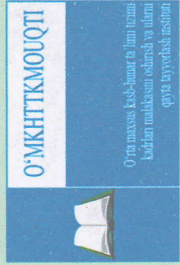


ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ
ОЛИЙ ВА ЎРТА МАХСУС ТАЪЛИМ ВАЗИРЛИГИ
ЎРТА МАХСУС, КАСБ-ҲУНАР ТАЪЛИМИ МАРКАЗИ
ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ
ЎРТА МАХСУС КАСБ-ҲУНАР ТАЪЛИМИ ТИЗИМИ
КАДРЛАРИ МАЛАКАСИНИ ОШИРИШ ВА УЛАРНИ
ҚАЙТА ТАЙЁРЛАШ ИНСТИТУТИ

“ЎЗБЕКНЕФТГАЗ” МИЛЛИЙ ХОЛДИНГ КОМПАНИЯСИ



UZBEKNEFTGAS

ТАЪЛИМ ТИЗИМИНИ РИВОЖЛАНТИРИШДА
ТАЪЛИМ БОСҚИЧЛАРИ ЎРТАСИДАГИ ИНТЕГРАЦИЯ
ЖАРАЁНЛАРИНИ ЧУҚУРЛАШТИРИШ

мавзусидаги Республика илмий - амалий анжумани

МАТЕРИАЛЛАРИ ТЎПЛАМИ

2014 йил, 1 март



Тошкент

8.	Икрамов М.А., Низов С.О.	Касб-хунар коллежларида маркетинг фанни ўргатиш муаммолари	113
9.	Махмудов Н.М., Саидкаримова С.С.	Иктисодиётни модернизациялаш шароитида хорикий инвестицияларни жалб қилиш даяр талаби	115
10.	Жалолов Ж., Жалолова Д.	Таълим ва уни ривожлантиришнинг айрим масалалари	116
11.	Қосимова М.С., Зияева М.М.	Логистик сервис ривожланиш истиқболлари	117
12.	Махмудов Н.М., Саидкаримова С.С.	Кичик бизнес самардорлигини таъминлашга маркетинг таъсири	118
13.	Қаримов Б.Р.	Иктисодиёт ва таълим тизимлари ривож борадида инсонпарварлик ва адолатлилик тамойиллари	119
14.	Ғойибназаров Б.К., Қутлиев О.А., Абдувалиева Б.Р.	Соғлиқни сақлашнинг миллий ҳисоблари	121
15.	Абляимов О.С., Қамалов М.Х.	К исследованию эксплуатации тепловозов UzTE16M4 на участке Акробат – Ташгузар ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари»	122
16.	Сатторкулов О.Т., Халимжонов Д.Э.	Хулудларнинг иктисодлашувни ҳисобга олган ҳолда инфратузума объекларини оптимал жойлаштириш ва ривожлантириш истиқболлари	124
17.	Нематов И.У., Ибрагимов Ш., Халилов З., Бобожонов Б.Р.	Таълим-тарбия соҳасининг яхлит, узлуқсиз тизимини шакллантириш ва мустақамлашнинг асосий жиҳатлари	125
18.	Абляимов О.С., Муҳаммадинов М.З.	Исследование эффективности использования электровозов 3ВЛ80С на участке Мароканд - Навои	126
19.	Astrakulova D.S., Xodjabeva K.D.	Bank kredit hisobida progressiyaning qo`llanilishi	128
20.	Абляимов О.С., Қамалов М.Х.	К анализу эксплуатации тепловозов UzTE16M4 на участке Кумкурган – Акробат ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари»	129
21.	Toshboyev T.U., Ubaydullayev M., Ravshanova G.R.	Alternativ energiya manbalarini qo`llash bosqichlari	131
22.	Салдақасова З.	Ўқувчи шахсида экологик маданиятни шакллантиришда мактаб ва коллеж бирлиги	133
23.	Абляимов О.С., Атажакаев Ж.Х.	Оценка энергетической эффективности использования тепловой тяги методом осреднения расчетных величин	134
24.	Файзуллаева Н.С.	Таълим соҳасида маркетинг фаолиятини ташиқ этиш хусусиятлари	135
25.	Абляимов О.С., Шадчиев М.Х.	К обоснованию показателей использования тепловозов 4ТЭ10М на участке Акробат – Ташгузар ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари»	136
26.	Умарходжаева М.Г.	Предпосылки развития и повышения инновационной активности Республики Узбекистан	138
27.	Абляимов О.С., Қабиров Х.К.	Методика расчёта механической работы локомотива на режиме тяги	139
28.	Темиров А.А.	Кичик тадбиркорлик субъектларида молиявий бошқаруви тақомиллаштириш масалалари	140
29.	Абляимов О.С.	К анализу процесса движения высокоскоростных поездов в кривых участках железных дорог	142
30.	Сафарова Н., Бобобеков Д.	Халқаро юрларни ташиқда автомобиль транспортни самардорлигини оширишнинг логистик ёндашув услубиётини ишлаб чиқиш масалалари	143

31.	Абляимов О.С., Атажакаев Ж.Х.	Исследование перевозочной работы электровозов 3ВЛ80С методом осреднения расчетных величин	146
32.	Махкамбоев А.Т., Шодиев Э.Т.	Суд (хуқуқий) бухгалтерия фанни ўқитишнинг долзарб муаммолари	147
33.	Абляимов О.С., Қабиров Х.К.	Методика расчёта механической работы сил основного сопротивления движению поезда на режиме тяги	148
34.	Ходжакуратова Г.Ю.	Масофавий таълим ва унион асосий жиҳатлари	149
35.	Абляимов О.С., Қабиров Х.К.	Методика расчёта механической работы тормозных сил поезда	150
36.	Базаров Ф.О., Бустинов А.Х.	Методы оценки эффективности инвестиционных проектов	151
37.	Абляимов О.С., Қабиров Х.К.	Исследование эффективности использования локомотивной тяги на равнинном участке железнодорожного пути	153
38.	Исмаилова Н.С., Алиев А.Х.	Халқаро иктисодий муносабатларда савдо шартномаларининг ўрни	155
39.	Абляимов О.С., Қамоллов Ш.И.	К исследованию перевозочной работы электровозов 3ВЛ80С на участке Акробат – Ташгузар ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари»	156
40.	Асракулова Д.С., Мирходжаева Н.Ш.	Макроэкономика динамикасида бязи масалалар	157
41.	Баева Ж.Б., Баева Ш.Х.	Хўзирги шароитда инновацион таълим технологияларидан фойдаланишнинг аҳамияти	158
42.	Абляимов О.С., Жумаев А.З.	Исследование эффективности использования тепловой тяги на участке Мароканд - Навои	159
43.	Ҳамидова М.	Олий ва ўрта махсус касб-хунар таълими ўргатишдаги ўзаро ҳамкорликнинг аҳамияти	160
44.	Тошбоев Т.У., Убайдуллаев М.Т., Равшанова Г.Р.	Физикани ўқитишда лойиҳа усулини қўллашнинг зарурилиги	162
45.	Абляимов О.С., Қамоллов Ш.И.	К исследованию эксплуатации электровозов 3ВЛ80С на участке Кумкурган – Акробат ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари»	164
46.	Ражабов Ў.Д., Ортиқов Ш.М., Норқобилов Н.Н.	Касб-хунар таълими ва ишлаб чиқариш корхоналари интеграциялашувининг бигирувчилик бандлигини таъминлашдаги аҳамияти	166
47.	Меликулов А.Н.	Замонавий ахборот-коммуникация технологияларидан самарали фойдаланиш	167
48.	Абляимов О.С., Шадчиев Н.А.	К анализу перевозочной работы тепловозов 4ТЭ10М на участке Кумкурган – Акробат ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари»	168
49.	Абдилақимов Г.А.	«Развитие малого бизнеса и частного предпринимательства – источник экономического прогресса Узбекистана»	169
50.	Турсунов Ш.Ч., Ҳайдаров Р.М., Қодиров Б.Э.	Халқ ҳужжатлари таълимий фаиларининг ўрни	170
51.	Наринбоева Г.Ж., Мамаатов М.Н., Якубов Ф.К.	Таълим хизматлари бозорида иктисодий муносабатларни тақомиллаштириш йўллари	171
52.	Очлов Н.А., Норбоева С.М.	Аждодларимиз таърибаи – иктисодий таълимнинг асосидир	173
53.	Каримова Н.Ш.	Indicators of Financial Structure, Development and Soundness	174

энергоёмких систем локомотивов, обусловленный режимом тяги, является главным фактором их энергетической эффективности.

Для реализации изложенного выше рассчитывают механическую работу сил тяги, сопротивления движению и тормозных на различных режимах ведения поезда — тяги, холостого хода и торможения.

Расмотрим алгоритм расчета механической работы локомотива на режиме тяги, используя рекомендацию и графоаналитический метод расчета, суть которого состоит в следующем.

Вначале строим диаграмму $F_k=f(v)$ по тяговой характеристике локомотива на расчетной позиции контроллера машиниста и располагаем ее рядом с кривой скорости $v=f(s)$ так, чтобы оси скоростей совпали между собой (рис. 1).

В качестве исходной информации используем тяговую характеристику локомотива, интегральную кривую скорости $v=f(S)$, построенную в результате тягового расчета по профилю пути.

Зная путь $\Delta S_{ик}$, который проходит поезд при изменении скорости в каждом интервале, а также среднее значение касательной силы тяги $F_{ксп}$ можно получить механическую работу A_n касательной силы тяги локомотива на участке счета, то есть

$$A_n = \sum_{i=1}^n (F_{ксп} \cdot \Delta S_{ик})_i; \quad (i = 1, 2, \dots, n) \quad (1)$$

Механическую работу сил основного сопротивления движению A_0 поезда на режиме тяги определяем аналогичным способом, построив зависимость $W_0(S)$ по рекомендации приведенным выше.

Авторами установлено, что уменьшение механической работы вышеупомянутых сил связано с уменьшением времени движения грузового поезда в режиме тяги, а как следствие — с уменьшением расхода электроэнергии на тягу поездов.

В исследовании доказано, что увеличение расхода дизельного топлива за поездку напрямую связано с уменьшением времени хода грузового поезда на режимах холостого хода и торможения, а это приводит к увеличению механической работы сил, действующих на упомянутый поезд на режиме тяги.

Таким образом, расход топлива и электроэнергии на тягу поездов является одним из тех основных параметров перевозочного процесса, который можно принять в качестве одного из обобщающих критериев для оценки энергетической эффективности использования различных видов локомотивной тяги в условиях эксплуатации.

*И.ф.н., кат.уқит.А.А. Теширова,
ТДУ*

Кичик тадбиркорлик субъектларида молиявий бошқарувни такомиллаштириш масалалари

Мамлакатимизда кичик тадбиркорликни ривожлантиришга алоҳида эътибор қаратилмакда. Чунки кичик бизнес субъектлари бошқа турдаги корхоналарга нисбатан бозорга қисқа муддат ичйда мослаша олади, механичи ташкил этиш, янги техника ва технологияни ишлаб чиқаришга жорий этиш, янги ишлаб чиқариш қувватларини барто этиб ундан самарали фойдаланиш имкониятларини бошқаларга нисбатан тезда рўйбга чиқаради. Ўзбекистон Республикаси Президентини таъкидлагандек, "Кичик бизнес ва хусусий тадбиркорликнинг ўрни тобора мустаҳкамланиб бораётганининг ўзи иқтисодийтаъминнинг тарқибда бўлаётган ижобий ўзгаришлардан далолат беради".

Кичик бизнес субъектларининг рақобатбардошлиги ва ҳаётийлигининг давом этиши ва фаолият имкониятларини кенгайтиришда хал қилувчи омиллардан бири унинг бошқарув

*Қаримов И. 2014 йил юзори фаш сурхатлари билан ривожланиш, барга мавжуд имкониятларини сафарбар этиш, ўзинг оқлаш ислохотлар стратегиясини белги давом эттириш йили бўлади // Халқ сўзи, 2014 йил 18 январь

масалалари ҳисобланади. Фикримизча, кичик корхоналарда менежментни, хусусан молиявий менежментни такомиллаштиришда қуйидаги масалаларга эътибор қаратилиши керак, деб ҳисоблаймиз.

Кичик бизнес субъектлари фаолиятини бошқаришда киритилган инвестициялар ва уларнинг самардорлигини баҳолашда пулнинг вақт концепцияси асосида таҳлил қилиш муҳим ўрни эгаллайди. Бирок бу таҳлилни амалиётда қўлланлиши бир қатор масалаларни хал қилишни талаб этади. Булар:

1. Капитал қийматни анклаш ва уни қўллаш.
2. Мамлакат миқёсидagi инфляция даражаси.
3. Баҳоларни шакллантириш мослашувчан баҳо сиёсати.

Корхона ўзининг яқиний молиявий натижасига эришиши учун амалиётда қўлланаётган молиявий кўрсаткичлари бўйича таҳлил қилишнинг янгила ёндашувини талаб қилади. Молиявий кўрсаткичларнинг энг асосийларидан бири бўлган капитал рентабеллиги корхона фаолиятида муҳим аҳамиятга эга. Ушбу кўрсаткич фойдани каптал рентабеллиги орқали фойзда аниқланади. Бу кўрсаткичнинг муҳим жиҳати шундаки, у суммадага нисбатан тарком даромадлиги (k)дан паст бўлмаслиги керак. Бу айниқса, янги ўрunga тарком даромадлиги муҳим аҳамиятга эгадир. Мазкур кўрсаткич қанчалик инвестицияларни амалга оширишда муҳим аҳамиятга эгадир. Мазкур кўрсаткич қанчалик юқори бўлса, пул киримлари шунчалик кўп бўлади ва яқиний молиявий натижага эришиш имконияти шунча тез бўлади.

Қапитал рентабеллиги даражаси сотиш рентабеллиги ва капитал айланлиши тезлигининг кўпайтмаси тенг. Бу кўрсаткичларнинг боғликлиги корхонанинг капитал рентабеллигини икки хил усулда керакли даражада ушлаб туришга имкон беради.

Бунга мисол тариқасида турли хилдаги товарлар сотадиган супермаркет билан қиммат баҳо заргарлик буюмлари билан савдо қилувчи дўкон фаолиятида кузатиш мумкин. Бунда капитал айланлиши тезлиги супермаркетда кўп бўлиши баҳонинг паст қилиб белгилаши сиёсатини қабул қилишга олиб келади. Заргарлик дўконда эса капитал айланлиши секин бўлиши билан бир қаторда маҳсулот бирлигига тўғри келадиган фойда даражасини юқори бўлади.

Ҳар икки ҳолатдан келиб чиққан ҳолда корхона капитал даромадлиги даражасини таъминлаш стратегиясини белгилаб олади.

Кичик корхона фаолиятини бошқаришда даромадлилик даражаси стратегияси билан бир қаторда амортизация ҳисоблаш сиёсатининг ўрни ҳам қаттиқ. Амортизация ва унинг ҳисобга олиб борилиши корхона фаолиятига инвестиция киритиш туғрисида унинг менежментни томонидан қарор қабул қилишда хал қилувчи аҳамиятга эга. Мазлумки, амортизация асосий воситалар (фондлар)нинг ўз қийматини янги яратилаётган маҳсулотга бўлиб ўтказишдир.

Ҳозирги кунда амортизациялашнинг умумқабул қилинган тўғри чизиқли, тезлаштирилган, кумулятив, ишлаб чиқариш ва бошқа усуллари мавжуд. Республикаимиз амалиётда эса улардан асосан, тўғри чизиқли, жадаллаштирилган, ишлаб чиқарилган маҳсулот миқдорига нисбатан турлари билан бир қаторда секинлаштирилган (ёки амалдаги мевёртга нисбатан камайтирилган) турлари қўлланилади.

Корхона молиявий фаолиятини бошқаришда уларнинг хусусиятларидан келиб чиққан ҳолда, улардан энг мақбулини танлаш муҳимдир. Фикримизча, хозирги куннинг талабдан келиб чиққан ҳолда жадаллаштирилган ёки регрессив (кумулятив) усулларини қўллаш муҳимдир. Чунки фан техника ривожланган ҳозирги кунда технологик ускуналарнинг самарадорлиги уларга сарфланган маблағларни қоплагани боғлиқ. Шунинг учун ҳам, мазкур усулни қўллашда молиявий натижаларни ҳисоблаш усулига (амортизацияга боғлиқ жойларига) ўзгартриш киритиш керак.

Кичик бизнес субъектларининг бозорга тез мослашувчанлиги хусусияти ишлаб чиқараётган маҳсулотлар турларининг бозор шартларига кўра тез-тез ўзгартриши назарда туғлади. ШУ сабабли, улар фаолиятига мазкур амортизация ҳисоблаш усулини қўллаш мақсадга мувофиқ.

Амортизация хисоблашнинг буёдай усулларини қўллашнинг сабаблари республикамиз Президент И. Каримов айтганидек, "Инқирозга қарши чоралар дастурини амалга оширишда инвестицияларни жалб этиш, аввало, ички манбаларни сафарбар этиш хисобидан иқтисодиётимизнинг муҳим тармоқларини жадал модернизация қилиш, техник ва технология қайта жихозлаш, транспорт коммуникацияларини янада ривожлантириш ва ижтимоий инфратузилма объектиларини барпо этиш хал қилувчи устувор йўналишга айланган"³⁹ деган фикрларга қўшимча сифатида ифодалаш мумкин.

Кичик бизнес субъектлари томонидан амортизациянинг мақсур усулларини танлалиши техникаларнинг янгилаш шиксиртиради, активлар тузилмасини яхшилашши, охири-оқибатда эса асосий фондлардан самарали фойдаланиш имконини яратди.

Бундан ташқари, кичик корхоналарнинг аксарият қисми соддалаштирилган солиқ солиш тизимида эканлиги сабабли ҳам амортизация хисоблашнинг қайси тури қўлланилишидан қатъи назар, унинг солиқ солинадиган базасига таъсир қилмайди. Фақат яқиний молиявий натижа хисобга олинаётган пайтда корхона эгалари ёки инвесторлар учун амортизация хисоблашнинг қайси усули қўлланилиши муҳим бўлиб қолади.

Юқоридати фикрлар доирасида молиявий хисоботлар тайёрлашнинг халқаро андозаларига мос равишда амортизация фондини корхона балансида алоҳида модда сифатида ажратиб кўрсатиш керак. Бунда бошланғич киритилган кашиталарни қайтарилиши манбаси яққол кўриниб туради. Чунки молиявий натижа аниқлашнинг хозирги амалиётида амортизация ажратмалари харажатлар таркибига киритилиб юборилмоқда. Бу ҳолат эса молиявий хисоботлар тайёрлашнинг амалиётида, аслида амортизация суммаси қайтариб олинмаган сумма бўлса ҳам, молиявий натижани аниқлашда хатоликларга йўл қўйилишига сабаб бўлмоқда. Бинобарин, кичик бизнес субъектлари инвесторлари учун инвестиция қилган маблағларини харажатлар сифатида йўқолиб кетинишига олаб қелди. Шу сабабли ҳам, корхоналар молиявий фаолиятини юритишда амортизация фондларини тиклаш ва уларнинг хисобини юритиш зарур деб хисоблаймиз.

Доц. О. С. Абляимов,
ТашИИТ

К анализу процесса движения высокоскоростных поездов в кривых участках железных дорог

Одним из главных приоритетов комплексной программы развития и модернизации железнодорожной отрасли Узбекистана на 2011...2015 годы следует считать обустройство инфраструктуры и введение в эксплуатацию высокоскоростной железнодорожной линии Ташкент – Самарканд с последующим осуществлением электрификации железнодорожных участков до городов Карши и Бухара.

Поэтому на кафедре «Локомотивы и локомотивное хозяйство» ТашИИТа параллельно с завершением первого этапа Концепции развития высокоскоростного движения пассажирских поездов на железных дорогах Узбекистана, который был сопряжен с подготовкой высокоскоростного движения на участке Ташкент–Самарканд и последующимпуском в эксплуатацию электропоезда «Afrosiyob» на этом участке, проводится цикл теоретических и экспериментальных исследований по изучению и обоснованию параметров (показателей) движения, и оценке энергетической эффективности использования парка высокоскоростных пассажирских поездов железно-дорожной компании в условиях эксплуатации.

В результате проведенных нами теоретических исследований, были получены уравнения регрессии для высокоскоростных поездов с разными системами наклона кузовов вагонов в кривых участках различного радиуса кривизны, позволяющие при достаточной

³⁹ Каримов, И. Ассети вазифалариз – Вазиямлар таркибидеги ва халқнинг фаровонлигини янада юксалтиришлар //Халқ сўзи, 2010 йил 30 январь

величине достоверности аппроксимации R^2 (необходимое условие достоверности составляет $R^2 \geq 0,8$) произ-водить точные вычисления значений абсолютных и относительных скоростей движения таких поездов для любого i -го радиуса $R_{кр}$ кривой. Принятый интервал изменения радиуса кривой составляет $R_{кр} = 250 \dots 1750$ метров.

Кроме этого, расчёты показали, что скорость движения высокоскоростного электропоезда «Afrosiyob» в кривой с радиусом $R_{кр} \approx 1200$ м составляет приблизительно 200 км/ч, а увеличение радиуса кривой с одной тысячи до пятидесяти метров на пятьсот – пятьсот двадцать пять метров позволит обеспечить движение высокоскоростных электропоездов «Afrosiyob» в кривых участках железнодорожного пути с таким радиусом кривизны со скоростью движения в 250 км/ч.

Однако, в этих теоретических исследованиях вопросы устойчивости движения экипажа высокоскоростного пассажирского подвижного состава при прохождении им кривых участков железнодорожного пути нами не рассматривались.

Поэтому упомянутые исследования необходимо продолжить, учитывая динамические составляющие процесса движения, воздействия которых на высокоскоростной экипаж будут весьма значимыми в связи с дополнительными динамическими нагрузками набегających колёс на рельсы, возникающими от неровностей рельсовых путей криволинейного участка железной дороги.

В качестве обобщающего критерия оценки, характеризующего условия безопасности движения высокоскоростных поездов, целесообразно принять значения направляющих усилий, боковых давлений и боковых отжатий рельсовых нитей (рельсов) в кривых участках, особенно, небольшого, малого радиуса кривизны.

Н. Сафарова, Д. Бобоев,
ТДПУ

Халқаро юкларни ташинида автомобил транспорти самардорлигини оширишнинг логистик ёндошув услубиетини ишлаб чиқиш масалалари

Халқаро юкларни автомобилларда ташин, транспорт хизматларининг энг жадал ривожланиётган турларидан биридир.

Автомобиль транспорти корхоналари бошқарувида логистик ёндошувдан фойдаланишда келиб чиқадиган асосий қарама-қаршиликларни кўриб чиқамиз. Улардан энг асосийи шундан иборатки, автомобиль транспорти корхонаси, корхоналарнинг бошқа турларидан, жумладан, саноятдан логистик тизимдати ўз исқи еклама иши билан фарқланади. Бир томондан, автомобиль корхонаси логистик занжирда (материал оқимлар харақатида бўлимлилар) алоқани таъминловчи макрологистик тизим элементти хисобланади, иккинчи томондан эса автомобиль корхонаси алоҳида моддий оқимлар истеъмолчиди, логистик занжирга мос келадиган сўнгги бўлиmdir. Бу ерда автомобиль транспорти корхонасига таалуқли материал оқимлар (ёқилиги, эқтиёт қисмлар, агрегатлар, шиналар ва х.к.) моддий (транспорт) хизматларига айланувчи ички ишлаб чиқариш логистик тизими бўлиб хизмат қилади.

Ана шу нуқтан назардан автокорхона ташқи алоқаларини хисобга олган ҳолда макрологистик тизим сифатида кўрсатилиши мумкин.

Автомобиль транспорти корхоналарининг мақсур икки ёклама роли хозирги пайтда транспорт логистикаси буйича ишларда хисобга ҳам олинмайди, кўриб ҳам чиқилмайди. Бу ишларда автомобиль транспорти аниқлик шароитларида ишловчи, вазифаларини 100 % ишончлик билан бажарилган логистик тизимнинг элементти хисобланади. Шундай қилиб, транспорт логистикасининг тавсия этилган концепцияси таъминот, ишлаб чиқариш ва автомобиль транспорти хизматларини реализация қилиш жараёнларининг ҳамкорлигидан иборатдир.

Автомобиль транспорти ички ишлаб чиқариш логистик тизимининг мақсадларига қуйилган логистик вазифаларини бажариш йўли билан эришиш мумкин.