

ТРАНСПОРТТРАНСПОРТTRANSPORT*Давлятов У.Р., Яров Р.Ш.***ТРАНСПОРТТУК ЖАРАЯНЫН УЮШТУРУУГА ЛОГИСТИКАНЫН
КОЛДОНУЛУШУНУН ӨЗГӨЧӨЛҮКТӨРҮ***Давлятов У.Р., Яров Р.Ш.***ОСОБЕННОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОДХОДА К ОРГАНИЗАЦИИ
ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕССА***U.R. Davlyatov, R.Sh. Yarov***FEATURES OF THE LOGISTIC APPROACH TO THE ORGANIZATION
OF THE TRANSPORT PROCESS**

УДК: 656.13.072

Макалада «эшиктен эшике чейин жеткирүү» жана «так убактысында жеткирүү» принциптери боюнча жүктөрдү ташуу үчүн автоунаалардын түрүн тандоо, автоунаалардын темир жол жана аба транспортору менен чогуу иштөөсү, автоунаалардын керектүү ылдамдык менен жүрүүсү жана жүктөрдүн убактысында жеткирилүүсүнүн кепилдиктери боюнча изилдөөлөрдү жүргүзүүнүн актуалдуулугу негизделген. Автоунаа транспортунун акыркы жылдардагы иштөөсүнүн көрсөткүчтөрү жана анын кемчиликтери келтирилген. Негизги кемчилик болуп автоунаа транспортунда реформа жүргүзүүдөгү жана автоунаа транспортунун кызмат көрсөтүү базарындагы тартипти орнотуучу мамлекеттик органдардын ишиндеги кемчиликтер бөлүнүп көрсөтүлгөн. Жүктөрдү сактоочу, алар жүктөлүп-түшүрүлчү пункттун маанилүүлүгү көрсөтүлгөн. Жүктөө жана түшүрүү операцияларын оптималдаштыруу үчүн чечилчү милдеттер аныкталган. Автоунаалардын өндүрүмдүүлүгүнө алардын жүктөлүп-түшүрүү операцияларында токтоп туруусунун таасир этиши талданган.

Негизги сөздөр: автоунаа транспорту, логистика, жүктү жүктөлүп-түшүрүүчү пункт, жүктөрдү жеткирүү мөөнөтү, жүктү жүктөө, жүктү түшүрүү.

В статье обоснована актуальность проведения исследований в области выбора вида транспорта для перевозки грузов по принципу «от двери до двери» и «точно в срок», взаимодействия автомобильного транспорта с железнодорожниками и авиационным транспортом, путей обеспечения необходимой скорости движения и гарантий сроков доставки грузов. Приведены показатели работы автомобильного транспорта за последние годы, недостатки в развитии автотранспортной отрасли республики. Главным из них выделен недостаток в реформировании и работе государственных органов и регуляторов, устанавливающих

«правила игры» на рынке услуг автомобильного транспорта. Описана важность элемента логистической цепи - грузоперерабатывающего пункта. Определены задачи, которые необходимо решить для оптимизации технологии выполнения операций погрузки и разгрузки грузов. Произведен анализ влияния времени простоя автотранспортных средств под операциями погрузки и разгрузки в пунктах переработки грузов на производительность транспортных средств.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, логистика, грузоперерабатывающий пункт, срок доставки грузов, погрузка груза, выгрузка груза.

The article substantiates the relevance of research in the field of choosing the type of transport for the carriage of goods on the principle of "door to door" and "just in time", the interaction of road transport with railway workers and air transport, ways to ensure the necessary speed and guarantees of delivery times. The performance of road transport in recent years, the shortcomings in the development of the motor transport industry of the republic are given. The main of them highlighted the lack of reform and the work of government agencies and regulators, establishing the "rules of the game" in the market for road transport services. The importance of the element of the logistics chain - the cargo processing point is described. The tasks that need to be solved to optimize the technology of loading and unloading operations are defined. The analysis of the impact of vehicle downtime under loading and unloading operations at the freight processing points on the performance of vehicles was made.

Key words: road transport, logistics, cargo processing point, delivery time of goods, loading of cargo, unloading of cargo.

Основным пользователем услуг транспорта являются владельцы грузов, которые по своим критериям выбирают вид транспорта для перевозки грузов. Владельцы грузов отдают предпочтения перевозчику,

который осуществляет транспортировку в соответствии с принципами «от двери до двери» и «точно в срок». А это принципы логистического обслуживания потребителей транспортных услуг.

После приобретения Кыргызстаном независимости, анализ функционирования транспортной системы страны, определение перспективных путей развития транспортного комплекса определило множество проблем по дальнейшему функционированию различных видов транспорта, значительные проблемы связаны с взаимодействием автомобильного транспорта с железнодорожниками и авиационным транспортом [1,2,3,4].

Показатели работы автомобильного транспорта по объёму перевозок за 2006-2017-годы приведены на рис. 1.

Недостатками в развитии автотранспортной отрасли нашей республики являются [4,5,6]:

- недостатки в реформировании и работе государственных органов и регуляторов, устанавливающих «правила игры» на рынке услуг автомобильного транспорта;

- ослабление руководящей роли республиканского органа управления автомобильным транспортом

и внесенные изменения в транспортное законодательство и в порядок обложения налогами привели к порождению стихийного и плохо регулируемого рынка услуг транспорта, что в свою очередь привело к снижению показателей эффективности и качества работы всей автотранспортной системы республики.

На наш взгляд, повышение показателей эффективности и качества работы всей автотранспортной системы республики и интеграции автотранспортной отрасли Кыргызстана в региональный и мировой рынок услуг автотранспорта возможно при использовании логистических методов управления в практику организации работы автотранспорта.

Важным составляющим внедрения логистических методов управления является расположение составляющих логистической цепи, другими словами построение на территории региона, области и района структуры, которая наполнена необходимыми объектами и коммуникациями. В этой структуре важным элементом являются грузоперерабатывающие пункты. Когда постоянно растут потоки транспорта, обслуживающая система не отвечает современным требованиям транспортировки грузов, в большинстве случаев, пропускная способность грузоперерабатывающих пунктов [5,6,7,8].

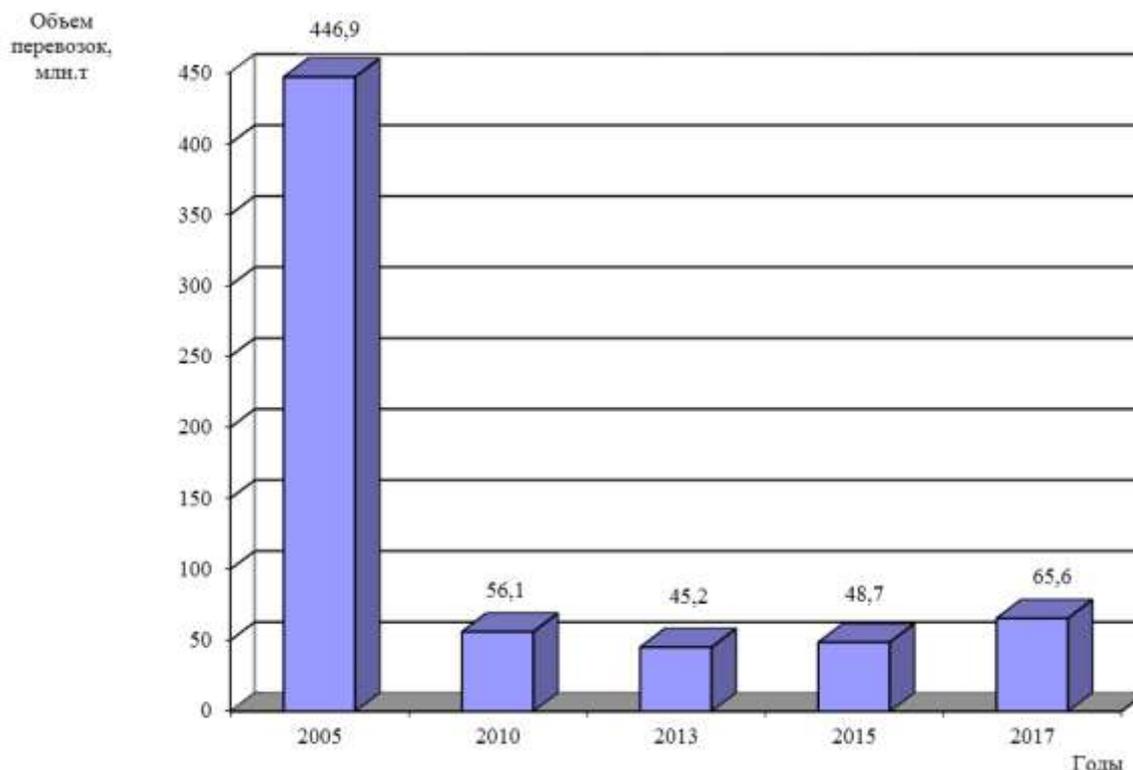


Рис. 1. Объем перевозок грузов автотранспортом.

Оптимизация технологии выполнения операций погрузки и разгрузки грузов, предопределяет необходимость решения следующего комплекса задач на достаточно высоком научном и инженерном уровне:

- анализ и определение методологических путей оптимизации операций погрузки и разгрузки грузов;
- оптимизация технологии выполнения операций погрузки и разгрузки грузов путем улучшения оснащения техникой пунктов переработки грузов;

- разработка методов дальнейшей оптимизации операций погрузки и разгрузки грузов в пунктах переработки грузов.

При транспортировке любой товар изменяет свою первоначальную стоимость на величину, которая полностью зависит от величины транспортных затрат. Эти затраты состоят из затрат на перевозку и затрат на погрузочно-разгрузочные операции (рис. 2).

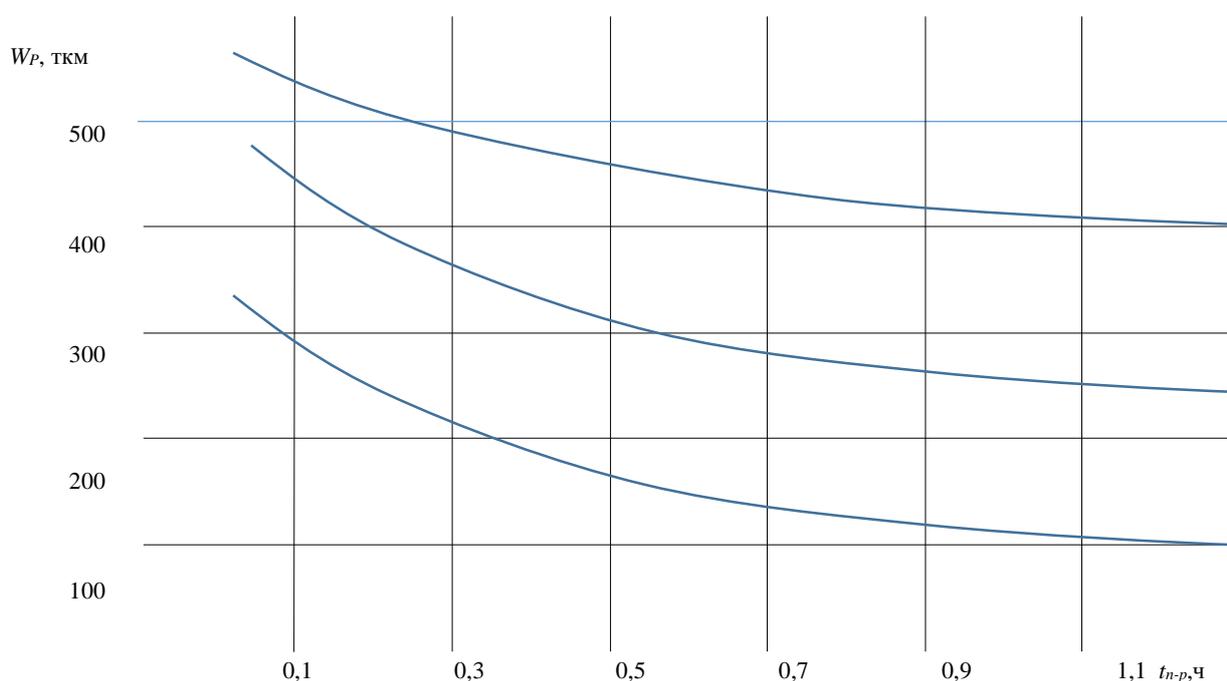


Рис. 2. Зависимость производительности от времени простоя под операциями погрузки и разгрузки при различных величинах дальности транспортировки.

Влияние времени простоя автотранспортных средств под операциями погрузки и разгрузки в пунктах переработки грузов на себестоимость 1 ткм можно проследить, подставляя в формулу для определения себестоимости различные значения этого времени [1,2,7]:

$$S_{\text{ткм}} = \frac{C_{\text{пер}} \frac{L_r}{\beta} + C_{\text{пост}} \left(\frac{L_r}{v_t \beta} + t_{\text{п-р}} + K C_3 \right)}{L_r q \gamma}, \quad (1)$$

где $C_{\text{пер}}$ - затраты на горюче-смазочные материалы, сом/км;

$C_{\text{пост}}$ - величина амортизационных отчислений, накладных расходов, сом/ч;

C_3 - зарплата водителей, сом;

K - коэффициент, равный 1,25 – 1,27.

При уменьшении времени простаивания под операциями погрузки и разгрузки уменьшается себестоимость 1 ткм. Снижение транспортных издержек имеет важное экономическое значение из-за огромного объема операций по погрузке и разгрузке грузов.

Выводы. Транспортная система страны функционирует согласно планов развития отрасли на перспективу, определяющих повышение качества услуг транспорта.

Улучшение оснащенности перерабатывающих пунктов, процессов заготовки и хранения сырьевых ресурсов и готовой продукции и других составляющих логистики стимулирует рост экспортного потенциала, что послужит дополнительным стимулом для дальнейшего роста экономики страны.

Литература:

1. Давлятов У.Р., Алымкулов А.Ш., Шатманов О.Т. Состояние и перспективы развития транспортной системы республики. / Журнал «Наука и новые технологии». - Вып. 4. - Бишкек, 2013. - С. 28-30.
2. Давлятов У.Р., Алымкулов А.Ш., Шатманов О.Т. Формирование транспортно-логистической системы управления грузовыми потоками. Журнал «Наука и новые технологии». - Вып. 5. - Бишкек, 2013. - С. 32-33.
3. Темирбеков Ж., Давлятов У.Р., Курманов У.Э., Технологии формирования транспортно-логистических цепей при мультимодальных перевозках. Вестник Нижегородского государственного инженерно-экономического университета, №2(57). - Россия, Нижегородская область, город Княгинино, 2016. - С. 107-112.
4. Темирбеков Ж., Давлятов У.Р., Курманов У. Э., Алымкулов А.Ш. Транспортно-логистические системы управления грузовыми потоками. Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. №7 (часть 2), Россия. - Самара, 2017. - С. 318-321.
5. Беспалов Р.С. Транспортная логистика: новейшие технологии построения эффективной системы доставки. - М.: Вершина, 2008. - 382 с.
6. Бойко Н.И. Транспортно-грузовые системы и склады. Учебное пособие для вузов. - М.: Феникс, 2007. - 398 с.
7. Миротин Л.Б. Транспортная логистика. Учебник для вузов (изд. 2). - М.: Экзамен, 2005. - 511 с.
8. Никифоров В.С. Мультимедийные перевозки и транспортная логистика. Учеб. пособие для вузов. ТрансЛит, 2007. - 271 стр.