

Г.М. КАСЫМОВ, Б.Ж. МАХМУДОВ

**ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНАЛЬНОГО
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЯ НА
ПРЕДПРИЯТИЯХ ДОРОЖНОГО
ХОЗЯЙСТВА**

“ФАН”

МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО
СПЕЦИАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН
ТАШКЕНТСКИЙ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ
ИНСТИТУТ
НАМАНГАНСКИЙ ИНЖЕНЕРНО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ
ИНСТИТУТ

Г.М. КАСЫМОВ,

Б.Ж. МАХМУДОВ

**ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНАЛЬНОГО
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЯ НА
ПРЕДПРИЯТИЯХ ДОРОЖНОГО
ХОЗЯЙСТВА**

Ташкент
Издательство «Фан» Академии наук Республики Узбекистан
2003

6с8
К-289

Гази Махкамович Касымов, Бахритдин Жураевич Махмудов.

Проблемы регионального ресурсосбережения на предприятиях дорожного хозяйства. Ташкент: Фан, 2003, 232 с.

В монографии исследуются вопросы анализа регионального сбережения материальных ресурсов в дорожно-строительном комплексе республики в условиях рыночного отношения. Исследованы взаимосвязи автомобильного транспорта, строительно-дорожных машин и строительно-технологических процессов Государственного акционерного концерна «Ўзавтойўл». Разработаны основные направления совершенствования сбережения материальных ресурсов и типичные прогрессивные органы управления предпринимательской деятельности предприятий дорожного хозяйства. Предложена методика реализации научно-методических основ по снижению уровней расходов автомобильного топлива в системе транспортно-дорожного комплекса.

Рассчитана для интересующихся проблемами регионального ресурсосбережения на предприятиях дорожного хозяйства.

Табл.—25. Ил.—22. Библиогр.—211.

Ответственный редактор:

доктор экономических наук,
профессор

Г.М.Касымов

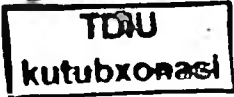
Рецензенты:

кандидат экономических наук,
доцент
кандидат экономических наук,
доцент

Т.И.Пугановская

А.М.Абдурахманов

821385



и абон

II 3203020000-3-708 Рез. — 2003
M355(04)-03

ISBN 5-648-02944-6

© Издательство «Фан» АНРУз, 2003 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	5
Глава 1. Общесистемный анализ экономической проблемы регионального сбережения материально-технических ресурсов в дорожно-строительном комплексе	10
1.1. Системный анализ влияния дорожно-строительного комплекса на организацию работ автомобильного транспорта и строительно- дорожных машин	10
1.2. Анализ объема перевозок дорожно-строительных материалов	24
1.3. Выявление проблем повышения эффективности работ автомобиль- ного транспорта и строительно-дорожных машин	36
Глава 2. Исследование взаимосвязей автомобильного транспорта, строительно-дорожных машин и строительно-технологических процессов	49
2.1. Исследование влияний природно-климатических условий и региональных территорий на решение экономико-организационных работ автомобильного транспорта	49
2.2. Стратегическое планирование работы автомобильного транспорта с учетом природно-климатических условий региона	59
2.3. Разработка интегральных показателей конкурентоспособности экономики дорожного хозяйства на основе его материально- технического потенциала	67
2.4. Исследование влияний строительно-технологических процессов у поставщиков ДСМ и строительно-ремонтных объектов на эффективность работы автотранспорта	74
Глава 3. Разработка основных направлений совершенствования регионального сбережения материально-технических ресурсов в ДСК	83
3.1. Научно-методические предпосылки совершенствования регионального сбережения ресурсов	83
3.2. Обоснование классификации прогрессивных систем стратеги- ческого управления	92
3.3. Разработка оперативных мероприятий по снижению финансовых расходов на материальные ресурсы	106
3.4. Разработка методики экономической оценки расходов автомобильного топлива на предприятиях дорожного хозяйства	116
3.4.1. Порядок выбора показателей, используемых в оценке расхода автомобильного топлива	116
3.4.2. Порядок расчета экономической оценки расхода топлива на автомобильном транспорте	149
3.4.3. Моделирование комплексной экономической оценки расходов	

автомобильного топлива на предприятиях дорожно-транспортного комплекса в условиях неопределенности	130
Глава 4. Разработка типичных прогрессивных органов управления предпринимательской деятельностью предприятий дорожного хозяйства	141
4.1. Разработка концептуальных основ развития предпринимателей в масштабе малых и средних предприятий в дорожном хозяйстве (на базе их геоэкономической модели с учетом особенностей глобализации мировой экономики)	141
4.2. Совершенствование структуры связей предпринимательских союзов дорожного хозяйства Республики Узбекистан с учетом территориальных охват	149
4.3. Разработка и внедрение типичных органов управления предпринимательской деятельностью предприятий дорожного хозяйства	158
4.4. Применение логистической системы в управлении материально-технического обеспечения предприятий	169
Глава 5. Разработка методики реализации научно-методических основ по снижению уровней главных и дополнительных групп расходов автомобильного топлива в системе дорожно-транспортного комплекса	176
5.1. Определение конкурентоспособности объектов использования автомобильного топлива и выбор его главных направлений экономии	176
5.2. Нормирование расхода автомобильного топлива на единицу транспортной работы и объема перевозок дорожно-строительных материалов	185
5.3. Разработка и апробирование программ учета и финансовой отчетности по расходам топлива	191
5.3.1. Создание унифицированных методов учета материальных расходов	191
5.3.2. Разработка оперативных мероприятий по снижению уровней расходов автомобильного топлива	196
Основные выводы	201
Список использованной литературы	205
Приложения	218

ВВЕДЕНИЕ

Роль транспорта и автомобильных дорог в развитии национальной и международной экономики особенно велика. Это объясняется большой территорией Узбекистана и зарубежных стран, различным уровнем и разнообразием социальной, экономической, производственной, организационной, финансовой, информационной, управленческой и правовой деятельностью территориальных регионов.

По характеру обслуживания пассажиров и перевозок грузов транспорт подразделяется на внутри территории страны и международный. Транспортная система (автомобильный, железнодорожный, морской, речной, воздушный, трубопроводный, канатный) формируется из путей сообщения (железные и автомобильные дороги, речные и морские пути сообщения, авиалинии, трубопроводы) и подвижного состава. Она выполняет перевозочную работу.

Автомобильные дороги обслуживают различные транспортные потребности национальной и мировой экономики. В зависимости от их значения автомобильные дороги бывают различной категории. Техническая и эксплуатационная классификации должны гарантировать в стране и ее за пределами стабильной разветвленной сети автомобильных дорог.

В условиях Республики Узбекистан при значительном разнообразии природных условий, значительном колебании грузо-пассажиронапряженности и темпов ее роста, неодинаковой обеспеченности отдельных районов существующими путями сообщения строительными материалами и т.п. экономические проблемы транспортно-дорожного комплекса требуют системного подхода к решению предстоящих научных задач. Они должны быть хорошо продуманы без шаблонов, чужих схематических идей и образцов.

Среди многих факторов, влияющих на экономические проблемы дорожно-транспортного комплекса Республики Узбекистан, следует отметить общие закономерности развития национальной экономики страны и вытекающие из них правила, создающие рамки для системы управления транспортом и строительством дорог на каждом конкретном предприятии.

Рамки конкретных экономических проблем совершенствования регионального сбережения ресурсов транспортно-дорожного комплекса обуславливаются следующими факторами: общие закономерности развития отраслей и их подотраслей, предприятий; государственные нормативные документы, отражающие конкретные формы собственности, производственных и правовых, социально-финансовых отношений (в форме их юридических норм их содержит свод экономических законов, закон распределения труда и т.д.) и определяющие основные принципы управления отдельными типами транспортных предприятий.

Разработка реальной стратегии развития транспортных услуг в дорожно-строительном комплексе Государственного акционерного концерна (ГАК) «Ўзавтойўл» должна быть результатом анализа существующего положения целей и функций концерна и его подразделений (их более 19, из них 13 областные государственные акционерные объединения). В принципе все подразделения и их предприятия выполняют одинаковые задачи, к главным из которых относятся удовлетворение потребностей населения и предприятий в услугах автодорог и обеспечении безопасного и непрерывного движения транспортных средств, ускорение НТП, постоянное повышение экономической эффективности производства и услуг, обеспечение рентабельного развития производственных коллективов. Однако, эти задачи на каждом предприятии решаются в различных природно-климатических, географико-демографических и экономических условиях. Задача предприятий ГАК «Ўзавтойўл» — это приспособление экономических и социальных задач республики к конкретным условиям строительства и эксплуатации автомобильных дорог. Все это подтверждает актуальность темы данной монографии.

Экономические проблемы сбережения ресурсов в транспортно-дорожном комплексе исследуются в большинстве стран мира, и в особенности в странах, формирующих рыночные отношения, в том числе и в Узбекистане.

В западной научной литературе опубликованы труды И. Ансофф, У. Кинг, Д. Клиланд, В. У. Рэнкин, П. Клафи, С. Халберт, С. Эйлон, Б. Голд, Ю. Сезан и других, в которых рассмотрены экономические проблемы сбережения ресурсов. Отдельным аспектом экономики и управления материально-технического обеспечения автомобилей изучались в научных трудах Иофинова С. А., Кузнецова Е. С., Крамаренко Г. В.; методике оценки экономической эффективности инженерных решений — Смирнова Б. В., Романенко И. А., Власова Н. С., Тихомирова Н. Н., Хомяка Я. П., Сильянова В. В.; автомобильные материалы — Масино М. А., Манусаджянца О. Н., Иванова Г. П.; экономия топлива на автотранспорте — Говорущенко Н. Я., Карбановича И. И.; эффективности использования автомобилей — Великанова Д. П., Квитко Х. Д., Резника Л. Г. В экономических исследованиях ученых СНГ (Аксенов И. Я., Афанасьев Л. Л., Бабков В. Ф., Васьков С. Т., Громов Н. Н., Персианов В. А., Гарманов Е. Н., Лившиц В. Н., Миротин Б. Л., Славущий А. К. и др.) значительное внимание уделялось проблемам единой транспортно-дорожной системе, системному анализу экономических процессов на транспортно-дорожном комплексе и углубления регионального сбережения ресурсов. Большую роль в теоретическом осмыслении сущности этой актуальной для Республики Узбекистан проблемы сыграли труды отечественных ученых: Саидова З. Х., Абдуганиева И. Х., Дарабова М., Пугановс-

кой Т.И., Хуснутдинова С.Х., Юнусова Р.Р., Бобохонова П.Б. и др. Однако разработка основных направлений совершенствования регионального сбережения материально-технических ресурсов ГАК «Ўзавтойўл», разработка типичных прогрессивных органов управления предпринимательской деятельностью предприятия дорожного хозяйства, разработка методики реализации научно-методических основ по снижению уровней расходов автомобильного топлива в транспортно-дорожном комплексе до настоящего времени не отражены деятельности концерна и определения социально-экономической эффективности использования стратегического планов комплекса. В частности, нет научного обоснования разработки планов интегральных показателей конкурентоспособности экономики дорожного хозяйства на основе его материально-технического потенциала, методики экономической оценки расходов автомобильного топлива на предприятиях дорожного хозяйства. Восполнению этих задач и посвящены результаты экономических и управленческих исследований авторами.

Объем перевозок дорожно-строительных материалов по ГАК «Ўзавтойўл» за последние годы возрос с 4,5 млн. т (1997г.) до 12 млн. т (2000г.), при этом транспортные работы — соответственно с 143,9 до 538,5 млн. ткм. Значительный удельный вес составляет объем перевозок инертных материалов (щебень, песок, гравий). Объем их перевозок превышает 50% от всего дорожно-строительного материала. Себестоимость транспортной работы за последние годы достигла 300-350 сумов на 1 ткм.

В связи с этим цель монографии — разработка научно обоснованной рекомендации по совершенствованию регионального сбережения материально-технических ресурсов транспортно-дорожного комплекса с учетом требований экономического рынка.

Для достижения поставленной цели поставлены следующие научные задачи:

— выявление основных направлений повышения эффективности работ автомобильного транспорта и строительно-дорожных машин на основе общесистемного анализа экономических проблем сбережения ресурсов;

— исследование взаимосвязей автомобильного транспорта, строительно-дорожных машин и строительно-технологических процессов;

— разработка интегральных показателей конкурентоспособности экономики дорожного хозяйства с учетом его материально-технического потенциала;

— разработка оперативных научно-методически обоснованных мероприятий по снижению финансовых расходов на материальные ресурсы;

— разработка методики экономической оценки эффективности расходов автомобильного топлива на предприятиях дорожного хозяйства;

— разработка типичных прогрессивных органов управления предпринимательской деятельностью предприятий дорожного хозяйства;

— предложить методику реализации научно-методических основ по снижению уровней основных и дополнительных групп расходов автомобильного топлива в системе транспортно-дорожного комплекса ГАК «Ўзавтойўл»;

— апробирование программ учета и финансовой отчетности по расходам автомобильного топлива на предприятиях дорожного хозяйства.

Методологическую и теоретическую основу изучения составили исследования отечественной и зарубежной экономических школ по вопросам теории рыночного хозяйства, индустриализации экономики, функционирования «открытой экономики», стадий экономического роста и др. В работе широко используются официальные правительственные документы, законодательные и нормативные документы Олий Мажлиса Республики Узбекистан, труды Президента Республики Узбекистан И.А.Каримова, а также постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан.

В качестве информационной базы использованы данные официальной статистики (текущего, единовременного учета и т.д.), материалы Министерства экономики и Госкомитета по статистике, ГАК «Ўзавтойўл» и других ведомств республики, научные труды исследователей и специалистов в области сбережения ресурсов, научно-методическая литература и законодательно-правовые документы РУз.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

— систематизированы экономические и организационные проблемы совершенствования регионального сбережения материально-технических ресурсов в автомобильном транспорте и дорожном хозяйстве;

— разработаны интегральные показатели конкурентоспособности экономики дорожного хозяйства на основе его материально-технического и интеллектуального потенциалов;

— произведена классификация прогрессивных систем стратегического управления в ГАК «Ўзавтойўл» и научно-методических предпосылок совершенствования регионального сбережения ресурсов;

— разработана методика экономической оценки расходов автомобильного топлива на предприятиях дорожного хозяйства с учетом оперативных мероприятий по снижению финансовых расходов на материальные ресурсы;

— разработаны концептуальные основы развития предпринимателей в масштабе малых и средних предприятий автомобильного

транспорта, строительно-дорожных машин и дорожного хозяйства на базе их геоэкономической модели с учетом особенностей глобализации мировой экономики;

— разработаны типичные органы управления предпринимательской деятельности предприятий транспортно-дорожного комплекса в ГАК «Ўзавтойўл»;

— выявлены резервы повышения эффективности автомобильного топлива и установлены его главные направления экономии;

— разработаны программы учета и финансовой отчетности по расходам автомобильного топлива.

Научно-практическая значимость результатов исследования состоит в разработке системных и комплексных научных подходов к анализу и диагностике факторов, влияющих на совершенствование регионального сбережения материально-технических ресурсов транспортно-дорожного комплекса ГАК «Ўзавтойўл».

Практическая значимость результатов исследования органично вытекает из потребностей экономической реформы страны. Разработаны и внедрены в практику управления региональной дорожно-хозяйственной и автомобильно-транспортной системой мероприятия по управлению деятельностью предприятий строительно-дорожных машин через нормативные акты, регламентирующие лицензирование, квотирование, региональное налоговое обложение.

Предложенные в работе методы, алгоритмы, программы и проекты нормативных актов использованы:

- в процессе разработки системы экономического управления деятельностью предприятий транспортно-дорожного комплекса ГАО «Наманганавтойўл»;

- при создании типовой структуры региональной системы управления деятельностью предприятий транспортно-дорожного комплекса ГАК «Ўзавтойўл»;

- при развитии и совершенствовании нормативной основы государственного регулирования функционирования региональной дорожно-хозяйственной и автомобильно-транспортной системы с применением экономических рычагов.

Глава 1. ОБЩЕСИСТЕМНЫЙ АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНАЛЬНОГО СБЕРЕЖЕНИЯ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ В ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОМ КОМПЛЕКСЕ

1.1. СИСТЕМНЫЙ АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА НА ОРГАНИЗАЦИЮ РАБОТ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНЫХ МАШИН

Управление экономической деятельностью транспорта любого объекта, в частности, Государственного акционерного концерна (ГАК) «Узавтоўл» является сложной системой. Не познав сущности экономической деятельности предприятий автомобильного транспорта, строительно-дорожных машин и дорожного хозяйства и не поняв закономерностей их развития, нельзя ни управлять ими, ни использовать их экономической и производственной деятельности в современной технологии.

Трудно переоценить значение научного обоснования всех сторон формирования и эффективного функционирования предприятий автомобильного транспорта, строительно-дорожных машин и дорожного хозяйства для современных условий Республики Узбекистан. Новые требования к построению и поведению предприятий автотранспорта и строительно-дорожных машин предъявляют рыночные отношения, предпринимательская активность, переход к различным формам собственности, изменяющиеся функции и методы государственного регулирования и управления. Переход к эффективной организации и управлению, построенным на научных принципах, не только необходим, но только возможен, но и стал главным условием успешного осуществления экономических реформ. Конкуренция услуг стала конкуренцией предприятий транспорта, используемых форм, методов, интеллектуальной способности и мастерства управления ими.

Если основными системами предприятий транспорта являются производственные процессы или перемещение груза, организационные подразделения, управленческие процессы, функциональные места, экономические процессы и экономическая система, формальные производственные и социальные процессы, информационный процесс и документация, то их единство с внешним окружением имеет особое значение. Поэтому можно утверждать, что предприятие-система, т.е. реальная (на реальных объектах) и абстрактная (моделирование и проектирование объектов) системы. Последнее есть набор взаимосвязанных и взаимоувязанных предметов, процессов, явлений, частей, составленных в таком порядке, который позволяет воспроизвести целое. Уникальная характеристика при рассмотрении систем — это внутреннее отношение между частями.

Системный подход к совершенствованию регионального сбережения ресурсов в зависимости от цели выделяют системы на конкрет-

ном объекте исследования. При помощи системных методов можно анализировать как общие закономерности производственной, организационной (организационной структуры), управленческой, экономической, правовой, социальной, информационной, технической, технологической, экологической и др. систем, так и постоянно углублять уровень познания объективной реальности, искать взаимосвязи между отдельными типами выделенных систем. Выделенная система может быть разбита на подсистемы опять-таки в соответствии с определенной целью или замыслом. Системы можно наглядно выражать при помощи моделей, созданных по аналогии с системой, внедренной на конкретном объекте, в частности, ГАК «Ўзавтойўл» и его подразделениях.

Выделение основной системы на предприятиях ГАК «Ўзавтойўл» является важным методическим средством, позволяющим определять последовательность действий. Выбранная определенная подсистема будет предметом анализа и определения критериев для объекта исследования.

Для достижения сбалансированности системы и подсистемы предприятий транспортно-дорожного комплекса требуется обеспечить необходимые соотношения между подразделениями, подсистемами, системами управления. При оценке сбалансированности подразделений, фронтов производственных процессов общими законами управления деятельностью предприятий должны быть системность, комплексность, информированность, единства системы управления (закон синергии), самосохранность, надежность, пропорциональность взаимосвязей между отдельными секторами и сферами производства (услуг), являющиеся основными задачами научного исследования.

Значит, общесистемный анализ требует фактов (табличные, графические, статистические данные), неоднократной проверки полученных данных, произвести расчеты и сопоставить их результаты. Системный анализ исследует явления и процессы не в отдельности, а во взаимоотношениях отдельных звеньев системы и во взаимосвязях с функциями и поведением всей системы в целом. В конечном итоге системный анализ помогает совершенствовать сбережения ресурсов и межотраслевые производственно-экономические связи, обеспечивающие технологическое, техническое и организационное единство предприятий, строгую ориентацию всех его подразделений и видов деятельности на конечные результаты.

Исследование систем на разных уровнях предприятия и ГАК целесообразно начинать с анализа, отталкиваясь от системы, разработанной до самого высокого уровня разрешения (вплоть до элементов системы), с одновременным исследованием последующей системы на самом низшем уровне разрешения (в самых общих чертах). Последующим шагом будет доведение разработки второй системы до элементов и изучение в общих чертах уже третьей системы и т.д.

Аналогичным образом поступают и разрабатывают вплоть до элементов системы сбережения ресурсов и одновременно в самых общих чертах (на низшем уровне разрешения) намечают организационную систему. После окончательной разработки до элементов организационной системы намечают управленческую систему и т.д. При этом главным инструментом должно быть применение правильного метода анализа (физический, математический, химический, морфологический, дедукционный, индукционный, статистический, корреляционный, экономический, традиционный, системный, комплексный и т.п.). Он должен вылиться в оценку возможностей и определение слабых мест в производстве (услуге), организации и управления.

С позиции системного анализа дорожно-строительный комплекс ГАК «Ўзавтойўл» как, по какой теории и закономерности влияет на организацию работ автомобильного транспорта и строительно-дорожных машин? Чтобы получить научный ответ на поставленный вопрос проследим: общие закономерности развития отраслей и их подотраслей, предприятий; общегосударственные нормативные документы, отражающие конкретные формы собственности, производственных и правовых, социально-финансовых отношений (в форме юридических норм их содержит свод экономических законов, закон распределения труда и т.д.) и определяющие основные принципы управления отдельными типами транспортных предприятий; методика экономической и экологической оценки расходов на ресурсы; концептуальные основы развития предпринимателей в масштабе предприятия с учетом особенностей глобализации мировой экономики.

Далее переходим от теоретического к системному анализу конкретного объекта исследования, а именно, производственных процессов ГАК «Ўзавтойўл». По состоянию автомобильных дорог на 1 января 2002 года обслуживаемая сеть дорог протяженностью 43489 км, из них: «Автомостраль» — 192км, «Андижанавтойўл» — 2459, «Бухороавтойўл» — 3957, «Жиззахавтойўл» — 2540, «Каракалпакавтойўл» — 4389, «Каршиавтойўл» — 3543, «Навоийавтойўл» — 4534, «Наманганавтойўл» — 3439, «Самаркандавтойўл» — 4118, «Сырдарьяавтойўл» — 1429, «Сурхандарьяавтойўл» — 2452, «Ташкентавтойўл» — 3712, «Ферганаавтойўл» — 4112, «Хоразмавтойўл» — 2296, Главное управление — 217км.

Потребность в современных автомобильных дорогах по ГАК вытекает из огромных размеров обобществления снабженческих и перевозочных, строительных и ремонтных работ дорожных объединений и трестов «Ўзавтойўл», осуществляемых во внутреннем и международном масштабах (табл.1); специализации и кооперирования производства, работ, услуг в рамках обширных дорожно-хозяйственных комплексов ГАК; наличия многочисленных структурных подразделений в рамках ГАК «Ўзавтойўл»; тесных межпроизводственных связей

с поставщиками сырья, полуфабрикатов, дорожно-строительных материалов (щебень, песок, гравий, битум, асфальт, железобетонных изделий и т.д.), включенных в единый технологический процесс, а также из требований НТП—быстро учитывать и осваивать новейшие достижения науки и техники. В этом же направлении действует и такой фактор, как стремление ГАК подчинить себе рынок, усилить свое воздействие на формирование потребительского рыночного спроса.

Объем строительных и ремонтных работ дорожных объединений и трестов по ГАК «Ўзавтойўл» за последние 10 лет увеличился 3,5-3,9 раза (табл.2).

Таблица 1

Динамика потребности в предприятиях ГАК «Ўзавтойўл» на строительно-ремонтные работы и содержание автомобильных дорог*

Год	Потребность на ремонт и содержание дорог, млн.сум	Фактически затрачено, млн. сум	Обеспеченность, %
1993	9346,7	53901,26	56,5
1994	1420,3	480,3	33,8
1995	8350,84	3087,2	37,0
1996	15833,9	6139,8	38,8
1997	31043,7	13700,1	44,1
1998	62185,8	25648,8	41,2
1999	74485,0	33309,1	44,7
2000	125586,6	52010,2	41,2
2001	173470,7	73284,2	42,2
2002 (прогноз)	254350,6	123000	48,4

Примечание. Здесь и в табл.2-5 данные ГАК «Ўзавтойўл».

Таблица 2

Динамика фактического ремонта автомобильных дорог (км) по ГАК «Ўзавтойўл» (при нормативной длине 16 тыс. км за год)

Год	Длина ремонта автомобильных дорог, всего	В том числе	
		капитальный ремонт	средний ремонт
1991	3741	448	3293
1992	1839,4	437,7	1401,5
1993	3469,4	986,4	2483,0
1994	6076,7	683,8	5392,9
1995	6080,9	842,7	5238,2
1996	6098,1	748,7	5349,4
1997	5990,3	485,6	5504,8
1998	5900,0	550,0	5350,0
1999	14720,0	835,0	13885,0
2000	14298,0	839,0	13459,0
2001	12166,5	616,8	11549,7

От общего объема работ по ГАК «Ўзавтойўл» значительная часть приходится на долю четырех областных объединений; Навоийавтойўл, Каракалпакавтойўл, Самаркандавтойўл, Ферганаавтойўл (табл.3). Немаловажное значение в отрасли дорог имеют: железная дорога, протяженностью 4115 км, речное сообщение примерно 500 км, воздушное сообщение примерно -15 тыс.км, трубопроводное -0,7 тыс. км.

Объем перевозимых грузов по ГАК «Ўзавтойўл» за последние пять лет возрос со 143 до 538 млн. ткм (табл.4).

Таблица 3

Состояние строительных и ремонтных работ подразделений
ГАК «Ўзавтойўл», (км)

Подразделение	1999г.	2000г.	2001г.
Автомостраль	192	192	192
Андижонавтойўл	2459	2459	2459
Бухороавтойўл	3957	3957	3957
Жиззахавтойўл	2540	2540	2540
Қорақалпоқавтойўл	4389	4389	4389
Қаршиавтойўл	3543	3543	3543
Навоийавтойўл	4534	4534	4534
Наманганавтойўл	3439	3439	3439
Самарқандавтойўл	4118	4118	4118
Сирдарёавтойўл	1429	1429	1429
Сурхандарёавтойўл	2452	2452	2452
Тошкентавтойўл	3712	3712	3712
Фарғонаавтойўл	4112	4112	4112
Хоразмавтойўл	2296	2296	2296
Главное управление	217	217	217
Всего по концерну «Ўзавтойўл»	43689	43689	43689

Таблица 4

Размер (млн. ткм) транспортных работ по ГАК «Ўзавтойўл»

Дорожно-строительные материалы	1997г.	1998г.	1999г.	2000г.	2001г.
Щебень	21,2	24,34	35,17	27,51	25,89
Песок	15,94	17,81	15,92	119,69	16,96
Гравий	19,96	22,96	25,77	42,09	23,84
Асфальт	48,74	54,95	51,96	57,51	55,42
Битум	18,62	20,91	22,40	21,57	21,90
Железобетонные изделия	19,40	26,71	26,42	270,16	27,81
Всего	143,86	167,68	177,64	538,53	172,82

Исследование некоторых производственных процессов показало, что объект и предмет исследования в теоретическом и практическом плане изучены недостаточно. Например, в научных трудах отечественной науки [9-11, 54-56, 142-151, 173, 186] нам не удалось ознакомиться с методикой совершенствования регионального сбережения

материально-технических ресурсов по ГАК «Ўзавтойўл». Объем перевозок дорожно-строительных материалов автомобильным транспортом по ГАК «Ўзавтойўл» за последние годы увеличился с 4,5 до 12 млн. т в год, при этом размер транспортной работы возрос со 144 до 538,5 млн. ткм, что осложняет деятельность предприятий и ставит перед производственным коллективом сложные задачи.

Переходя к анализу организационной структуры ГАК «Ўзавтойўл», следует особо отметить роль государственных органов управления. Согласно закону Республики Узбекистан «Об автомобильных дорогах» и исходя из доклада Президента РУз И.А.Каримова на XIV сессии Олий Мажлиса, функционирует и совершенствуется организационная структура управления предприятиями Узбекского государственного акционерного концерна «Ўзавтойўл». В состав концерна входят более 350 различных предприятий (290 государственных предприятия, 36 акционерные, 20 коллективные предприятия, 4 акционерные объединения открытого типа и 1 совместное предприятие), 12 областные государственные акционерные объединения (ГАО) и Каракалпакское ГАО, объединение «Автомагистраль», объединенная дирекция автомобильных дорог, 2 треста, бюро по дорпроектированию, строительству и реконструкции узбекского участка Великого шелкового пути, Куйлюкский завод ЭМЖБК, Ташкентское ЭЛУ, Ўзйўлтаъминот, управление «Бекободйўлиндустрия», «Чинозйўлиндустрия» и др. (рис.1). Хотя нами не охвачены все элементы организационной структуры управления, и все же дает основное представление о нем, о его составных частях и возможных подходах к их анализу. Здесь мы стремимся не только описать сложившуюся практику, но и наметить пути ее улучшения.

Совершенствование регионального сбережения ресурсов транспортно-дорожного комплекса ГАК «Ўзавтойўл» то же, что и в целом по экономике страны, но при этом необходимо учитывать специфические условия развития системы автомобильных дорог и дорожного хозяйства. Один из самых сложных вопросов, с которым сталкиваются современные руководители дорожных хозяйств, — как предвидеть будущее состояние и развитие производственно-технической базы, ее возможности и как выработать стратегии, необходимые для решения проблем развития дорог [43, 56, 64, 116, 197].