отношений,

¹¹ разработано автором на основании анализа

¹² Иванов Д.А. Управление цепями поставок – Санкт-Петербург, 2009. Стр. 9-10.

сложившихся на определенном историческом этапе. Возможность и темпы развития логистических подходов в отечественном бизнесе также нельзя рассматривать в отрыве от имеющейся на сегодняшний момент социально-экономической, политической обстановки в Узбекистане и прогноза хода экономических реформ.

Как бы парадоксальным это ни казалось, в Узбекистане практические аспекты внедрения логистики начали реализовываться не на уровне отдельных компаний, а в макроэкономическом масштабе.

С 2017 г. наша страна начала создавать систему логистической, поддержки инфраструктуры товарных рынков и международных транспортных коридоров (МТК) в рамках региональных программ и проектов в СЭЗ Узбекистана.

Оценивая сегодняшнее состояние дел в отечественной логистике, можно отметить, что сейчас она переживает этап ускоренного становления, для *которого* характерны такие черты, как возрастание количества логистических компаний, все увеличивающаяся практика использования стандартных логистических технологий в различных сферах бизнеса. Аналогичный этап в становлении логистики прошли и западные компании. Принципиальное отличие заключается в том, что узбекские фирмы проходят его в два-три раза быстрее зарубежных, естественно, пытаясь заимствовать в какой-то мере их опыт.

Прежде всего, транспортные коридоры, по которым осуществляется значительная часть экспортно-импортных перевозок, характеризуются различными физическими и экономическими параметрами, такими как протяженность, сроки доставки, а главное стоимость транспортировки. Именно поэтому основных внешнеторговых партнеров во многом определяет географическое положение. Так, для Узбекистана основными партнерами в экспорте являются Китай, Россия, Казахстан, Турция, Афганистан, Иран, Кыргызстан, Таджикистан, Франция, на долю которых приходится 55,1 %.

Вторая глава диссертации **«Оценка эффективности развития и управления логистической автотранспортной системой при перевозке грузов»** посвящена исследованию формирования и анализу показателей функционирования и управления логистической системой при перевозке грузов, влиянию логистической составляющей на эффективность управления внешнеторговыми операциями и анализу эффективности выбора терминальной системы перевозок грузов.

Только за период января-декабря 2017 года всеми видами транспорта перевезено 1174,0 млн. т. грузов, что составляет 103,7 % к уровню января-декабря 2016 года. Вместе с тем, грузооборот составил 66,9 млрд. т/км, или на 2,5 % выше уровня января-декабря 2016 года (рис. 2).

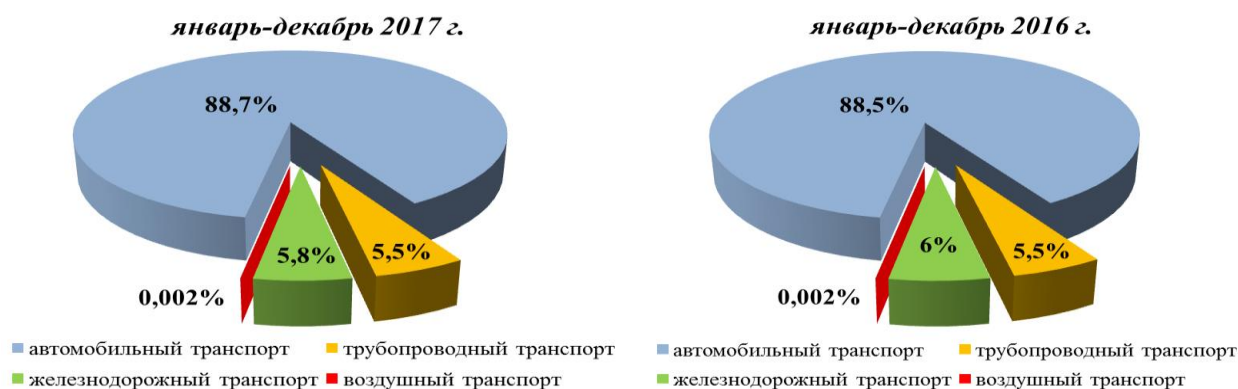


Рис. 2. Структура перевозок грузов по видам транспорта за 2016-2017 гг.¹³

Наибольшую долю в общем объеме перевозок грузов занимает автомобильный транспорт – 88,7 %, на долю перевозок другими видами транспорта приходится 11,3 %. (рис.3.)

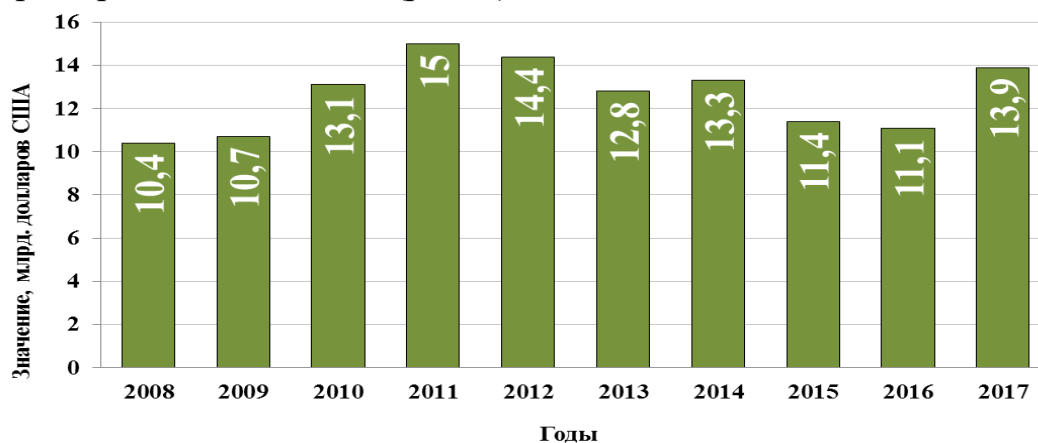


Рис. 3. Диаграмма изменения объемов экспорта Узбекистана по годам¹⁴

Этот вид перевозок грузов играет определяющую роль в таких отраслях национальной экономики, как розничная торговля и малый бизнес. Автомобильные грузоперевозки важны как на национальном уровне, так и на интернациональном. Они приобретают все большее значение в международном сообщении. Это положительно сказывается на инфраструктуре и экономике страны.

В общем объеме грузооборота на трубопроводный транспорт приходится 45,1 %, автомобильный транспорт – 20,4 %, железнодорожный транспорт – 34,3 %.

Автомобильным транспортом перевезено 1040,9 млн. т грузов, что на 3,8 % больше, чем в январе-декабре 2016 года. Грузооборот автомобильного транспорта увеличился на 2,5 % и составил 13,6 млрд. т/км.

Благодаря увеличению объемов перевозки грузов по всем видам транспорта увеличился и общий прирост ВВП. При этом наибольший вклад в прирост внесла сфера услуг, одной из категорий которой является перевозка и хранение грузов,

¹³ Разработано автором на основе статистических данных .

¹⁴ Разработано автором

увеличив свой показатель на 8,9% по сравнению с 2016 г. и установив долю в структуре ВВП на отметке в 11%.

Столь высокие объемы перевозки грузов во многом связаны с увеличением объемов экспортируемой Узбекистаном продукцией и услуг, причем 72 % общего объема услуг составляют именно транспортные услуги, в том числе более 50 % - услуги железнодорожного и воздушного транспорта.

Среди национальных перевозчиков, осуществляющих международные перевозки, конкурентами являются компании – члены Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Республики Узбекистан, в т.ч.: ООО «Bunyod»; ООО «Falcon Trans Logistic»; ООО ИП «Mercator Trans»; ООО «Safari Trans»; ООО «Bel Trans Aziya»; ООО «Nurbek Cargo Trans»; ООО СП «Sergorus UZ»; ООО «Yasin Trans Service»; ООО «OMEGA LOGISTIK»; ООО «ULFAT GLOBAL TRANS»; ООО «ARTUS» другие национальные перевозчики.

Крупными заказчиками на перевозки экспортно-импортных и транзитных грузов и оказание транспортных услуг являются следующие компании: ООО «Med standard glass» (Узбекистан); «Somat AD» (Болгария), являющаяся дочерним подразделением «Willi betz» (Германия); «Beijing Dong Weihongda International Freight Transportation Agent Limited Company» (КНР); «Orion Trade and Logistic» (Великобритания); СП ОАО «Узэлектроаппарат -Электрощит» (Узбекистан); УП «Дирекция Устюртского ГХК»; ООО «Obi hayot - injiniring»; другие различные компании, занимающиеся экспортно-импортной деятельностью.

АО «Ўрта Осиё Транс» имеет партнерские, агентские соглашения со следующими компаниями: «HG Uluslar Arasi Nakliyat Ic Ve Dis Tic. Ltd. Sti.» (Турция); «DELTA BAR Int'l transport Co.» (Иран); «Вест Лайн» (Россия).

Указанные выше компании оказывают содействие АО по оперативному обеспечению обратных загрузок из Турции, Ирана и России.

Основным преимуществом АО по сравнению с другими перевозчиками является наличие достаточно устойчивого и оперативного обеспечения необходимым количеством автотранспортных средств.

Сложившаяся в Узбекистане система перевозок грузов частными автоперевозчиками, в составе компаний которых иногда 3-5 автомобилей, затрудняет поиск статистического материала, его обработки и использования для выводов и рекомендаций.

Выполненные в диссертации и обобщенные технико-эксплуатационные показатели функционирования транспортных компаний позволили сгруппировать:

- ресурсные показатели;
- показатели функционирования по временному фактору;
- показатели эффективности.

Функциональная взаимосвязь показателей позволила выявить их влияние на результативные показатели (табл.1.)

Терминальную технологию используют различные компании и предприятия. Через терминалы перевозятся самые разные грузы. Число и

мощность терминалов являются важнейшим показателем престижности компаний, признаком ее высоких сервисных возможностей.

Таблица 1

**Сводные технико-эксплуатационные показатели АО «Ўрта Осиё Транс»
(с учетом структурных подразделений)¹⁵**

№	Показатели	Ед.изм.	В том числе по годам				2018 г. 2015 г. в %
			2015	2016	2017	2018	
1	Среднесписочное число а/машин	шт	171	175	190	128	74,8
2	Средняя грузоподъемность	тн	24	24	24	24	100
3	Общая грузоподъемность	тн	4104	4189,0	4560	3064	74,6
4	Коэффициент использования парка	кф	0,70	0,56	0,70	0,70	100
5	Коэффициент использования пробега	кф	0,56	0,47	0,56	0,56	100
6	Коэффициент использования тоннажа	час	0,7	0,88	0,70	0,70	100
7	Режим рабочего дня	км	10	9,0	10	10	100
8	Среднее расстояние перевозок	час	315	96,3	246	246	78,9
9	Простой под погрузкой и выгрузкой	час	25,0	16,4	25	25	100
10	Среднесуточный пробег	км	130	100,0	130	130	100
11	Техническая скорость	км	50	50,2	50	50	100
12	Объём перевозок	тыс.тонн	150	254,7	168	112	74,6
13	Грузооборот	тыс.ткм	47300	24523,1	41317	27485	58,1
14	Машино-дни в хозяйстве	дн	43947	44159,0	48260	32104	73,5
15	Машино-дни в работе	дн	30763	24595,0	33782	22473	73,5
16	Простой	маш.дни	10415	20942,0	11438	7609	73,5
17	Часы в наряде	тыс.час	308	221,5	338	225	73,05
18	Часы в движении	тыс.час	104	48,9	88	58	55,7
19	Часы в простое	тыс.час	204	172,6	250	166	81,3
20	Общий пробег	тыс.км	5200	2459,2	4392	2921	56,1
21	Пробег с грузом	тыс.км	2912	1160,9	2459	1636	56,1
22	Число поездок с грузом	тыс.езд	10	10,5	10	6,7	67
23	Коэффициент тех. Готовности	кф	0,76	0,526	0,763	0,763	100
24	Выработка на 1 маш день	тыс.сум	335,5	381,9	320,6	475,4	14,6
25	Доходы от перевозок	млн.сум	10320	9392,5	10831	10684,3	103,5

Терминальная технология определяет формы организации и управления перевозками, размеры и структуру парка автомобилей, диктует технические требования к фирмам, производящим автомобильный подвижной состав. Грузовые автотранспортные терминалы, сразу же после своего появления в западных странах, стали выполнять роль промежуточных складов, а для ряда отраслей и баз снабжения.

При терминальной системе функции разделяются на три организационно и технологически самостоятельных (но четко скоординированных между собой) процесса, или подсистемы: завоза грузов на терминал и развоз его из терминала; переработка грузов на терминале; линейной (межтерминальной) перевозки грузов.

¹⁵ Составлено автором на основании данных АО «Ўрта Осиё транс»

Важнейшими особенностями терминальной системы, отличающими ее от системы грузовых автостанций, являются: высокий уровень межтерминальных перевозок по постоянным графикам (до 60-80% всех отправок); централизованное оперативное управление перевозками.

Узбекистан - государство, производящее большое количество фруктов и овощей, которые должны быть своевременно доставлены потребителям. Причем следует отметить, что доставка должна обеспечивать полную сохранность, свежесть, качество и объем поставляемой продукции. Этому, несомненно, будет способствовать система сборочно-распределительных терминалов, которые будут располагаться на въезде в г.Ташкент из областей, производящих фрукты и овощи. Их оптимальное расположение и закрепление за сетью супермаркетов, заказы которых будут выполняться, несомненно, позволит решить проблему качества продукции, наиболее полного удовлетворения потребностей клиентов в ассортименте товаров и своевременной их транспортировки.

Всего по Ташкентской области построено новых и реконструировано холодильных камер для хранения плодовоовощной продукции за период 2011 – 2016 годов на 22.5 тысяч т.

Использование холодильных камер для хранения плодовоовощной продукции – это 1-й этап внедрения принципов логистики в агробизнес. Как показывает опыт, необходимо создание сборочно-распределительных терминалов, которые будет соединять в логистическую цепь всех заинтересованных партнеров.

В третьей главе диссертации **«Разработка и совершенствование стратегии логистического управления инновационными процессами при перевозках грузов»** разработана методика и алгоритм выбора и управления инновацией при перевозке грузов, совершенствование методики управления выбором провайдера логистических услуг в терминальных структурах и произведена оценка эффективности логистического управления при перевозках грузов на базе информационных систем.

В современных условиях для эффективной реализации нововведений в инновационный процесс необходимо преобразовать в политику инновационного развития автотранспортные компании. В экономической сфере есть определенные внешние предпосылки и внутренняя направленность для развития связей и углубления взаимодействия стратегического и инновационного менеджмента.

Механизм интеграции этих двух типов менеджмента может стать концептуальной основой методики эффективного вовлечения новых технологий в хозяйственный оборот.

Развитие методологии инновационного проектирования позволит вывести деятельность подразделений компании по технологическому развитию на соответствующий уровень и установить динамичное соответствие с другими долгосрочными ориентирами. Для формирования такой стратегии необходимо разрабатывать соответствующую методику и алгоритм для управления внедрением инновационных результатов научно-практических разработок в деятельность автотранспортных компаний.

Следует подчеркнуть, что ключевым препятствием на пути расширенного технологического развития хозяйствующих субъектов является не столько отсутствие финансовых ресурсов, сколько качество инновационного менеджмента в самих компаниях. Перед разработкой и внедрением инновации необходимо провести анализ ситуаций и проблем организации этих действий.

Процесс формирования стратегии инновационного развития строится с учетом типа и масштаба генерируемых новых или улучшающих технологий и услуг.

Оценку инновационной активности компании можно проводить в виде расчета и сравнения полученных значений коэффициентов с установленными базисными величинами.

Разработанная методика является адаптированной для управления реализацией инновационных процессов в транспортных компаниях и фирмах, то есть при ее внедрении необходимо учитывать элементы и структуру транспортного процесса.

На сегодняшний день рынок транспортных услуг представлен множеством компаний и фирм различных форм собственности, обладающих разным ресурсным и трудовым потенциалами. Для того, чтобы не «потеряться» в этом рынке, по изысканию внутренних резервов экономического роста, научно-практические разработки транспортных фирм и компаний должны найти выражение в виде инновационных мероприятий.

Как было отмечено выше, разрабатывая стратегию своего развития, компания осуществляет отбор инновационных идей. Итогом этого процесса является перечень возможных и реальных на сегодняшний день инноваций.

Исходя из представленной группировки, алгоритм управления внедрением инновационных результатов НИР в стратегию компании должен быть представлен следующим образом (рис.4).

Разработанная автором методика способствует правильному отбору инновационных идей и принятию грамотных и современных управленческих решений, которые будут являться базой для разработки стратегии инновационного развития автотранспортной компании.

Общая тенденция развития мирового рынка такова – крупные производители товаров и услуг стараются все больше концентрировать свои усилия и капиталы на основной профильной деятельности. Для выполнения непрофильных функций могут создаваться дочерние предприятия, но чаще эти функции отдаются на аутсорсинг. В полной мере это относится и к логистическому сервису. Например, только в США в сфере логистических услуг оборачивается порядка 40 млрд. долл.

Соответственно и в Узбекистане также выросло и количество предприятий по оказанию комплексных логистических услуг - логистических посредников (провайдеров). Логистические провайдеры (ЛП), они же провайдеры логистических услуг (ПЛУ), — коммерческие организации, осуществляющие оказание услуг в сфере логистики, выполняющие отдельные операции или комплексные логистические функции (складирование, транспортировка, управление заказами, физическое распределение и пр.), а также

осуществляющие интегрированное управление логистическими цепочками предприятия-клиента.

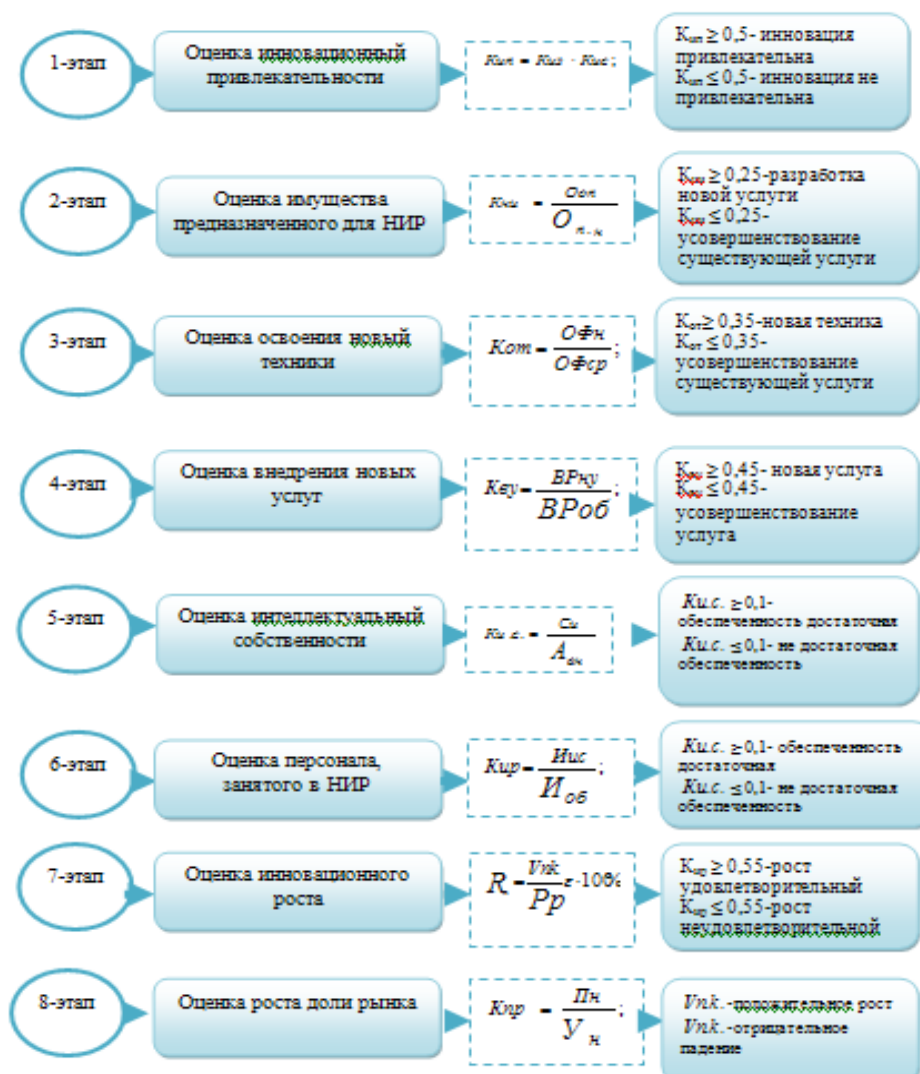


Рис. 4. Схема алгоритма управления внедрением инновационных результатов научно-практических разработок в деятельность транспортных компаний¹⁶

Предварительные расчеты автора показали, что интеграция технологий квалифицированного логистического провайдера в деятельность клиента, формирование общего информационного пространства способны сократить операционные затраты предприятия на 15%, материальные ресурсы – на 30%.

В связи с тем, что развитие узбекских компаний осуществляется разными темпами, то их потребность в услугах провайдеров в настоящее время выражается в осуществлении отдельных операций. Для этого на данном рынке услуг имеются необходимые предпосылки.

Объем и специфика логистических услуг, передаваемых в аутсорсинг, зависит от уровня провайдера.

Учитывая возрастающую конкуренцию на международном рынке транспортных и логистических услуг, для транспортных компаний,

¹⁶ Разработано автором

осуществляющих международные перевозки грузов, рекомендуется в обязательном порядке провести сертификацию по ISO 9001:2008, так как соответствие этому стандарту определяет рациональность и эффективность системы и организации управления.

Разработанная в диссертации методика позволит сделать правильный выбор и достичь оптимального результата (таблица 2). Представить ее можно в виде нескольких шагов:

Таблица 2

Пример расчета основных операций и услуг, выполняемых провайдерами логистики¹⁷

Исходная информация	
Длина маршрута- L_1 , км; время погрузочно-разгрузочных работ- $t_{ПРР1}$, $t_{ПРР2}$, ч; время на транспортировку груза - t_l ч; грузоотправитель- ГО; грузополучатель – ГП; характеристика груза: масса перевозимого груза - m_g т; стоимость груза - C_g , сум; грузоподъемность автомобиля – Q_a , т; объем транспортной работы на каждом этапе маршрута – Q_{Pi} , ткм; доход, деньги, полученные для выполнения транспортной работы на i -м этапе маршрута – $Д_{Pi}$, сум; затраты на перевозку груза «от двери до двери», $З_{обш}$ сум;	
Расчёт объема транспортной работы	$Q_{П1} = m \cdot L_1 = 24 \cdot 780 = 18720 \text{ ткм}$
Расчёт величины затрат на погрузочно-разгрузочные (перегрузочные) работы в пункте отправления	$З_{ПРР1} = m_g \cdot Ц_{ПРР1}, = 24 \cdot 14000 = 336000 \text{ сум}$
Расчёт величины затрат ресурсов на автомобильном участке	$Q_{T1} = R_{авто\ моно1} \cdot L_1 = 34 \cdot 780 = 26520/100 = 265,2 \text{ л}$
Расчёт стоимости необходимого количества топлива	$З_{T1} = Q_{T1} \cdot Ц_{T1} = 265,2 \cdot 2645 = 701454 \text{ сум}$
Расчёт затрат за хранение груза на складе ГО	$З_{xp1} = m_g \cdot Ц_{xp1} \cdot t_{xp1} \cdot 10^3 (*) = 24 \cdot 50 \cdot 5 \cdot 10^3 = 6000000 \text{ сум}$
Расчёт величины затрат на погрузочно-разгрузочные (перегрузочные) работы в пункте прибытия	$З_{ПРР2} = m_g \cdot Ц_{ПРР2}, = 24 \cdot 18000 = 432000 \text{ сум}$
Расчёт себестоимости маршрута	$C_{..} = \frac{\sum_{i=1}^1 З_{Ti} + \sum_{i=1}^2 З_{ПРРi} + \sum_{i=1}^1 З_{xpi}}{\sum_{i=1}^3 Q_i} = \frac{З_{T1} + (З_{ПРР1} + З_{ПРР2}) + З_{xp1}}{Q_1}$ $= = (701454 + (432000 + 336000) + 6000000)/18720 = 400 \text{ сум/ткм}$
Расчёт рентабельности выбранного маршрута	$P = \frac{П_{ТЛС}}{З_{T1} + (З_{ПРР1} + З_{ПРР2}) + З_{xp1}} = 2,7$
Расчёт суммарного времени доставки груза и длины маршрута	$T_m = t_1 + t_{ПРР1} + t_{ПРР2} + t_{xp1},$ $t_1 = \frac{L_1}{V_{ср\ авто1}}, t_{ПРР} = \frac{m_g}{p_ч}$ $t_1 = \frac{780}{60} = 13 \text{ часов}$ $T_m = 13 + 2 + 2,5 + 120 = 137,5 \text{ часов}$ $t_{ПРР1} = \frac{24}{12} = 2 \qquad t_{ПРР2} = \frac{24}{9,6} = 2,5$

¹⁷ Разработано автором

- 1 шаг-выделение перечня необходимых логистических услуг;
- 2 шаг-обоснование необходимости аутсорсинга услуг;
- 3 шаг-поиск логистических посредников;
- 4 шаг-анализ выбранных логистических посредников.

Для этого предложен метод компромиссного выбора

Постановка задачи:

X-возможные варианты (провайдеры):

$X = \{x_1, 2, \dots, x_i, \dots, x_n\}$;

Y-критерии оценки:

$Y = \{Y_1, Y_2, \dots, Y_j, \dots, Y_n\}$;

M_{ij} - нечеткое отношение, отражающее уровень соответствия i-го варианта доставки требованиям по j-му параметру:

$(m_{ij} \in [0, 1]); i=1, \dots, n; j=1, \dots, m$

$R = \{m_{ij} / i=1, \dots, n; j=1, \dots, m$

Требуется выбрать лучший вариант-x из множества X:

$X^* = \text{opt} (l, y, r, m)$;

M-используемая модель решения задачи

5 шаг-подписание контракта;

6 шаг- оценка результатов работы с провайдерами.

Если провайдер выбран, то одна из функций которую он выполняет в рамках аутсорсинга - разработка международных маршрутов.

В диссертации представлены расчеты международного маршрута, который может быть выполнен провайдерами логистики различного уровня.

Основным уровнем провайдеров логистики, работающих сегодня на транспортно – логистическом рынке Узбекистана, являются компании - аутсорсеры уровня 3PL. Это организации, предоставляющие комплексные услуги по доставке груза от грузоотправителя к грузополучателю с учетом выполнения всех необходимых операций.

Сотрудничество с логистическим посредником позволяет предприятиям получить конкурентные преимущества за счет сокращения операционных логистических издержек, общего повышения эффективности функционирования логистической системы и, как следствие, снижение себестоимости продукции.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведенных исследований по совершенствованию логистического управления перевозками грузов сделаны следующие выводы:

1. Определены основные подходы к формированию международных логистических систем, смысл которых заключается в постоянном совершенствовании логистической деятельности и установлении основных стандартных требований к качеству логистических услуг.

2. Усиление программного целевого совершенствования в развитии автодорожной транспортной системы. Необходимо углубление климата конкуренции на основе состояния экономических показателей и коэффициента развития, системная организация монографического исследования грузовых перевозок.

3. Проведённый в рамках исследования анализ показал возможность прогнозирования развития международных транспортных коридоров с учетом увеличения за последние годы объемов экспорта транспортных услуг. Определена методология определения традиционных влияний логистической системы на основании статистических сравнений на эффективность внешнеторговых операций

4. Необходимо сформировать систему интеллектуальной собственности в деятельности предприятий и организаций, производящих инновационные товары, работы, услуги, а также разработать и внедрить методы отбора и оценки инновационных логистических идей на основе использования метода экспертной оценки.

5. Имеет важное значение разработка направления адаптации международных стандартов ISO в условиях использования их в республике при повышении качества логистических управленческих решений за счет изучения изменения динамики логистических услуг и объемов инвестиций, вовлеченных в развитие международной транспортной системы, с использованием методологии корреляционно-регрессионного анализа.

6. Создание современных тенденций в работе логистических провайдеров и методов определения их уровня транспортно-логистических услуг и посредством этого при организации транспортных услуг и определение объема инвестиций, необходимых для вовлечения в отрасль для определения количества транспортных средств, необходимых для экспортных услуг.

7. Наладить создание вариантов расчета основных (ключевых) операций и услуг, выполняемых провайдерами.

8. Для определения основных тенденций, перспектив и возможностей экономического роста грузовых компаний необходимо наладить на постоянной основе своевременное выявление необходимых организационных мероприятий

9. Предоставление ряда льгот для СЭЗ является ключевым фактором при инвестировании производственных линий в этих зонах. При перевозке товаров в свободные экономические зоны необходимо определить основные приоритетные тенденции развития терминальных систем, технологии и перспективы развития. Разработаны основные тенденции и рекомендации по выбору новаций, оценки и внедрения в практику работы транспортных компаний.

10. Объявлять тендеры для разработки инновационных идей по перевозкам для привлечения инвесторов с предложениями банковских ставок не ниже их дохода для оценки основных тенденций и рекомендаций по внедрению в практику ведения бизнеса транспортных компаний.

11. Рекомендуются для поиска решения проблемы и внедрения механизма эффективного управления проектом дорожной системы осуществлять анализ состава расходов по конкретному международному коридору с определением эффективности инвестиций и использованием разработки механизма логистического управления путем оценки инновационного потенциала компании.

**SCIENTIFIC COUNCIL DSc.27.06.2017.1.16.01
FOR THE AWARD OF SCIENTIFIC DEGREES UNDER
TASHKENT STATE UNIVERSITY OF ECONOMICS**

TASHKENT STATE UNIVERSITY OF ECONOMICS

ELVIRA ABDUSATTAROVNA KAMALOVA

**AN IMPROVEMENT OF LOGISTICS MANAGEMENT IN CARGO
TRANSPORTATION**

08.00.13 – Management (economic sciences)

**DISSERTATION ABSTRACT
of the Doctor of Philosophy (PhD) in economic sciences**

Tashkent-2019

The dissertation topic of the Doctor of Philosophy (PhD) was registered at the Supreme Attestation Commission at the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan under number №B2017.1.PhD/Iqt62.

The dissertation has been prepared at Tashkent State University of Economics.

The Abstract of the dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian and English (resume)) on the website of Scientific Council (www.tsue.uz) and information and educational portal «Ziyonet» (www.ziyonet.uz).

Scientific supervisor: **Yoqudhon Karimovna Karrieva**
doctor of economic sciences, professor

Official opponents: **Murat Akramovich Ikramov**
Doctor of Economic Sciences, Professor

Dilmurod Kholmurodovich Suyunov
Doctor of Economic Sciences, Docent

Leading organization: **Tashkent Institute of Design, Construction
and Maintenance of Automobile Roads**

The Defense of the dissertation will take place on «___»_____ 2019 at _____ at the meeting of the Scientific Council DSc.27.06.2017.I.16.01 on awarding academic degree at Tashkent State University of Economics Address: 100003, 49 Islam Karimov Street, Tashkent. Phone: (+99871) 239-28-72; Fax: (+99871) 232-01-49; e-mail: [tdiu@tdiu.uz](mailto:tdu@tdiu.uz).

The dissertation can be reviewed at the Informational Resource Center of Tashkent State University of Economics (registered under №___). Address: 100003, 49 Islam Karimov Street, Tashkent. Phone: (+99871) 239-28-72.

The dissertation abstract was distributed on «___»_____ 2019.

(mailing report № ___ on «___»_____2019).

B.Yu. Khodiev

Chairman of the scientific council awarding scientific degrees, doctor of economic sciences, professor

A.N. Samadov

Scientific secretary of the scientific council awarding scientific degrees, candidate of economic sciences, docent

M.A. Makhamova

Chairman of the academic seminar under the scientific council awarding scientific degrees, doctor of economic sciences, professor

INTRODUCTION (abstract of PhD thesis)

The aim of the research work is to develop scientific and practical recommendations on improvement of logistics management of cargo transportation by road transport in the foreign economic activity.

As object of the research are selected transport and logistics companies offering logistics services for international cargo transportation as well as their innovative and managerial activity.

Scientific novelty of the research work is as follows:

Improvement of the integration mechanism for all stages of supply chain management based on the introduction of 3PL and 4PL service providers with applying «know-how» and information technologies;

based on the improvement of methods of analyzing and forecasting the development of streaming processes while moving throughout the supply chain in the global logistics system, a model has been developed to meet customer demand just in time, in the right amount and required quality in on-line mode;

on the basis of an integrated assessment of the activities of transport operators and their services, taking into account «insourcing» and «outsourcing», the algorithmic basis for choosing a rational option of transport and logistics services has been improved;

an economic mechanism for coordinating the activities of manufacturing enterprises and logistic structures in accordance with the needs, supply, material flows and accelerated rates of development of the country's free economic zones is justified;

based on the application of expert assessment methods and simulation modeling an improvement of the management of transport processes by private transport operators, as well as intelligent transport system has been developed.

Implementation of the research results. On basis of scientific research results on the improvement of logistics management of freight transportation and the effective functioning of road transport in international logistics systems:

Introduction of the scientific novelty on the improvement of the integration mechanism for all stages of supply chain management based on the introduction of the 3PL and 4PL service providers with «know-how» and the possibilities of using information technologies allowed the company to develop a transition to a higher level of implementation transport, logistics and forwarding services («O'rta Osiyo Trans « JSC reference №01-2/875 from December 7, 2017). The introduction of this level of services will allow «O'rta Osiyo Trans « JSC to receive about 2600 million soums annually.

Introduction of scientific novelty into practice of improving the methods of analysis and forecasting the development of flow processes while moving along the whole supply chain in the global logistics system has made it possible to develop a model for meeting customer's needs precisely in time, in the right amount and required quality in the «on-line» mode («O'rta Osiyo Trans « JSC reference №01-2/875 from December 7, 2017), which allowed «O'rta Osiyo Trans» JSC to reduce the planning process by 20%.

Adopted to implementation scientific novelty on the introduction of the economic mechanism of coordinating the activities of production enterprises and logistics structures in accordance with the needs («O'rta Osiyo Trans « JSC reference №01-2/875 from December 7, 2017), has made it possible to reduce the coordination process by 15-20% and attract additional profit of 500 million soums.

Offer on improvement the mechanism of coordinating «material, information and financial flows) of infrastructure activity was introduced in «Shoshtrans» JV activity («Shoshtrans» JV reference №01-356 from November 22, 2017). The introduction of this offer in «Shoshtrans» JV allowed the company to expand forwarding services to 3PL level and get additionally 5 billion of soums of economic effect.

The introduced methodology of «intelligent transport systems» for efficient management of private operators of international cargo transportation, with the use of expert evaluation and modeling of simulations («Shoshtrans» JV reference №01-356 from November 22, 2017), made it possible to reduce administrative expenses by 15-20% and bring an additional economic effect of 500 million soums.

The structure and volume of the thesis. The dissertation work consists of an introduction, three chapters, a conclusion, list of used literature sources and applications. The volume of thesis is 145 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLICATIONS

I бўлим (I часть, I part)

1. Камалова Э.А. Транспортный фактор логистической системы управления в международных перевозках грузов. // Агроиқтисодиёт. – Т., 2018. – №4. – 55-59 б.(08.00.00; №25);

2. Камалова Э.А. Разработка предложений, направленных на оптимизацию транспортно-логистических потоков. // Халқаро молия ва ҳисоб, илмий электрон журнали. – Т., 2018. – №3. – 1-10 б.(08.00.00; №19);

3. Kamalova E. Women street vendors: some field realities from west siang district of arunachal Pradesh // TRANS Asian Journal of Marketing & Management Research. – India, ISSN:2279-0667, Vol 6, Issue 5, May 2017. – P-19-29. Impact Factor:SJIF 2013=4.289

4. Камалова Э.А. Оценка влияния транспортного фактора на развития мировых интеграционных процессов // Biznes-эксперт. – Т., 2019. – №3. –77-81 б. (08.00.00; №3);

5. Камалова Э.А. Ўзбекистон агросаноат мажмуида логистика тизими инфратузилмасини ривожлантириш. «Қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари рақобатбардошлигини оширишда халқаро стандартларни жорий этиш муаммо ва ечимлари» мавзусидаги республика илмий-амалий анжумани – Т., 2018. – 118-122 б.

6. Камалова Э.А. Стратегия и планирование в логистике. «Тежамкорликнинг концептуал асослари ва унинг ижтимоий-иқтисодий шарт-шароитлари» мавзусидаги республика илмий-амалий конференция материаллари. Т., 2016. – 243-245 б.

7. Камалова Э.А. Оценка эффективности инновационного развития автомобильного транспорта. XXIV Международные Плехановские чтения Москва, – 2011 с. 200-201.

8. Камалова Э.А. «Особенности инновационного развития транспортной системы Узбекистана. Исследование инновационного потенциала общества и формирование направлений его стратегического развития». Материалы III-й Международной научно-практической конференции 27 декабря 2013 года.- Курск – 2013, с. 161-163.

II бўлим (II часть, II part)

9. Камалова Э.А. Кредо транспортной отрасли – не останавливаться на достигнутом. // Научный журнал, Биржа – эксперт, №1-2, Т.: 2012.- 55-57 б.

10. Саматов Р.Г., Камалова Э.А. Приоритеты развития логистики и управления цепями поставок в Узбекистане // Вестник ТАДИ, научном технический журнал. – Т., 2018. – №4.- 86-89 б.

11. Камалова Э.А. Халқаро юқларни ташишни ташкил этишнинг логистик ахборот тизимлари. Инновацион иқтисодиёт ва ижтимоий инфратузилма. Илмий мақолалар тўплами, ТДИУ, – Т; 2015. – 142-147 б.

12. Камалова Э.А. Современные тенденции устойчивого развития инновационных процессов организации и управления международным транспортом. Материалы 2-й Международной научно-практической конференции, Курск – 2012, с. 138-142.

13. Камалова Э.А. Транспортная логистика и её значение. «Ideas for Business». Proceedings of the International conference. University of BATH. British-May. ТДИУ, – Т; 2011. – 27-29 б.

14. Камалова Э.А. Методы управления инновационным развитием транспорта на международных перевозках грузов. Монография. – Т.: Иқтисодиёт, 2012. – 13,0 б.т.

15. Камалова Э.А. Транспортная составляющая логистических систем при международных перевозках. «Ўзбекистон иқтисодиётини институционал ривожлантириш: ютуқлар, муаммолар, ечимлар» мавзусидаги республика илмий-амалий конференция материаллари. Т., 2016. – 422-428 б.

16. Камалова Э.А. Актуальность логистики на современном этапе экономического развития. «Муносиб меҳнат тамойилларини Ўзбекистонда қўллаш имкониятлари» мавзусидаги илмий-амалий конференция материаллари тўплами. Т., 2016. – 96-97 б.

17. Камалова Э.А. Логистическая система информационного обеспечения международных транспортных коридоров. «Стратегия социально-экономического развития общества: управленческие, правовые, хозяйственные аспекты». Сборник научных статей VI-Международной научно-практической конференции 22-23 ноября 2016 года. – Курск – 2016, с. 148-152.

18. Камалова Э.А. Иқтисодиётни ривожлантиришда логистик кластерларни қўллаш масалалари. «Ўзбекистоннинг экспорт салоҳиятини оширишда маркетинг тизимидан самарали фойдаланиш йўллари» мавзусидаги республика илмий-амалий анжумани илмий мақолалар ва тезис»лар тўплами. Т., 2017. – 154-157 б.

Автореферат «Жамият ва бошқарув» журнали таҳририятида таҳрирдан
ўтказилди (02.04.2019 йил).

Босишга рухсат этилди: 30.04.2019 йил.
Бичими 60x84 ¹/₁₆, «Times New Roman»
гарнитурда рақамли босма усулида босилди.
Шартли босма табағи 3,2. Адади: 100. Буюртма: № _____.

Ўзбекистон Республикаси ИИВ Академияси,
100197, Тошкент, Интизор кўчаси, 68.

«АКАДЕМИЯ НОШИРЛИК МАРКАЗИ»
Давлат унитар корхонасида чоп этилди.